



XVIII ENANPUR
NATAL2019
27 a 31 maio

REGIÕES METROPOLITANAS SOB A ÓTICA DO PLANEJAMENTO TERRITORIAL: Uma reflexão do caso de Natal

Autores:

Matheus Graciosi Pinto - UFABC - matheusgraciosi@gmail.com

Gabriel Marques da Silva - UFABC - gabriel-marques-s@hotmail.com

Giulia Farran Matteo - UFABC - giuliafmatteo@gmail.com

Tamara Portis Tobias - UFABC - tamaraportis@hotmail.com

Resumo:

Considerando o histórico de formação das regiões metropolitanas brasileiras, objetiva-se refletir criticamente a respeito da utilização de critérios técnico-políticos capazes de subsidiar a institucionalização das mesmas, dado o atual contexto de enfraquecimento do Estatuto da MetrÓpole, a partir das mais recentes alterações legislativas. Para tanto, foi realizada uma revisão histórica dos possíveis critérios a serem utilizados, assim como um diagnóstico socioterritorial das dinâmicas de integração regional da Região Metropolitana de Natal. Observou-se que há expressiva fragilidade institucional na organização política e de governança da Região Metropolitana de Natal, além da mesma não atender a todos os critérios previamente estipulados. Ressalta-se a importância de novos olhares, perspectivas e ações, aliadas a uma análise territorial das integrações e dinâmicas regionais, a partir de estudos interdisciplinares, tal como o planejamento territorial.

REGIÕES METROPOLITANAS SOB A ÓTICA DO PLANEJAMENTO TERRITORIAL

Uma reflexão do caso de Natal

INTRODUÇÃO

O presente artigo é uma reflexão crítica a respeito do fenômeno metropolitano, e mais especificamente, sua institucionalização como regiões metropolitanas. O contexto de sua elaboração é importante, uma vez que, tal exercício de análise técnico-política surgiu a partir da perspectiva do planejamento territorial.

Neste trabalho busca-se analisar a importância da formação do profissional em Planejamento Territorial, área que vem ganhando destaque devido a sua interdisciplinaridade e compreensão das complexidades do território brasileiro, em contato com questões delicadas como a formação e o desenvolvimento de regiões metropolitanas.

Em seguida, será abordada a importância histórica do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no processo de definição de tais regiões, uma vez que o órgão é responsável por centralizar diversas informações no que diz respeito à formação das redes de cidades e centros urbanos brasileiros. Também será analisado o histórico legislativo destas, desde a Constituição Federal de 1967, passando pelo Estatuto da Metrôpole, até as alterações recém promovidas pela Lei 13683/2018 e a possibilidade de futuras implicações sobre a questão metropolitana.

Mais especificamente, é apresentado o estudo de caso da Região Metropolitana de Natal (RMN), no qual foi realizada uma seleção de critérios específicos para analisar se a organização territorial dos 14 municípios estaria de acordo com as definições técnicas relativas a região metropolitana.

A análise pretende compreender tanto critérios mais abrangentes: densidade, população, oferta de equipamentos e serviços de cunho regional, bem como o nível de integração metropolitano que cada município desempenha. Por fim, será analisada a aplicação destes critérios a partir da elaboração de um diagnóstico que abrange aspectos físico-ambientais, político-institucionais, econômicos, demográficos e sociais, relacionando-os com as principais problemáticas da região em questão.

Almeja-se com este trabalho, portanto, contribuir para uma metodologia capaz de avaliar a institucionalização das Regiões Metropolitanas brasileiras. Notoriamente, busca-se elementos para aprimorar o rigor na análise, a partir de uma leitura socioespacial do território, capaz de articular as dimensões técnicas e políticas que compõem a conjuntura do processo de metropolização brasileiro.

PLANEJAMENTO TERRITORIAL NO BRASIL E A QUESTÃO METROPOLITANA

A emergência do campo do planejamento territorial e a construção - em andamento - de um curso de graduação capaz de atuar na complexidade dos territórios brasileiros, está intimamente relacionada com o contexto sociopolítico da redemocratização (ZIONI et al, 2018). Os avanços elencados estão concentrados na organização e aprimoramento jurídico-institucional reforçado pela aprovação do Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001), que regulamenta diretrizes e instrumentos para a implementação da política urbana; a instituição do Ministério das Cidades, em 2003 e consequente estruturação do Conselho Nacional das Cidades, em 2004.

O planejamento territorial busca proporcionar aos discentes novas capacidades, habilidades e competências para compreender e refletir criticamente sobre os processos socioeconômicos, ecológicos, culturais e políticos que moldam as dinâmicas territoriais, assim como, contribuir para uma transformação da própria práxis (territorial (ZIONI et al. 2018)

A consolidação e confiança no modelo que o Bacharelado em Planejamento Territorial propõe vai ao encontro das críticas elaboradas por cursos reconhecidos como o de arquitetura da Delft University of Technology, que reforça a necessidade de rever o conteúdo da formação do planejador urbano, de modo a prepará-lo para atuar frente aos problemas sociais, territoriais e ambientais, considerando a justiça social e o direito à cidade (ZIONI et al. 2018).

Nesse sentido, esses autores ressaltam:

A exemplo de Delft, tem se verificado a necessidade de se promover novas experiências didáticas e de formação voltadas aos principais desafios anunciados na Nova Agenda Urbana e as possibilidades de efetivar uma agenda de políticas territoriais ancoradas em realidades locais (ZIONI et al., 2018)

A interdisciplinaridade é evidenciada como essencial para o Planejamento Territorial, visto que tal elemento faz parte da matriz fundadora da universidade que está inserido (ZIONI et al, 2018). Tal dinâmica é responsável pela criação de novas profissões e especialidades, principalmente ao acompanhar as novas configurações interdisciplinares de articulação dos campos de conhecimento e habilidades (KLINK et al., 2016).

No que tange a interdisciplinaridade, mais especificamente nas análises de dinâmicas metropolitanas, o estudo do IPEA (2010) ressalta:

O processo de metropolização não pode ser traduzido somente a partir da perspectiva das economias de escala associadas à urbanização em geral. Consiste em processo cuja compreensão não se esgota nas análises e nas contribuições teóricas de nenhum campo particular de investigação científica. Ao contrário, o entendimento do que motiva, do que caracteriza e das implicações

desse processo demanda o esforço do diálogo interdisciplinar (IPEA, 2010, p. 642).

As problemáticas contemporâneas a respeito das dinâmicas territoriais do urbano e do rural, agravadas pelas transformações no capitalismo e pelo impacto das mudanças climáticas são urgentes. Além de buscar compreender e interpretar tais processos, o planejamento territorial é propositivo e entra na arena dos conflitos socioespaciais (ZIONI et al., 2018).

No caso brasileiro, desde 2013 o país atravessa uma crise política e institucional, e foram implementadas inúmeras mudanças no quadro legal construído anteriormente, como é o caso do arranjo institucional metropolitano. É nesse sentido que Zioni et al. afirma:

Esse quadro de rápidas transformações confere um momento de abertura para a proposta e novas práticas do planejamento e gestão do território, sobre o uso dos recursos públicos, sobre o modelo e o padrão de produção nas cidades e do campo, o que deve contar com a contribuição do ensino e da Universidade (ZIONI et al., 2018).

Apresentado o contexto de realização do presente trabalho, mostra-se necessária uma contextualização dos processos de metropolização institucional vividos no Brasil, principalmente a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988, que se relaciona diretamente com a criação e gestão das Regiões Metropolitanas. A retrospectiva histórica busca, não somente, indicar como se deu, segundo um processo tecnoburocrático e institucional, as criações das Regiões Metropolitanas (“a metrópole constituída”), mas também as diferenças no entendimento acerca do que seja o “processo constituinte” das metrópoles, ou do chamado fenômeno de metropolização. Por fim, são apontados os desafios e perspectivas relativas à organização destes territórios, principalmente no cenário do capitalismo contemporâneo e do modelo de federalismo brasileiro.

A metropolização não pode ser resumida a um fenômeno, uma vez que representa um processo histórico constante, que relaciona a estrutura, a forma e a dinâmica socioespacial de uma certa região. A conjuntura do cenário capitalista - no caso brasileiro, especialmente enquanto sua condição de periferia - indica que, para compreender a metropolização, é necessário compreender o funcionamento e a dinâmica capitalista, principalmente no que concerne à produção do espaço social urbano.

O conceito de Região Metropolitana é bastante difuso, porém há em comum aspectos como territórios densamente povoados, com grandes malhas urbanas, com integração de atividades econômicas e fluxos de comunicação e transporte (IPEA, 2010). Dito isso, as dinâmicas capitalistas acabam por interferir direta e indiretamente sobre as Regiões Metropolitanas, uma vez que: há uma intensificação na velocidade dos fluxos financeiros e de mercadorias, com um mercado cada vez mais internacionalizado; reestruturação produtiva das atividades, principalmente industrial, possibilitando a fragmentação da produção; e dinamização do setor de serviços, que se relaciona intimamente com os dois efeitos anteriores.

Relembrando a questão da importância da interdisciplinaridade para o estudo do processo de metropolização, cabe ressaltar que um conjunto de autores tem como objeto central a reflexão acerca da questão metropolitana, buscando compreender o processo de

formação das metrópoles e das relações que se dão com o território, seja no seu aspecto físico ou de relações sociais, sobre a área de influência direta e indireta, e do papel que exercem as metrópoles enquanto polarizam outras regiões, a partir dos diversos níveis e hierarquias.

Desta forma é necessário explicitar que, no Brasil, o processo metropolitano se relaciona intimamente com a constituição legal das Regiões Metropolitanas, a partir das condições institucionais que regulam esse reconhecimento jurídico e que possibilitam a adoção de soluções de gestão de funções públicas de interesse comum¹ (IPEA, 2010). Todavia, há possibilidade de haver dissociação entre os dois processos, ou seja, entre a existência de uma metrópole e seu reconhecimento jurídico-institucional. O reconhecimento de uma metrópole perpassa por questões de intensificação do processo de urbanização e desenvolvimento de pelo menos um núcleo urbano (cidade nuclear), em torno do qual se desenvolvem outros núcleos urbanos a ele articulados, integrados e conurbados².

A metropolização, enquanto processo, consiste na integração do território a partir desta cidade-núcleo, que compartilha um conjunto de funções de interesse comum, concentração de pessoas, investimentos, atividades e poder em uma cidade que pode polarizar um território maior que o da cidade-núcleo, desempenhando papéis de comando e de poder no ordenamento regional.

Diversos autores conceituam metrópole³ e o processo de metropolização segundo diferentes vertentes, porém, há alguns elementos de consenso que permitem a análise do reconhecimento da existência das metrópoles. Há os casos mais indiscutíveis, como Nova Iorque, Londres e Paris, no plano internacional e São Paulo e Rio de Janeiro no plano nacional. Para aquelas que não há consenso imediato de reconhecimento unânime, é possível uma análise a partir da escala de ação e do fenômeno social e espacial.

No entanto, no Brasil, considerando o histórico processo de descolamento entre o reconhecimento de uma metrópole e a instituição de uma Região Metropolitana, há diversas aglomerações urbanas e um conjunto expressivo de microrregiões, que sequer apresentam a ocorrência de núcleos urbanos conurbados e que possuam funções públicas de interesse comum. Ao mesmo tempo, possuem o estatuto de Região Metropolitana, mesmo não constituindo um território reconhecido como metropolitano ou não tendo passado por um processo de metropolização (IPEA, 2010).

Tendo como um panorama geral as 74 Regiões Metropolitanas no Brasil, a institucionalização de muitas dessas não expressa as demandas e visões de técnicos e gestores envolvidos no tema, pois, como afirma Souza (2006), há uma metropolização no

¹ As funções públicas de interesse comum constituem um conjunto de atividades e serviços que são compartilhados pela população dos municípios metropolitanos. Do ponto de vista institucional, há um reconhecimento legal dessas funções. A partir da CF/88, a definição das funções públicas de interesse comum passou a várias de estado para estado (IPEA, 2010)

² Segundo Villaça (1998), a conurbação é um fenômeno urbano derivado de um processo no qual “uma cidade passa a absorver os núcleos urbanos localizados a sua volta” pertencentes a eles ou a outros municípios, em outras palavras o que antes do processo de conurbação poderia ser entendido como um aglomerado de cidades independentes, com o processo de conurbação ganha configuração de uma única cidade.

³ Ver: Castells (1995,1999), Hall (1997), Sassen (1991,1994) Scott (1999), Veltz (1996,2002)

papel, não baseada em dinâmicas e processos socioespaciais efetivos ou em um processo associado ao ordenamento territorial.

A partir desta problemática, reforça-se a importância de ressaltar as contribuições de institutos de pesquisas e estudos técnicos capazes de garantir bases e critérios condizentes com o território e as dinâmicas metropolitanas.

A IMPORTÂNCIA DO IBGE NA DEFINIÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) é uma importante entidade da administração pública federal e, atualmente, vinculada ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Desde sua criação em 1934, o IBGE se notabiliza como o principal órgão detentor e provedor de dados e informações do território brasileiro em relação à população, à geografia, à economia, ao trabalho, entre outras diversas variáveis, sistematizando informações necessárias ao conhecimento das dinâmicas socioterritoriais do Brasil.

Por sua ampla produção de informações e conhecimento, o IBGE mostra-se como uma importante ferramenta para entender melhor as possíveis dinâmicas territoriais brasileiras - inclusive no âmbito da metropolização -, para a formulação de políticas públicas e para a organização e planejamento do território, em áreas rurais, urbanas, metropolitanas e regionais.

Dessa forma, em 1966 o Instituto elabora um novo produto para subsidiar a análise da hierarquização das redes urbanas brasileiras, o REGIC (Regiões de Influência das Cidades) (DIVISÃO, 1972), que tem por objetivo mapear a rede urbana brasileira, com base no fluxo de informações, bens e serviços.

No REGIC de 1966, foi usado como critério de avaliação da hierarquia, a capacidade dos municípios de exercerem centralidade além de seus limites. Para aferir isso, os questionários investigavam a capacidade de determinado centro polarizar o seu entorno com base em variáveis como grau de complexidade dos bens e serviços oferecidos e distância destes.

A partir das informações obtidas, foram definidos os níveis hierárquicos, a área de influência das cidades e as relações de subordinação entre os centros. As categorias hierárquicas de cidades que estão colocadas pelo REGIC são: Centro Metropolitano, Capital Regional, Centro Sub-Regional e Centro de Zona.

Já na segunda versão do REGIC, em 1978, o que determinava a categoria de enquadramento das cidades era a complexidade do serviço que a mesma oferecia, como por exemplo: um Centro Metropolitano contava com a oferta de Faculdade de Engenharia e Medicina, ao passo que um Centro de Zona tinha sua estrutura de educação e formação constituída apenas até o 2º grau (REGIÕES, 1987).

No REGIC de 1993, os critérios perpassavam a busca por funções centrais dos centros urbanos que influenciavam a sua posição e inserção na rede geral de cidades:

“[...] buscou-se a definição de um conjunto de funções - funções centrais - que possibilitassem refletir os diferentes níveis de centralidade das cidades brasileiras, através da utilização de informações dos censos de comércio e de serviços, referentes a 1985 e também realizados pelo IBGE, e de outros trabalhos que acrescentassem dados complementares, necessários à construção da estrutura funcional das cidades.” (REGIÕES, 2000, p. 21).

Com o intuito de realizar a análise exposta no trecho acima, a metodologia incluiu como um ponto proeminente os “fluxos de consumo” e, para tal, o REGIC 1993 conta com dois quadros de exposição de bens e serviços: o primeiro de “baixa complexidade” e o segundo de “média e elevada complexidade”.

Para facilitar a análise, no REGIC de 1993 os questionários eram orientados por um conjunto de 46 funções centrais, subdivididas em grupos de baixa complexidade, média a elevada complexidade e duas funções de serviços de informação (sedes de jornais e rádios) que não estavam relacionadas ao conjunto das demais funcionalidades.

A última versão do REGIC que foi elaborada no ano de 2007, tomou como base a análise das principais ligações relacionadas ao transporte e quais os principais destinos dos moradores dos municípios analisados em busca de produtos e serviços (compras, atendimento de saúde, universidades, destino da produção, entre outros). Além disso, busca-se avaliar os níveis de centralidade administrativa, jurídica e econômica, que são fatores impactantes nos territórios de maneira multiescalar (REGIÕES, 2008).

Este trabalho retoma, ainda, as mesmas categorias hierárquicas utilizadas no primeiro estudo de 1966, que ia desde Centro Metropolitano até Centro de Zona, levando sempre em consideração as diversas funções centrais de bens e serviços.

HISTÓRICO LEGISLATIVO

Tem-se através da Constituição Federal de 1967 a primeira discussão em torno da necessidade de criação das regiões metropolitanas. Neste período, a população do Brasil já era majoritariamente urbana (a população urbana ultrapassou a rural no Censo de 1960), as cidades já vinham apresentando o fenômeno da conurbação, mesmo que incipiente, e este era tido como a essência para delimitação e legitimação das Regiões Metropolitanas. Neste contexto, a Emenda Constitucional nº 1 de 1969, traz em seu texto de lei:

Emenda nº1 – CF/1969 “Art. 164. A União, mediante lei complementar, poderá para a realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade sócio-econômica”.

Naquele momento, o critério técnico de delimitação das regiões metropolitanas passa a ser a integração socioeconômica comum entre os municípios, desde que seja reconhecida pela União como necessária no âmbito da realização de serviços comuns.

Diante disto, a Lei Complementar nº 14 de 1973 estabelece e dá diretrizes às Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém

e Fortaleza. Um ano depois, a Lei Complementar nº 20 de 1974 é responsável pela criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Já a Constituição Federal de 1988, Art. 25 §3º, define que fica a cargo dos Estados, mediante Lei Complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. Para que seja possível a aplicação completa do dispositivo, faz-se necessário ordenamento jurídico que defina as características do fenômeno urbano da metropolização.

Como citado acima, a caracterização do fenômeno metropolitano era de responsabilidade dos Estados, que exerciam tal controle por meio de lei complementar. Como casos emblemáticos citam-se os estados de Minas Gerais e São Paulo, que apresentavam em suas constituições estaduais (Lei Complementar nº 88/2006 e Lei Complementar nº 760/1994, respectivamente) os critérios de avaliação das figuras regionais.

O Estado de Minas Gerais, por sua vez, em sua Constituição Estadual no §4º do art. 3º já apelava à necessidade de elaboração de parecer técnico, via instituição de pesquisa com notório conhecimento e experiência em estudos regionais e urbanos.

O ESTATUTO DA METRÓPOLE E AS ALTERAÇÕES DA LEI 13683/2018

Em 2015 é sancionada a Lei 13.089, denominada de Estatuto da Metrópole, que surge como marco para o ordenamento jurídico brasileiro, estabelecendo diretrizes gerais para o planejamento, o tratamento das funções públicas de interesse comum e o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), entre outros instrumentos relacionados à governança nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

Uma de suas principais afirmações diz respeito ao papel do IBGE, que passa a centralizar a definição dos critérios técnicos para a criação das regiões metropolitanas no Brasil por meio de portarias, retirando então esta função do âmbito dos Estados.

Contudo, alguns juristas argumentaram contrariamente à caracterização das unidades regionais por meio das portarias expedidas pelo IBGE, alegando existir certa incoerência em uma portaria se sobrepor a uma competência exclusiva dos Estados (artigo 25, §3º da Constituição Federal) (ZIONI e MENCIO, 2017, p.17). Este argumento é facilmente contestável do ponto de vista jurídico, pois, se tratando de critérios técnicos, é comum a utilização de atos do poder executivo (a exemplo das portarias). Isto porque as unidades regionais são um exemplo de fenômeno que dependem de conhecimento específico atualizado, que só são passíveis de conhecimento fático através de institutos de pesquisa como o IBGE, que tem capacidade de avaliar o progresso do fenômeno urbano e os rumos da metropolização no território nacional.

No entanto, após 5 anos de vigência do Estatuto, passam a surgir outras contestações e sugestões de alteração em seu texto, como o Projeto de Lei nº 9011/2017, a Medida Provisória nº 818, além da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 5857/PA). E, a

partir da Medida Provisória, foi sancionada a Lei nº 13683/2018. Sendo assim, cabe refletir sobre os impactos que tais alterações, feitas no Estatuto da Metrópole, podem trazer ao debate da questão metropolitana a partir de agora.

Com a Lei 13683/2018 foi retirada toda e qualquer previsão de improbidade administrativa contra governadores e prefeitos que não cumprissem os prazos de apresentação do PDUI. Deste modo, são revogados os prazos para o cumprimento da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana por lei complementar estadual e da elaboração e aprovação do plano de desenvolvimento urbano integrado.

Os agentes públicos alegavam que o prazo de 3 anos para elaboração da lei e do plano era muito curto, o que acarretaria na sua sanção por improbidade administrativa. Na prática, muitos planos acabavam sendo formulados apenas para o cumprimento da lei, mas sem aderência às realidades do território e sem aplicabilidade.

Uma alteração extremamente significativa, diz respeito ao papel do IBGE, que deixa de atuar na definição dos critérios nacionais, atribuição esta que retorna novamente ao domínio dos Estados. Esta decisão pode ser problemática, uma vez que o IBGE está diretamente vinculado ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, sendo o principal provedor de dados oficiais a respeito do território nacional (MENCIO e ZIONI, 2017).

Com a decisão de retirar a definição dos critérios do IBGE, abre-se a possibilidade de, novamente, ocorrer a proliferação de regiões metropolitanas com baixo nível de integração entre os municípios e sem o compromisso com o planejamento e organização das funções públicas de interesse comum, assim como ocorria antes do Estatuto da Metrópole (RIBEIRO, SANTOS JÚNIOR e RODRIGUES, 2015), restando então definições que remetem a uma multiplicidade de conceitos legislativos na definição das figuras regionais.

Este fato, em um país com a dimensão territorial do Brasil, resulta invariavelmente na definição de figuras regionais ao sabor de interesses políticos e administrativos, pois, uma vez que não há homogeneidade nos conceitos de definição destas figuras, abre-se margem para as conveniências políticas. Portanto, a definição das figuras regionais deve ter por base a realidade fática das regiões brasileiras, levando em consideração a análise atualizada de ordem econômica, social e urbanística.

CRITÉRIOS DE CARACTERIZAÇÃO DE REGIÃO METROPOLITANA

A partir do contexto apresentado, a metodologia adotada por este artigo consiste na seleção de critérios específicos para analisar, se a organização territorial dos 14 municípios da Região Metropolitana de Natal (RMN) estaria de acordo com as definições técnicas relativas a região metropolitana, em geral.

A análise pretende compreender tanto critérios mais abrangentes como: densidade, população, oferta de equipamentos e serviços de cunho regional; e também o nível de integração metropolitano que cada município desempenha.

Estes critérios foram selecionados dentre aqueles estabelecidos pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), como também, tomando o exemplo do Estado de São Paulo, com os critérios estabelecidos pela Fundação SEADE e Emplasa. Soma-se a estes critérios a conceituação das organizações regionais estabelecida pela Lei Complementar nº 760/1994. Esta foi selecionada como um dos critérios de embasamento em decorrência de sua ampla utilização referencial em artigos, discussões e afins. Segundo essa perspectiva, a definição de Região Metropolitana é:

“[...] o agrupamento de municípios limítrofes, com destacada expressão nacional, a exigir planejamento integrado e ação conjunta com união permanente de esforços para a execução das funções públicas de interesse comum, dos entes públicos nela atuantes, que apresente, cumulativamente, as seguintes características: I - elevada densidade demográfica; II - significativa conurbação; III - funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade; e IV - especialização e integração sócio-econômica.”

O que se destaca como critério importante, a partir desta definição, para além dos tópicos listados no próprio trecho, é a necessária “expressão nacional” da região e o caráter cumulativo das características em análise. Ademais, os critérios para configurar-se como região metropolitana são, portanto, os dispostos na tabela abaixo.

Tabela 1. Critérios para configuração de Região Metropolitana

Conceitos	Principais Indicadores	Indicadores Complementares	Região Metropolitana de Natal
Elevada densidade demográfica (RM)	Densidade demográfica = Região com mais de 700 hab/km ² e mais de 1300 hab/km ² na sede	Tamanho da população urbana = Região com mais de 1,5 milhões de habitantes	481,21 hab./km ²
Liderança do pólo	Sede com posição no Regic ≥ ao nível 5	Taxa de crescimento da população urbana = Região com taxa de crescimento populacional igual ou acima da média estadual	Natal - Capital Regional A RMN nível 5 (Regic)
Significativa conurbação	Existente ou não a continuidade da mancha urbana	Fluxos pendulares recebidos (deslocamento da população entre cidades) = Região com recepção de fluxos pendulares (trabalho/estudo) acima de 100 mil pessoas e mais de 70 mil pessoas na sede	Mancha urbana descontinua
Funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade, especialização e integração socioeconômica	Hospitais de alta e média complexidade, ensino, sede com valor do PIB superior a R\$ 18,5 milhões	Fluxo de cargas recebidos (carga de origem externa à RA/carga total destinada à RA. Região com proporção de fluxos recebidos superior a 50%	PIB: 20 904 275,54 mil Número de Empresas: 24 925

Fonte: IBGE, Fundação SEADE e Emplasa.

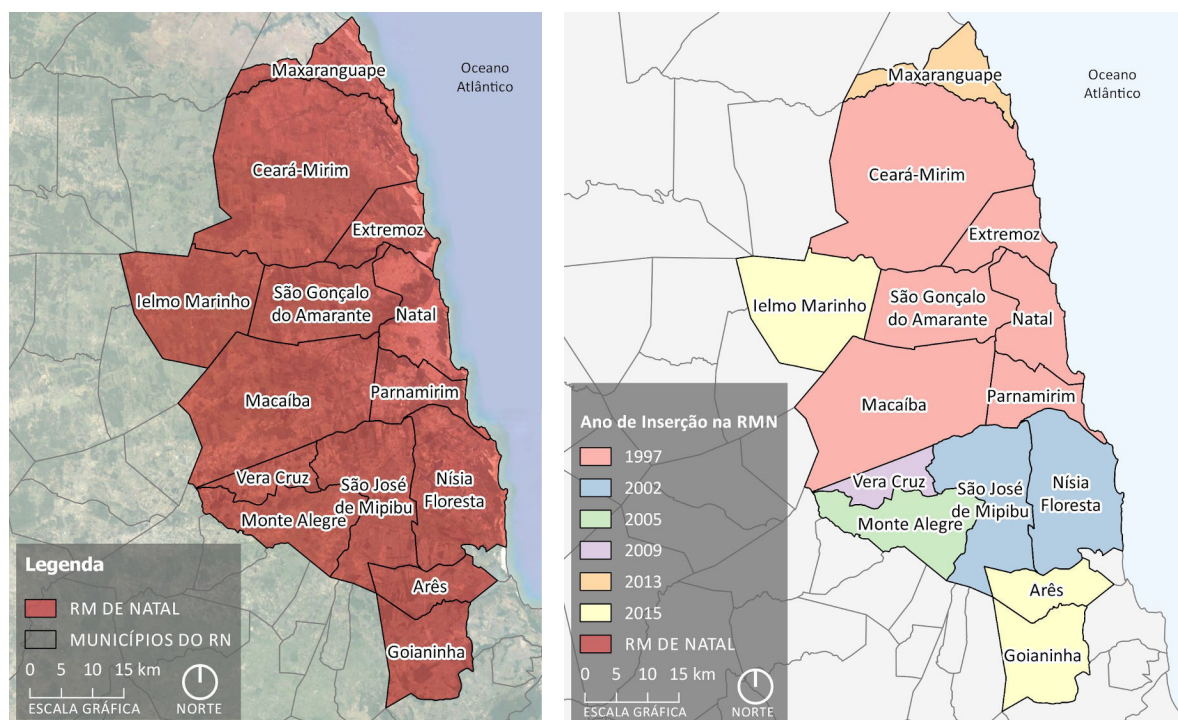
Na coluna “Região Metropolitana de Natal”, foram destacados em vermelho aspectos do território que são incondizentes com os critérios selecionados, e em verde os que estão de acordo com os critérios, sendo eles: (i) elevada densidade demográfica; (ii) liderança do polo; (iii) significativa conurbação e; (iv) funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade, especialização e integração econômica.

DIAGNÓSTICO DA REGIÃO METROPOLITANA DE NATAL

Atualmente a Região Metropolitana de Natal é composta por 14 municípios (fig. 1a), sendo eles: Arês, Ceará-Mirim, Extremoz, Goianinha, Ielmo Marinho, Macaíba, Maxaranguape, Monte Alegre, Natal, Nísia Floresta, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, São José de Mipibu e Vera Cruz. A região possui uma área total de 2807,54 km², com população de 1.361.445 habitantes e uma densidade demográfica de 446 hab/km², segundo o censo de 2010.

Inicialmente, em 1997 - momento de criação da Região Metropolitana segundo a Lei Complementar Estadual nº 152/1997 -, era uma região composta por 6 municípios, sendo Natal o município polo, e os demais, Parnamirim, Macaíba, São Gonçalo do Amarante, Extremoz e Ceará-Mirim (fig. 1b). Em 2002, segundo a Lei Complementar Estadual nº 221/02, os municípios Nísia Floresta e São José de Mipibu foram incorporados. Em 2005 (Lei Complementar Estadual nº 315/05), 2009 (Lei Complementar Estadual nº 391/09) e 2013 (Lei Complementar Estadual nº 485/13), três municípios foram incorporados isoladamente, sendo eles, Monte Alegre, Vera Cruz e Maxaranguape, respectivamente. A última incorporação se deu em 2015, com os municípios de Arês e Goianinha, segundo Lei Complementar Estadual nº 559/15 e Ielmo Marinho, segundo Lei Complementar Estadual nº 540/15.

Figura 1. (a) Municípios da RMN, (b) Ano de inserção dos municípios na RMN



Fonte: Elaboração própria com base nos dados de IBGE (2010)

De modo a sintetizar a caracterização produtiva da Região Metropolitana de Natal (fig. 2), os valores totais do PIB municipal segundo Censo de 2010 do IBGE são representados conjuntamente como a subdivisão gráfica dos setores da economia, sendo eles: Agropecuária, Indústria, Setor Público e Serviços.

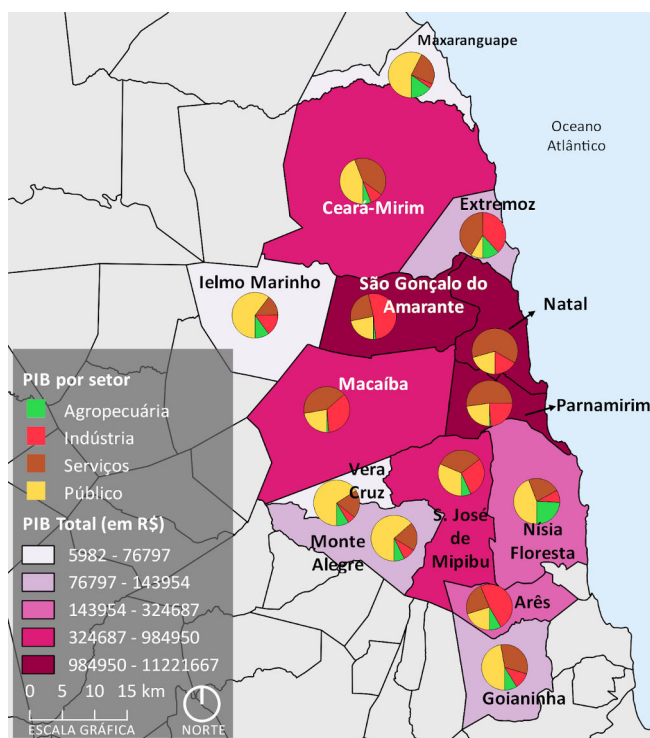
Desde a década de 1970 a área da Região Metropolitana sofre importantes impactos que compõem a conjuntura econômica, seja pelos retrocessos na indústria de

transformação, seja pelo setor agrícola tradicional, principalmente pela produção de algodão, praticamente inexpressivo nos dias de hoje (CLEMENTINO, 2009). Porém, há indícios de emergência de novos setores responsáveis pela dinamização da região, principalmente pelo investimento na fruticultura irrigada para exportação, pelos investimentos da Petrobrás (relevância no setor terciário), pelo recente incentivo fiscal e energético (gás) para introdução de novos pólos industriais (especificamente nos municípios de Goianinha e Macaíba), e, essencialmente, o turismo, principal atividade responsável pela dinamização econômica da região.

É visível a configuração de novas territorialidades metropolitanas, emergentes do crescimento populacional, incremento do setor de serviços e, principalmente, o turismo como alavancador de novos processos e espaços econômicos. Afirma-se que o turismo é um dos vetores que vem determinando a expansão metropolitana, vem criando novas especialidades, novos processos, também responsáveis pelas atuais (e recentes) formas espaciais na RM (CLEMENTINO, 2009).

Natal, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante concentram o maior valor do PIB total, com grande expressividade do setor de serviços e indústria. A parcela de serviços é primordialmente pautada pelo dinamismo turístico da região, que é um dos mais relevantes fatores no que diz respeito ao processo de conurbação entre Natal e os municípios costeiros urbanizados. Com o afastamento do município polo, verifica-se uma queda significativa do PIB, bem como uma concentração nos setores de administração pública, indicando tendências de baixo dinamismo econômico. Alguns municípios, majoritariamente rurais, apresentam relevantes porcentagens na agropecuária, porém não há alto valor agregado traduzido nos baixos valores do PIB.

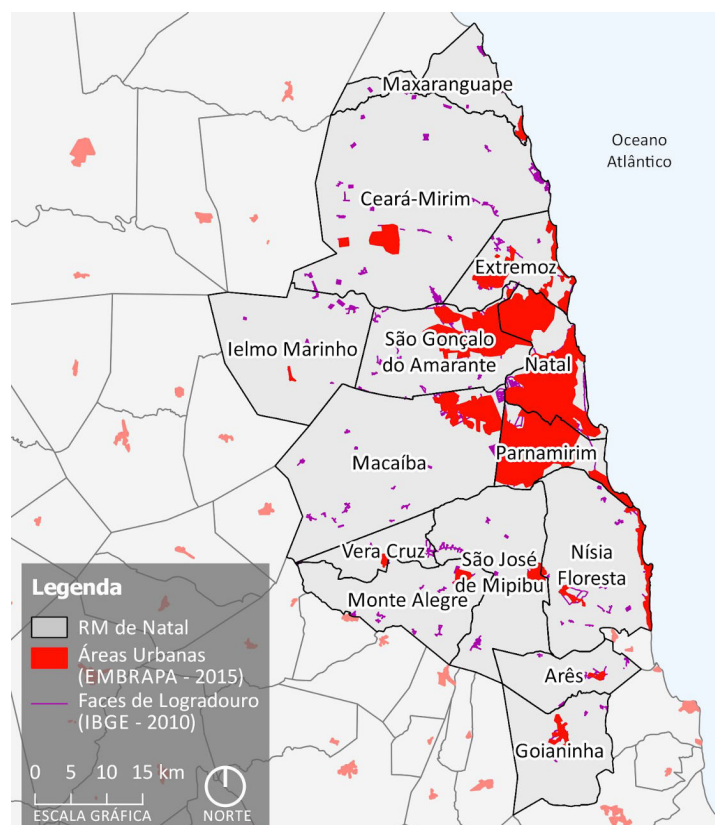
Figura 2. Caracterização Produtiva da RMN



Fonte: Elaboração própria com base nos dados de IBGE (2010)

Um dos critérios mais relevantes para caracterização de Região Metropolitana é a continuidade da mancha urbana, para tanto, foram utilizadas as informações relativas a áreas urbanas e a logradouros, disponíveis em estudos do IBGE e da Embrapa⁴. Com esses dados foi possível identificar concentrações urbanas residuais, não incluídas no estudo IBGE/Embrapa, mas que se estruturam ao redor dos eixos de infraestrutura viária.

Figura 3. Áreas urbanizadas da RMN

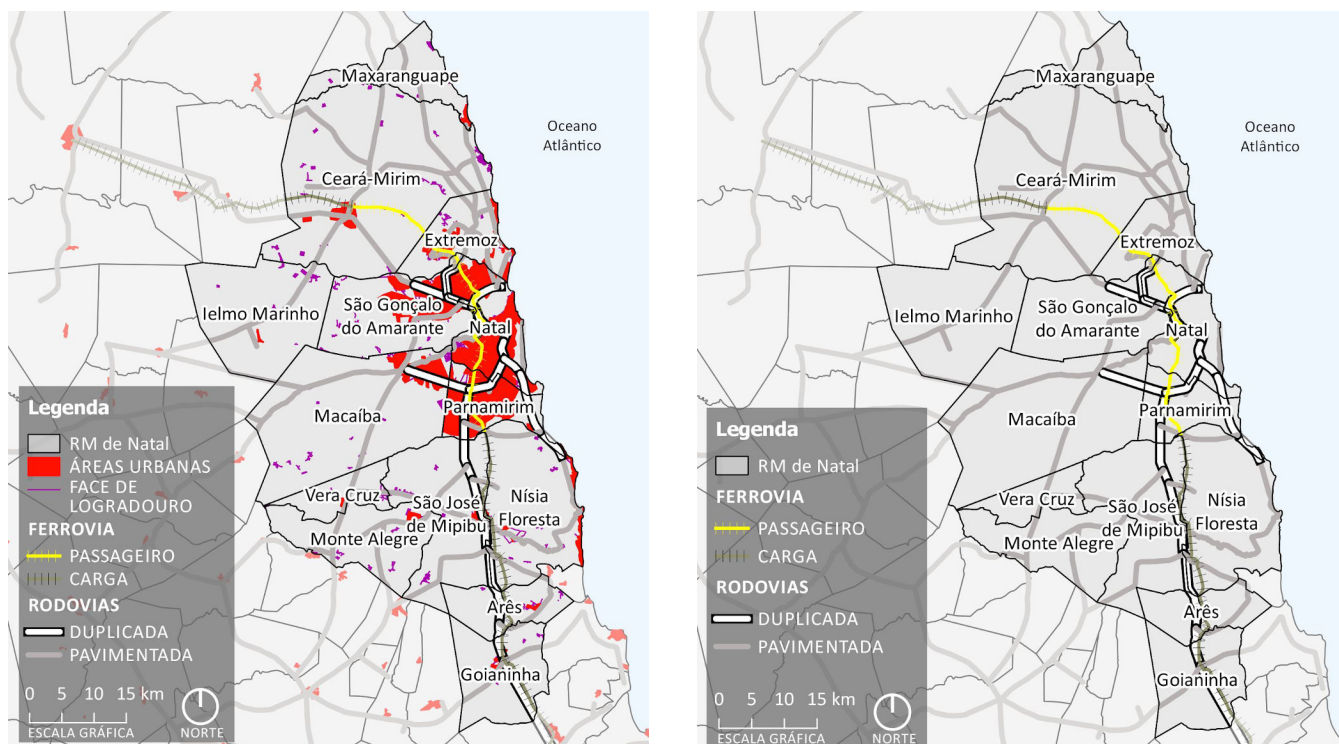


Fonte: Elaboração própria com base nos dados da EMBRAPA (2015) e IBGE (2010).

Como pode ser observado (fig. 3), a mancha urbana é descontínua, se concentrando nos municípios de Natal, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Macaíba e na faixa litorânea de Nísia Floresta. Praticamente a totalidade da área do município polo está englobado na mancha urbana, enquanto os municípios vizinhos participam de uma dinâmica de transbordamento (CLEMENTINO, 2009), pautada pelas dinâmicas urbanas, como oferta de trabalho, equipamentos e infraestrutura e serviços.

⁴ O estudo da Embrapa Gestão Territorial mapeou as áreas urbanas no Brasil no estudo “Identificação, mapeamento e quantificação das áreas urbanas do Brasil” (2015). As áreas urbanas foram classificadas a partir do reconhecimento de estruturas que caracterizam a paisagem típica de cidades como, por exemplo, aglomeração de residências, loteamentos com arruamentos definidos e concentração de construções industriais. Trata-se, portanto, de definir o urbano a partir da identificação de sua manifestação concreta na paisagem e restringir o conceito à sua dimensão estritamente física.

Figura 4. (a) Caracterização do sistema viário (b) Sobreposição do sistema viário à mancha urbanizada



Fonte: Elaboração própria com base em dados DNIT (2010), EMBRAPA (2015) e IBGE (2010).

A estrutura viária e ferroviária da Região Metropolitana pode ser observada no mapa de Caracterização do sistema viário (fig. 4a), onde é possível perceber a presença das estradas de pistas duplas ligando os principais municípios da região, como Natal, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante, e permitindo a conexão interestadual com Recife (perpassando os municípios de São José do Mipibu, Arês, e Goianinha, que participam da rota de escoamento de produção).

Nos municípios de Natal, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante e Macaíba, há um intenso fluxo de veículo, sob a influência das dinâmicas do setor produtivo e do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, e como podemos analisar no mapa, por mais que estes municípios já possuam uma malha viária mais qualificada, a questão da mobilidade urbana ainda se mostra extremamente delicada. O VLT, obra realizada para a Copa do Mundo de 2014, com incentivos do PAC II, atende os municípios de Ceará Mirim, Extremoz, Natal e Parnamirim, se utilizando de uma antiga linha férrea que foi restaurada e readequada.

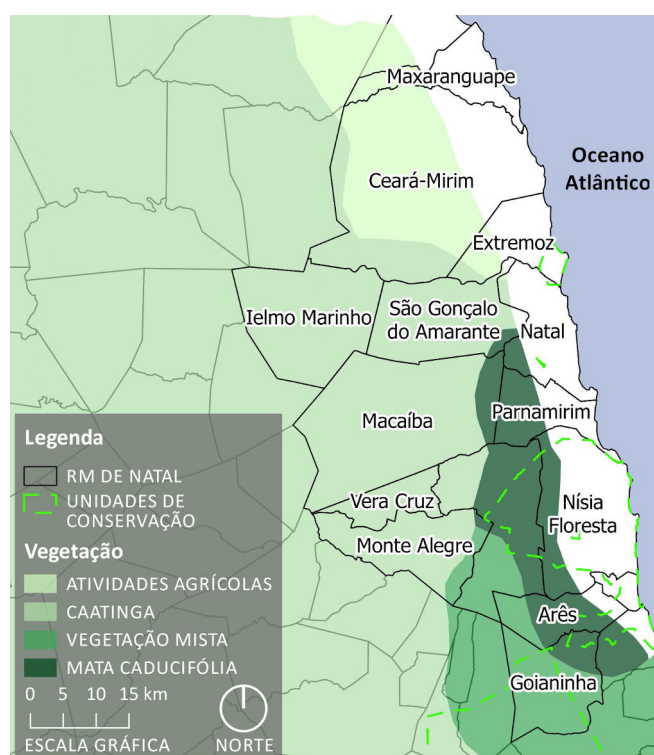
Ao sobrepor as estruturas viárias e ferroviárias com a mancha urbana (fig. 4b) é possível reafirmar a centralidade de Natal e de seu núcleo consolidado expandido. Esta maior concentração urbana acompanha a maior concentração de infraestrutura viária, e quanto mais distante do município-polo, as conexões apresentam-se cada vez mais precárias, atingindo as menores aglomerações urbanas. Vias secundárias interligam o restante da região, principalmente com Natal, visto que nem todos os municípios metropolitanos estão plenamente conectados à rede rodoviária. As desiguais condições de

comunicação ficam evidenciadas na base de logradouros do IBGE, onde são notadas pequenas concentrações urbanas residuais apenas ao longo de eixos radiais na Região Metropolitana.

Um elemento essencial de análise para a questão físico-territorial é a caracterização ambiental da Região Metropolitana, por sua capacidade de prestação de serviços ecossistêmicos, seja pelo abastecimento hídrico dos centros urbanos, capacidade de sequestro de carbono ou da manutenção do equilíbrio ecossistêmico.

Como pode ser observado no mapa de Caracterização Ambiental (fig. 5), além da diversidade de biomas, é relevante a quantidade e a extensão de Unidades de Conservação, principalmente no município de Nísia Floresta, mas também, nos municípios de Extremoz, São José do Mipibu, Arês e Goianinha. A relevância da questão ambiental se justifica, uma vez que, a mancha urbana na região metropolitana é relativamente pequena, redobrando a atenção aos aspectos supracitados da prestação de serviços ecossistêmicos.

Figura 5. Caracterização Ambiental da RMN



Fonte: Elaboração própria com base nos dados do Ministério do Meio Ambiente

Levando em consideração que a Região Metropolitana de Natal possui uma população que corresponde a aproximadamente 50% da população total do Estado, a questão da gestão das águas se mostra extremamente delicada, uma vez que, uma das problemáticas cruciais é a de abastecimento, visto que, a Região Metropolitana se encontra na região hidrográfica com a menor disponibilidade hídrica do Brasil.

O abastecimento de Natal pode ser dividido nas regiões norte e sul. A norte é atendida por uma bateria de poços e pela Lagoa de Extremoz. Na região sul o abastecimento é efetuado pela Lagoa do Jiqui e também complementado por bateria de poços. O restante

da Região Metropolitana é abastecido exclusivamente por sistemas isolados, cujas captações se dão em mananciais subterrâneos. (ANA, 2010)

O Rio Pitumbu é um dos principais mananciais aquíferos que abastecem a população de Natal e a Região Metropolitana, porém, vem sofrendo com danos ambientais, tais como lixo e esgoto, prejudicando assim a qualidade da água e com possibilidades de assoreamento das nascentes (PORTAL NO AR, 2016). Uma das principais alternativas estudadas para a questão do abastecimento hídrico é o reforço da produção a partir do novo sistema, com captação no Rio Maxaranguape. (ANA, 2010)

A fim de realizar uma análise da integração dos municípios constituintes da Região Metropolitana de Natal, utilizamos da metodologia do OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES (2004)⁵ com os indicadores atualizados a partir do Censo de 2010, e com a adição dos municípios mais recentemente incorporados na RMN.

A metodologia adotada de “Indicadores para identificação do nível de integração na dinâmica territorial” (Tabela 2) leva em consideração a densidade habitacional, o número de pessoas que trabalham ou estudam em outros municípios, a porcentagem de pessoas que trabalham ou estudam em outros municípios e a porcentagem de ocupados não-agrícolas. A partir desse conjunto de indicadores selecionados geramos um índice de integração territorial do aglomerado, que varia entre muito baixo e muito alto (com a exceção de Natal que se configura como Polo da região).

Tabela 2. Indicadores para identificação do nível de integração na dinâmica territorial.

Municípios	INDICADORES				FATORIAL		Integração na dinâmica territorial
	Densidade (hab/km ²) (2010)	Número de pessoas que trabalham ou estudam em outros municípios (2010)	% Pessoas que trabalham ou estudam em outros municípios (2010)	% Ocupados Não-Agrícolas (2010)	Escore	Índice	
Ielmo Marinho	39,01	714	4,05	44,9	-1,189105	0	Muito Baixo
Vera Cruz	127,77	570	5,57	54,84	-0,675605	0,17906	Baixo
Monte Alegre	98,07	2336	13,36	67,16	-0,499955	0,24031	Baixo
Maxaranguape	79,51	975	9,42	73,79	-0,44693	0,258801	Baixo
Arez	111,89	1075	7,44	72,21	-0,38344	0,28094	Baixo
Nísia Floresta	77,26	3950	23,35	78,97	-0,320798	0,302783	Baixo
São José de Mipibu	137	5019	12,8	75,49	-0,210496	0,341246	Médio
Goianinha	116,92	2409	8,5	83,56	-0,136754	0,36696	Médio
Ceará-Mirim	94,07	7516	10,04	83,81	-0,122569	0,371907	Médio
Macaíba	136	10061	13,18	83,54	0,014712	0,419777	Médio
Extremoz	176,03	4591	13,77	88,33	0,09539	0,44791	Médio
São Gonçalo do Amarante	351,91	24651	26,09	94,52	0,691798	0,655881	Alto
Natal	4.805,24	24517	2,02	99,1	1,50511	0,939487	Polo
Parnamirim	1.639,70	57217	29,97	98,73	1,678646	1	Muito Alto

Fonte: Elaboração própria com base na metodologia do observatório das metrópoles

Os municípios de Ielmo Marinho, Vera Cruz, Monte Alegre, Maxaranguape, Arês e Nísia Floresta apresentam, segundo a metodologia adotada, baixas ou muito baixas integrações no que diz respeito à dinâmica territorial da região. Ou seja, segundo os

⁵ Foi realizada uma análise fatorial de componentes principais, de modo a medir o agrupamento de tendências de correlação entre as variáveis, gerando escores para cada grupo (foi feita uma normalização pelo logaritmo neperiano para a variável da densidade). Selecionamos os dois escores mais altos, representativos de 85%, aplicamos a análise de IGNÁCIO (2002) para resultar no índice. Em seguida foi utilizada a técnica estatística de agrupamento por médias-k com 5 classes, resultando na categorização final.

indicadores selecionados, 6 dos 14 municípios da região metropolitana de Natal, apresentam, com relação ao aglomerado urbano, níveis de integração territorial considerados críticos.

Ielmo Marinho desponta com mais de metade de ocupados agrícolas, desenhando um cenário de município majoritariamente rural, de baixíssima densidade, com apenas 4% de deslocamento intermunicipal (por estudo ou trabalho) e o segundo menor PIB da atual Região Metropolitana. É um dos maiores produtores de abacaxi do Brasil, com foco nos gêneros agrícolas de fruticultura irrigada para exportação, atividade que não se traduz em valor agregado, muito menos demanda integração com o território ou com o restante da região. Soma-se a isso, sua inserção na microrregião do Agreste Potiguar, devido suas características físicas, apresentando maior relação com as dinâmicas dos municípios a oeste de Natal.

Vera Cruz, Monte Alegre e Maxaranguape, assim como Ielmo Marinho apresentam indicadores de integração igualmente baixos. Os municípios contam com indicadores econômicos baixos - sendo Vera Cruz o menor PIB da região metropolitana - onde há uma concentração no setor de serviços públicos. Também apresentam considerável distância do núcleo duro da Região Metropolitana contando somente com uma estrutura viária secundária que conecta os diminutos centros urbanos aos municípios vizinhos (Fig. 4b).

Arês, assim como Maxaranguape também explicita ressalvas qualitativas, a partir do diagnóstico, que aumenta seu nível de integração territorial, principalmente pela continuidade da região, uma vez que o município de Goianinha possui relações fortes com a metrópole, principalmente a partir do polo industrial (consolidado nos últimos anos). Além da conexão intermunicipal com Goianinha, Arês também se mostra um município essencial de conexão interestadual com Recife, participando de rotas turísticas e de escoamento de produção.

Por fim, Nísia Floresta também retrata índices de integração baixos, porém o que ressalta-se aqui é sua importância ecossistêmica, uma vez que, o município é composto, quase em sua totalidade, por uma Unidade de Conservação, elemento central de funções de interesse comum metropolitano. Sendo, ainda, um polo turístico muito relevante para região, com possibilidades de atrelar o ecoturismo à agenda de proteção ambiental.

Os municípios Ceará-Mirim, Extremoz, Goianinha, Macaíba e São José do Mipibu apresentaram índice de integração médio na dinâmica territorial, especialmente por manterem relações, ainda que com baixa expressividade em alguns casos, com a região. O fluxo de pessoas é mais intenso - bem como a relação com o município Polo -, por possuírem uma estrutura produtiva minimamente diversificada - devido aos recentes pólos industriais - e estão conectados pela maior concentração de infraestrutura viária.

Os municípios Parnamirim e São Gonçalo do Amarante, além de Natal, apresentam índices de alta ou muito alta integração. Parnamirim e São Gonçalo do Amarante configuram área de contiguidade de ocupação com Natal (polo), com os maiores volumes e densidades populacionais da região. Os indicadores reforçam que o município mais integrado ao polo é Parnamirim, que possui fortes indicativos de cidade dormitório, caracterizado pelo intenso fluxo de pessoas, aproximadamente 30% da população de Parnamirim trabalha ou estuda em outros municípios. São Gonçalo do Amarante participa dessa dinâmica mais intensamente após a inauguração do Aeroporto Internacional

Governador Aluizio Alves em 2014, que contribui para o processo de conurbação dos municípios vizinhos.

NATAL, QUAL METRÓPOLE, QUAL REGIÃO

A partir da análise da tabela síntese, e do diagnóstico realizado, é possível concluir que há um núcleo consolidado na Região Metropolitana, que interage e possui fortes inter-relações com o município polo, participando da dinâmica do aglomerado urbano conurbado. Estes municípios constituintes do núcleo consolidado seriam aqueles que apresentam indicadores muito altos e altos, porém há uma iniciativa de acrescentar aqueles que, a partir do diagnóstico possuem outras características de integração de caráter metropolitano para seu pertencimento, não levando em consideração somente os critérios quantitativos levantados a partir dos indicadores, sendo eles: Natal, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Macaíba, Extremoz e Ceará-Mirim.

Natal, como polo da aglomeração urbana, possui inegável centralidade, concentrando as atividades econômicas, ditando os fluxos de mercadorias e pessoas, e sendo o principal definidor dos processos de metropolização, seja por transbordamento ou por conurbação nos anos mais recentes (CLEMENTINO, 2009). A partir deste processo, é identificada a existência do núcleo metropolitano expandido, configurado por Natal, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante⁶.

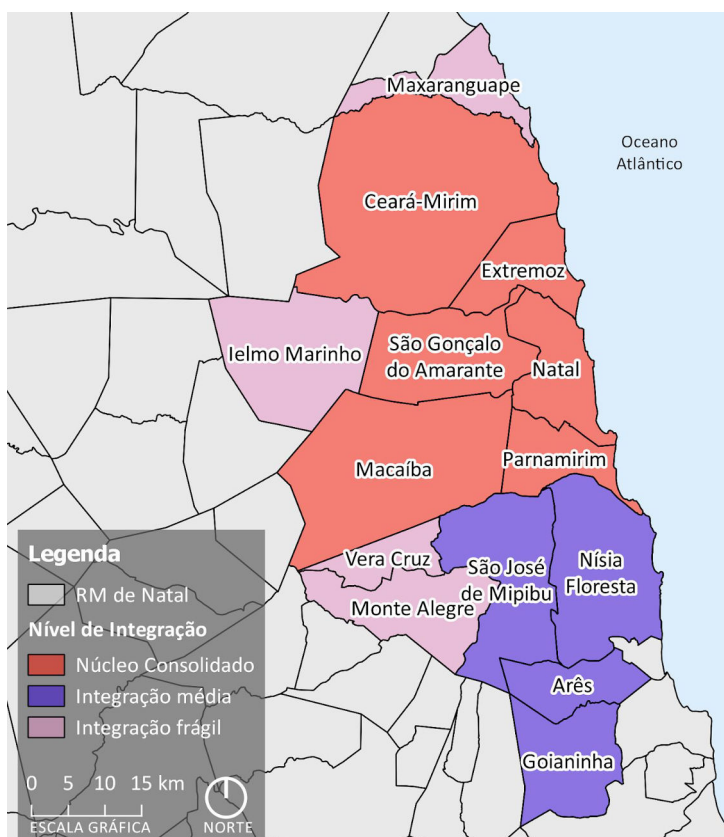
Além do núcleo consolidado, há municípios que possuem certo nível de integração na dinâmica metropolitana por diversas razões já mencionadas, seja pelo potencial turístico, seja pela infraestrutura viária ou pelas características socioambientais. Por fim, a categoria mais crítica em relação ao nível da integração metropolitana abrange os municípios de Ielmo Marinho, Vera Cruz, Monte Alegre e Maxaranguape. Os três primeiros, como apresentado no diagnóstico, indicam baixo ou muito baixo índice de integração, com muita distância do centro urbano e pouco acesso à infraestrutura viária, com agravantes de indícios de motivações políticas para sua incorporação à Região Metropolitana⁷.

Maxaranguape, a primeira vista, pode parecer pouco integrado à dinâmica metropolitana, porém, há elementos relevantes a serem considerados, de modo a tornar mais complexa a análise. Primeiramente pela questão ambiental, uma vez que o município se mostra uma das principais alternativas estudadas para a questão do abastecimento hídrico (a partir da captação no Rio Maxaranguape), e também pela continuidade litorânea e a consequente importância turística para a região.

⁶ Aqui cabe salientar que os dados e indicadores selecionados, do IBGE datam do censo de 2010, que gera uma limitação ao não considerar as dinâmicas mais recentes. Como o Aeroporto Internacional localizado em São Gonçalo do Amarante só foi inaugurado em 2014, muitas das dinâmicas metropolitanas se intensificaram com o aumento dos fluxos.

⁷ <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/plano-esta-engavetado-ha-sete-anos/320423>

Figura 6. Categorização dos municípios da RMN



Fonte: Elaboração própria, 2018.

CONCLUSÃO

Dado o contexto recente de alterações no Estatuto da Metr pole - e seu conseqüente esvaziamento - o debate acerca das regiões metropolitanas   necessário, e mais ainda, oportuno. A prolifera o de regiões metropolitanas decorrentes da não exigência de critérios técnicos   uma característica de diversos estados brasileiros, e nesse momento de enfraquecimento institucional, abre-se uma janela de oportunidades para a reavalia o das práticas históricas e recentes.

É evidente que não se trata apenas de uma questão técnica, visto que, as implica es do quadro acima são de cunho, principalmente, político. A forma o do planejador territorial confere ao profissional a capacidade de articular essas dimensões, de maneira interdisciplinar, a partir da constru o de uma leitura territorial da região.

O caso de Natal mostrou que há um descompasso entre o "fato metropolitano" e a institucionaliza o da Região Metropolitana. Em outras palavras, ao serem considerados critérios técnicos de institui es como o IBGE e o IPEA, associadas a uma análise territorial, é explicitada uma fragilidade na defini o desse aglomerado de municípios enquanto Região Metropolitana, seja pelo grau de integra o entre os municípios, seja pelo perfil de cada um deles.

Neste sentido, o presente artigo pretendeu contribuir para pesquisas futuras que se atentem ao fato de que existem critérios técnico-políticos suficientes para questionar a

metropolização de regiões e grupos de municípios, enquanto Região Metropolitana. Ressalta-se a importância de novos olhares, perspectivas e ações, aliadas a uma análise territorial das integrações e dinâmicas regionais, de modo a tornar mais complexo o olhar sobre as regiões metropolitanas brasileiras.

REFERÊNCIAS

ANA - Agência Nacional de Águas. Atlas Brasil: abastecimento urbano de água - panorama nacional. Agência Nacional de Águas; Engecorps/Cobrape - Brasília, 2010.

BRASIL. LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015. Institui o Estatuto da Metr pole, altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências, Brasília, DF, jan 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm>.

BRASIL. LEI Nº 13.683, DE 19 DE JUNHO DE 2018. Altera as Leis nós 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metr pole), e 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Brasília, DF, jun 2018. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2018/lei-13683-19-junho-2018-786869-publicacaooriginal-155870-pl.html>>.

CLEMENTINO, M. L. M. ; SOUZA, Maria Ângela de Almeida (Org.) . Como Andam Natal e Recife. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metr poles, 2009. v. 1. 230 p.

COSTA, M. A.; MATTEO, M.; BALBIM, R. Faces da metropoliza o no Brasil: desafios contemporâneos na gestão das Regiões Metropolitanas. In: MORAIS, M. da P.; COSTA, M. A. Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formula o de políticas públicas. Livro 6, v. 2. Brasília: Ipea, 2010. p. 641-682.

DIVISÃO do Brasil em regiões funcionais urbanas. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

EMBRAPA. Estudo da Embrapa Gestão Territorial mapeia áreas urbanas no Brasil - "Identifica o, mapeamento e quantifica o das áreas urbanas do Brasil", 2015. Disponível em: <<https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/176016/1/20170522-COT-4.pdf>>

IGNACIO, S. A. Tipologia dos municípios paranaenses, segundo indicadores socioeconômicos e sociodemográficos: uma análise estatística. Curitiba, 2002. Tese (Professor titular) - PUC-PR.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico, 2010.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasil metropolitano em foco: desafios à implementação do Estatuto da MetrÓpole. Org: Bárbara Oliveira Marguti, Marco Aurélio Costa, César Buno Favarão. Brasília: Ipea, 2018. 511 p.

KLINK, J. J.; MOMM, S.; ZIONI, S.; FAVARETO, A.; MENCIO, M. (2016). O campo e a práxis transformadora do Planejamento: reflexões para uma agenda brasileira. Revista Brasileira de Estudos Urbanos Regionais [online]. Recife: v. 18, Nº 3, Set.-Dez. 2016, p. 381-392.

MENCIO, M. A constitucionalidade dos critérios de criação das Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Microrregiões previstos na Lei Federal brasileira. Revista Digital de Derecho Administrativo. 13 de junho de 2015, p. 161-192. DOI: <<https://doi.org/10.18601/21452946.n13.09>>.

MENCIO, M. Consórcios públicos e região metropolitana. Enciclopédia jurídica da PUC-SP. Celso Fernandes Campilongo, Alvaro de Azevedo Gonzaga e André Luiz Freire (coords.). Tomo: Direito Administrativo e Constitucional. Vidal Serrano Nunes Jr., Maurício Zockun, Carolina Zancaner Zockun, André Luiz Freire (coord. de tomo). 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <<https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/61/edicao-1/consorcios-publicos-e-regiao-metropolitana>>.

MENCIO, M.; ZIONI, S. A caracterização das Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas pelo IBGE: Limites e Avanços do Estatuto da MetrÓpole, ENANPUR-SP, 2017. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%202/ST%202.2/ST%202.2-02.pdf>.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias. Rio de Janeiro, 2004. Projeto Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil. Relatório de atividade 1. Trabalho realizado por Observatório das MetrÓpoles, FASE e IPARDES. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrosoles.ufrj.br/produtos/produto_mc_1.pdf>. Acesso em: maio 2007.

PORTAL NO AR. Rio Pitimbu enfrenta problemas ambientais e nascentes podem secar. Disponível em: <<http://portalnoar.com.br/rio-pitimbu-enfrenta-problemas-ambientais-e-nascentes-podem-secar/>>. Acesso em: 16 de out. de 2018.

REGIÕES de influência das cidades 1978. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

REGIÕES de influência das cidades 1993. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

REGIÕES de influência das cidades 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

RIBEIRO, L. C. de Q.; SANTOS JÚNIOR, O. A. dos; RODRIGUES, J. M. Estatuto da MetrÓpole: o que esperar? Avanços, limites e desafios. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1148%3Aestatuto-da-metr%3%B3pole-avan%3%A7os-limites-e-desafios&Itemid=180>.

SOUZA, M. A. A. de. Reompondo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação. In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. (Orgs.). MetrÓpole: governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A Editora/Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro, 2006. p. 27-40.

VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Estúdio Nobel / Lincoln Institute, 1998.

ZIONI, S.; MENCIO, M.; MOMM, S.; FERRARA, L.; ALMEIDA, G. (2018). Retos de la formación en planificación territorial en Brasil: o Bacharelado em Planejamento Territorial da UFABC. XIV Congreso de la Asociación Latinoamericana de Escuelas de Urbanismo y Planificación. Santiago de Chile, agosto de 2018.