

**REDES, FAVELAS E ARRANHA-CÉUS. AS TRANSFORMAÇÕES FÍSICAS E
O PLANEJAMENTO NAS REGIÕES METROPOLITANAS***

*NETWORKS, SHACKS, AND SKYSCRAPERS. PHYSICAL TRANSFORMATIONS AND
PLANNING IN METROPOLITAN REGIONS*

Horacio Capel**

Resumo

O texto que se apresenta a seguir é uma tradução de *Redes, chabolas y rascacielos: las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas*, de autoria do geógrafo espanhol Horacio Capel, apresentado por primeira vez em Barcelona, em 2002, em um seminário internacional sobre o desafio das áreas metropolitanas em um mundo globalizado. Este texto estrutura-se em sete capítulos, a saber: (1) A cidade difusa, em que o autor apresenta as tendências para a expansão da urbanização; (2) O funcionamento do mercado de trabalho, em que discute as relações e os locais do trabalho em face da organização urbana, implicando, por exemplo, na necessidade de

* Tradução sem fins lucrativos, com objetivos estritamente pedagógicos e científicos, do texto da conferência proferida no Seminário Internacional sobre *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina*, organizado pelo Institut d'Estudis Territorials da Universitat Pompeu Fabra, de Barcelona, entre os dias 4 a 6 de junho de 2002 (original disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/146121>). As tradutoras agradecem imensamente ao autor, pela permissão para esta tradução e sua publicação acadêmica sem fins comerciais, além da gentileza de revisá-la antes da submissão a esta revista. Agradecem, outrossim, ao revisor técnico, que verificou a linguagem especializada e acrescentou notas que localizam estes debates no contexto brasileiro.

Tradução de Silvana de Matos Bandeira (Doutora em Geografia pela UFRGS, Possui Licenciatura Plena em Geografia e Letras Português / Espanhol pela UFPel) e Andrea Cristiane Kahmann (Professora do Curso de Bacharelado em Letras - Tradução Espanhol / Português e do Programa de Pós-Graduação em Letras da UFPel, Mestre e Doutora em Letras pela UFRGS). Revisão técnica e notas de André de Oliveira Torres Carrasco (Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPel. Mestre e Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo - FAU USP).

** Professor Emérito da Universidade de Barcelona, da qual foi Catedrático de Geografia Humana. Foi professor ou pesquisador convidado em diversas universidades europeias e americanas, tendo sido agraciado com o título de Doutor Honoris Causa por três universidades argentinas: Universidad Nacional de San Juan (1999), Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza (2002) e Universidad de Buenos Aires (2010). Tendo iniciado sua produção acadêmica em 1964, é hoje autor de centenas de artigos e livros publicados em dezenas de países, dedicando-se especialmente às questões relacionadas à geografia urbana e à percepção do espaço urbano, a cidade e a inovação técnica. Entre seus livros mais difundidos, destacam-se: *Dibujar el mundo. Borges y la geografía del siglo XXI* (2001), *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y espacio urbano* (3 volumes, 2002, 2005 y 2013), *La cosmópolis y la ciudad* (2003), *El patrimonio: la construcción de pasado y del futuro* (2014).

vias e de transporte público para fazer frente aos deslocamentos moradia-trabalho, cada vez mais longos em algumas realidades; (3) Policentrismo e mudanças na periferia, a tratar sobre as consequências do direcionamento de atividades terciárias para as periferias; (4) Determinações e processo da expansão urbana, sobre as preexistências que precisam ser juridicamente tuteladas e que impactam a expansão urbana, tais como o meio ambiente natural e as características históricas e arquitetônicas do espaço urbano já construído; (5) As características morfológicas na construção das metrópoles atuais, em que apresenta os tipos morfológicos a partir dos quais a cidade é construída, e que variam de barracos a arranha-céus, além de outras formas de segregação e exclusão social; (6) As redes, a abordar acessos e comunicações na organização das regiões metropolitanas; e (7) Os instrumentos de planejamento, em que o autor lança luzes sobre os agentes urbanos que modelam a cidade e defende a necessidade de criação de organismos para a gestão integrada e holística das regiões metropolitanas, baseadas no diálogo e na participação democrática, para que os municípios menores participem da tomada de decisões acerca da cidade principal ou ao conjunto da região. Esse texto, que alerta para a relevância de uma atuação mais decidida do Poder Público em face do planejamento urbano nas metrópoles afetadas pelo processo de globalização, é apresentado em tradução direta, revisada pelo autor e por um especialista em urbanismo, que o atualizou para este Brasil que sofre os resultados das Jornadas de Julho de 2013, a primeira de uma série de protestos, que teve como estopim o aumento da tarifa do transporte urbano, mas que, em uma análise mais ampla, representou a crise da ausência do Estado em face do planejamento urbano, a crise das periferias empurradas a cidades-dormitório sem infraestrutura e distantes das (cada vez mais escassas) oportunidades de trabalho formal, e das regiões metropolitanas, como Rio de Janeiro e São Paulo, às que se impõe um dos deslocamentos moradia-trabalho mais longos do mundo, além da gritante desigualdade representada pelos barracos ou zonas favelizadas em meio aos arranha-céus de moradias das classes confortáveis.

Palavras-chave: geografia crítica; planejamento urbano; gestão municipal; globalização; desigualdades sociais.

Abstract

*The following text is a translation of *Redes, chabolas e rascacielos: las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas*, by the Spanish geographer Horacio Capel. Its first presentation occurred in Barcelona in 2002, in an international seminar on the challenges of metropolitan areas in a globalized world. This text is structured in seven items: (1) The diffuse city, in which the author presents the tendencies for the urban expansion; (2) The labor market operation, in which the relationships and workplace locations are discussed in the face of urban organization, which leads, for example, to the need for routes and public transport for commuting, increasingly long in some realities; (3) Polycentrism and changes in the working-class suburbs, regarding the consequences in direct tertiary sector activities to places*

increasingly distant from downtown; (4) Provisions and the process of urban expansion, regarding existing elements that need to be legally managed and that impact the urban expansion, such as the natural environment, architectural and historical features of the urban area already built; (5) Morphological features of the construction of current metropolitan cities, that presents the morphological types from which the city is built, that vary from shacks to skyscrapers, besides other forms of discrimination and social exclusion; (6) Networks, addressing the access and communication within the organization of metropolitan regions; and (7) Planning tools, in which the author sheds lights on urban agents that shape the city. The author also argues for the necessity of creating bodies for the integrated and holistic management of metropolitan areas, based on dialogue and democratic participation, so that smaller cities are involved in the decision making about the main city or the region as a whole. This paper draws the attention to the importance of a more determined government performance regarding urban planning in metropolitan cities affected by the process of globalization. The paper is presented in a direct translation, proofread by the author and updated considering the current Brazilian context – which suffers the results of the events in July 2013. These events were the first in a series of protests, which were triggered by the rise in urban transport fares, but which, in a broader analysis, represented a crisis in the absence of the State in the face of urban planning. Furthermore, it also represented the crisis of the working-class suburbs pushed to commuter towns, without infrastructure and far away from the (increasingly more limited) opportunities for formal employment, apart from the blatant inequality represented by the shacks amid skyscrapers.

Keywords: *critical geography; urban planning; municipal management; globalization; social inequalities.*

Sumário

Prefácio à edição brasileira. Introdução. 1. A cidade difusa. 2. O funcionamento do mercado de trabalho. 3. Policentrismo e mudanças na periferia. 4. Determinações e processo da expansão urbana. 5. As características morfológicas na construção das metrópoles atuais. 6. As redes. 7. Os instrumentos de planejamento. Referências.

Prefácio à edição brasileira

O artigo que ora se apresenta em primeira tradução ao português brasileiro foi redigido por Horacio Capel em 2002 e publicado em 2003. É, portanto, anterior à crise imobiliária de 2008 e à pandemia pelo novo coronavírus, que assola o ano de 2020 e põe em evidência a necessária atuação sincronizada entre atores políticos. Apesar disso, entendemos que é neste trabalho que o autor apresenta as bases para as ideias

posteriormente desenvolvidas em textos como o volume III de *La morfología de las ciudades* [A morfologia das cidades] (2013), nos artigos *La forma urbana en la ciudad postcapitalista* [A forma urbana na cidade pós-capitalista] (2016) e *Hacen falta alternativas* [*Alternativas são necessárias*] (2018) e que tange em seu livro de memórias, *Azares y decisiones* [Acasos e decisões] (2019). Por isso, na perspectiva da equipe de tradução, é esta obra de 2003 leitura fundamental para a compreensão dos postulados de Horacio Capel, tão necessários para o planejamento de políticas integradas para as grandes cidades, sobretudo no Brasil, o décimo país mais desigual do mundo, tensionado como poucos países pelas favelas junto dos arranha-céus. Entre nós, que temos um dos deslocamentos casa - trabalho mais longos do globo terrestre, a afetar sobretudo às camadas mais pobres (PEREIRA; SCHWANEN, 2013), tanto as Jornadas de Julho 2013, a primeira de uma série de protestos impulsionadas pelo aumento da tarifa do transporte público, quanto a crise decorrente do novo Covid-19, que tem afetado especialmente as grandes metrópoles onde as populações periféricas são dependentes de um sistema de transporte aglomerado, precário e apesar disso muito caro, evidenciam a necessidade de se rediscutir a gestão das regiões metropolitanas e fazê-lo de forma integrada. Essa tradução empreendida por especialistas e revisada pelo autor visa a contribuir para isso.

Introdução

Debater as transformações físicas das regiões metropolitanas implica enfrentar os processos mais dinâmicos de urbanização, as transformações mais radicais, os temores e as esperanças frente ao presente e ao futuro suscitados pela globalização em marcha. Portanto, e no que tange às transformações físicas e ao planejamento urbano das regiões metropolitanas, é preciso centrar a atenção em algumas questões, como: (1) as tendências para a expansão da urbanização e a formação do que pode ser chamado, simplificadamente, de *cidade difusa*; (2) a dinâmica do mercado de trabalho e seu impacto sobre a mobilidade e a organização urbana; (3) o policentrismo; (4) os tipos morfológicos a partir dos quais a cidade é construída, e que variam de barracos a arranha-céus; (5) o papel das redes na organização das regiões metropolitanas; (6) as formas de segregação e exclusão social e o valor do planejamento urbano nas metrópoles afetadas de uma maneira ou outra pelo processo de globalização, além de

outros tópicos, como (7) os agentes urbanos que modelam a cidade, o papel dos agentes locais, nacionais e internacionais, o mercado imobiliário ou as tomadas de decisões dos diferentes agentes públicos e privados que agem nesses espaços. É o que propomos debater neste trabalho.

1. A cidade difusa

Uma das características mais frequentemente citadas em relação à urbanização atual diz respeito ao surgimento da chamada *cidade difusa*. Por certo, tudo depende da escala cartográfica a partir da qual se discute. Se for uma escala pequena, a dos países, dos continentes ou a escala global, pode-se dizer que a concentração urbana segue em marcha e que se podem notar processos circulares e cumulativos de reforço das áreas urbanas já existentes, as quais, há meio milênio, estão trabalhando em favor das grandes cidades, primeiro, e das regiões metropolitanas, depois. Os dados históricos sobre a evolução urbana o comprovam,¹ e há estudos que permitem entender o funcionamento desse processo circular e cumulativo de concentração crescente nas metrópoles². Muitos dados demonstram que as grandes cidades e as regiões metropolitanas continuam atraindo a população e concentrando o essencial da economia e atividade em todo o mundo³. Porém, se nos situarmos em outra escala, as coisas mudam. Na escala municipal, metropolitana ou regional, é evidente que há uma dispersão da urbanização, e surge o que convencionamos designar de *cidade difusa*.

São várias as raízes dessa difusão ou dispersão. Há elementos de continuidade de processos de descentralização que começaram no século XIX e, em alguns casos, até mesmo no XVIII, reforçados por inovações técnicas (estradas de ferro, telégrafos, telefonia, bondes, ônibus) que viabilizaram à periferia atividades que normalmente se situavam no centro histórico urbano. O deslocamento da população do centro da cidade relaciona-se com o aumento dos preços das moradias nos centros históricos urbanos consolidados, com as estratégias do capital imobiliário de transformar em residenciais

1 Por exemplo, no que se refere à Europa, Vries (1987) e, de maneira mais geral, Bairoch (1985).

2 Referências em Capel (1997).

3 Nas comunicações do Colóquio em que este texto originalmente foi apresentado dados significativos foram discutidos: Lima concentra 56% do PIB e 83% dos depósitos financeiros e a terça parte da população do Peru, conforme Ludeña Urquiza (2002), e Caracas tem 55,5% da população ocupada com algum nível superior na Venezuela, enquanto aumentou o nível de prioridade em serviços mais qualificados, segundo Barrios (2002).

as localizações periféricas onde o solo é mais barato, com a busca do que se considera uma melhor qualidade de vida, com as estratégias de publicidade, com a venda do espaço rural. Também é antigo o deslocamento de indústrias, tanto de antigas fábricas que necessitavam de mais terreno para ampliar suas instalações e que elevavam a mais-valia ao converter o antigo terreno industrial em habitacional, como também de novas indústrias que, ao buscar terrenos mais baratos na periferia, contribuíram para o estabelecimento de novos polos de emprego e zonas residenciais. De fato, alguns trabalhos recentes insistem que foi o deslocamento da indústria o que causou a suburbanização, e não as mudanças nos meios de transporte nem mesmo a suburbanização residencial⁴. O setor terciário, em crescimento nas cidades centrais, com suas demandas por mais terrenos para escritórios e comércios, também contribuiu para a expulsão de população residente. Ainda mais recente é o ramo da construção de autoestradas para o automóvel privado, ao qual se aliam as mudanças introduzidas pela transformação dos processos produtivos e das modificações nas formas da vida e nos gostos, que podem valorizar as localizações periféricas quando os meios de transporte o permitem.

O que caracteriza as novas metrópoles é, portanto, seu crescimento contínuo e sua expansão em direção à periferia⁵. Os termos que estão sendo propostos dão claros indícios dessa realidade: além de *urban sprawl*⁶ ou de *cidade difusa*⁷, tem-se utilizado também *cidade dispersa* (MONCLÚS, 1998), *cidade-região* (DELGADO, 1998; SAMBRICIO, 1999; TERÁN, 1999), *cidade sem confins* ou *cidade ilimitada* (NEL-LO, 1998) *megacidade*, *hipercidade* (CORBOZ, 1995 apud MONCLÚS, 1998), *metápolis*⁸, *cidade das cem milhas* ou *100 Miles City* (SUDJIC, 1992). Há momentos em que isso se confunde com outra realidade urbana ainda mais vasta, na qual várias cidades entram em coalescência e criam termos como: *megalópoles* (GOTTMANN, 1957 e 1961: veja-

4 Assim foi destacado explicitamente com referência à evolução de diversas cidades norte-americanas (San Francisco, Pittsburgh, Los Angeles) do século XIX por Walker (2001), por Muller (2001) e por Hise (2001).

5 Nota do revisor técnico: Em relação ao contexto brasileiro em geral, e à região metropolitana de São Paulo, devem ser destacados os estudos de Reis Filho (2006) sobre o fenômeno da urbanização dispersa e a consolidação de novas formas de tecido urbano. (REIS FILHO, Nestor Goulart. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo, Via das Artes, 2006).

6 Whyte ([1958] 1993), e muitos outros, posteriormente.

7 Amplamente utilizada (por exemplo, Indovina, 1990) e rapidamente popularizada, até o ponto de que a utilizam habitualmente os políticos, como mostra Narbona (2002).

8 Utilizada primeiramente por F. Asher (1995, 1996) e empregada por N. Portas e A. Domingues (1998) para o espaço litoral urbanizado de Lisboa a Porto.

se também: CLIARBONE, 1968, e BARKER e SUCLIFFE, 1993), *galáxias metropolitanas* (MANZAGOL, COFFY e CHEARMUR, 2001), *constelações urbanas e arquipélagos urbanos*⁹.

Às vezes, as bordas desses vastos conjuntos urbanos são imprecisas, cambiantes e difíceis de estabelecer, o que, por consequência, dificulta determinar qual é, de fato, a sua população¹⁰. Para o que interessa a este trabalho, é possível recordar que, entre as megaurbes que já têm mais de dez milhões de habitantes, existem várias ibero-americanas (São Paulo, México, Buenos Aires, Rio de Janeiro, além de outras que se aproximam desse conceito, tais como Lima, Bogotá e Santiago do Chile). Em outros continentes, o número de megacidades também está aumentando, e algumas se encaminham para converter-se em *ciudades mundiais*¹¹, como acontece na China, com Xangai, Pequim e Hong Kong (YULONG e HAMNETT, 2002).

O processo da metropolização tem origens antigas. O gabinete do Censo dos Estados Unidos, diante da necessidade de estudar as cidades juntamente com suas áreas suburbanas, reconheceu a existência de distritos metropolitanos já no censo de 1910 (Harris, 1943). No início do século XX, o concurso para estabelecer o Plano da Grande Berlim para uns 60 municípios independentes e uma extensão de 2.000 quilômetros², representava o reconhecimento da necessidade de se considerar unitariamente essas áreas (Frick, 1994), o que se reflete também do outro lado do Atlântico, com o surgimento de órgãos para a gestão metropolitana, como mostra o episódio da criação da Comissão Metropolitana de Montreal, em 1921 (Pineault, 1998).

Desde então, e especialmente desde a década de 1930 e de 1940, em diversas ciências sociais se começaram a realizar estudos sobre as transformações das áreas periurbanas, denominadas com expressões diversas que se referiam geralmente a uma mesma realidade: *áreas suburbanas*, *extrarradio*, *banlieux*, *Suburbs* ou *Urban Fringe*. Geógrafos, sociólogos, historiadores e economistas abordaram o estudo dessa nova realidade, que tinha múltiplas implicações, até o ponto de algum autor defender que “de

9 Expressão utilizada por J. Ferrão na referência a Portugal (apud: Portas e Domingues, 1998).

10 Uma tentativa de definir as aglomerações metropolitanas europeias a partir dos dados de 72.000 municípios de 14 países permitiram identificar 109 aglomerações extensas e em seu interior 88 aglomerações metropolitanas, conforme Grans (2002).

11 Hall (1965), e Fossaert (2001) (e todo o número 101 da revista Herodote, dedicada a «Géopolitique des Grands Villes»).

fato, a economia inteira de uma nação pode ser analisada como uma economia metropolitana, dominada por grandes centros metropolitanos”¹². Os ecólogos humanos da escola de Chicago interessaram-se pela morfologia e pela estrutura social dessa nova dimensão metropolitana, preocupando-se com os seus limites e a hierarquia entre centros dominantes e subdominantes, ao mesmo tempo em que investigavam a difusão das formas de vida no entorno das cidades¹³. Os geógrafos, por sua vez, integraram esses estudos à preocupação acerca das hierarquias urbanas e das diferentes áreas de influência¹⁴.

Os dados censitários dos Estados Unidos demonstram que, desde os anos 1940, as áreas periurbanas crescem mais que as cidades centrais. Tanto nesse país quanto nos europeus, receberam impulsionamento os estudos sobre as áreas periurbanas, entre os quais são notáveis os trabalhos de Pierre George e os realizados sob supervisão dele (GEORGE, 1950; BASTIÉ, 1964).

A partir dos anos 1970, os processos de transformação urbana se refletiram nas expressões contundentes que começaram a aparecer nos títulos de muitas obras, tanto na Europa quanto na América. No fim da década de 1960, os mapas da extensão das áreas de movimentos pendulares diários no entorno das grandes cidades norte-americanas resultavam já espetaculares¹⁵, ao mesmo tempo em que se observava a difusão da urbanização sobre os espaços intermetropolitanos, que até então estavam perdendo população (FRIEDMANN e MILLER, 1965). Isso levou Brian J. L. Berry a propor o termo *contraurbanização*, que tanto êxito atingiria durante algum tempo¹⁶. Esse autor reconhecia que a “escala e o padrão de crescimento urbano estão sendo transformados continuamente e com crescente rapidez, e que, para isso, era preciso redefinir as regiões metropolitanas” (BERRY, GOHEEN e GOLDSTEIN, 1968). Logo depois, o fenômeno seria percebido de forma similar na Europa, e o livro do G. Bauer e J. M. Roux *La rurbanisation ou la ville éparpillée* (1976) viria a ser uma mostra da presença dessas

12 Thodorson (1974, p. 315), seguindo nisso a Gras (1922); uma ideia que, por certo, volta a aparecer mais recentemente, como pode se ver em Collin (1998, p. 77).

13 Por exemplo: Park (1929), Bogue (1949) e outros trabalhos citados em Theodorson (1974), quinta parte.

14 Dickinson (1934) e, de maneira mais geral, Dickinson (1961).

15 Vejam-se os incluídos em Berry e Horton (1970), figs, 2.16 a 2.18.

16 Sobre a história deste conceito, consultar Arroyo (2001).

mudanças também no velho continente, com sua necessidade de caracterizar com expressões novas uma realidade urbana também nova¹⁷.

Algumas das características do processo de expansão urbana do final do século XIX levaram à aparição daquilo que, depois, foi designado *urbanização policêntrica*. De alguma maneira, um certo policentrismo se tinha insinuado desde que determinadas cidades haviam absorvido seus municípios periféricos, os quais, em alguns casos, podiam apresentar significativos tamanho e autonomia. Esse processo foi potencializado pela coalescência de cidades próximas, o que deu lugar ao surgimento do termo *conurbação*, utilizado por Patrick Geddes no começo do século XX. Mais tarde, em 1961, a descrição da *Megalópolis*, por Jean Gottmann, conscientizou para o surgimento de uma nova dimensão urbana policêntrica. Em seguida, entre as *World Cities* que estudou Peter Hall (1965), incluíam-se duas vastas conurbações com claro caráter policêntrico: o Randstad holandês, que inclui Utrecht, Amsterdã, Haia, Roterdã e Dordrecht, e o amplo conjunto urbano de Rhein-Ruhr, estendido sobre cinco regiões administrativas alemãs e às quais se integram Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund. Logo se reconheceriam outras muitas, para as quais se propuseram expressivas denominações: Boswash (para a área urbana de Boston a Washington), Chipitts (Chicago-Pittsburg), Sansan (São Francisco - San Diego), etc. Se a Espanha fosse tão imaginativa e desinibida quanto os ianques, poderia acrescentar muitas mais, como: Barlencia (para o espaço urbano entre Barcelona e Valencia), Murlicante (Murcia - Alicante), Viruña (Vigo - La Coruña) e até Madrilajara (Madri - Guadalajara), entre outras.

Naturalmente, os processos que já estavam plenamente desenhados ou insinuados em 1960 se intensificariam nas décadas seguintes, nas quais se produziram dois fatos de grande transcendência: as mudanças nos sistemas industriais, relacionados, em parte, à crise de 1973 e aos processos de reestruturação industrial subsequentes; e o desenvolvimento de novas tecnologias da informação e da comunicação. Tudo isso

17 Nota do revisor técnico: No Brasil, as primeiras nove Regiões Metropolitanas foram criadas ainda sob a ditadura militar, a partir da Lei Complementar 14, de 1973, e da Lei Complementar 20, de 1974. Já no período de redemocratização, a Constituição de 1988 definiu, porém sem maiores detalhamentos, que a instituição de novas Regiões Metropolitanas seriam competência dos estados. Este procedimento somente foi regulamentado em 2015, através do Estatuto da Metrópole, Lei Federal nº 13.089. Segundo o IBGE, ao fim do ano de 2019 existiam no Brasil um total de 74 Regiões Metropolitanas.

acentuou a difusão da urbanização e deu lugar a novas transformações das regiões metropolitanas.

Durante as últimas décadas, têm aparecido outras muitas denominações, que refletem expressivamente que algo essencial mudou nas áreas suburbanas, começando pelas cidades norte-americanas. Algumas dessas nomenclaturas chamam a atenção para transformações importantes que se realizaram na estrutura das áreas periurbanas. A expressão *cidade exterior* (Outer City) (HERINGTON, 1984) foi seguida pela Technoburbs para designar a esses espaços suburbanos com estrutura técnica e terciário superior (FISHMAN, 1987), e pelo conceito de *cidade borda* (*Edge Cities*), na obra de Joel Garreau (1991). As mudanças na extensa e uniforme área suburbana norte-americana induzem alguns autores a falar em *pós-subúrbio* (TEAFORD, 1997), e a aquisição de funções nelas centrais levou a se mencionar o surgimento de uma *metrópole invertida* (BLOCH, 1994). As mudanças são, sem dúvida, de grande transcendência. Referindo-se a elas um autor (Stephen Graham) referiu a *pós-cidade*, “expressão máxima da liberdade de mudança, em que se celebra a apoteose das possibilidades múltiplas, que não alcança nunca forma definida, em que nada é estático e permanente” (GRAHAM apud TERÁN, 1997). Outro (Edward W. Soja), a seu turno, não duvidou em mencionar as *pós-metrópoles*, referindo-se às mudanças físicas e estruturais, e se atreveu a inventar outra palavra, *exópolis*, para enfatizar as forças exógenas que modelam a cidade na era da globalização bem como a complexidade e o caráter contraditório dos processos que estão atuando na metrópole pós-moderna, na pós-metrópole:

A nova geografia do urbanismo pós-metropolitano é vista, assim, como o produto, e não como descentralização e recentralização, desterritorialização e reterritorialização, contínua dispersão e intensificação da nucleação urbana, crescente homogeneidade e heterogeneidade, integração socioespacial e desintegração, e muitos outros. A exópolis complexa pode ser descrita metaforicamente como a cidade “virada de dentro para fora” (*turned inside-out*, como na urbanização de áreas suburbanas e no crescimento da cidade exterior. Mas isso representa a cidade “virada de fora para dentro” (*turned outside-in*), uma globalização da cidade interior, que leva todas as periferias do mundo até o centro, conduzindo até seu próprio centro simbólico o que antes foi considerado “de outra parte” (...). Isso redefine simultaneamente a cidade exterior e a interior, uma vez que se torna cada vez mais difícil delinear e cartografar cada um desses termos com alguma clareza ou confiança (SOJA, 2000, p. 250).

Claro está que se produziu uma profunda mudança na estrutura urbana, a qual conduz ao que simplificada-se pode designar de *cidade difusa*, e ao surgimento de formas de policentrismo. Uma nova forma física dos conglomerados urbanos se está desenhando, mas, antes de discuti-la, é preciso abordar o funcionamento do mercado de trabalho e seu impacto na morfologia das metrópoles.

2. O funcionamento do mercado de trabalho

Com a Revolução Industrial e o surgimento das fábricas, afirma-se uma forte tendência à separação entre trabalho e moradia, um traço característico da cidade contemporânea. Hoje, somos conscientes de que essa separação não foi total, no sentido de que há camadas da população que não a experimentaram. Muitos profissionais liberais e trabalhadores autônomos seguiram mantendo seus escritórios junto a seus domicílios e, em nossos dias, a difusão da *internet* permite imaginar formas de teletrabalho realizados da própria residência. Mas, mais importante que isso, durante os séculos XIX e XX, grupos populares seguiram utilizando o domicílio como local de trabalho, especialmente as mulheres, que, além das tarefas domésticas, realizaram atividades de trabalho informal. Para uma parte importante da população, contudo, a separação entre moradia e trabalho tem sido uma realidade, o que ocasiona necessidades crescentes de deslocamento. Essa mobilidade aumenta porque a lógica da localização e da expansão industrial é diferente à da localização das residências. Se, no século XIX, devido à limitação das redes e meios de transporte, a fábrica ainda estava muito próxima à casa dos trabalhadores¹⁸, com a generalização dos novos meios de transporte (bonde, automóvel) e de comunicação (telégrafo, telefone) foi possível o deslocamento rumo à periferia, em busca de terrenos mais amplos para atender a necessidades.

Desde os anos 1970, os processos de reestruturação industrial e desindustrialização eliminaram indústrias obsoletas ou pouco competitivas e trasladaram outras muitas para a periferia das cidades. Em alguns países, a racionalização industrial e a transferência de fábricas à periferia geraram graves problemas, devido à difusão da moradia própria para as classes populares, o que

¹⁸ Veja-se, para o caso de Barcelona, Miralles e Oyón (1998).

dificultava o deslocamento da mão de obra. Surgiram vozes a pedir a paralisação desse processo de difusão da propriedade, que havia sido tão útil para manter a paz social, e a conveniência de facilitar outra vez a moradia de aluguel, o que facilitaria a mobilidade de trabalhadores, seguindo o deslocamento da planta industrial. Ademais, na mesma década, com a crescente concorrência, a substituição de maquinário e os progressos na automatização, os trabalhadores com habilidades úteis para os processos produtivos de outrora passaram a ser considerados inaproveitáveis, com conhecimentos obsoletos e sem reconversões. Uma parte dos processos produtivos ou de gestão foi externalizado, e o antigo vínculo de uma vida inteira com uma empresa deixou de existir, ao mesmo tempo em que se generalizou a mudança de trabalho, a mobilidade laboral entre empresas, os empregos precários ou intermitentes (ou trabalhos *fixos descontínuos*) e a mobilidade espacial.

A introdução de critérios urbanísticos da Carta de Atenas conduziu à zonificação de atividades e usos, impulsionando a criação de áreas industriais específicas (polígonos industriais) situadas na periferia, para onde se deslocam as indústrias antes localizadas na zona urbana. Em alguns casos, esse processo foi potencializado por iniciativas de municípios vizinhos visando a atrair empregos e rendas fiscais. Ao mesmo tempo, a especulação imobiliária em áreas industriais obsoletas tem provocado a destruição do antigo tecido industrial da cidade, convertendo-o em moradias sem a precaução de conservar uma parte do patrimônio industrial para a memória histórica e a reutilização por atividades fabris da nova economia. A alegria com que se requalificou o terreno industrial urbano – como no caso de Poble Nou, em Barcelona - contribuiu para reduzir a heterogeneidade na cidade central e estimular novos movimentos pendulares.

Com tudo isso, produziu-se, de forma ampla nos últimos decênios, a crescente exteriorização dos empregos, junto à manutenção de outros em localização central, mas com o deslocamento da mão de obra rumo à periferia, separando, cada vez mais, zonas de trabalho e de moradia. Disso advém o aumento da necessidade de mobilidade, os congestionamentos e o desperdício energético decorrente do aumento dos automóveis individuais. Em artigos publicados nos anos 1960, muitos autores concluíam que uma característica destacada da mão de obra industrial e dos serviços consistia, desde então, na elevada mobilidade de trabalhadores, empresas e ocupações. No começo dos anos

1970, isso levou a que se imaginassem políticas públicas visando a um modo de vida móvel. Como se sabe, esse processo não fez mais do que aumentar. Hoje, já se diz claramente que os trabalhadores devem ir aonde o trabalho está, e que os desempregados devem aceitar, se preciso for, um trabalho a 50 km de sua residência. É evidente que a organização das regiões metropolitanas, o funcionamento de seu mercado de trabalho - e seus efeitos consequentes sobre a estruturação espacial - está relacionado com tudo isso, ou seja, com os processos sociais e econômicos de caráter mais geral. A mobilidade é uma exigência prévia para se obter algum trabalho; para os que já o têm, é uma condição necessária para os deslocamentos rumo às instalações industriais ou de escritórios.

A mobilidade foi potencializada pela aplicação de políticas econômicas neoliberais. Os modelos de trabalho precários atuais se difundem ou se impõem¹⁹. A aspiração a um emprego para toda a vida desapareceu do horizonte laboral dos trabalhadores, principalmente dos jovens. Isso supõe, também, limitar os vínculos de um trabalhador com seu local de residência habitual, favorecendo o seu desenraizamento. É como se os mecanismos atuais de produção (ou seja, o empresariado) necessitassem de uma mão de obra precária e sempre disponível, seja no interior do país, nas estruturas supranacionais ou em qualquer lugar do mundo. O Banco Europeu, nos anos 1990, propôs aumentar a mobilidade laboral em toda a União Europeia, mas não levou em conta as diferentes tradições culturais dos diversos países europeus. Na Europa, mudar-se de um país a outro não é o mesmo que mudar de região no modelo norte-americano de referência.

A mobilidade laboral foi tradicionalmente maior entre os homens que entre as mulheres. Em ocasiões, a localização dos escritórios e estabelecimentos produtivos visava à mão de obra feminina ociosa nos bairros e cidades dormitórios²⁰, a qual poderia

19 Uma boa apresentação das mudanças no mercado de trabalho metropolitano pode ser consultada em Perulli (1995); vejam-se também as comunicações apresentadas ao II Colóquio Internacional de Geocrítica sobre *Innovación, desarrollo económico y medio local* (Scripta Nova, nº 69, 1º de agosto de 2000), e do IV Colóquio Internacional de Geocrítica sobre *El trabajo* (Scripta Nova, nº 119, 1º de agosto de 2002).

20 Nota do revisor técnico: É interessante destacar a crítica que Montaner, Muxi e Falagán (2013) fazem à expressão *cidade dormitorio*. Segundo os autores e a autora, estes lugares eram dormitórios somente para quem saía para trabalhar fora deles, especialmente os homens. Para a maioria das mulheres e crianças estes bairros e cidades eram os lugares nos quais a maior parte de suas atividades eram desenvolvidas, sendo, portanto, invisibilizadas pelo consenso em torno da expressão. (MONTANER, J.M., MUXI, Z., FALAGÁN, D. *Herramientas para habitar el presente. La vivienda del siglo XXI*. Buenos Aires: Nobuko, 2013).

aceitar empregos menos remunerados desde que próximos de seu domicílio, a fim de seguir atendendo à família. Contudo, as mulheres se foram incorporando de forma crescente ao mercado laboral e vêm sendo afetadas igualmente pela necessidade de mobilidade, com grandes consequências familiares. No Canadá, Estados Unidos e outros países, as mudanças na geografia do emprego terciário, e em especial dos escritórios²¹, pelo surgimento dos centros de escritórios na periferia, está afetando também e muito fortemente às mulheres (CHICOINE, 1998).

Nessa perspectiva, poderia parecer que a insistência com que as novas tecnologias impulsionam o trabalho a domicílio acarretaria uma inflexão nessa tendência. Entretanto, é possível que essa não seja mais do que uma estratégia econômica de separação e de isolamento da força de trabalho, e não algo desejado pela população ocupada, pois o local de trabalho é também um espaço de relação social. De todas as maneiras, parece que a realidade, nesse caso, sempre anda bem atrás das previsões. Apesar dos anúncios da generalização do teletrabalho, parece que essa forma de atividade não vem crescendo conforme o esperado²². O que se tem é muita subcontratação e utilização de serviços de informática com empregos precários por trabalhadores que se convertem, contra suas vontades, em autônomos.

Em conclusão, a mobilidade espacial de homens e mulheres que trabalham vem sendo considerada, nas últimas décadas, conveniente ao capital econômico, pois facilita o recrutamento de mão de obra para indústria e serviços, mais notadamente nos setores industriais novos a partir do abandono das indústrias obsoletas ou pouco adaptadas às novas necessidades produtivas ou do mercado. Essa mobilidade espacial e a mudança de emprego são, sem dúvida, de grande utilidade para o empresariado, e não tanto para os trabalhadores, que são tratados como uma ferramenta que pode ser deslocada para onde se a necessite. A mobilidade laboral nos países industrializados e nas regiões

21 Nota do revisor técnico: No Brasil, o termo “ambientes corporativos” vem se consolidando como o padrão para se referir aos espaços de trabalho nos escritórios, e o termo “arquitetura corporativa” como a subdivisão do campo de conhecimento da arquitetura e urbanismo responsável pela concepção e construção desses ambientes e dos edifícios que os comportam. Idealmente materializando as relações de trabalho contemporâneas, esses ambientes corporativos em geral se caracterizam por espaços amplos, fluidos (não há uma separação efetiva entre áreas de circulação e permanência), flexíveis (a organização do ambiente é definida essencialmente pela disposição dos móveis e das redes de infraestrutura) e homogêneos (são raras as subdivisões em ambientes menores a partir de paredes divisórias).

22 Ellen e Hamstead (2002) indicam que há poucas provas de que a difusão das telecomunicações acelere a descentralização residencial e mudem os padrões residenciais das famílias dos Estados Unidos.

metropolitanas impõe-se, portanto, como resultado das práticas empresariais, da desregulação e da reconversão dos processos produtivos. E, além disso, pelo desprezo à vontade das pessoas.

Os dados existentes sobre as distintas regiões metropolitanas mostram claramente esses fatos, isto é, comprovam o deslocamento do emprego, o deslocamento de pessoas a moradias periféricas e o aumento da mobilidade. Nos Estados Unidos, esses fenômenos foram amplamente descritos e contabilizaram-se os custos que isso representa²³. Pode-se dizer que ocorre o mesmo com regiões metropolitanas europeias. Na Catalunha, por exemplo, entre 1986 e 1996, o número de deslocamentos extramunicipais na província de Barcelona aumentou em torno de 70%; no início do século XXI, metade das pessoas que tinham empregos²⁴ trabalhava fora do município de sua residência. Em outras regiões metropolitanas do continente europeu tem-se dados suficientes que mostram não somente o aumento da mobilidade na periferia, mas também o fato de que essa se realiza essencialmente em automóvel privado, o que está incrementando gravemente a poluição (ROUSSEL, FRERE e MENERAULT, 2001; BAUCIRE e SAINT-GÉRARD, 2001). O aumento da população periférica e da mobilidade crescente da mão de obra metropolitana trará, contudo, outras consequências espaciais, às quais passaremos a analisar.

3. Policentrismo e mudanças na periferia

O crescimento suburbano exigiu novos centros na periferia, embora isso tenha acontecido somente em função da extensão da malha urbana e da impossibilidade física de acessar de automóvel o centro da cidade principal. Os efeitos dos congestionamentos se fizeram sensíveis nas regiões metropolitanas dos países industriais nos anos 1960, ao mesmo tempo que a construção de autoestradas aumentava a acessibilidade a setores periféricos. Para isso, desde então, existem projetos para a localização suburbana “de centros direcionais”, conformados essencialmente por escritórios²⁵: uma tendência que

23 Por exemplo, em respeito ao Gran Washington Katz & Liu e toda a bibliografia que citaremos mais adiante sobre Beyond Sprawl e New Urbanism.

24 Nel-lo, López i Piqué (2002); outras referências em Algaba (2001).

25 Nota do revisor técnico: Tomando como referência a cidade de São Paulo, Frugoli Jr. (2001) discute as relações sociais e materiais envolvidas no processo de definição da localização das novas “centralidades” destinadas a abrigar o “setor terciário moderno”. Em um movimento capitaneado pelo

foi momentaneamente paralisada pela crise de 1973 (como aconteceu com o chamado “centro direcional de San Cugat em Barcelona”, desenhado a finais dos anos 1960), mas que voltou com mais força quando desapareceram seus efeitos. Isso foi acentuado pelo desenvolvimento de novos meios de transmissão de informação, que promoveram a ruptura com o monopólio dos locais de densidade física para criar uma densidade social de comunicação (REMY, 1974).

Com tudo isso, consolidou-se uma tendência de direcionar atividades terciárias comerciais e polos empresariais para as periferias, o que se faz acompanhar do reposicionamento de outros serviços, como os de lazer no espaço suburbano. Tudo isso se cristalizou em meio a uma tendência de criação de subcentros periféricos e desenvolvimento de um certo caráter policêntrico das regiões metropolitanas, nos quais não se questiona, em nenhum caso, a centralidade hierárquica da cidade principal. Mais que isso: disseminaram-se grandes instalações comerciais (*shoppings centers*, centros comerciais, hipermercados, *megastores*, etc.) destinadas a servir a uma periferia com pouca infraestrutura e que se torna acessível com o surgimento de novas rodovias. Embora às vezes se possa duvidar de sua rentabilidade, esses empreendimentos sempre servem à conversão do solo rústico em urbano, e permitem, com futuras requalificações, a continuidade do negócio imobiliário. Com suas arquiteturas similares em todo o mundo, de Lisboa ou Barcelona a México, Lima ou Buenos Aires, essas grandes instalações criam um contexto que não está vinculado ao lugar concreto em que são construídas e que, em troca, refletem claramente o processo de globalização, tanto no que se refere à arquitetura, à organização do espaço e aos hábitos do consumo, como à vinculação a redes multinacionais de comercialização. Esses são espaços que só aparentemente são públicos, pois o acesso a eles pode ser estrangulado, e que possuem uma clara hierarquia social, havendo desde os situados em áreas de alto padrão de renda até os que são voltados a classes médias e inclusive populares. Eles são construídos ao

setor privado, mas com participação do poder público, esses lugares passariam a competir entre si, buscando incorporar as melhores oportunidades de negócios, especialmente imobiliários. Em uma análise mais recente, Rolnik (2017) chama a atenção para a formação de “complexos imobiliário-financeiros”, que poderiam ser interpretados como a evolução das novas centralidades apresentadas por Frugoli Jr (2001). Estes complexos seriam o resultado material, ou ainda, a forma urbana derivada da reestruturação territorial promovida por uma articulação bastante ajustada entre os circuitos financeiro e imobiliário. (FRUGOLI JR., H. A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial. *Revista de Sociologia e Política*, Curitiba, n. 16, p. 51-66, jun 2001 e ROLNIK, R., SANTORO, P.F. Novas frentes de expansão do complexo imobiliário-financeiro em São Paulo. *Cadernos Metrópole*, São Paulo. v. 19, n.39, p. 407-431, maio/ago 2017).

mesmo tempo que se mantém ou cresce o setor comercial informal e o aparentemente informal, controlado por máfias internacionais.

Paralelamente, o aumento da produção de bens e a pressão vendedora, com a generalização do crédito, estimulou a conversão crescente do trabalhador em um consumidor de bens, serviços e tempo livre, ou seja, alguém que obtém dinheiro para comprar e consumir. O consumo estende-se ao lazer e tem uma expressão máxima na cidade, que é o lugar do consumo por excelência, onde os trabalhadores e os cidadãos se convertem, cada vez mais, em consumidores. Novas áreas integradas de consumo são criadas nas cidades e em suas periferias, trazendo comércios, cinemas, restaurantes, cassinos, etc. São inventadas novas ofertas de lazer, do caráter esportivo aos parques temáticos (os parques Port Aventura e Terra Mítica são exemplos na Espanha). Até os centros históricos acabam sendo convertidos em espécies de parques temáticos para os consumidores de dentro e fora da cidade, com instalações culturais e de consumo variado. Em uma situação de trabalho instável e de perda de valores éticos, isso pode provocar, sem dúvida, graves tensões individuais e sociais²⁶.

Outro tipo de instalações terciárias nas periferias são os centros de escritórios, as *ciudades borda* metropolitanas (as *Edge Cities*), os centros de atividade periférica que concentram empregos e atraem população. Projetos novos, criados a partir dos anos 1970, constituem uma particularidade das metrópoles norte-americanas, que em seguida se difundiram a outros países. É neles que se localiza a nova oferta de escritórios, em um modelo de centralidade com novos traços morfológicos e que não parece estar, até o momento, ameaçada (MANZAGOL, COFFEY e SHEAMUR, 2001).

26 Nota do revisor técnico: Arantes (1998) discute um fenômeno que se consolida e se generaliza na transição entre os séculos XX e XXI: a transformação da cultura em uma mercadoria bastante específica da sociedade de consumo contemporânea e sua elevação a uma categoria básica do capitalismo avançado. Este movimento constituiu, segundo a autora, uma “era da cultura”, caracterizada pela transformação de todas as dimensões da vida social e urbana em elementos com significado cultural, condição necessária para submetê-los às lógicas de exploração e acumulação capitalista vigentes. Sobre as cidades, o impacto deste processo seria particularmente perverso em dois momentos. Primeiro, quando o reconhecimento de valores culturais de comunidades marginalizadas passa a ser utilizado como estratégia para se encobrir sua situação de precariedade e vulnerabilidade social. E segundo, quando áreas urbanas até então abandonadas pelo mercado imobiliário passa a ter seu valor cultural reconhecido, sendo objeto de processos de requalificação e gentrificação. É possível considerar que estas dinâmicas não apenas persistiram como se acirraram no contexto brasileiro, principalmente a partir dos grandes projetos e intervenções urbanas estruturados em torno da Copa do Mundo da Fifa em 2014 e da Olimpíada de 2016. (ARANTES, O. B. F. Cultura da cidade: animação sem frase. In: ARANTES, O. B. F. *Urbanismo em fim de linha*. São Paulo:Edusp, p.143-188, 1998).

As novas polaridades são geradas pelo mercado imobiliário. São projetadas com antecipação baseada em interesses imobiliários. Em um excelente livro sobre São Paulo, há um expressivo relato que explica como se decidiu criar uma nova área de centralidade terciária na aglomeração dessa cidade; trata-se de um testemunho de Carlos Bratke, arquiteto ligado ao ramo imobiliário:

[...] a partir de 1975 eu, meu irmão Roberto e meu primo Francisco Bratke, todos arquitetos, começamos a buscar áreas alternativas dentro da cidade de São Paulo para a implantação de blocos de escritórios. Partimos das seguintes premissas: terrenos baratos, zonas com bom sistema viário, de fácil acesso, possibilidade de expansão, próximas a bairros residenciais da cidade, com ausência de grandes construções na vizinhança. Selecionamos uma área anteriormente sujeita às inundações e que, em função de trabalhos de saneamento, apresentava boas condições para esse tipo de empreendimento.²⁷

E assim nasceu a Berrini, um potente polo de escritórios ao sudoeste de São Paulo. Do mesmo modo, sem dúvida, muitos outros foram criados com base em critérios semelhantes aos citados e por meio da ação de incorporações imobiliárias. É assim como se trabalha à escala de toda região metropolitana, devido à acessibilidade introduzida por novos eixos de circulação, do espaço livre disponível (isto é, não submetido a regulações, com possibilidades da aquisição) e, eventualmente, das áreas residenciais próximas, que podem ser servidas pelos centros comerciais e de lazer.

É claro, nem todos os novos centros de escritórios tiveram êxito: dependendo da conjuntura econômica, alguns triunfaram; outros levaram seus promotores à falência, como aconteceu com Charlie Croker, o protagonista de *A Man in Full*, romance de Tom Wolfe. Em 1991, depois de ler *Edge Cities*, o livro de Joel Garreau, por conselho de um promotor imobiliário amigo seu, o personagem de Tom Wolfe decide criar o Croker Concourse, na periferia de Atlanta, o que resulta em um estrondoso fracasso.

Nas áreas de urbanização intensa e antiga, como na Europa, podem existir, nas periferias das regiões metropolitanas, pequenas cidades que se transformam, e essas *Edge Cities* têm, por isso, um caráter muito distinto do das norte-americanas. É preciso ter em conta que, na Europa, em muitas regiões metropolitanas, o peso da cidade

27 Carlos Bratke, Uma área alternativa para edifícios de escritórios, Cadernos Brasileiros de Arquitetura, nº 16, outubro de 1985, p. 29; cit. por Carlos (2001), p. 152; ver também Carlos (2001b).

central, embora seja dominante, fica contrabalançado pelo de outras cidades maduras que se integraram ao conjunto metropolitano; é o caso de Sabadell e Tarrasa, no caso de Barcelona, e de Alcalá de Henares, no de Madri. Na França, isso ocorre com pequenos centros no entorno de Lyon e aglomerações de tamanho menor, como Dijon (BOINO, 2001; CHAPUIS ET AL., 2001). De fato, como se escreveu com referência a essas situações, a hierarquia urbana herdada do passado não se modifica no fundamental, e as cidades pequenas adquirem novo dinamismo ao mesmo tempo em que recompõem suas próprias áreas periurbanas (PROST, 2001). Essa é uma característica que confere complexidade a essas áreas, pois, nesses casos de estruturas policêntricas maduras, podem existir, por sua vez, outros processos policêntricos de esvaziamento e emigração de instalações industriais ou terciárias e de população das cidades integradas à região metropolitana. A esse policentrismo maduro sobrepõem-se, eventualmente, as novas polaridades criadas pelos parques de escritórios ou superfícies lúdico-comerciais. Em todo caso, é evidente que o policentrismo aparecerá tanto mais claramente quanto mais extensa seja a região metropolitana, e, sem dúvida, estará sempre estreitamente vinculada à definição de megalópoles, megacidades, cidades de cidades, metrópoles de metrópoles e eixos de desenvolvimento que incluem diversas cidades ou inclusive áreas metropolitanas já existentes. A definição estatística afeta, nesse caso, o marco teórico.

Vejamos outras tipologias de centros terciários. Algumas procedem do passado, mas adquirem dimensão e sentido diferentes nas regiões metropolitanas atuais. Os aeroportos, cada vez mais gigantescos e rodeados de instalações terciárias (zonas de escritórios, hotéis, centros de armazenamento) e inclusive industriais, constituem indispensáveis pontos de conexão com outros nós metropolitanos e com o conjunto do mundo globalizado, concentrando, em alguns casos, o essencial do tráfico aéreo de um país²⁸. O mesmo ocorre com as feiras internacionais, as instalações universitárias, as tecnópoles e os parques tecnológicos²⁹. Se isso for somado aos espaços ocupados por infraestruturas de transporte (vias, rodovias, áreas de classificação de mercadorias), além de aterros, estações de tratamento de águas residuais, pedreiras, reservatórios e depósitos de água potável e zonas abandonadas pela indústria (terrenos industriais

28 O aeroporto de Maiquetía, em Caracas, concentra 87% do fluxo internacional de passageiros e 90% da carga internacional, conforme Barrios (2002).

29 Castells e Hall (1994), Benko (1991) e (1998), Méndez (1991), Méndez e Caravaca (1993), Arroyo Ilera (1997).

baldios ou *friches industriels*) ou por agricultores que passam a ter empregos urbanos (*Sozialbrache, friche social*) será possível perceber a complexidade e a diversidade crescente dos espaços metropolitanos, sobretudo nas não raras ocasiões em que a demanda por espaço passou a ser sensivelmente superior ao crescimento da população.

A periferia torna-se, assim, cada vez mais complexa e diversificada. A centralidade, que antes só existia no centro, encontra-se agora, até certo grau, também nas regiões periféricas. Alguns municípios periféricos adquiriram bases econômicas cada vez mais diversificadas e conseguiram atrair a mão de obra de outros municípios periféricos próximos. Há maior grau de autonomia do espaço periférico relativo à cidade central. Os fluxos tradicionais da periferia ao centro, e vice-versa, passaram a ser complementados com fluxos internos do próprio espaço periurbano.

4. Determinações e processo da expansão urbana

A expansão das áreas metropolitanas para a parte externa das cidades existentes se realiza sobre um território que o arquiteto tende, às vezes, a perceber como o lugar da indeterminação da liberdade. É claro que nas periferias existem menos determinações do que espaço construído, com suas ruas, edifícios e instalações já existentes. Ainda assim, muitas são as preexistências e determinações que precisam ser conhecidas³⁰.

São exemplos de determinações da estrutura da propriedade a servidões de uso e as externalidades negativas, tais como as indústrias poluentes, os lixões, os cemitérios, etc. Também o são os espaços agrários construídos ao longo dos séculos ou até milênios, que são frágeis e representam um patrimônio ecológico, econômico (muitas vezes, são os melhores terrenos existentes), cultural e paisagístico. Ademais, existem as determinações dadas pelas condições do meio físico, que deveriam ser respeitadas. O território herdado, construído durante séculos ou milênios, tanto na cidade propriamente dita quanto no espaço periurbano, é outro fator que precisa ser levado em conta. Esse é o meio natural modificado, com uma acumulação de infraestruturas, como uma herança histórica de imagens e identidades. Tudo isso é um capital para as regiões

³⁰ Veja-se *El geógrafo e as periferias urbanas*, em Capel (2001).

metropolitanas, que supera as deseconomias geradas pela aglomeração. Talvez a primeira tarefa seja refletir sobre essas determinações e sobre como elas afetam o processo de expansão nos espaços periurbanos, que são, sem dúvida, os espaços mais críticos da superfície terrestre.

Nos últimos anos, muitos urbanistas começaram a se mostrar sensíveis às condições ambientais que se relacionam com as características do meio natural e os valores paisagísticos. Aceita-se hoje que o meio ambiente é importante e que deve ser preservado para o desfrute das gerações presente e futura. Certa feita, um urbanista da cidade declarou que o urbanismo se converte em paisagismo. Afirmações como essas não costumam ser mais que exercícios retóricos, visto que a prática imobiliária, a cujo serviço estão os arquitetos, voluntária ou forçosamente, não raro as desmentem. São os interesses da promoção imobiliária os que mais claramente dominam as decisões adotadas. Por isso, o meio natural não está preservado. A voracidade imobiliária a tudo ataca, com a conivência de governos de direita que reduzem as áreas protegidas. A avidez imobiliária se projeta até às áreas de valor paisagístico, como as próximas a parques naturais ou espaços litorâneos, com grandes projetos imobiliários que transformam profundamente o meio natural.

Os debates sobre como se deve realizar a expansão urbana provêm do começo do século XX. Os projetos de *cidade jardim* representaram a primeira importante ruptura nas formas de realizar o crescimento urbano. Propondo uma expansão suburbana com casas unifamiliares e espaços verdes incorporados à moradia, receberam a oposição decidida dos arquitetos racionalistas, que destacaram, uma e outra vez, o elevado custo social que essa forma de desenvolvimento representaria: custo em espaço ocupado e custo econômico pela necessidade de construir extensas redes de abastecimento. A contraposição entre a casa unifamiliar e os edifícios altos aparece explicitamente no urbanismo desde os anos 1920 e continua sendo um dos dilemas essenciais: o que, com efeito, se impõe entre a dispersão para o exterior, com o predomínio de moradias unifamiliares e a ocupação ilimitada do espaço, por um lado, e a concentração em edifícios cada vez mais elevados ou arranha-céus, por outro. Contudo, as regiões metropolitanas de muitos países apresentam hoje - e foi assim também no passado - uma certa oposição entre os barracos das favelas, ou áreas de moradias precárias, e os edifícios altos dedicados não mais aos escritórios somente, mas

também à moradia. Eis um dilema sobre o qual se deveria considerar não tanto o que se refere à cidade já construída, que em todo caso deveria ser respeitada, renovada e reutilizada, mas sobretudo em face das expansões periféricas. De qualquer sorte, questões como essas nos levam a refletir sobre a morfologia e a forma física a partir da qual se constrói a metrópole.

5. As características morfológicas na construção das metrópoles atuais

É possível dar início a esta discussão constatando a escassa incidência das propostas técnicas imaginativas (não nos atreveremos a chamá-las de utópicas) de estruturação da nova metrópole. Propostas como a de Arturo Soria e Mata para construir cidades lineares fracassaram. Outras, como a de Broadacre City, de Frank Lloyd Wright, com sua crítica da “estéril verticalidade” e seu sonho de uma dispersão *orgânica*, não passaram do papel. Kevin Lynch postulou uma forma urbana dispersa baseada em uma malha triangular de comunicações com densidades variáveis, maiores em algumas convergências das redes triangulares, e menores em outras, a que se adicionariam cinturões de espaço aberto intercalados de forma contínua por todo o território (Lynch, [1961] 1990), mas essa tampouco se concretizou. O mesmo pode ser dito dos projetos de Constantino A. Doxiadis no que diz respeito à sua ciência Ekística e previsões sobre a ekumenópolis³¹. Parece que foram as pautas de desenvolvimento tradicionais as que seguiram atuando. Com efeito, no urbanismo, assim como em outros campos, a inovação radical resulta muito difícil, e frequentemente são as tradições que seguem operando. A maior parte das tipologias morfológicas empregadas na expansão metropolitana procedem do passado e supõem poucas inovações.

Nas regiões metropolitanas pode-se reconhecer uma série de tecidos urbanos historicamente elaborados. Sintetizando ao máximo, e no que se refere à realidade espanhola, é possível citar os tecidos dos centros históricos da cidade principal e núcleos periféricos integrados; os alargamentos e as expansões do século XIX e do primeiro terço do XX, com malhas ortogonais; os bairros da *cidade jardim*, com moradias unifamiliares e jardins mais ou menos amplos, e muitas vezes com lotes

31 Doxiadis (1968) e Ekistics (vol. 22, nº 128, julho 1966; <http://www.ekistiks.org>).

viários não ortogonais; os tecidos característicos das parcelas particulares ou irregulares em espaços fora da normativa urbanística, que às vezes dão lugar a áreas de autoconstrução e de favelização; e, finalmente, aos polígonos de moradias, resultado da aplicação dos princípios da Carta de Atenas (CAPEL, 1974 e 2002). Devem ainda ser mencionadas as tipologias próprias dos espaços industriais, algumas vezes imbricadas com moradias, outras vezes formando polígonos industriais, com grandes instalações para comércio, comunicação, esportes ou lazer.

Não houve inovações significativas no que se refere a essas tipologias, o que pode ser comprovado por meio dos estudos que vêm sendo realizados acerca do estabelecimento de planos metropolitanos. O levantamento das morfologias metropolitanas tem identificado, em geral, traçados e tecidos urbanos como os apontados anteriormente. Em Barcelona, por exemplo, o Plano Territorial Metropolitano identifica as seguintes estruturas: núcleos antigos, expansões do século XIX, setores de densificação urbana, polígonos de moradias, edificação plurifamiliar isolada, cidade jardim, zonas industriais e zonas de instalações (SERRATOSA, 1999, p. 206-215). Surpreendentemente, pelo que deveria esperar da tradição de edificação compacta, característica das cidades espanholas, a tipologia de moradia unifamiliar isolada ocupava, em 1992, a maior superfície da região metropolitana, 48% dos 46.490 hectares de superfície total urbanizada, embora uma parte fossem moradias secundárias que se foram convertendo em principais.

Isso é confirmado por um outro estudo, sobre a morfogênese da região urbana de Barcelona que se referia ao mesmo espaço, apesar da mudança de denominação. Ao cartografar os *territórios morfológicos*, o trabalho distinguiu ambientes propriamente urbanos de paisagens de baixa densidade e cenários em rede. Entre os primeiros, encontram-se: os aglomerados urbanos históricos, com alta densidade e mescla de usos; as extensões das malhas urbanas por prolongação dos tecidos históricos, mas com morfologia diferente, geralmente ortogonal; e os filamentos ou formações lineares em forma de faixas ao longo das rodovias, avenidas ou novas infraestruturas. As paisagens de baixa densidade, por sua vez, incluem: os desagregados urbanos, como configurações urbanísticas de baixa densidade, desenhadas, em cada caso, como uma urbanização unitária; e os assentamentos dispersos resultantes da ocupação individualizada do território rústico. Finalmente, os cenários em rede são os espaços morfológicos das

infraestruturas de comunicação, elementos arteriais e nós (FONT, LLOP I VILANOVA, 1999, p. 120-127).

Esses dois estudos mostram que, efetivamente, continuam sendo construídas as morfologias tradicionais. Às vezes, voltam a ser criadas malhas ortogonais,³² inclusive a quadra fechada³³, desenham-se bairros de cidade jardim, constroem-se polígonos de moradias³⁴ e seguem aparecendo áreas de favelização. Essas, no caso espanhol, são limitadas, ou melhor dizendo, reduzidas a pequenos núcleos formados por imigrantes pobres; no entanto, elas são muito extensas em outras regiões metropolitanas como, por exemplo, em muitos países ibero-americanos.

A crítica ao urbanismo racionalista da Carta de Atenas, iniciada ainda nos anos 1960, levou também à valorização dos tecidos mais tradicionais, como os bairros afastados que se urbanizaram (os *urban villages* da bibliografia norte-americana), com uma escala mais humana. Com a nova apreciação da herança histórica, encontram-se, às vezes, a construção de lotes irregulares típicos da forma de crescimento dos núcleos tradicionais, especialmente em áreas de veraneio ou turismo. Ao mesmo tempo, a periferia converte-se em residência valorizada pelos urbanitas que fogem do congestionamento e do anonimato da cidade.

32 Podem ser consultados exemplos referentes a Madri em López de Lucio (1999, p. 150-154).

33 Nota do revisor técnico: Segundo López de Lúcio (2002), as quadras fechadas (manzanas cerradas) podem ser caracterizadas como grupos de edifícios geminados que conformam um polígono fechado, que por sua vez é delimitado por ruas públicas perimetrais que servem de meio de acesso tanto para pedestres quanto para veículos. Cada quadra possui uma quantidade de lotes, todos com frente para o sistema viário público. Cada lote corresponde a um dos edifícios que compõem o polígono da quadra em questão. Nestas configurações é comum o pavimento térreo ser ocupado com atividades de comércio e serviços e os demais pavimentos com residências ou escritórios, dependendo da sua localização na cidade. (LÓPEZ DE LUCIO, R. Manzana cerrada, bloque abierto. In: LÓPEZ DE LUCIO, R. *Madrid siglo XX*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid, p. 176-177, 2002).

34 Nota do revisor técnico: Em relação aos polígonos de moradias, a partir de Monclús e Díez (2015) é possível caracterizá-los como operações de projeto e obra unitários, de média e grande escala, nos quais os edifícios são projetados a partir de uma linguagem comum e construídos simultaneamente sobre grandes parcelas de terra de propriedade única, em geral pública. Transportando esta definição para o contexto brasileiro, estes empreendimentos, quando voltados à classe média ou às elites, são conhecidos como “superquadras” ou “unidades de vizinhança”, tendo em Brasília o melhor exemplo de sua aplicação. Quando voltados às classes populares, são conhecidos como “conjuntos habitacionais”. Estes foram produzidos de forma massiva pelas experiências do Banco Nacional de Habitação e mais recentemente pelo programa Minha Casa Minha Vida. (MONCLÚS, J., DIEZ, C. El legado del Movimiento Moderno. Conjuntos de vivienda masiva en ciudades europeas del Oeste y del Este. No tan diferentes... *RITA_Revista indexada de textos académicos*, Madrid, M. 03, p.88-97, 2015).

O movimento do *novo urbanismo* norte-americano, que será discutido a seguir, insistiu nessa linha, e exaltou entornos de caráter tradicional, os vilarejos e as formas urbanas e de edificações tradicionais. Eis uma nostalgia do passado que se vincula a outras e que pode levar ao pastiche histórico. O curioso é que, enquanto nos Estados Unidos são valorizados e criados do nada esses entornos pseudo-históricos, na Espanha (Barcelona é um exemplo) os centros históricos reais são destruídos ou neles se intervém com um urbanismo tosco. Arquitetos sem cultura histórica, sensibilidade ou respeito enchem o centro de edificios que lembram os polígonos de moradias ou os construídos no centro histórico de Roterdã, que foi totalmente destruído, como se sabe, pelos bombardeios alemães.

A rejeição ao urbanismo racionalista pode ser bem aproveitada pela especulação imobiliária. Na Alemanha, após a queda do muro, tiveram início processos de densificação na antiga Berlim oriental, onde existiam polígonos de moradias com amplos espaços. Houve tentativas de reconstrução do tecido tradicional com ruas, um processo que poderia ser parcialmente paralisado pelos debates populares e pela oposição decidida da vizinhança. Por outro lado, algumas construtoras valem-se do medo das classes acomodadas e médias para edificar condomínios exclusivos com tipologias diversas, em alguns casos semelhantes à do filme *O Show de Truman*: condomínios fechados, espaços protegidos com vizinhos selecionados e que, às vezes, convertem-se, pela precisão e detalhamento de suas normas, em cadeias douradas para seus habitantes (RIBEIRO, 1997; e VIDAL-KOPMANN, 2000 e 2001).

Tudo isso contribui para a segregação, à exclusão socioespacial, ao crescimento das áreas residenciais privilegiadas, às vezes rodeadas por cinturões de miséria, e que se fecham em si mesmas para se converterem em exclusivas. Em geral, a caracterização social de uma área tem relação com a tipologia, o custo e a caracterização social da vizinhança. Os deslocamentos sociais são seletivos no território metropolitano: as classes de maiores rendas dirigem-se para territórios privilegiados pelo meio natural, a paisagem, a acessibilidade ou a segregação, ou por tudo ao mesmo tempo. No que se refere às tipologias das edificações, contudo, não são muitas as inovações.

O dinamismo do espaço social das regiões metropolitanas pode dar lugar a mudanças profundas de grande significação em áreas já construídas. Há bairros que nascem com certas características, mas logo se transformam social ou economicamente, impactando sobre a estrutura espacial. É possível citar, como exemplo desse fenômeno, os bairros residenciais de luxo ou com tipologia de *cidade jardim* que experimentam processos de renovação urbana e recebem a construção de blocos de moradias, hotéis e escritórios de grandes empresas. Foi o que aconteceu com os bairros de Mirasierra, em Madri (Espanha), com o bairro de Casa Forte, na cidade do Recife (Brasil) e com San Isidro e Miraflores, em Lima (Peru). Polígonos de moradias que, em suas origens, concentravam uma população muito jovem ou madura, acabaram por envelhecer, tanto a população quanto os edifícios, e só mais tarde voltam a receber políticas de melhorias, financiadas com dinheiro público, ou rejuvenescer por meio da chegada de uma nova população, como, por exemplo, de imigrantes. Os bairros de caráter industrial podem sofrer desindustrialização e tornar-se predominantemente residenciais. Antigos bairros residenciais podem, em função da qualidade de suas instalações produtivas, atrair uma nova economia. Também existem áreas de autoconstrução que se consolidam, legalizando-se e integrando-se ao tecido urbano, ou, ainda, centros históricos que se recuperam como resultado de processos de gentrificação ou elitização, isto é, de estratégias das classes altas e médias para recuperar esse espaço simbólico, cheio de história e que têm, além disso, uma forte centralidade. Na Europa, a crise dos anos 1975-1985 deu lugar a políticas de recuperação que conduziram a um investimento no centro construído, o que logo foi apoiado pelo resgate memorialístico desencadeado pelo pós-modernismo.

A continuidade de alternativas que já estavam propostas há décadas se evidencia também na revalorização da moradia unifamiliar e dos polígonos, embora a primeira, às vezes, assuma a forma de *casas geminadas*, e os segundos possam recuperar tipologias arquitetônicas tradicionais, como a *quadra fechada*.

A tradição da moradia unifamiliar está profundamente enraizada no mundo anglo-saxão. Em 1965, em seu livro *World Cities*, Peter Hall fazia dela uma avaliação positiva: “uma baixa densidade de características uniformes tem muito mais vantagens do que muitos urbanistas europeus poderiam pensar: aumenta a flexibilidade, torna possível que o cidadão escolha o tipo de sua moradia, permite a participação em

problemas locais, reduz o congestionamento e aumenta a facilidade de acesso”³⁵. Entretanto, o autor também demonstrava consciência das desvantagens dessa forma de desenvolvimento urbano, indicando que “este sistema urbanístico é caro, implica a necessidade de viagens longas e não favorece os contatos acidentais entre os diferentes membros da comunidade e nem entre esses e os problemas reais, ocasionando a falta de coerência política; ademais, não proporciona resultados visualmente satisfatórios em relação ao contorno urbano que assim se cria”. O veredito final era que, em países com essa tradição, “resulta totalmente claro que uma maioria esmagadora da população metropolitana, supondo estar exercitando seu direito de escolha, optará por uma moradia unifamiliar incluída em uma zona edificada de média ou inclusive de baixa densidade”. E tem sido assim, sem dúvida; os dados mostram que, nos 35 anos que se seguiram ao livro de Peter Hall, a população dos Estados Unidos, da Grã-Bretanha e de outros países com essa tradição seguiu preferindo residir em entornos urbanos com essas características, e houve uma intensa proliferação dessas urbanizações de moradia unifamiliar. O que ainda não está claro é se isso seguirá ocorrendo no futuro.

Existe, de fato, uma consciência crescente frente ao alto custo desse tipo de dispersão em baixa densidade. Nos Estados Unidos, alguns anos atrás, houve um surto de vozes clamando por deter a dispersão e propondo a construção de uma cidade compacta, especialmente na Califórnia, onde, por algum tempo, Los Angeles se apresentou como o modelo da cidade do futuro. A partir da década de 1990, fortaleceu-se o movimento contra a cidade dispersa, e desenvolveu-se outro em favor de um *novo urbanismo*, a partir da crítica à difusão e da valorização da cidade compacta. O movimento contra a dispersão fez-se patente por meio do manifesto *Beyond Sprawl: New Patterns of Growth to Fit the New California*, um trabalho elaborado pelo maior banco californiano (o Bank of America), em colaboração com um órgão de proteção ambiental (o California Resources Agency), uma associação civil de planejamento urbano e conservação ambiental (a Greenbelt Alliance) e uma organização dedicada à moradia popular (a Low Income Housing Fund). Trata-se de um protesto contra o modelo de desenvolvimento urbano seguido na Califórnia, que permitiu a muitas pessoas a concretização do sonho americano da casa própria unifamiliar, mas que, ao fim, resultou em uma carga econômica insuportável e degradou o meio ambiente de

35 Esta e todas as citações posteriores deste mesmo autor neste mesmo parágrafo provêm de: Hall (1965, p. 236 e 237).

forma severa. Em função das graves consequências trazidas por esse modelo habitacional que, por muito tempo, constituiu o motor do desenvolvimento econômico norte-americano, o manifesto propõe o crescimento compacto, com a participação ativa do Estado, em todas suas esferas (um ponto que chama atenção vindo de um país que tanto exalta a iniciativa privada). Nos anos seguintes, essa iniciativa deu lugar a outras semelhantes em diferentes regiões metropolitanas norte-americanas, com movimentos ativos contra a dispersão, o aumento do tráfego, a separação entre moradia e trabalho, a proliferação de residências unifamiliares e a ocupação indiscriminada do ambiente natural por novas urbanizações e indústrias³⁶.

A esse se somou o movimento do New Urbanism, fundado em 1993, que valoriza entornos urbanos caracterizados pelo deslocamento a pé, a conectividade, a diversidade de usos e de moradias, a estrutura tradicional dos bairros, a densidade relativamente alta, o transporte não-agressivo ou *smart*, a sustentabilidade e a qualidade de vida³⁷. Se a migração da população do centro para as periferias urbanas significou muitas vezes a transferência da cidade a não cidade (GOLDFIELD e BROWNELL, 1979), existe hoje uma tomada de consciência dos inconvenientes que isso produz e uma aspiração para recuperar os valores mais propriamente urbanos.

O Livro Verde do Meio Ambiente Urbano, aprovado em junho de 1990, no âmbito da Comunidade Europeia, também chamou atenção sobre os efeitos negativos da difusão urbana sobre o meio ambiente. As ideias contra a dispersão descontrolada e a favor de entornos urbanos mais compactos ecoaram por diversos âmbitos. Ao que parece, até mesmo os britânicos compreenderam que, apesar das predições de Peter Hall, o crescimento que privilegia as moradias unifamiliares acarreta maior exclusão social e dá lugar a mais fortes pressões sobre o ambiente. Na Grã-Bretanha de 2003, tem-se a valorização da cidade compacta e se busca que, para o ano de 2008, 60% das novas construções não sejam feitas sobre solo natural, e sim sobre solo previamente urbanizado ou em edifícios já usados. O novo planejamento exige uma densidade mínima de trinta casas por hectare, o que representa 20% mais do que tem sido habitual, ao mesmo tempo que se tenta recuperar os bairros da zona urbana (POWER, 2001).

36 Sustain Katz e Liu (2000), Alexeef e Mundie (2002). Na Internet, podem-se encontrar, a partir de qualquer buscador, dezenas de sites sobre "Beyond Sprawl".

37 Veja-se: <http://www.cnu.org>

Percebem-se agora as consequências da urbanização dispersada sobre o meio ambiente, tais como o aumento do tráfego e, conseqüentemente, dos acidentes de trânsito, o maior dispêndio de energia e a emissão de poluentes atmosféricos, o ruído e a perda de tranquilidade, o impacto negativo sobre a água e o uso do solo, os riscos para a fauna e a flora, a invasão e a transformação do campo e de vilas com características rurais, o transporte público precário em localizações dispersas, a tendência ao excesso de oferta através de empreendimentos especulativos, o isolamento das pessoas idosas. No que diz respeito aos impactos sobre as cidades, notam-se inconvenientes decorrentes do maior tráfego, dos movimentos pendulares, dos congestionamentos, de segregação da população, do êxodo de empregos, do abandono de edifícios e solos, dos efeitos negativos nas escolas, a perda de estabelecimentos comerciais e de opções de lazer, a diminuição do valor da propriedade e de sua rentabilidade, a diminuição do acesso a transporte público, a alta dos custos e baixa qualidade dos serviços, as vizinhanças fragmentadas e polarizadas, o envelhecimento. Esses efeitos, quando somados, resultam em altos custos sociais, altos custos ambientais e altos custos econômicos³⁸.

Os críticos da dispersão urbana descreveram, uma e outra vez, grandes desequilíbrios sociais e situações de pobreza em cidades norte-americanas. As características do desequilíbrio, a discriminação racial e a exclusão social aparecem em Washington, com os ricos ao norte e ao oeste e os pobres ao leste; em Atlanta, uns e outros situados respectivamente ao norte e ao sul: em Chicago e em St. Louis (KOHFELD e SPRAGUE, 2002), além de outras metrópoles. Para fazer frente a esses problemas, são necessárias políticas de investimento público em moradia e educação para atenuar a situação muitas vezes desesperadora dos bairros pobres, bem como incentivos fiscais para a redução das desigualdades entre os distintos municípios das regiões metropolitanas e a urgência em se adotar estratégias de revitalização do centro. Se isso ocorre nas regiões metropolitanas da primeira potência do planeta, é possível imaginar o que acontece em países menos desenvolvidos. As condições de vida são afetadas, inclusive em maior grau, como demonstram numerosos estudos, com deficiências viárias, no acesso a saneamento básico, no fornecimento de energia elétrica, sem falar em gás ou acesso a telefonia. Não raro, encontram-se relevantes percentuais de pessoas em condições de pobreza extrema.

38 R. Rogers e A. Power: *Cities for a Small Country*. London. In: Feer e Feber (2000), apud: Power (2002).

É possível afirmar, portanto, que uma das características mais marcantes das metrópoles atuais segue sendo, em muitos casos, a presença dessas áreas de moradias de má qualidade, ou daquelas a que nos referimos por *inframoradia*. Às vezes, isso ocorre por não terem sido eliminados os casebres do velho centro e porque a favelização volta a aparecer com o aumento da imigração. Outras vezes, é porque o crescimento econômico não se deixa sentir, e populações expulsas das áreas rurais ou de povoados e cidades menores dirigem-se às principais regiões metropolitanas, onde não se encontram moradia adequada. Segundo Peter Hall, uma característica marcante do mundo desenvolvido é *A cidade da noite espantosa*, qualificação que dá para a Londres, Paris, Berlim e Nova Iorque do final do século XIX, cheias de bairros pobres. Essa designação reaparece ao final do seu livro, em um último capítulo intitulado *A cidade da eterna pobreza*, em que analisa os “sempiternos lugares pobres: Chicago, St. Luis, Londres 1820-1987”³⁹.

Assim, e como se demonstrou antes, existe uma continuidade nas tipologias das áreas de favelização em seus diversos formatos (vilas, favelas, conjuntos habitacionais...), embora sempre haja uma certa distinção essencial entre as moradias precárias construídas ou autoconstruídas em terrenos que foram adquiridos legalmente e as que se edificam sobre solo que não lhes pertence (invasões...). De qualquer modo, vale destacar que alguns desses locais de autoconstrução se foram equipando e requalificando com o tempo, seja em função da acumulação de investimentos das famílias que neles residem e que se preocupam com melhorar as moradias, seja por meio de políticas públicas nesse sentido, decididas por parte de partidos social-democratas e inclusive de caráter conservador. Isso faz com que velhas vilas de autoconstrução se convertam muitas vezes em bairros consolidados e formais. Do ponto de vista das tipologias de *inframoradia* periférica, algumas novidades merecem destaque; uma delas é a preparação do solo para a autoconstrução, com a elaboração de programas que, em algumas cidades ibero-americanas, por exemplo, contam com o subsídio do Banco Mundial. Trata-se de uma excelente ideia, embora (pelo que pude constatar em Bogotá) tem como desvantagem a redução de área dos lotes e a rigidez e escassa imaginação do desenho urbano.

³⁹ Hall (1996), títulos dos capítulos 2 e 12.

Frente a todas essas continuidades nas tipologias urbanas metropolitanas, a principal novidade refere-se ao processo de verticalização, que parece irrefreável. Antes de tudo, isso tem a ver com a construção de edifícios para escritórios, sedes de bancos e companhias, mas também com a difusão da moradia em andares altos, que começou a ser utilizada em cidades de países ibero-americanos e que atualmente se valoriza também na Europa, dando lugar a florestas de arranha-céus residenciais, de até trinta ou quarenta andares, como se vê em Recife, Fortaleza e tantas cidades brasileiras. A tendência à verticalização pode ter uma evolução lógica, que já havia sido anunciada pelo arquiteto e músico Iannis Xenakis em sua *Cidade cósmica*, obra escrita em Berlim, em 1964. Nela eram traçados argumentos sobre “a força poderosa, cega, irreversível, que cria concentrações urbanas, apesar das barreiras levantadas conscientemente pelos governos”. E, depois de demonstrar as consequências negativas que as formas de urbanização extensiva exerciam sobre o território, defendia uma forte política de concentração, propondo explicitamente a passagem para uma cidade vertical, cuja altura poderia atingir milhares de metros, em torres não muito espessas a fim de proporcionar boa incidência solar e circulação de ar. Essa cidade vertical poderia ocupar uma superfície mínima de terreno em relação à sua população, com densidades de 2.500 a 3.000 habitantes por hectare, e seria caracterizada pela mobilidade vertical através de elevadores e calçadas ou ruas de tráfego, com o desaparecimento de qualquer meio de transporte individual e sobre rodas. Sua altura poderia chegar a ser de até 5.000 metros e nelas a distribuição das coletividades ocorreria estatisticamente, com uma mistura que haveria de ser total e “se calculará aleatoriamente pelos órgãos especializados em questões populacionais”⁴⁰, um princípio compreensível se vindo de um músico que promovia a chamada *música aleatória*. Essa ideia não foi mais que uma proposta isolada e, nos últimos anos, se chegou à apresentação explícita de uma alternativa radical: a construção de cidades concentradas nas alturas, em grandes arranha-céus de até mil metros de altura e com uma capacidade de até 100.000 pessoas. Por certo, os ataques de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, afetaram duramente esses projetos. A construção da Maharishi São Paulo Tower, por exemplo, está paralisada (QUESADA, 2000). Mas é possível supor que projetos como esse voltarão a ser rerepresentados no futuro.

40 Esta e todas as citações posteriores deste mesmo autor neste mesmo parágrafo provêm de: Xenakis ([1964] 1970).

6. As redes

O crescimento e o funcionamento das regiões metropolitanas se apoiam na existência de redes, algo de que hoje se tem clara consciência. As primeiras e mais elementares são os caminhos e ruas que permitem a conexão e o acesso às moradias. Mas, historicamente, a elas foram se unindo muitas outras, cada vez mais indispensáveis para o funcionamento da cidade: redes de saneamento básico; redes de transporte como trens, estradas, rodovias; redes de fornecimento de energia, como gás e eletricidade; redes de trocas de informação, como correios, telégrafos, telefonia e fibra óptica. As redes urbanizam o espaço e permitem o funcionamento da cidade. Por isso, é possível se falar em *idades em redes* ou na *networked city*⁴¹.

As redes articulam o território. Em muitos casos, redes inicialmente desenvolvidas de forma independente acabam por integrar-se e contribuir para a organização unitária do espaço⁴². Existem estreitas relações entre os diferentes tipos de redes. Em geral, a rede viária direciona muitas outras, já que a instalação das redes de gás, telégrafos, eletricidade, telecomunicações, abastecimento de água potável e esgotamento sanitário se adaptam à estrutura viária e às necessidades derivadas das atividades desenvolvidas, o habitat e a densidade⁴³.

As redes de hoje não são de acesso universal, pois esse foi o ideário do século XIX, com a implantação do Estado liberal, e a administração pública, que nele encontrou sua legitimidade, tratou de atendê-lo. Durante o século XIX, foram criados numerosos conflitos entre as administrações municipais, que tradicionalmente detêm a responsabilidade pela prestação dos serviços públicos, e a iniciativa privada, que, desde Revolução Industrial, detém a tecnologia e os capitais necessários para a organização desses serviços⁴⁴. Os municípios realizaram grandes esforços para controlar com eficácia esses serviços, embora a falta de experiência, primeiro, e a fragmentação

41 Tarr e Dupuy (1988), Dupuy (1992, 1998, e outras obras desse autor, que não são necessárias de se citar aqui).

42 Como as redes de gás (Arroyo, 1996), eletricidade (Capel, dir., 1994) ou telefone (Capel, 1994b), para citar exemplos espanhóis.

43 Estudos concretos sobre redes metropolitanas, com bibliografia geral sobre o tema: Arroyo (1998), Fougères (1998), Poitras (1998), Bellavance e Linteau (1998).

44 Uma valiosa análise referente aos conflitos para a implantação da rede de gás em Barcelona pode ser encontrada em Arroyo (1996).

administrativa, depois, foram aproveitadas pelas empresas privadas para controlar alguns deles, inclusive sob o regime de monopólio. Apesar disso, os municípios, e a administração pública em geral, foram capazes de controlar outros serviços, apoiados por ideários de municipalização ou nacionalização da prestação de serviços públicos⁴⁵. Nas últimas duas décadas, no entanto, o neoliberalismo econômico impulsionou os processos de privatização, o que perverteu o significado de uma bela palavra espanhola do século XIX, a palavra *liberal*, e promoveu ataques às funções e aos monopólios estatais, introduzindo mudanças profundas nas condições de prestação desses serviços.

A privatização das redes avançou consideravelmente nas últimas décadas. As empresas privadas, visando ao benefício econômico, somente atendem à demanda solvente e deixam aos pobres sem serviço, ou reclamam auxílios financeiros estatais para atendê-los. O que se tem conhecimento a respeito do que ocorreu ou está ocorrendo com os processos de privatização do fornecimento de eletricidade, de serviços de telefonia ou de abastecimento de água em todo o mundo o demonstra claramente (CAPEL, 2000). O atual movimento rumo à privatização dos serviços de correios é outro passo nessa mesma direção.

Muitas vezes, as redes são construídas para servir à especulação e aos negócios imobiliários. Desde a construção das redes de bondes, são conhecidas as estratégias de dirigir o traçado dos percursos a lugares onde os investidores das companhias dispunham de terrenos previamente adquiridos a fim de realizar o grande negócio da urbanização. A atualidade não alterou essa realidade, e com muita frequência o traçado das rodovias é utilizado para preparar a criação do solo urbano.

O ponto de partida das redes, como em geral ocorre com as infraestruturas, é o resultado da interação de múltiplos atores, públicos e privados, econômicos, políticos e técnicos, com seus interesses e estratégias específicas, e decisões às vezes exitosas e outras tantas conduzindo ao fracasso. Essas iniciativas podem proceder do exterior ou serem concebidas no espaço local. Nesse último caso, porém, enfrentam as limitações decorrentes da atomização administrativa dos diferentes municípios da região metropolitana, que podem tomar decisões independentes e contraditórias.

45 Petitet e Varashin (1999); veja-se também Graham (2002).

A expansão urbana e a construção de infraestruturas e redes devem ser uma responsabilidade não somente privada, mas também pública. E devemos afirmá-lo a vozes muito altas nesses tempos em que predominam ideias amplamente contrárias a isso. Conseguir a coerência das redes é um aspecto importante do planejamento urbano em regiões metropolitanas. E isso conduz a outro tema, o dos instrumentos de planejamento e sua eficácia.

7. Os instrumentos de planejamento

A crise de 1973 afetou aos ambiciosos planos urbanos que tinham sido elaborados durante as duas décadas anteriores. Nos anos que a seguiram, defendeu-se a necessidade de planos mais limitados, apareceu um movimento de oposição ao plano e se deu ênfase à gestão das cidades. A ideia de um plano diretor foi atacada por sua rigidez, sua burocracia e sua ambição excessiva e incapacidade de organizar a estrutura urbana ou por fazê-lo de acordo com os princípios obsoletos da Carta de Atenas. Defendeu-se um urbanismo mais flexível e criativo, em diálogo com os agentes. Essa reação *contra o plano* pôs ênfase no projeto, valorizou ações setoriais, os planos programáticos, o urbanismo pactuado caso-a-caso, os acordos entre a administração pública e os operadores privados⁴⁶. Os problemas, porém, foram lamentavelmente numerosos. Em primeiro lugar porque, com frequência, os empreendimentos são provenientes do setor privado e se impõem os interesses das grandes empresas imobiliárias; depois porque isso se foi realizando paralelamente à privatização dos

46 Nota do revisor técnico: No contexto brasileiro, os questionamentos a respeito da eficácia do Plano enquanto ferramenta de controle da urbanização ganha força ainda nos anos 80, no período compreendido entre o fim da ditadura militar e os movimentos em torno da redação da Constituição de 1988. Maricato (2000) chama a atenção para o fato de que, nas cidades brasileiras, os Planos Diretores derivados da tradição modernista mais ortodoxa (Carta de Atenas), além de não atuarem efetivamente sobre o processo de urbanização precária, foram amplamente utilizados como ferramentas de coerção, invisibilização de lutas sociais (por ignorar os lugares nos quais estas lutas ocorriam), generalização do clientelismo e favorecimento a grupos econômicos e políticos dominantes. Por se tratar de um instrumento amplamente adotado durante o regime militar, somente com a redemocratização surge a possibilidade da construção de uma crítica sistematizada ao modelo. É possível considerar que o ponto máximo desse movimento de crítica aos Planos e de reformulação dos fundamentos, pressupostos e objetivos do planejamento urbano foi a aprovação do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, de 2001, que trouxe uma série de inovações em relação a instrumentos urbanísticos, à gestão do território e à participação da sociedade civil no processo de planejamento, redefinindo profundamente o próprio conceito de Plano Diretor. (MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O., VAINER, C., MARICATO, E. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. São Paulo: Editora Vozes, p. 121-192, 2000.).

serviços públicos, com a transferência de funções antes desempenhadas pelo poder estatal ao setor privado, adstrito a lógicas de mercado. A eficácia dessa forma de planejamento depende da força, da coesão e da clareza dos objetivos da administração local, da composição política das municipalidades, da capacidade dos técnicos e das necessidades de financiamento do partido político no poder.

Essa evolução coincidiu com o início das políticas neoconservadoras de Reagan e Thatcher, com a desregulação no campo da economia e das relações de trabalho. Em alguns casos, as políticas conservadoras modificaram radicalmente a tendência de organização das regiões metropolitanas, que frequentemente carecem de organismos de gerenciamento comum. Surgem, assim, graves problemas decorrentes da dificuldade de gerirem conjuntamente as estratégias que definem, um por um e de forma independente, os diferentes municípios que a integram, o que se agrava pelo fato de que, ademais, as regiões metropolitanas podem extrapolar os limites das unidades administrativas maiores. Esse é o caso das regiões metropolitanas do México e de Caracas, que excedem os limites do Distrito Federal; ou o de Madri, que se expande sobre províncias limítrofes, pertencentes a outra Comunidade Autônoma da Espanha. A cidade que perde o seu limite, está, ademais, muito fragmentada administrativamente, sem órgãos de governo comum e com dificuldades para uma gestão unitária do conjunto (NEL-LO, 1998). O surpreendente é que, ao menos na Espanha das últimas décadas, os partidos políticos mudaram significativamente a sua postura frente à necessidade de gestão unitária. Os que se opuseram a ela no passado hoje podem defendê-la, e os que antes a defenderam, hoje a podem considerar desnecessária, preferindo a criação de consórcios de municípios⁴⁷ para resolução de problemas concretos. O caso das posturas oscilantes dos partidos políticos catalães em face da gestão da região metropolitana de Barcelona mereceria uma atenção que excederia o escopo deste trabalho.

Em síntese, pode-se afirmar que a desregulação, em geral, significa uma urbanização estendida e com poucos controles, o que muitas vezes supõe a necessidade de que o poder público seja chamado a resolver os *déficits* logo depois de as

47 Nota do revisor técnico: Atualmente, no Brasil, existe o conceito de Consórcios Públicos Intermunicipais. A partir do fortalecimento das atribuições e da autonomia dos municípios derivadas da Constituição Federal de 1988, houve um estímulo para a efetivação da cooperação entre os entes federativos. A Lei nº 11.107, de 2005, regulamenta a formação de consórcios públicos formados exclusivamente por entes da Federação, visando à construção de relações de cooperação para a realização de interesses comuns.

construtoras privadas realizarem o negócio. Um claro exemplo dessa prática é a chamada Lei do Solo de 1998,⁴⁸ aprovada na Espanha durante o governo de direita de José María Aznar, sob a escusa de facilitar solo barato para a urbanização.

A via do planejamento estratégico, surgida ao final da década de 1980 nos Estados Unidos, (São Francisco, Detroit...) e na Europa (Birmingham, Amsterdã, Lisboa, Barcelona), foi também um ensaio para resolver problemas metropolitanos mediante acordo social. Por meio da elaboração de um plano estratégico, tratou-se de definir objetivos e políticas com fins a obter acordos, coordenar os operadores privados, dinamizar a economia e tornar as cidades competitivas em escala internacional. Na Europa, foram os municípios que assumiram o protagonismo, ao passo que, nos Estados Unidos, foram os grupos empresariais. Mas essa é, essencialmente, uma via retórica e de imagem, com eficácia limitada, já que se restringe a reunir os distintos operadores e entidades em caráter simplesmente consultivo.

A questão da gestão das regiões metropolitanas foi levantada novamente nos anos 1990. Em muitos casos, tanto nos Estados Unidos e Canadá quanto na Europa,⁴⁹ foram criados grupos de trabalho e projetos de reforma. A ruptura com o modelo metropolitano centro-periferia em favor de outro no qual a antiga periferia passou a exercer funções mais centrais, com ganhos de complexidade social e de interdependência em toda a área, conduz a reivindicações políticas desses municípios e a problemas de identidade, relativas à *cidadania metropolitana*, assim como a questões de centralização e descentralização. Há quem afirme que a geografia política deve prestar atenção aos problemas levantados pelas redes de cidades mundiais e às regiões metropolitanas dinâmicas, que supõem uma alternativa ao atual mapa político do mundo⁵⁰.

Surge, assim, uma profunda contradição entre a presença crescente de cidades (e regiões) no cenário internacional à margem dos governos de Estado, a aspiração explícita a uma autonomia política administrativa⁵¹ e, no velho continente, a pretensão de se chegar a uma Europa das cidades, de um lado; e, de outro, a realidade da fragmentação e da divisão administrativa das regiões metropolitanas. Afinal, como

48 Nota das tradutoras: Lei nº 6, de 1998, vigente até 2007.

49 Bibliografia sobre o assunto pode ser encontrada em Collin (1998).

50 Taylor (2000).

51 Dematteis (2002), Taylor (2002). Para uma visão da década de 1960: Problemas (1973).

vimos, essas áreas se estendem sobre numerosas divisões administrativas e têm diferentes órgãos de governo com capacidade para atuar. Por isso, é possível considerar que as pretensões a uma Europa de cidades são puramente retóricas e conjunturais, às vezes simples oportunismo político, pois a realidade das regiões metropolitanas, de *cidades difusas*, a contradizem. Mais grave do que isso, porém, é o fato de os gestores das cidades grandes monopolizam o nome da cidade com mais prestígio e se apropriam, de certo modo, dos recursos de toda a região metropolitana, de todo o poder econômico e social da cidade difusa. Em contextos como esse, a renúncia à criação de órgãos centrais de gestão comum pode surpreender.

Os perigos de tudo isso são evidentes. A afirmação da autonomia política das cidades a respeito das unidades de organização política maiores (como os Estados)⁵² pode ser útil para os municípios das cidades centrais, mas, para os menores, acarreta mais uma hierarquia. Os municípios menores deveriam ter os mesmos direitos a tomar decisões acerca da cidade principal ou ao conjunto da região metropolitana, pois, em última análise, a atomização é total. Tendo-se em conta, além disso, que o espaço não é homogêneo, e que existem profundas desigualdades sociais, econômicas e de infraestrutura, são os cidadãos que acabam sendo os mais afetados. Por isso, são necessários órgãos de gestão comum das regiões metropolitanas e de um nível superior de coordenação e gestão, o Estado. A pretensão a uma Europa de cidades pode ser um projeto perigoso se não especificar como se dará a distribuição do poder e se não se estabelecerem os mecanismos para uma negociação política permanente a fim de cercear a monopolização do poder e viabilizar a descentralização da gestão e participação de todos os elementos nas decisões, algo similar à quadratura de um círculo.

Do ponto de vista político, já não se pensa na região metropolitana como um todo. Tem-se muito medo do peso da força política das grandes áreas. Não há objetivos claros. Pensa-se também fragmentariamente do ponto de vista do planejamento; são feitos grandes empreendimentos em infraestrutura ou investimentos imobiliários sem visão de conjunto dos problemas que deles advêm.

52 Nota do revisor técnico: No Brasil, a Constituição Federal de 1988, em seu Capítulo II, artigo 182, determina que a política de desenvolvimento urbano é responsabilidade do poder público municipal. Os instrumentos jurídicos e institucionais disponibilizados para a efetivação de tais políticas foram detalhados na Lei Federal nº 10.257, de 2001, também conhecida como Estatuto da Cidade.

A postura das municipalidades a respeito da requalificação do solo agrário e de sua conversão em urbano, para residência, indústria, serviços ou infraestrutura é decisiva na evolução do espaço metropolitano, e cada uma toma as decisões segundo seus próprios interesses e sem uma visão do geral, submetidas que estão à política locais e às pressões dos proprietários locais, das construtoras, da escassez de recursos próprios e pela carência de equipes técnicas com condições para realizar o planejamento de maneira eficaz⁵³. De qualquer forma, essa requalificação é mais ou menos fácil ou inclusive possível em relação às decisões prévias sobre o traçado e a configuração da rede de comunicações e dos acessos às rodovias. Sabe-se, porém, que essas decisões podem ser tomadas em atendimento a estratégias que nada têm a ver com as necessidades do meio local; a falta de coordenação entre as decisões sobre o traçado e os desvios de caminho e as necessidades concretas de planejamento urbano local são alguns dos muitos exemplos que se poderiam destacar (VALENZUELA, 2001).

A importância do sistema viário na realocação da população e das atividades produtivas tem sido destacada de maneira geral e no que se refere a regiões metropolitanas concretas. Como já foi dito a respeito da região metropolitana de Barcelona, “essa cidade que se expande como se fosse uma mancha de óleo se vê canalizada pelas vias de comunicação” (SÁNCHEZ, 1998, p. 45). Com efeito, “a promoção do desenvolvimento de empreendimentos residenciais assegura-se antes nos meios de transporte confiáveis que nos banqueiros” (HANNA, 1998). É, de fato, o acesso aos meios e vias de transporte o que assegura a possibilidade do desenvolvimento. Foi o traçado das linhas férreas, de estradas e bondes, primeiro, e das rodovias depois, que dirigiu tudo e tornou acessível e urbanizável o espaço metropolitano. Hoje, é preciso repensar essas questões para defender o ambiente natural.

Os arquitetos dão ênfase ao desenho e à forma arquitetônica. Não podem deixar de estar ao serviço do capital imobiliário, porque, de outro modo, não teriam trabalho. Por isso, autorizam, com suas assinaturas, operações imobiliárias especulativas de grande envergadura. Talvez não pensem no conjunto das cidades porque, muitas vezes, carecem dos conhecimentos interdisciplinares indispensáveis para isso. O mesmo ocorre aos engenheiros, com mais flexibilidade que os anteriores, mas também

53 Alguns exemplos sobre cidades francesas em Daligaux (2001), Sénecal et al. (2001), Bertrand e Marcelpoil (2001).

frequentemente incapazes de abordar a complexidade social dos espaços em que atuam. É por tudo isso que se necessitam, urgentemente, aproximações interdisciplinares.

O que é surpreendente é a capacidade dos empreendimentos imobiliários de tirar proveito e obter lucros de todas as possibilidades decantadas por séculos ou décadas de desenvolvimento urbano (tramas tradicionais, desenhos ortogonais, cidades jardim, polígonos, casas geminadas, arranha-céus) assim como das diferentes alternativas de planejamento e inclusive das utopias propostas. A forma é, na realidade, indiferente. O *marketing* urbano e a publicidade, apoiados por produtos mais intelectualizados, de artigos jornalísticos e novelas a estudos de cientistas sociais, podem servir ao favorecimento dos negócios que, inclusive, se utilizam de simulações de utopias urbanas para a criação de condomínios fechados.

A promoção imobiliária atua cada vez mais livremente e em escala global. Sua atuação conduz a uma clara homogeneização. Há uma presença crescente do capital internacional e das equipes de arquitetos internacionais. Os mesmos arquitetos são, por vezes, encontrados em diferentes países, produzindo uma arquitetura verdadeiramente mundial e sem um sentido de lugar, não raro banal e de má qualidade, simples cópias dos modelos desenhados no exterior. Perdem posição os arquitetos locais que se poderiam conectar com suas próprias tradições - o que, infelizmente, nem sempre acontece. São planejadas, em uma cidade distante, grandes operações arquitetônicas que modificam profundamente o meio local e dão um forte estigma à paisagem urbana.

Continuam sendo construídas milhares de casas, mas ainda existem milhares de famílias sem moradia ou que vivem em condições precárias, por falta de políticas públicas de habitação social. Há construções feitas às margens das normativas, pois estas são meticulosamente elaboradas e aprovadas com a garantia de que sempre serão toleradas as infrações urbanísticas, que as ilegalidades serão legalizadas mediante o pagamento de uma quantia simbólica, tal como aconteceu na Itália com a lei de 28 de fevereiro de 1985 (CAMPOS VENUTTI e OLIVA, 1994).

O mercado imobiliário não visa a satisfazer às necessidades sociais, e sim aos negócios. Hoje é possível encontrar situações em que a construção de moradias supera em muito o crescimento da população, e isso se relaciona à construção de segundas residências ou de residências destinadas ao turismo, mas também aos negócios e ao

investimento. Diversas regiões metropolitanas estão enfrentando essa constatação estatística. Na Espanha da virada do século XX para o XXI, a crises da bolsa de valores redirecionaram capitais para a aquisição de imóveis para moradia, provocando um *boom* na construção civil, ao mesmo tempo em que o mercado imobiliário servia para a lavagem de dinheiro às vésperas da entrada em vigor do euro como moeda comum da Europa. Cálculos realizados recentemente por José Manuel Naredo⁵⁴ concluem que, nos primeiros anos do século XXI, o desinvestimento líquido dos domicílios em ações e participações e em dinheiro efetivo alcançou os 41.000 milhões de euros os quais, em boa parte, eram dirigidos ao mercado imobiliário, equivalendo em torno de 400.000 apartamentos de 100 m². Além disso, foram construídas moradias de má qualidade que se degradaram rapidamente, o que é inconcebível no atual estado do desenvolvimento tecnológico. Houve processos de rápida degradação de polígonos de moradias, os quais tiveram de ser reabilitados, ou inclusive demolidos, e que, mesmo assim, continuarão sendo produzidos. Isso nos leva a pensar que a moradia incorporou-se plenamente à lógica do consumo e já se chegou à fase da obsolescência programada, com o fim de, em pouco tempo, estimular a mudança e o negócio imobiliário permanente.

Em muitas regiões metropolitanas, mantêm-se setores com graves problemas sociais e os últimos anos testemunharam o crescimento de moradias precárias e de formas de moradia ilegal. Não são poucas as favelas próximas a bairros unifamiliares de classes média ou alta, embora seja uma aproximação sem contato social, envolvendo muito medo e estratégias de isolamento por parte das classes abastadas. Não é de se estranhar que, com tudo isso, as regiões metropolitanas estejam imersas em discursos pessimistas, discursos do medo e do temor. Eis uma linha de pensamento que não é nova, mas que tem uma longa estirpe⁵⁵. À guisa de exemplo, é possível citar um número da revista *Eure* dedicado à *Metropolização e suburbanização*, em que todos os artigos publicados sobre regiões metropolitanas de países ibero-americanos ofereceram um panorama extraordinariamente pessimista: às vezes no próprio título e em todos os resumos e, em seguida, nos textos. Os estudos publicados referem-se a Caracas, Buenos

54 Naredo, Carpintero e Marcos inédito (agradeço a José Manuel Naredo pela possibilidade de consultar esse trabalho ainda inédito). [Complemento das tradutoras: a obra *La burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica reciente, (1985-1995)*, de autoria de José Manuel Naredo, foi publicada em 2003 pela editora espanhola Siglo XXI, com sede em Tres Cantos]

55 Ver: *Gritos amargos sobre la ciudad*, em Capel (2001).

Aires, Santiago do Chile, São Paulo e Salvador⁵⁶ e, em todos eles, as caracterizações das metrópoles utilizam palavras como *fragmentação, pobreza, apartheid, segregação socioespacial, guetos, exclusão social, violência urbana e insegurança*. Essa é uma visão muito negativa que pode ser encontrada também nas regiões metropolitanas de outros continentes, pois relacionadas ao processo de globalização. E, sem dúvida, descrevem uma realidade, mas é preciso perguntar se essa é a realidade completa. Afinal, as metrópoles e todas as cidades devem ser, sem dúvida, mais que isso, porque, caso contrário, há tempos teriam deixado de atrair população. O que surpreende quando se visita, por exemplo, a Cidade do México, ou Bogotá, São Paulo, Recife e Buenos Aires é que, além da presença de características como as indicadas, são notáveis seu dinamismo e sua capacidade para continuar funcionando.

As cidades seguem sendo, portanto, o local da mudança social e da melhora das condições de vida, inclusive nas favelas e nos bairros de autoconstrução, onde a população também visa a melhorar suas condições de vida. É também nas cidades onde os imigrantes de origem rural se incorporam à sociedade de consumo da qual antes não participavam, o que tem aspectos positivos, além dos negativos que foram destacados ao longo deste trabalho. Não se pode esquecer, tampouco, a importância das demandas locais e do consumo para o funcionamento e dinamismo das regiões metropolitanas. Era tradicionalmente conhecido o papel da cidade para estimular a atividade econômica, mas diante da força do processo de globalização e a ênfase na competição em escala internacional esse papel parecia esquecido. No entanto, o consumo local volta a ser considerado um fator importante, como o demonstra, por exemplo, um trabalho de Ash Amin e Nigel Thrift. Não é a concorrência internacional, mas a demanda de bens e serviços por parte das empresas locais o que se volta a valorizar como muito positiva para a cidade. Como escrevem esses autores, “devemos levar a sério o fato de que a maioria das pequenas e médias empresas das cidades servem majoritariamente às demandas e às necessidades locais” (AMIN e THRIFT, 2002, p. 103). Nesse sentido, o próprio peso da aglomeração das regiões metropolitanas é uma força, um enorme potencial para a atividade econômica.

56 Cariola e Lacabana (2001), Torres, (2019), Barrios (2001), Taschner e Bógus (2001), Rodríguez e Winchester 2001 e Porto e Carvalho (2001).

Mercados de 5, 10 ou 20 milhões de pessoas, acessíveis e comunicados com os centros, com uma heterogeneidade social máxima, com instituições acadêmicas e culturais e com toda a infraestrutura que existe nas cidades grandes não podem ser desconsiderados. Ao contrário, esse é um recurso de extraordinária importância e que deve ser valorizado. O que se deve fazer é promover mudanças, fazer investimentos e buscar soluções para os problemas existentes. Urge, portanto, imaginar novas formas de planejamento, com base no diálogo e na participação democrática. Não se pode permitir que sejam os técnicos os que dirijam os cidadãos e que não se anteponham fatos consumados ao que se deve fazer. É preciso fazer valer o diálogo, explicitar nossas opções e colocar os técnicos a nosso serviço. Temos de impor nossos objetivos aos políticos; antes, porém, temos de debatê-los publicamente e chegarmos a um acordo sobre eles.

Referências

ALGABA, A. Las nuevas dinámicas metropolitanas. El estudio de los cambios acaecidos en el Área Metropolitana de Barcelona a través de algunos estudios recientes. *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, n. 271, 25 jan. 2001. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-271.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

ALEXEEF, V.; MUNDIE, R. (Ed.). *Beyond "Beyond Sprawl"*. Work in Progress by the Members of the California Planning Roundtable. California Planning Roundtable, 01 set. 1995. Disponível em: <www.cprroundtable.org/cprwww/docs/bbs/bbs.htm>. Acesso em: 2 jun. 2002.

AMIN A., Thrift N. Repensando la teoría urbana: las ciudades y las economías de distancia. In: SUBIRATS, J. (Coord.), *Redes, Territorios y gobiernos*. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización. Barcelona: Diputació de Barcelona/UIMP, p. 81-108, 2002.

ALESSANDRI CARLOS, A. F. *Espaço-tempo na metrópole: fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.

ARROYO, M. *La industria del gas en Barcelona*. Innovación tecnológica, territorio urbano y conflicto de intereses. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

ARROYO, M. La articulación de las redes de gas desde Barcelona. Empresas privadas, gestión municipal y consumo particular. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.). *Barcelona-Montréal*. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona (Colección "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº.14), p. 163-178, 1998.

ARROYO, M. La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las áreas metropolitanas. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, nº 97, 15 set. 2001. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-97.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

ARROYO ILERA, F. *Nuevas tecnologías y localización industrial*. La experiencia de los parques tecnológicos. Discurso proferido em 8 de outubro de 1997. Madri: Real Academia de Doctores, 1997.

ASHER, F. *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Paris, Éditions Odile Jacob, 345 p. Ed. en ingl. *The Metapolis, or the end of the outskirts*, Paris-Le Grand Arche: European Publications, 1996. Trad. Al gallego, *Metapolis. Acerca do futuro das cidades*. Oeiras: Celta, 1998.

BAIROCH, P. *De Jéricho à México*. Villes et économie dans l'histoire. 2 ed. rev. Paris: Gallimard, 1985, 338 p. [trad. ao espanhol: México: Trillas, 1988. 504 p.]

BANK OF AMERICA. *Beyond Sprawl*. New Patterns of Growth to Fit the New California, Public Outreach Environment. Disponível em: http://www.bankofamerica.com/environment/index.cfm?Menu_Sel=public&oth=urban1>. Acesso em: 2 jun. 2002.

BASTIÉ, J. *La croissance de la banlieu parisienne*. Paris: PUF, 1964.

BARKER, T. y SUTCLIFFE, A. (Eds.). *Megalopolis: The Giant City in History*. Houndmills: Macmillan/New York, St. Martin Pess, 1993.

BARRIOS, S. Áreas metropolitanas: ¿qué ha cambiado? La experiencia de la Caracas Metropolitana. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile. v. XXVII, n 80, p. 59-86, maio 2001.

BAUER, G. et ROUX, J. M. *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Paris: Seuil, 1976.

BEAUCIRE, F. et SAINT-GÉRARD, T. (2001): Les déplacements quotidiens, facteurs de différentiation socio-espatial? La réponse du périurbain en Ile-de-France. *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*, v. 76, n° 4, p. 339-347, 2001.

BELLAVANCE, C.; LINTEAU, P. A. La diffusion de l'électricité à Montréal au début du Xxe siècle. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.) *Barcelona-Montréal. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée*. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona (Colección "Geocrítica. Textos de Apoyo", n°14), p. 239-258, 1998.

BENKO, G. B. *Géographie des technopôles*. Paris: Masson, 1991.

BENKO, G. El impacto de los tecnopolos en el desarrollo regional. Una revisión crítica, *Eure*. Santiago de Chile, vol. XXV, n° 73, p. 55-80, dez. 1998.

BERINGUIER, C., CASTELLS, M., MINGASSON, C.; REMY, J. *Urbanismo y práctica política*. Introducción de Horacio Capel. Barcelona: Los Libros de la Frontera, 1974.

BERRY, Br. J. L., GOHEEN, P. G.; GOLDSTEIN, H. *Metropolitan Area definition: a reevaluation of concept and statistical practice*. Wahsington D.C.: US Government

Printing Office, U.S. Bureau of Census Working Paper, 1968, reimpresso em: BERRY & HORTON (1970), p. 250-274.

BERRY, B. J. L.; HORTON, F. E.: *Geographic Perspectives on Urban Systems*. With Integrated Readings, Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall, 1970.

BERTRAND, N., et MARCELPOIL, E. "L'environnement, support de l'autonomie des territoires périurbains", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. v. 76, n° 4, p. 319- 325, 2001.

BLOCH, R. *The metropolis Inverted: The Rise and Shift to the Periphery and the Ramaking of the Contemporay City*. Los Angeles: UCLA, 1994 (Unpublished Doctoral Dissertation on Urban Planning, apud: SOJA, 2000).

BOGUE, D. J. La estructura de la comunidad metropolitana (The Structure of the Metropolitan Community, Ann Arbor, Mich. University of Michigan, 1949), In: THEODORSON, G. A. (Ed.) *Studies in Human Ecology*. New York: Harper & Row, 1961. 2 vol. Trad. ao cast. de Javier González Pueyo, Estudios de Ecología Humana, Barcelona: Labor, p. 338-360, 1974.

BOINO, P. Périurbanisation et renouvellement des centres secondaires dans la région lyonnaise, *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. vol. 76, n° 4, p. 375-382, 2001.

BONDUKI, N. Autogestão na produção de habitação: um programa de qualidade e baixo custo. In: GORDILHO-SOUZA, A. (Orga.) *Habitar contemporâneo: novas questões no Brasil dos anos 90*. Salvador: FAUFBA/CADT, p. 89-107, 1997.

CAMPOS VENUTTI, G.; OLIVA, F. *Cincuenta años de urbanística en Italia, 1942-1992*. Madri: Universidad Carlos III de Madrid/Boletín Oficial del Estado, 1994.

CAPEL, H. *Capitalismo y morfología urbana en España*. 4. ed. Barcelona: Los Libros de la Frontera, 1983. [Nova edição com capítulo sobre “El planeamiento urbano en España, 1975-1989”, Barcelona: El Círculo de Lectores, 1990.]

CAPEL, H. (Org.). *Las Tres Chimeneas*. Implantación industrial, cambio tecnológico y transformación de un espacio urbano barcelonés. 3 vols. Barcelona: FECSA, 1994.

CAPEL, H. Estado, administración municipal y empresa privada en la organización de las redes telefónicas de las ciudades españolas, 1877-1924. *Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana*. Universidad de Barcelona, nº 100, dez. 1994.

CAPEL, H. Desarrollo científico, innovación y crecimiento económico en la ciudad contemporánea. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, n.23, 15 jun. 1997. Versão resumida Geographikós. Buenos Aires, ano 7, n. 8, jul.-dec. p. 21-34. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-23.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

CAPEL, H. El agua como servicio público. A propósito del Seminario internacional 'Faire parler les reseaux: l'eau, Europe-Amérique Latine'. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, n. 218, 22 mar. 2000. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-218.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

CAPEL, H. *Dibujar el mundo*. Borges, la ciudad y la geografía del siglo XXI. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2001.

CAPEL, H. *La morfología de las ciudades*. Sociedad, cultura y paisaje urbano, Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.) *Barcelona-Montréal*. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparé. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona [Coleção: “Geocrítica. Textos de Apoyo”, nº.14], 1998.

CARIOLA, C.; LACABANA, M. La Metrópoli fragmentada. Caracas entre la pobreza y la globalización. *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Santiago de Chile, vol. XXVII, n. 80, p. 9-32, maio 2001.

CARLOS, A. F. A. *Espaço-tempo na metrópole*. A fragmentação da vida cotidiana, São Paulo: Editora Contexto, 2001.

CARLOS, A. F. A. (2001): São Paulo hoje: As contradições no processo de reprodução do espaço. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, n. 88, 1 maio 2001. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-88.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

CASTELLS, M.; HALL, P. *Las tecnópolis del mundo*. Madrid: Alianza Editorial, 1994.

CHAPUIS, R., et al. Les modalités de la urbanisation dijonnaise". *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*, v. 76, n. 4. p. 359-373, 2001.

CHICOINE, N. Nouvelles dynamiques métropolitaines et stratégies spatiales de la main d'oeuvre: le cas des employées de bureau montréalaises. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.) *Barcelona-Montréal*. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona [Coleção: "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº.14], p. 51-61, 1998.

CHOAY, F. *El urbanismo, utopías y realidades*. Barcelona: Lumen, 1970.

CLAIRBONE, P. *Megalópolis desatada*. La superciudad y el transporte del futuro. México: Pax-México, 1968.

COFFEY, W. y SHEAMUR, R.G. Agglomeration and dispersion of high-order service employment in the Montreal metropolitan Region, 1981-1996. *Urban Studies*, v. 39, n. 3, p. 359-378, 2002.

CORBOZ, A. L'ipercittà. In: *Urbanistica*, 1995, vol. 103 [apud: MONCLÚS, 1998].

COLLIN, J. P. La dynamique intrametropolitaine dans l'agglomération montréalaise. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.) *Barcelona-Montréal*. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona [Coleção "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº.14], p. 63-81. 1998.

DALIGAUX, J. La périurbanisation en Provence: visages d'hier et d'aujourd'hui, interrogations pour demain. Le cas du Var et de Bouches-du-Rhône. *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*, v. 76, n. 4, p. 289-302, 2001.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLUS, F. J. (Ed.) *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 17-34, 1998.

DEMATTEIS, G. De las regiones-área a las regiones-red: formas emergentes de gobernabilidad regional. SUBIRATS, J. (Coord.) (2002): *Redes, Territorios y gobiernos. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización*. Barcelona: Diputació de Barcelona/UIIMP, p. 163-176, 2002.

DELGADO, J. *Ciudad-Región y Transporte en el México central*. México: UNAM, 1998.

DICKINSON, R. E. Las regiones metropolitanas en Estados Unidos (Geographical Review, XXIV, April 1934, p. 278-291). In: THEODORSON, G. A. (Ed.). *Studies in Human Ecology*. New York: Harper & Row, 1961. 2 vol. Trad. ao cast. de Javier González Pueyo, Estudios de Ecología Humana, Barcelona: Labor, p. 361-375, 1974.

DICKINSON, R. E. *City, Region and Regionalism*. Trad. ao castelhanho de Angel Abascal, Ciudad, Región y Regionalismo. Barcelona: Omega, 1961.

DIOXIADIS, C. A. *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*. London: Hutchinson, 1968.

DIELEMAN, F. M.; HAMNETT, C. Globalisation, regulation and the urban system: Editors' introduction to the special issue. *Urban Studies*, v. 31, n. 3. p. 357-364, 1994.

DUPUY, G. *El urbanismo de las redes. Teorías y métodos*. Barcelona: Oikos-Tau/Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1998.

ELLEN, I.; HEMSTEAD, K. Telecommuting and the demand for urban living: A preliminary look at white-collar workers. *Urban Studies*, v. 39, n. 4. p. 749-766, 2002.

FISHMAN, R. *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basi Books, 1987.

FONT, A.; LLOP, C.; VILANOVA, J. M. *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, Barcelona, Area Metropolitana de Barcelona, Mancomunitat de Municipis, 1999

FOSSAERT, R. Les Villes Mondiales, villes du système mondiale. In: *Herodote. Revue de Géographie et de Géopolitique*, n. 101, 2º tri. p. 10-25, 2001.

FOUGÈRES, D. Une approche socio-technique pour l'étude historique des infrastructures et des services urbains: l'exemple du service d'eau potable à Montréal. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.) *Barcelona-Montréal. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée*. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona [Coleção "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº.14], p. 201-218, 1998.

FRICK, D. El concurs del Gran Berlin, 1919. In: DETHIER, J., et GUIHEUX, A.: *Visions urbaines. Europa 1870-1993. La ciutat de l'artista, la ciutat de l'arquitecte*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona/Electa, 1994.

FRIEDMANN, J.; MILLER, J. The Urban Field. *Journal of the American Institute of Planners*, v. XXXI, n. 4 p. 312-319, nov. 1965. Reimpreso em: BERRY y HORTON, p. 54-61, 1970.

GAMELLA, M. *Parques tecnológicos e innovación empresarial: nuevas formas de promoción para la industria española*. Madri: Fundesco, 1988.

GARREAU, J. *Edge Cities*. Life in the New Frontier. New York: Doubleday, 1991.

GEORGE, P. *Études sur la banlieu de Paris*. Essais méthodologiques. Paris: A. Colin, 1950.

GOLDFIELD, D. R.; BROWNELL, B. A. *Urban America: From Downtown to No Town*. Boston: Houghton Mifflin, 1979.

GORDILHO-SOUZA, A. (Orga.). *Habitar contemporâneo: novas questões no Brasil dos anos 90*. Salvador: FAUFBA/CADT, 1997.

GOTTMANN, J. Megalopolis, or the urbanization of the Northeastern seaboard. *Economic Geography*, v. XXXIII, p. 189-200, jul. 1957.

GOTTMANN, J. *Megalopolis*. Cambridge & London: The M.I.T. Press, 1961.

GOTTMANN, J.; HARPER, R. A. (Eds.). *Since Megalopolis: The Urban Writings of Jean Gottmann*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1990.

GRAHAM, S. Construyendo espacios de redes de alta calidad: reflexiones sobre las redes de infraestructuras en el desarrollo urbano contemporáneo. In: SUBIRATS, J. (Coord.). *Redes, Territorios y gobiernos*. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización. Barcelona: Diputació de Barcelona/UIMP, p. 49-80, 2002.

GRANS. Grans agglomerations metropolitanes europees. *Papers*. Regió Metropolitana de Barcelona. Territori-Estratègies-Planeament. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, nº 37, jun. 2002.

GRAS, N.S.B. (1974): El desarrollo de la economía metropolitana en Europa y en América, (*American Historical Review*, XXVII, July 1922, p. 695-708). In: THEODORSON, G. A. (Ed.). *Studies in Human Ecology*. New York: Harper & Row, 1961. 2 vol. Trad. ao cast. de Javier González Pueyo, Estudios de Ecología Humana, Barcelona: Labor, p. 320-335, 1974.

GUY, S.; GRAHAM, S; MARVIN, S. Splintering Nteworks: Cities and technical networks in 1990s Britain. *Urban Studies*, v. 34, n. 12, p. 191-216, 1997.

HALL, P. [*The World Cities*] Las grandes ciudades y sus problemas. Trad. cast. de Carlos Benito Cardenal. Madri: Guadarrama, 1965.

HANNA, D. B. Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.). *Barcelona-Montréal*. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona [Coleção "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº.14], p. 117-132, 1998.

HARRIS, C.D. Suburbs. *American Journal of Sociology*, v. XLIX, p. 1-13, jul. 1943, In: MAYER y KOHN, p. 544-555, 1959.

HERINGTON, J. *The Outer City*. London: Harper and Row, 1984.

HISE, G. 'Nature's workshop' industry and urban expansion in Southern California, 1900-1950. *Journal of Historical Geography*, v. 27, n. 1, p. 74-92, 2001.

INDOVINA, F. (Ed.). *La città diffusa*. Venecia: Daest, 1990.

KATZ, B.; LIU, A. *Moving Beyond Sprawl*. Toward a Broader Metropolitan Agenda. *Brooking Review*. Washington: The Brooking Institution, v. 18, n. 2, p. 31-34, primavera 2000. Disponível em:<<http://www.brook.edu/dybdocroot/press/review/spring2000/katz.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

KOHFELD, C. W.; SPRAGUE, J.: Race, space and turnout. *Political Geography*, v. 21, n. 2, p. 157-193, fev. 2002.

LÓPEZ DE LUCIO, R. La incipiente configuración de una región urbana dispersa: el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid (1960-1993). In: MONCLUS, F. J. (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 169-196, 1998.

LÓPEZ DE LUCIO, R. Madrid. *La transformación de la ciudad en veinte años de ayuntamientos democráticos 1979-1999*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid, Gerencia Municipal de Urbanismo, 1999. [425 p. + 1 mapa a escala 1:25.000 «Localización de las principales transformaciones»].

LUDEÑA URQUIZO, W. Lima, ciudad y globalización. Paisajes encontrados de fin de siglo. In: *El desafío de las Áreas Metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina, Seminario Internacional*. Barcelona, 4-6 jun. 2002.

LYNCH, K. The pattern of the Metropolis". *Daedalus*, v. 90, n. 1, 1961, p. 79-98. Reproduzido em: LYNCH (1962), ed. 1990, pp. 47-63.

LYNCH, K. *Ciyty Sense City Design*. Writings and Projets of Kevin Lynch, Edited by Tribid Banerjee and Michel Southworth. Cambridge: The M.I.T. Press, 1990.

MACGREGOR, R. Desplazamientos cotidianos: estudio de distancias y tiempos en el área de Edimburgo. *Scottish Geographical Magazine*, LXIX, December 1953, p. 117-127). In: THEODORSON, G. A. (Ed.). *Studies in Human Ecology*. New York: Harper & Row, 1961. 2 vol. Trad. ao cast. de Javier González Pueyo, Estudios de Ecología Humana, Barcelona: Labor, p. 437-449, 1974.

MANZAGOL, C., COFFEY, W. et SHEARMUR, R. G. Redistribution de l'emploi et territoires métropolitains: la recomposition du péri-urbain en Amérique du Nord. *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*, v. 76, n. 4, p. 349, 2001.

MAYER, H. M.; KOHN, C. F. (Eds.). *Readings in Urban Geography, London and Chicago*. The University of Chicago Press, 1959. Sixth Impression, 1967.

MÉNDEZ, R. (Coord.). *Reestructuración industrial en los espacios urbanos*. Madrid: A.E.G., Grupo de Geografía Industrial, 1991.

MÉNDEZ, R. Transformaciones económicas y reorganización territorial en la Región Metropolitana de Madrid. *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago do Chile, v. XXVII, n. 80, p. 141-163, maio 2001.

MÉNDEZ, R.; CARAVACA, I. *Reestructuración industrial en las aglomeraciones metropolitanas españolas*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1993.

MIRALLES, C.; OYÓN, J. L. De casa a la fábrica. Movilidad obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras, 1914-1939. In: OYÓN, J. L. (Ed.). *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 159-202, 1998.

MONCLÚS, F. J. (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.

MONCLÚS, F. J. Estrategias urbanísticas y crecimiento suburbano en las ciudades españolas: el caso de Barcelona. In: ____ (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 143-169, 1998.

MONCLÚS, F. J. Planeamiento y crecimiento suburbano en Barcelona: de las extensiones periféricas a la dispersión metropolitana. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A.

(Coords.). *Barcelona-Montréal. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée*. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona [Coleção "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº.14], p. 83-96, 1998.

MULLER, E. Industrial suburbs and the growth of metropolitan Pittsburgh, 1870- 1920. *Journal of Historical Geography*, v. 27, n. 1, p. 58-73, 2001.

NARBONA, C. Ciudad compacta, ciudad difusa. In: *Jornada El urbanismo*. Cáceres, 12 out. 2002. Disponível em: <<http://www.psoe.es/Nuevas Politicas Nuevos Tiempos>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

NAREDO, J. M.; CARPINTERO, Ó.; MARCOS, C. *La burbuja inmobiliario-financiera en la actual coyuntura económica: nuevos datos e instrumentos de análisis* (inédito). 2002.

NEL.LO, O. Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa. In: MONCLUS, F. J. (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 35-58, 1998.

NEL.LO, O.; LOPEZ, J.; PIQUÉ, J. M. Las redes emergentes de articulación del territorio en la región de Barcelona: un análisis de la movilidad obligada, 1986-1996. In: SUBIRATS, J. *Redes, Territorios y gobiernos*. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización. Barcelona: Diputació de Barcelona/UIMP, p. 201-221, 2002.

OYÓN, J. L. (Ed.). *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1990.

PARK, R. E. La urbanización medida por la circulación de la prensa (The American Journal of Sociology, XXXV, July 1929, p. 60-79). In: THEODORSON, G. A. (Ed.). *Studies in Human Ecology*. New York: Harper & Row, 1961. 2 vol. Trad. ao cast. de Javier González Pueyo, Estudios de Ecología Humana, Barcelona: Labor, p. 377-390, 1974.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; SCHWANEN, Tim. *Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo*. Texto para discussão nº 1813. Brasília: Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), 2013. 31p. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1813.pdf> Acesso em: 15 fev. 2020.

PERULLI, P. *Atlas metropolitano: El cambio social en las grandes ciudades*, Madrid: Alianza Editorial, 1995. (Comentario en Biblio 3W <http://www.ub.es/geocrit/b3w-76.htm>).

PETITET, D. et VARASCHIN, D. (Eds.). *Intérêts publics et initiatives privées. Initiatives publiques et inérêts privés. Travaux et services publics en perspective. Actes du Colloque International tenu dans le cadre des Onzièmes entretiens du Centre Jacques-Cartier, 7-8-9 décembre 1998*. ENTPE, Vaulx-en-Velin, Saint-Etienne, Centre Jacques-Cartier/Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, 1999.

PINEAULT, S. L'approche des régimes urbains et les enjeux métropolitains: l'épisode de la création de la Commission Métropolitaine de Montréal en 1921. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.). *Barcelona-Montréal. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée*. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona [Coleção "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº.14], p. 301-313, 1998.

POITRAS, C. Exploiter, vendre et consommer un nouveau service public: le développement du réseau de téléphone à Montréal, de 1879 à 1930. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.). *Barcelona-Montréal. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée*. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona [Coleção "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº.14], p. 218-237, 1998.

PORTAS, N.; DOMINGUES, A. La Región Atlántica Norte de Portugal: ¿metrópolis o metápolis? In: MONCLUS, F. J. (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 197-218, 1998.

PORTO, E.; CARVALHO, E. Salvador na Globalização, *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile, v. XXVII, n. 80, p. 163-182, maio 2001.

POWER, A. Social exclusion and urban sprawl: Is the rescue of cities possible? *Regional Studies*, v. 35, n. 8, p. 731-742, 2001.

PROBLEMAS. *Problemas de las Áreas Metropolitanas*. Conferências apresentadas no Congreso de Problemas Metropolitanos, ocorrido em Toronto, por ocasião do centenário do Canadá. 3 ed. Madri: Instituto de Estudios de Administración Local, 1973.

PROST, B. Quel périurbain aujourd'hui? *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*, v. 76, n. 4, p. 283-288, 2001.

QUESADA, S. (2000): "La revista Caramelo y la Maharishi Tower. Aspectos de la renovación de São Paulo y reflexiones sobre el edificio-impacto. *Biblio 3W. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, n. 244, 24 jul. 2000. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-244.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

REMY, J. *Utilización del espacio, innovación tecnológica y estructura social*. In: BERINGUIER et al., p. 31-78, 1974.

RIBEIRO, L. C de Q. *Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira/PPUR, 1997 (Comentário em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-75.htm>)

RODRÍGUEZ, A.; WINCHESTER, L. Santiago de Chile. Metropolización, globalización, desigualdad. *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Santiago do Chile, v. XXVII, n. 80, p. 121-140. maio 2001.

ROUSSEL, I. L'ozone des villes et l'ozone des champs. Ou les relations ambigües entre pollution atmosphérique et périurbanisation. *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*, v. 76, n. 4, p. 327-338, 2001.

SHACHAR, A. Randstad Holland.: A 'World City'? *Urban Studies*, v. 31, nº 3, p. 381-400, 1994.

SAMBRICIO, C. *Madrid, Ciudad-Región*. vol. I De la ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX. Madri: Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, 1999.

SANCHEZ, J. E. Efectos de los cambios en el sistema productivo sobre la expansión metropolitana de Barcelona. In: CAPEL, H.; LINTEAU, P. A. (Coords.). *Barcelona-Montréal*. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée. Barcelona: Publicacions de l'Universitat de Barcelona [Coleção "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº.14], p. 39-50, 1998.

SANCHEZ, J. E. Barcelona: transformaciones en los sistemas productivos y expansión metropolitana. In: MONCLÚS, F. J. (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 59-82, 1998.

SÉNÉCAL, G.; HAMEL, P. J. et GUERPILLON, L. Aménager la métropole nature: retour sur les efforts passés de planification dans la région de Montréal et essai d'évaluation de la situation actuelle des banlieus. *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. v. 76, n. 4, p. 303-317, 2001.

SERRATOSA, A. (Dir.). *Factors clau de la planificació territorial a l'àrea metropolitana de Barcelona*. Pla Territorial Metropolitano de Barcelona, Barcelona: Institut d'Estudis Territorials. 1999.

SOJA, E. W. *Postmetropolis*. Critical Studies of Cities and Regions. Oxford: Blackwell, 2000.

SUBIRATS, J. (Coord.) (2002): *Redes, Territorios y gobiernos*. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización. Barcelona: Diputació de Barcelona/UIIMP, 2002.

SUDJIC, D. *The 100 Mile City*. London: Flamingo/Harper Collins, 1992.

SUSTA. *IN: Beyond Sprawl: A Guide to Land Use in the Chicato Region for Reporters and Policy Makers*. Sustain. The Environment Information Group. Disponível em: <<http://sustainusa.org/landuseguide>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

TASCHNER, S. P.; BÓGUS, L. M. São Paulo, uma metrópole desigual. *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Santiago de Chile, v. XXVII, n. 80, p. 87-120, maio 2001.

TAYLOR, P. J. World Cities and territorial states under conditions of contemporary globalization. II: looking forward, looking ahead. *Geo Journal*, v. 52, n. 2, p. 157-162, 2000.

TEAFORD, J. C. *Post-suburbia: Government and Polictics in the Edge Cities*. Baltimore: The Jonhs Hopkins University Press, 1997.

THEODORSON, G. A. (Ed.). *Studies in Human Ecology*. New York: Harper & Row, 1961. XII + 626 p. Trad. al cast. de Javier González Pueyo, Estudios de Ecología Humana, Barcelona: Labor, 2 vols, 1974.

TERÁN TROYANO, F. *Madrid, Ciudad-Región*. Vol. II. Entre la ciudad y el territorio en la segunda mitad del siglo XX, Madri: Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, 1999.

THRIFT, N. Globalisation, regulation, urbanisation: The case of the Netherlands. *Urban Studies*, v. 31, n. 3, p. 365-380, 1994.

TORRES, H. A. Cambios territoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Santiago do Chile, v. XXVII, n. 80, p. 33-58, maio 2001.

TARR, J. A.; DUPUY, G. *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*. Philadelphia: Temple University Press, 1998.

VALENZUELA MONTES, L. M. *Accesos y forma urbana en las ciudades medias andaluzas*. Tese doutoral orientada pelo Dr. José Luis Gómez Ordóñez, Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: Universidad de Granada, set. 2000. (Comentário em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-251.htm>)

VIDAL-KOPPMAN, S. Las urbanizaciones privadas. ¿Una innovación para la transformación del territorio? *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, v. 69, 1 ago. 2000. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-69-69.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

VIDAL-KOPPMAN, S. Segregación residencial y apropiación del espacio: la migración hacia las urbanizaciones cerradas del área metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, v. 94 (70), 1 ago 2001. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-94-70.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2002.

VRIES, J. de. *La urbanización de Europa, 1500-1800*. Barcelona: Crítica, 1987.

WALKER, R. Industry builds the city: the suburbanization of manufacturing in the San Francisco Bay Area. *Journal of Historical Geography*, v. 27, n. 1, p. 36-57, 2001.

WEHRWEIN, G. S. The Rural-Urban Fringe. *Economic Geography*, v. XVIII, jul. 1942, p. 217-228. Reproduzido em: MAYER e KOHN, 1959.

WHYTE, W. H. Urban sprawl. In: WHYTE, W. H. (Ed.). *The exploding metropolis*. Foreword by Sam Warner Jr. London: University of California Press (Classics in Urban History, 1), 1958.

XENAKIS, I. La ciudad cósmica. In: CHOAY, F. *El urbanismo, utopías y realidades*. Barcelona: Lumen, p. 410-418, 1970.

YULONG, S. y HAMNETT, C. The potential and prospect for global cities in China, in the context of the world system. *Geoforum*, v. 33, p. 121-135, 2002.

Submetido em 1º de julho de 2020.

Aprovado para publicação (autor convidado) em 23 de setembro de 2020.

