



INSTITUCIONALIZAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO SEMIÁRIDO DO NORDESTE BRASILEIRO: possibilidades e desafios para a criação da região metropolitana de Mossoró/RN (RMM)

*INSTITUTIONALIZATION OF METROPOLITAN REGIONS IN THE SEMI-ARID OF
NORTHEAST BRAZIL: POSSIBILITIES AND CHALLENGES FOR THE CREATION OF THE
METROPOLITAN REGION OF MOSSORÓ/RN (RMM)*

*INSTITUCIONALIZACIÓN DE LAS REGIONES METROPOLITANAS EN EL SEMIÁRIDO
DEL NORESTE DE BRASIL: POSIBILIDADES Y DESAFÍOS PARA LA CREACIÓN DE LA
REGIÓN METROPOLITANA DE MOSSORÓ/RN (RMM)*

João Paulo Silva dos Santos (1)

Conflitos de interesses, filiação institucional e responsabilidades

Os autores declaram não haver interesses conflitantes.

Afiliações Institucionais são informadas pelo(s) autor(es) e de inteira responsabilidade do(s) informante(s). O(s) autor(es) é(são) responsável(is) por todo o conteúdo do artigo, incluindo todo tipo de ilustrações e dados.

Recebido em: mai./2021

Aceito em: mai./2022

(1) Doutorando em Estudos Urbanos e Regionais na Universidade Federal do Rio Grande do Norte.
joaozxz@yahoo.com.br

**Resumo**

Uma metrópole e o processo que a cria é para muitas pessoas sinônimos da presença de relações sociais, culturais, políticas e econômicas modernas. A metropolização pode ser entendida como uma conjuntura de processos socioespaciais que estão interligados a reestruturação do capital e ao mesmo tempo do espaço. A criação de regiões metropolitanas (RMs) no território brasileiro iniciou-se de forma institucional no ano de 1973. A Constituição Federal possibilitou aos estados da Federação a instituição de RMs em seus territórios. O resultado é existência atual de 76 RMs. Desde do ano de 2014 existe um embate político pela criação da RMM. O objetivo deste ensaio é ampliar a visão crítica sobre uma possível institucionalização da RMM, considerando as iniciativas legislativas, as possibilidades atuais e futuras para os municípios envolvidos e os desafios. A RMM seria mais uma região metropolitana localizada no semiárido nordestino que iria compartilhar das mesmas características da maioria das RMs instituídas no recorte do país. A institucionalização de uma RMM a posicionaria próximo a região metropolitana do Cariri. O projeto de Lei Complementar nº 14/2017 contempla os itens essenciais citados para a institucionalização de uma Região Metropolitana funcional, mas de forma genérica.

Palavras-chave

Metropolização. Fluxos. Semiárido.

Abstract

A metropolis and the process that creates it is for many people synonymous with the presence of modern social, cultural, political and economic relations. Metropolization can be understood as a conjuncture of socio-spatial processes that are intertwined with the restructuring of capital and, at the same time, of space. The creation of metropolitan regions (MRs) in the Brazilian territory began institutionally in 1973. The Federal Constitution allowed the states of the Federation to establish MRs in their territories. The result is the current existence of 76 MRs. Since 2014, there has been a political struggle for the creation of the MRM. The objective of this essay is to broaden the critical view about a possible institutionalization of the MRM, considering the legislative initiatives, the current and future possibilities for the municipalities involved, and the challenges. The MRM would be one more metropolitan region located in the Northeastern semi-arid region that would share the same characteristics as most of the MRMs instituted in the country's cut. The institutionalization of an MRM would position it close to the Cariri metropolitan region. The project of Complementary Law No. 14/2017 contemplates the essential items cited for the institutionalization of a functional Metropolitan Region, but in a generic way.

Keywords:

Metropolization. Flows. Semi-arid.

Resumen

Una metrópolis y el proceso que la crea es para muchos sinónimos de presencia de relaciones sociales, culturales, políticas y económicas modernas. La metropolización puede entenderse como una coyuntura de procesos socioespaciales que se entrelazan con la reestructuración del capital y al mismo tiempo del espacio. La creación de regiones metropolitanas (RM) en el territorio brasileño se inició institucionalmente en 1973. La Constitución Federal permitía a los estados de la Federación establecer RM en sus territorios. El resultado es la existencia actual de 76 RM. Desde el año 2014 hay una lucha política por la creación del RMM. El objetivo de este ensayo es ampliar la visión crítica sobre una posible institucionalización del RMM, considerando las iniciativas legislativas, las posibilidades actuales y futuras para los municipios implicados y los retos. La MRM sería una región metropolitana más situada en la región semiárida del noreste que compartiría las mismas características de la mayoría de las RMM instituidas en el corte del país. La institucionalización de un RMM lo situaría cerca de la región metropolitana de Cariri. El Proyecto de Ley Complementaria Nº 14/2017 contempla los ítems esenciales citados para la institucionalización de una Región Metropolitana funcional, pero de manera genérica.

Palabras clave

Metropolización. Flujos. Semiárido.

Introdução

Uma metrópole e o processo que a cria é para muitas pessoas sinônimos da presença de relações sociais, culturais, políticas e econômicas modernas e da existência de muitas oportunidades de vida para os seus habitantes. Mais recentemente, fatores envolvidos na formação de metrópoles como a reestruturação das formas produtivas do modelo produtivo capitalista, as dinâmicas do capitalismo financeiro, as ações políticas voltadas para a inserção dos territórios no mercado global e as novas formas de obtenção de renda do solo urbano e suburbano, ocasionados pela “globalização” acelerada nas últimas décadas do século XX, intensificada no século XXI, produziram formas diferenciadas de entender o que são áreas metropolitanas e de como elas podem ser delimitadas em virtude de suas características.

Os termos metrópole e metropolização estão alinhados em uma mesma direção, mas possuem escalas diferenciadas. Enquanto o conceito de metrópole pode ser associado ao que se entende como a área de uma grande cidade, o entendimento sobre o que é o processo de metropolização extrapola a área de uma cidade (LENCIONI, 2006; DI MÉO, 2008).

Lencioni (2020) esclarece que a metropolização pode ser entendida como uma conjuntura de processos socioespaciais que estão interligados a reestruturação do capital e ao mesmo tempo do espaço. O consumo do espaço urbano é realizado por interesses instrumentalizados pelas novas formas de capitalização do solo urbano e por condições que maximizam os lucros das atividades capitalistas e reforçam os processos de expropriação e espoliação de áreas urbanas.

Na França o processo de metropolização foi evidenciado por Kayser (1969) quando ele buscou entender as diferenciações e transformações existentes no território do país. Para isso o autor distinguiu dois tipos de espaços. Os metropolizados (alto fluxo de capital, pessoas e mercadorias) e os não metropolizados que continham as características inversas ao primeiro.

Neste sentido, na França, assim como nos Estados Unidos, a partir dos anos de 1950 foram criadas organizações espaciais metropolitanas objetivando ordenar o território, na França e aglutinar e organizar dados estatísticos nos Estados Unidos. No Brasil a ideia de regiões metropolitanas foi balizada nos conceitos de metropolização e modelos de ordenação do território aplicados na França e nos Estados Unidos, mas ela ultrapassou a concepção relacionada apenas as formas espaciais urbanas (MOURA; FIRKOWSKI, 2001). A metropolização brasileira passou a ser realizada como uma forma de ordenamento territorial



que envolveu muito mais questões políticas, econômicas e administrativas do que socioespaciais (FIRKOWSKI, 2013).

A criação de regiões metropolitanas no território brasileiro iniciou-se de forma institucional no ano de 1973, após a promulgação da Lei Complementar nº 14 de junho do mesmo ano. Em 1973 foram institucionalizadas as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. No ano de 1988, a nova Constituição Federal possibilitou aos estados da Federação, por meio de Lei Complementar, que eles pudessem realizar a instituição de regiões metropolitanas em seus territórios. Entretanto o texto da Constituição não delimitou critérios mínimos relacionados a institucionalização de regiões metropolitanas nos estados como a questão da população, o nível de urbanização e as dinâmicas socioeconômicas existentes entre um grupo de municípios (FIRKOWSKI, 2012). O Estatuto da Metrôpole (lei nº 13.089 de 12 de janeiro de 2015), em uma redação textual diferenciada por poucas palavras, reafirma essa condição aos estados da federação.

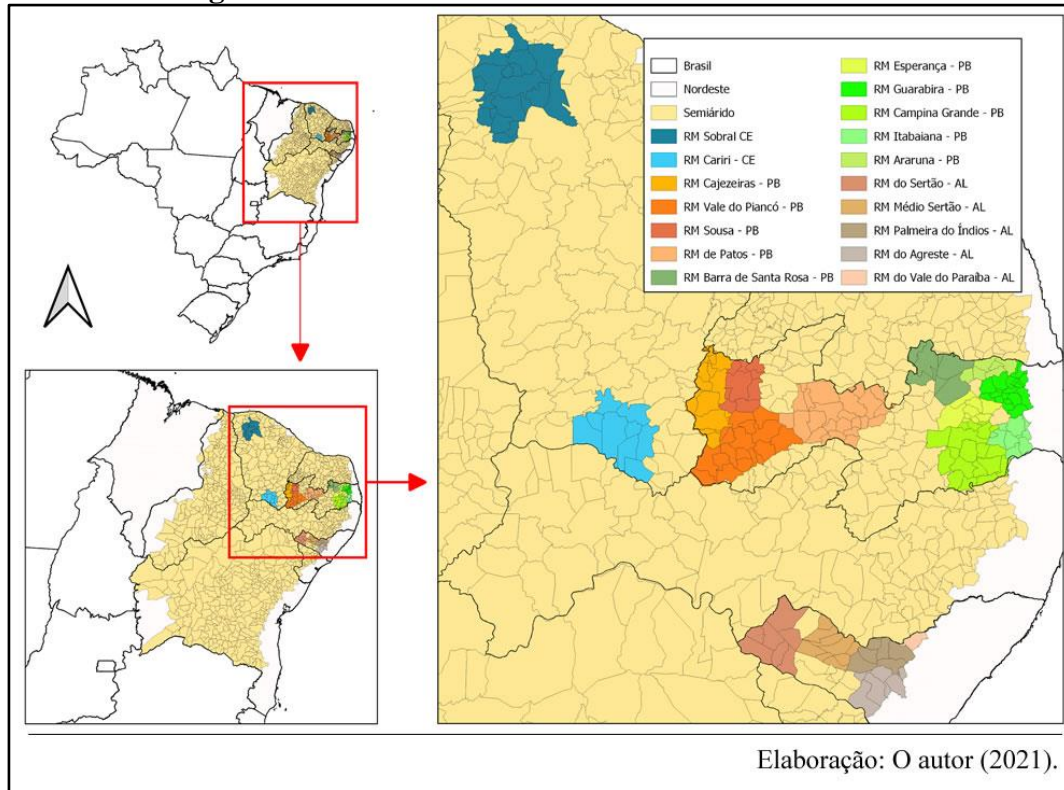
O resultado dessa condição é a atual existência de 76 regiões metropolitanas no Brasil. Dos três estados com o maior número de regiões metropolitanas (RMs) institucionalizadas dois estão na região nordestina do Brasil. São eles Paraíba (12), Santa Catarina (11) e Alagoas (9) (IBGE, 2020a). Atualmente na região semiárida do nordeste do Brasil, delimitada pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), estão presentes municípios localizados em 17 RMs (Figura 01). Todas as RMs existentes no semiárido nordestino englobam 205 municípios (IBGE, 2020b).

Em uma área entendida com periférica do capitalismo onde a cultura da dádiva (SALES, 1994) ainda coexiste com formas tradicionais e modernas de produção e de reprodução do capital, a existência destas RMs parece possuir sentido somente se forem entendidas em uma perspectiva de ordenamento territorial e desenvolvimento regional e não como um processo de metropolização relacionado com o contínuo consumo do espaço (FERRIER, 2001; FIRKOWSKI, 2012; LENCIONI, 2020). Nesta perspectiva de constituição de RMs por meio de processos políticos, em prol de ações integradas de interesses comuns entre municípios, possivelmente em breve, o número de RMs institucionalizadas na região semiárida do país irá aumentar.

Um exemplo disto é a busca, que possui como vetores atores políticos, da institucionalização da Região Metropolitana de Mossoró (RMM) no estado do Rio Grande do Norte. Desde do ano de 2014 existe um embate político pela criação da RMM. Por meio de um projeto de Lei Complementar, a então Deputada Larissa Rosado protocolou na Assembleia

Legislativa um projeto de lei para a criação da RMM que contemplaria 29 municípios limítrofes e não limítrofes da região oeste do estado. O projeto de lei não foi aprovado pela plenária da casa legislativa.

Figura 01 - RMs localizadas no semiárido nordestino



Fonte: SUDENE (2020).

Já no ano de 2017 um projeto de Lei Complementar de autoria do Deputado Manoel Cunha Neto (Sousa), que contemplava o município de Mossoró e mais oito limítrofes foi aprovado por unanimidade pela Assembleia Legislativa, mas acabou sendo vetado pelo poder Executivo Estadual com a justificativa de que a iniciativa deveria partir do Executivo e não do legislativo (ANTUNES, 2021). Recentemente, mais um projeto buscando criar a RMM foi enviado para ser apreciado pela Assembleia Legislativa. No ano de 2019, o então Deputado Allyson Bezerra (atual prefeito de Mossoró), apresentou uma proposta que pretende englobar os municípios em uma região metropolitana.

Diante do exposto o objetivo deste ensaio é ampliar a visão crítica sobre uma possível institucionalização da RMM, considerando as iniciativas legislativas, as possibilidades atuais e futuras para os municípios envolvidos e os desafios que estão relacionados com os processos socioespaciais e políticos existentes no semiárido nordestino, no atual contexto do processo capitalista (HARVEY, 2005). Para desenvolver esta proposta, em uma lógica dialética, serão



analisados e comparados dados quantitativos, concepções teóricas sobre o processo de metropolização e estudos técnicos desenvolvidos por órgãos oficiais, como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

A institucionalização de regiões metropolitanas no semiárido nordestino

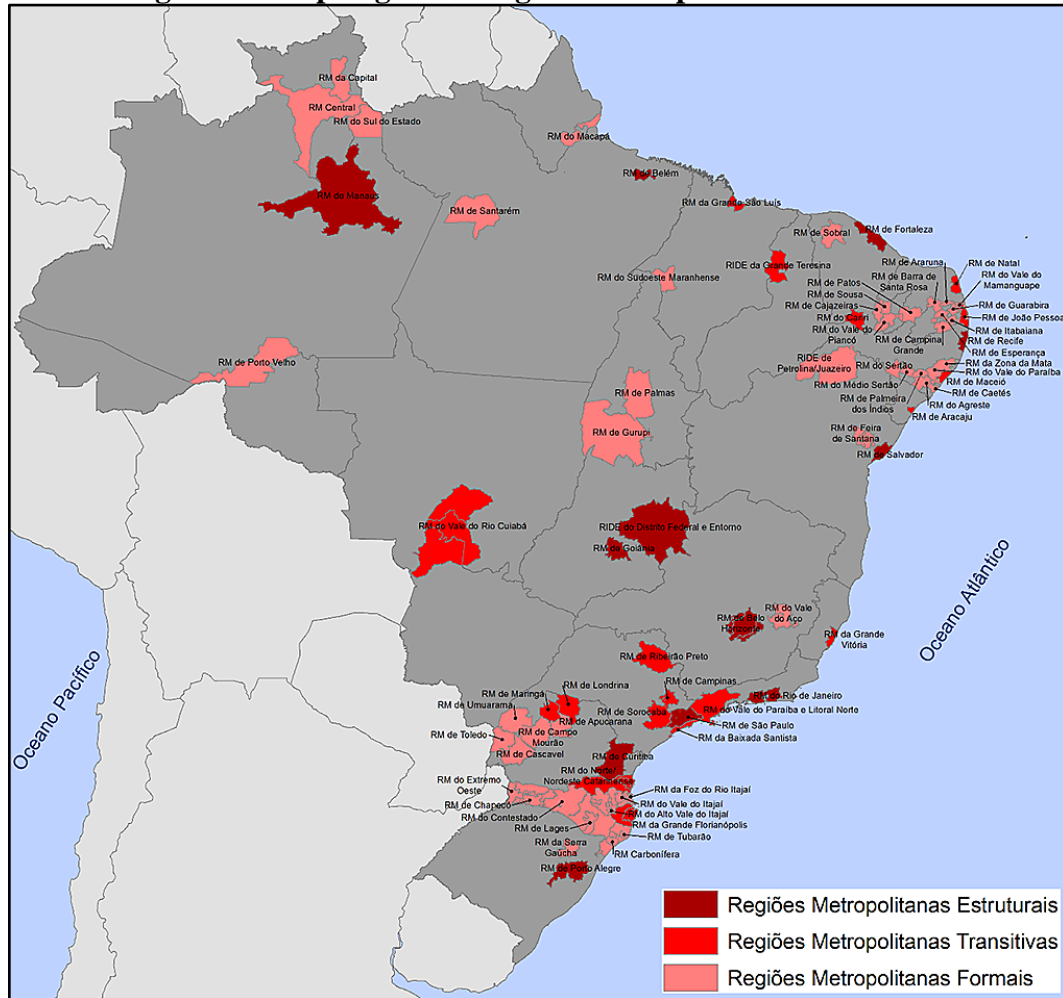
Di Meó (2008) defende que o termo “metropolização” pode ser melhor entendido como um conjunto de processos que produzem as características das formas, das funções e das dinâmicas que podem ser visualizadas nos locais da terra onde existem grandes aglomerados de pessoas. Com uma outra perspectiva, mas seguindo a mesma linha de pensamento, Ferrier (2001) entende que a “metropolização” atualmente está associado a territorialização das áreas que possuem um acelerado ritmo de desenvolvimento econômico, não importando se isso ocorre em países desenvolvidos ou subdesenvolvidos.

O termo “metropolização” para Leopoldo (2020), no contexto brasileiro, está mais associado a um tipo de mescla entre metropolização e regionalização baseada nos moldes do modelo norte-americano. Neste sentido a metropolização das áreas do país pode ser relacionada a vontade política de dotar áreas com o *status* de áreas metropolitanas. O resultado desta política gerou áreas metropolitanas que possuem características diferenciadas. Entre elas existe uma hierarquia que envolve aspectos econômicos, políticos e sociais. Considerando estes fatores, podem ser classificadas, em escalas de importância para a estrutura de acumulação do capital, 12 regiões metropolitanas estruturais, 18 transitivas e 46 que possuem caráter formal ou apenas institucional (Figura 02) (LEOPOLDO, 2020).

As regiões metropolitanas estruturais constituem os principais canais de convergência de investimentos públicos e privados do país e possuem sua centralidade principal cravada na megalópole Rio de Janeiro-São Paulo. As regiões metropolitanas transitivas e seus entornos metropolitanos não se apresentam considerando os sentidos mais deterministas dos termos. Elas geralmente possuem, formas, funções e estruturas financeiras próprias, mas não possuem potência suficiente para sustentarem suas ações de forma individual como as regiões metropolitanas estruturais. Elas possuem poder polarizador apenas regional. Já as regiões metropolitanas formais, nas quais se classificam 16 das que existem no semiárido nordestino (excluindo a RM do Cariri), estão associadas a busca por captação, por meio de instrumentos políticos locais, de benefícios e investimentos oriundos de ações e recursos federais. Ao mesmo tempo é possível associar a institucionalização de regiões metropolitanas no semiárido

nordestino a uma política de regionalização de espaços próximos a um polo regional com o objetivo de diminuir custos por meio da introdução de uma “integração” ou “cooperação” entre os municípios enquadrados neste tipo de região metropolitana (LEOPOLDO, 2020).

Figura 02 - Tipologia das Regiões Metropolitanas brasileiras



Fonte: Adaptado de Leopoldo (2020).

Essas condições se tornam factíveis ao se analisar os projetos de Leis Complementares que instituíram RMs no Ceará, na Paraíba e em Alagoas. Todas as leis verificadas citam a integração ou a unificação, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum a todos os municípios envolvidos nas RMs.

Entre as leis analisadas, as do Ceará são as que possuem seus objetivos mais claramente expressos. Já na Paraíba as leis possuem diferenças relacionadas ao detalhamento e as funções públicas que serão alvo de intervenção. As que possuem mais detalhes sobre os objetivos e as áreas de interesse comum que serão priorizadas são as de Sousa e de Esperança. No nível menor de detalhamento estão as leis das RMs de Guarabira, Barra de Santa Rosa e Itabaiana. A lei referente a oficialização da RM do Vale do Piancó, possui uma redação diferenciadas das



demais. Nela está disposto que a finalidade da RM é a promoção do desenvolvimento econômico equilibrado e sustentável e a diminuição das desigualdades existentes entre os seus municípios. Em Alagoas, a lei da RM de Palmeira dos Índios possui alta similaridade com as do Cariri e do Crato. Sancionada no ano de 2012, a redação da lei parece ter sido espelhada no projeto de lei que criou a RM do Cariri no ano de 2009.

As leis complementares que instituíram as RMs do semiárido, mesmo sendo juridicamente coerentes com a legislação vigente, apresentam-se muito generalistas já que dentro da delimitação do semiárido existem contextos socioeconômicos, produtivos e ambientais diferenciados que não foram considerados como primordiais para a formalização das RMs. Elas parecem terem sido redigidas, avaliadas e aprovadas a “toque de caixa” pois as áreas e as formas de ações integradas entre os municípios, não foram detalhadas. Isto provavelmente dificulta a efetivação do objetivo principal das RMs que é promover o desenvolvimento socioeconômicos integrado por meio da cooperação entre os municípios.

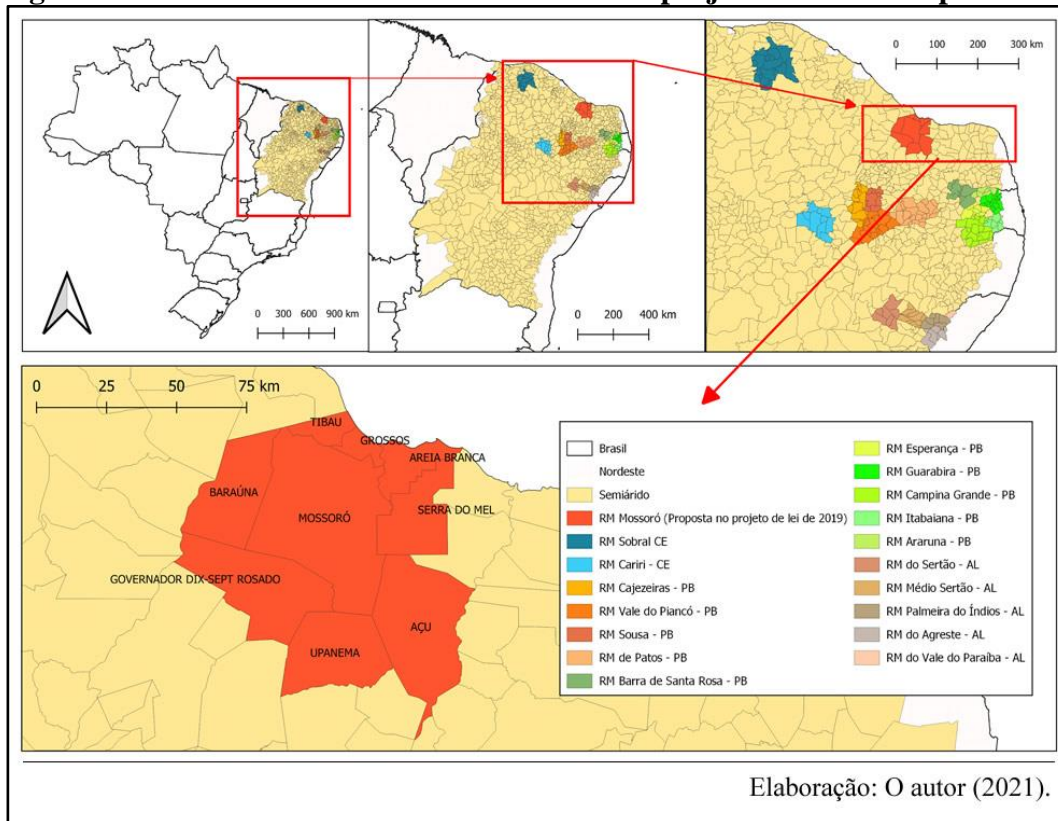
Diante disto, considerando as características do processo de metropolização (FERRIER, 2011; FIRKOWSKI, 2012), fica evidenciado que a forma de atuação dos atores políticos que estiveram envolvidos no processo de criação das RMs não fizeram nada mais do que regionalizar territórios já que as leis não priorizam aspectos relacionados aos processos de dinamização da mobilidade de fluxos de pessoas, serviços, produtos, informações e capitais e também não possuem dispositivos de regulação das relações de poder envolvidas na ocupação de espaços por agentes que possuem objetivos econômicos e sociais divergentes. Agravam essa condição a não especificação de parâmetros e a falta de relativização dos seus objetivos comuns com as condições socioeconômicas, naturais e produtivas dos municípios que integram as RMs.

Uma possível RMM

Considerando os dois últimos projetos de Lei Complementar que trataram da instituição da RMM apresentados na Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte, ela seria formada, além do município de Mossoró, por Baraúna, Tibau, Grossos, Areia Branca, Serra do Mel, Açú, Upanema e Governador Dix-Sept Rosado (figura 03).

Todos os municípios, considerando a regionalização do território nacional em Regiões Geográficas Intermediárias e Imediatas (IBGE, 2017) realizada pelo IBGE, estão inseridos na Região Geográfica Imediata de Mossoró, que além deles é composta por outras sete unidades territoriais localizadas na região oeste do estado. A tabela 01 apresenta dados territoriais e socioeconômicos dos municípios existentes no projeto de lei do ano de 2019 referente a RMM.

Figura 03 - RMM de Mossoró de acordo com os projetos de Lei Complementar



Fonte: IBGE (2020c).

Tabela 01 - Dados territoriais e socioeconômicos dos municípios

Município	Área (Km ²)	População (pessoas)	Empresas e outras organizações atuantes (unidades)	Pessoal ocupado (pessoas)	Salário médio mensal (salário mínimo)	PIB (R\$ x1000)
Açú	1.303,44	58.384	861	6.692	1,8	1.095.809,82
Areia Branca	342,74	27.967	319	4.641	2,2	675.718,04
Baraúna	825,68	28.747	251	3.812	2	546.283,51
Governador Dix-Sept Rosado	1.129,55	13.076	141	1.367	1,9	262.924,97
Grossos	124,53	10.463	101	1.418	1,7	153.845,69
Mossoró	2.099,33	300.618	6.125	65.533	2,4	6.524.082,90
Serra Do Mel	620,24	12.083	89	737	2,1	329.054,02
Tibau	169,36	4.140	118	757	1,6	95.664,04
Upanema	873,14	14.800	108	1.618	1,8	179.736,99
TOTAL	7.488,04	470.278	8.113	86.575	1,94	9.863.119,98

Fonte: IBGE (2018) e IBGE (2021).



O município de Mossoró, apresenta destaque pois a sua área urbana está classificada como uma Capital Regional (IBGE, 2020c). Em seguida, destaca-se a cidade do município de Açu, que é considerada um Centro Sub-regional (B). Os municípios que possuem os menores valores nos dados apresentados são os de Grossos e Tibau, ambos localizados na zona litorânea.

Sem contabilizar a atividades públicas de administração, defesa, educação e saúde pública e seguridade social, as atividades produtivas que mais adicionaram valores ao Produto Interno Bruto (PIB), no ano de 2018, apresentam variações nos municípios da possível RMM (quadro 01). Mas entre elas, as atividades enquadradas pelo IBGE (2018) como “demais serviços” e “indústria extrativista” são as que mais contribuíram para a produção de riqueza no conjunto dos municípios.

Quadro 01 - Atividades produtivas que mais contribuíram para a PIB dos municípios

Município	Atividade com maior valor adicionado bruto ao PIB	Atividade com segundo maior valor adicionado bruto ao PIB
Açu	Demais serviços	Indústrias extrativas
Areia Branca	Indústrias extrativas	Demais serviços
Baraúna	Demais serviços	Agricultura, inclusive apoio à agricultura e a pós colheita
Governador Dix-Sept Rosado	Indústrias extrativas	Demais serviços
Grossos	Indústrias extrativas	Demais serviços
Mossoró	Demais serviços	Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas
Serra Do Mel	Indústrias de transformação	Demais serviços
Tibau	Demais serviços	Agricultura, inclusive apoio à agricultura e a pós colheita
Upanema	Demais serviços	Indústrias extrativas

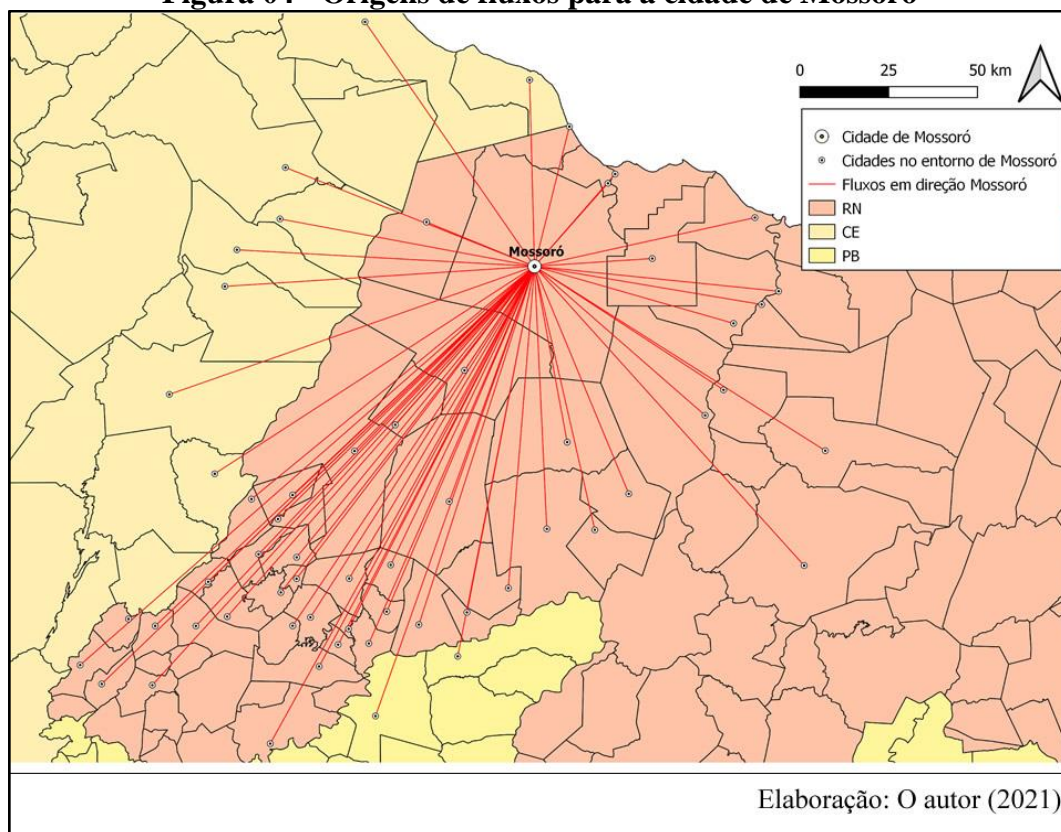
Fonte: IBGE (2018).

Nessas condições, o IBGE confirma a posição da cidade de Mossoró como uma Capital Regional importante no semiárido nordestino, já que ela se apresenta como um interposto de fluxos de mercadorias e de pessoas por meio de acessos rodoviários. Esta condição pode ser associada a verificação de que o município de Mossoró foi o único em que as atividades de “Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas” se posicionaram entre as duas que mais contribuíram para a aglutinação do valor do PIB. Neste mesmo sentido, a publicação do IBGE (2020c), Regiões de Influência das Cidades (REGIC), demonstra que a cidade de Mossoró é destino de pessoas e empresas, de muitas localidades da região, que necessitam de produtos ou serviços (figura 04).

Entre as cidades que estão nos dois últimos projetos de lei que tratam da criação da RMM, existem ligações de primeira ordem dos fluxos que partem delas em direção ao polo regional em busca de vestiário, calçados, móveis, eletroeletrônicos e de serviços de saúde de

baixa e média complexidade e de ensino superior. Já para os serviços de saúde de alta complexidade e de transporte público os fluxos da cidade de Areia Branca e de Açu para Mossoró possuem ligações menos intensas ou inexistentes de fluxos (figura 05).

Figura 04 - Origens de fluxos para a cidade de Mossoró



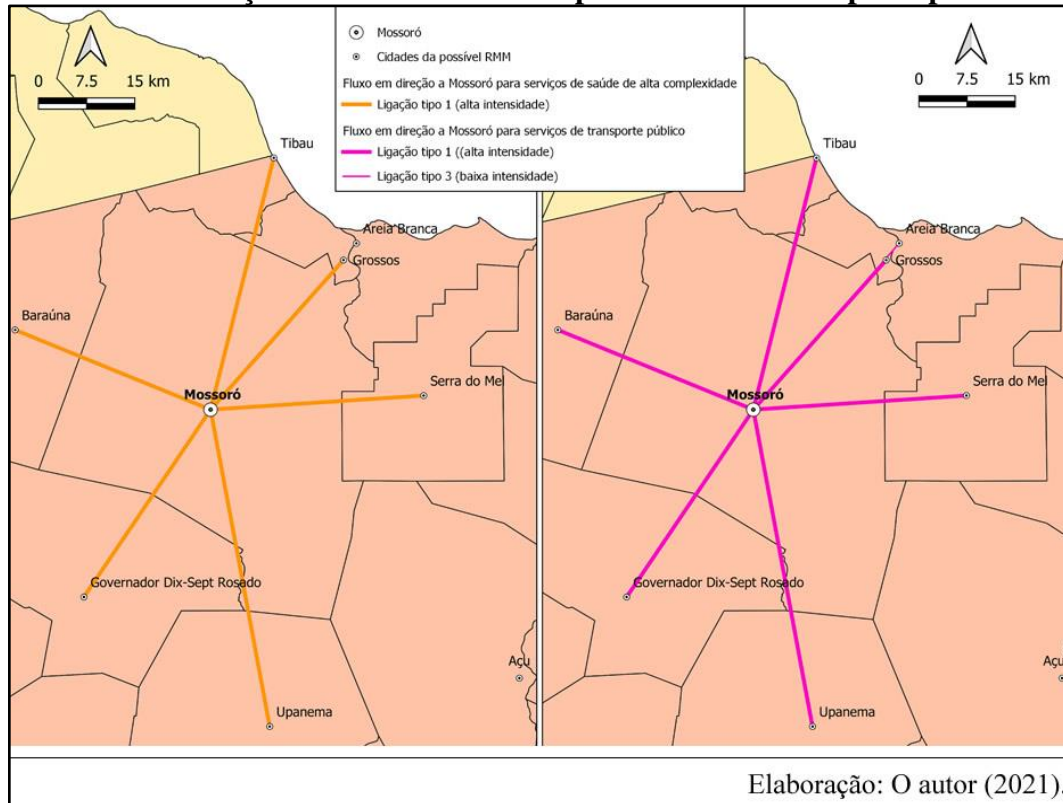
Fonte: IBGE (2020c).

Esta condição de intensidade de fluxos está relacionada a dois fatores. Um deles é que entre eles, em Mossoró estão presentes 75,4% das empresas e outras organizações (IBGE, 2020c). O outro está relacionado a sua posição em relação a centralidade dos fluxos regionais (TAYLOR; DERUDDER, 2004; TAYLOR; HOYLER; VERBRUGGEN, 2010).

Analisando os resultados apresentados no REGIC do ano de 2018 (IBGE, 2020c), verifica-se que a cidade de Mossoró apresenta destaque de nível de centralidade em todas as camadas pesquisadas: gestão de território (nível 2), de atividades financeiras (nível 6), de ensino de graduação presencial (nível 4), a distância (nível 6) e de pós-graduação (nível 6), em serviços de saúde (nível 5) e de sua complexidade (3), em redes de televisão (nível 4), em gestão pública (nível 4) e empresarial (nível 5). O REGIC (IBGE, 2020C) aponta que as conexões de *townness* entre a cidade de Mossoró e as que estão no seu entorno são fortes, mas que entre elas existem variações devido a contiguidade e a distância dos centros urbanos. Desta forma, o estudo demonstra que o polo de uma possível RMM é uma área urbana que disponibiliza a sua

hinterlândia bens e serviços. Mas não somente isto. Ela aglutina algumas conexões regionais do tipo *city-ness* que estão relacionadas principalmente com o agronegócio e as atividades extrativistas de petróleo bruto, gás natural e sal marinho.

Figura 05 - Fluxos das cidades de Açu e Areia Branca com destino para Mossoró em busca de serviços de saúde de alta complexidade e de transporte público

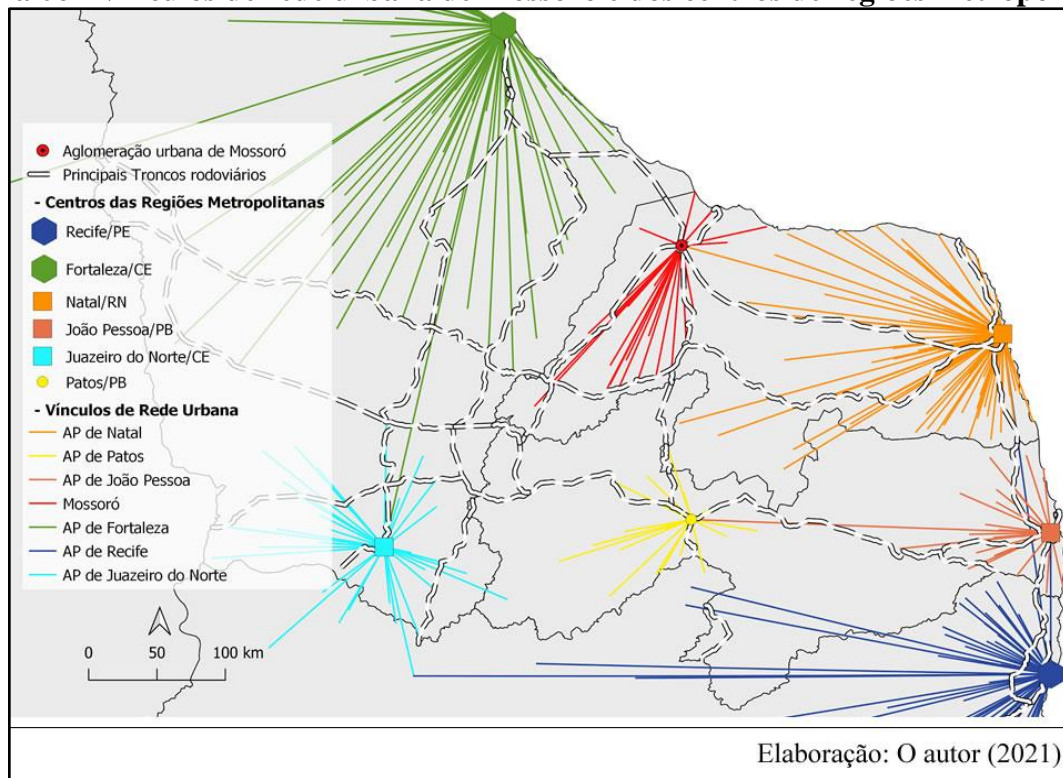


Fonte: IBGE (2020c).

Outro fator importante é que a cidade polo de uma possível RMM é uma importante conexão entre a rede urbana do semiárido nordestino por meio de rotas de acesso rodoviários e aeroviário (possui uma linha aérea para Recife). Mossoró conecta espaços urbanos do oeste do Rio Grande do Norte, do Nordeste do Ceará e do Noroeste da Paraíba, a arranjos populacionais (IBGE, 2016) importantes que estão localizadas tanto no sertão como no litoral do Nordeste. Essa condição põe Mossoró na posição de ponto de partida e interposto para a convergência e a difusão de fluxos de bens e serviços que possuem como destino mercados consumidores regionais, nacionais e internacionais. Neste sentido, a cidade, mesmo não possuindo características de arranjo populacional, nem uma forte intensidade de processos relacionados a concepção socioespacial do processo de metropolização de uma região, apresenta-se como indispensável na estrutura urbana regional do extremo nordeste do semiárido brasileiro já que a sua localização, entre áreas metropolitanas estruturais (Fortaleza e Recife) e transitivas (Natal,

João Pessoa e Cariri), permite que ela atue na rede urbana, não somente como uma cidade de fornecimento de bens e serviços para sua hinterlândia, mas também como um ponto de entroncamento de que serve de via de fluidez espacial de pessoas, mercadorias, bens, serviços, informações e capitais (figura 06).

Figura 06 - Vínculos de rede urbana de Mossoró e dos centros de regiões metropolitanas



Fonte: IBGE (2020c).

Possibilidades e desafios de uma possível RMM

Firkowski (2013) entende que no Brasil a definição e a hierarquia das áreas metropolitanas é conflitante. Na concepção dela, no país existem três linhas de compreensão sobre a questão metropolitana que seguem para pontos opostos (quadro 02).

Diante destas compreensões, a institucionalização da RMM estaria associada a concepção de um RM definida por uma lei onde a sua cidade-polo não seria uma metrópole já que, mesmo ela apresentando níveis de centralidade em todas as camadas apresentadas pelo REGIC do ano de 2018 (IBGE, 2020c), a cidade ainda não possui as características necessárias para ser enquadrada metodologicamente pelo IBGE como uma metrópole.

Quadro 02 - Compreensões sobre a temática metropolitana no Brasil

Linha	Compreensões sobre a temática metropolitana e a metrópole no Brasil
1	Compreensão teórico-conceitual de metrópole como uma grande cidade, que possui funções superiores de comando e gestão articulada à economia global, atuando como porta de entrada dos fluxos globais no território nacional e na qual se ancoram interesses internacionais, ao mesmo tempo que emite, para o território nacional, vetores de modernidade e complexidade.
2	Compreensão institucional de região metropolitana, definida por força de leis estaduais, relacionadas aos interesses políticos, por vezes, motivadas pela necessidade de ordenamento do território na escala regional e cuja cidade-polo não é necessariamente uma metrópole.
3	Compreensão oficial de metrópole, dada pelos estudos do IBGE, que analisa a realidade brasileira à luz da visão conceitual, também utilizando metodologia própria e particularizando a classificação para a escala nacional.

Fonte: Adaptado de Firkowski (2013).

Neste quadro a RMM seria mais uma região metropolitana localizada no semiárido nordestino que iria compartilhar das mesmas características da maioria das regiões metropolitanas instituídas no recorte do país que são: a inexistência de uma metrópole e de núcleos urbanos conurbados; que se propõem a trilhar políticas de desenvolvimento socioeconômico integrado e que possuem a intenção de compartilhamento de um conjunto de funções públicas de interesse comum (IPEA, 2011).

Neste sentido, a instauração da RMM está distante da concepção teórica-conceitual da temática metropolitana já que ela é impulsionada por forças políticas e não socioespaciais. Os atores envolvidos no processo buscam estabelecer marcos intermunicipais de cooperação e formas de desenvolvimento integrado em um território onde os municípios sempre atuaram de forma isolada.

Normativamente, existe outras maneiras de criar modos de cooperação intermunicipais sem a necessidade da instituição de uma região metropolitana como a formação de Consórcios Públicos (Lei nº 11.107/2005). Neste sentido, em uma primeira avaliação, a busca pela constituição da RMM parece estar relacionada a dotar os municípios da região com o *status* de “área metropolitana” e não de municípios consorciados. Mas, aprofundando o nível de verificação, pode-se considerar também que uma possível implementação da RMM poderia criar uma tipo de integração intermunicipal que intensificasse a concentração de pessoas,



atividades produtivas, investimentos e do nível de centralidade da cidade polo ocasionando, a partir da integração de funções públicas de interesse comum e da criação de iniciativa voltadas para a dinamização socioeconômica regional, o aumento do índices socioeconômico dos outros municípios da região.

Neste sentido a institucionalização de uma possível RMM não estaria em total desconexão com fatores socioeconômicos que caracterizam o processo socioespacial de metropolização. No Brasil, existem conjuntos de aglomerações urbanas que mesmo não possuindo o *status* de metrópole possuem importância no desenvolvimento de seus territórios adjacentes por meio de sua influência sobre uma região, decorrente do seu poder centralizador de fluxos de bens, serviços, pessoas, capitais e de organizações públicas e privadas (IPEA, 2011).

Essa condição pode ser visualizada empiricamente ao se comparar dados territoriais e socioeconômicos da RM do Cariri (tabela 02) com os de uma possível RMM (tabela 01). A RM do Cariri, não possui no seu conjunto de cidades uma capital de um estado da Federação e está localizada em um extremo do território estadual, assim como os municípios de uma possível RMM. Neste quadro, as aglomerações urbanas de Barbalha, Crato e Juazeiro do Norte formam o núcleo da RM pois entre as três cidades, existe o processo de conurbação. Os três municípios concentram 76,6% da população, 86,9% das empresas e outras organizações ativas e 84,4% do PIB da RM do Cariri. As demais cidades dos municípios são classificadas pelo IBGE (IBGE, 2020c) como centros locais que orbitam socioeconomicamente o complexo urbano CRAJUBAR (Crato, Juazeiro do Norte de Barbalha).

Já o polo da RMM (a cidade de Mossoró), mesmo sendo uma cidade isolada (IBGE, 2020c), sem está enquadrado em um aglomerado populacional e não estando envolvido em um processo de conurbação com nenhuma cidade dos municípios do seu entorno, apresenta dados expressivos de população (63,9% do total de uma possível RMM), de empresas e organizações ativas (75,5% do total de uma possível RMM) e de PIB (66,1% do total de uma possível RMM). Os valores dos dados das três categorias ficam abaixo da soma total do complexo urbano CRAJUBAR, mas eles ultrapassam quase a totalidade dos valores isolados dos municípios da RM do Cariri, menos o valor PIB de Juazeiro do Norte que é maior 0,7% do que o do município de Mossoró.

Tabela 02 - Dados territoriais e socioeconômicos dos municípios dispostos no projeto de lei de institucionalização da RMM

Município	Área (Km ²)	População (pessoas)	Empresas e outras organizações atuantes (unidades)	Pessoal ocupado (pessoas)	Salário médio mensal (salário mínimo)	PIB (R\$ x1000)
Barbalha	608,16	61.228	717,00	10.691	1,8	861.470,24
Cariri	634,179	26.987	176	1.974	1,5	202.562
Crato	1.138,15	133.031	2.056	20.136	1,9	1.348.194
Farias Brito	530,54	19.389	180,00	1.353	1,7	154.741
Jardim	544,98	27.181	228	1.719	1,8	205.432
Juazeiro do Norte	258,79	276.264	5.371,00	54.287	1,8	4.820.056
Missão Velha	613,317	35.480	309	3058	1,7	484.487
Nova Olinda	282,584	15.684	237	1921	1,5	128.999
Santana do Cariri	855,165	17.712	93	1.169	1,8	121.975
TOTAL	5.465,86	612.956	9.367	96.308	1,72	8.327.916,64

Fonte: IBGE (2018) e IBGE (2021).

Comparando o total dos dados entre a RM do Cariri e de uma possível RMM, verifica-se que, apesar da primeira apresentar uma população com mais de 142 mil habitantes, mais 1.254 empresas e outras organizações atuantes e mais 9.733 pessoas ocupadas, do que a possível RMM, o valor do seu PIB de 2018 apresenta-se inferior ao PIB da RMM em R\$ 1.535.203,34 (x1000). Além disso, é possível identificar que a área territorial de uma possível RMM é maior 2.022,18 Km² do que a RM do Cariri, o que dificulta a conurbação das cidades inseridas nos municípios, principalmente no de Mossoró que possui o maior território entre os municípios.

A comparação dos dados selecionados demonstra que o município polo de uma possível RMM concentra grande parte da população, das empresas e organizações atuantes e do valor do PIB dos municípios, assim como ocorre com Juazeiro do Norte, na RM do Cariri. Neste sentido, em termos socioeconômicos e considerando as regiões metropolitanas que existem no semiárido nordestino, a institucionalização de uma RMM a posicionaria, em termos tipológicos (LEOPOLDO, 2020), próximo a região metropolitana transitiva do Cariri. Desta forma, mesmo a RMM possuindo formas, funções e estruturas públicas, empresariais e financeiras, ela teria poder polarizador apenas na sua região imediata e suas ações públicas e privadas dependeriam de outros polos urbanos regionais mais concentradores como Natal, Recife, São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília (IBGE, 2020c).

Em um quadro futurístico, localmente a institucionalização da RMM poderia criar uma área metropolitana em uma região do semiárido que já possui um poder polarizador regional



associado a cidade de Mossoró. Além disso atribuiria mais centralidade a essa aglomeração urbana. As outras cidades da RM, neste quadro, continuariam mantendo conexões de *town-ness* com o polo e passariam, possivelmente, a ter acesso a benefícios devido ao acesso a investimentos em suas estruturas urbanas por meio da instalação, na RM, de funções públicas de interesse comum e de investimentos associados a iniciativas voltadas para o desenvolvimento socioeconômico integrado dos municípios.

Regionalmente, a cidade de Mossoró por se tornar o polo urbano de uma RM, passaria a possuir um maior nível de centralidade nas camadas pesquisadas pelo REGIC do ano de 2018 (IBGE, 2020c) pois sua característica de interposto de convergência e de difusão de fluxos de bens e serviços para mercados regionais, nacionais e internacionais poderia ser fortalecida por meio do recebimento de investimentos privados e públicos interessados em desenvolver a exploração de potencialidades naturais e das estruturas urbanas dos territórios dos municípios da RMM.

Ainda no contexto regional, a instituição da RMM representaria a fixação de um polo metropolitano em um local do semiárido nordestino que não existe metrópoles nem estruturantes nem transitivas em um raio de aproximadamente 200 Km (figura 07).

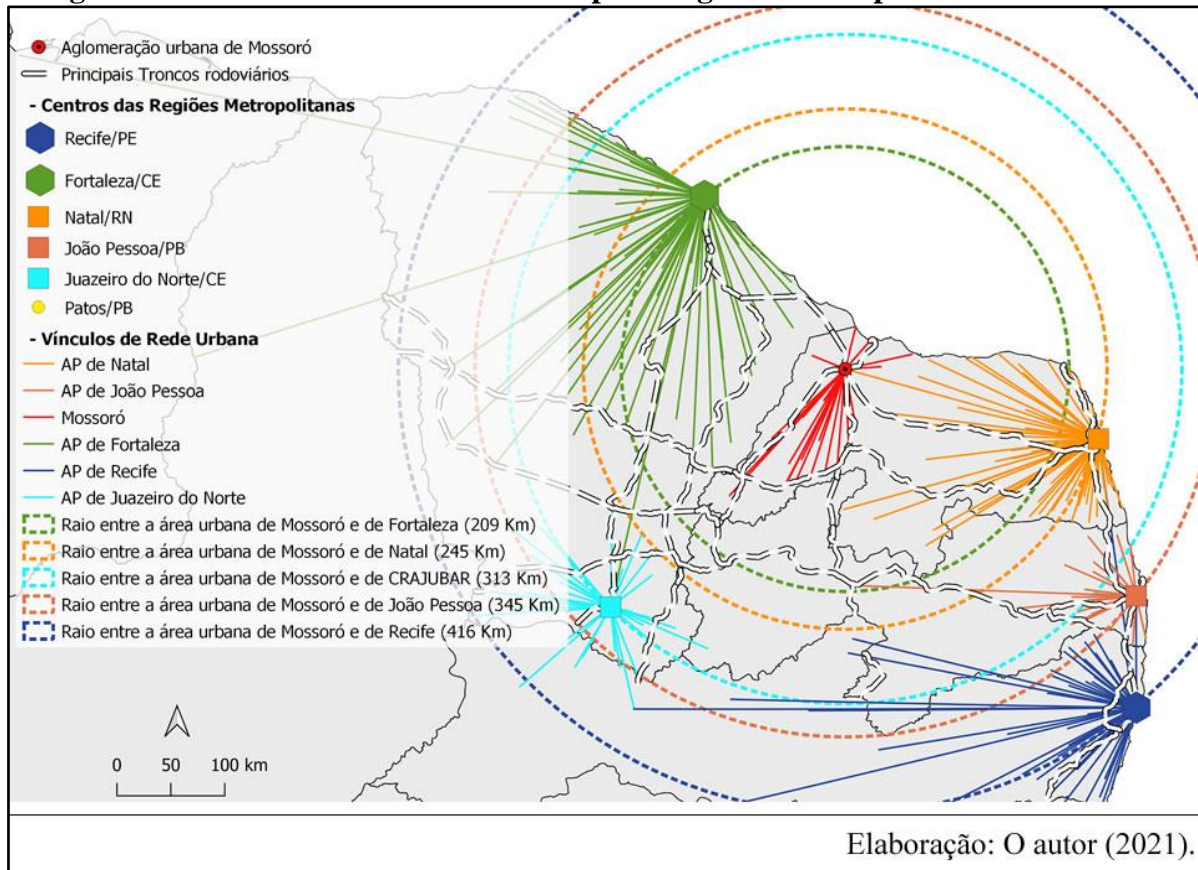
Neste sentido a institucionalização da RMM permitiria a existência de uma maior capacidade de integração e de facilitação de fluidez dos fluxos socioeconômicos da rede urbana do extremo nordeste do semiárido nordestino. Essa possibilidade pode ser considerada tendo em vista uma conjunção, a partir da instituição da RMM, da integração de funções pública de interesse comum, de uma política de desenvolvimento socioeconômico da região e da intensificação da reestruturação produtiva do capitalismo globalizado.

Mas para as possibilidades se concretizarem, a RMM precisaria superar desafios comuns as regiões metropolitanas sem metrópoles que existem no Brasil, mais especificamente no semiárido nordestino. Nessa área do país, mesmo o processo de consumo e de transformação dos espaços urbanos ocorrendo de forma mais lenta do que nas grandes áreas metropolitanas, as dificuldades de gestão dos territórios podem se refletir também no gerenciamento territorial da possível RMM.

O IPEA (2011) apresentou alguns dos desafios envolvidos na governança metropolitana de áreas institucionalizadas. O Instituto destacou que no país o tema não possui uma agenda política nacional para a metropolização e que devido a isto a instituição de RMs está associada a uma perspectiva de abandono e fragilização de meios de gestão das áreas metropolizadas institucionalizadas por meio de leis complementares estaduais. Neste sentido a gestão metropolitana a ser implementada entre os municípios que farão parte de uma possível RMM

deverá considerar que a instauração de uma área metropolitana representará dificuldades ampliadas (referentes a transporte público, a gestão da ocupação e do uso do solo, na instalação de estrutura de saneamento básico, no oferecimento de serviços públicos de qualidade e etc.) para as cidades que estiverem associadas a RMM, já que muitas delas não possuem funções públicas de interesse comum, nem de desenvolvimento socioeconômico, implementadas.

Figura 07 - Raios de distância das metrópoles regionais mais próximas de Mossoró



Fonte: IBGE (2020c).

Possivelmente essa condição será mais perceptível no polo centralizador da dinâmica da RMM. A implementação de funções públicas de interesse comum e de políticas de desenvolvimento integrado dos municípios acarretará um aumento do fluxo de pessoas das outras cidades em Mossoró tanto para distribuem suas rendas por meio da consumação de bens e serviços como para realizarem fluxos entre outras cidades da rede urbana por meio da estrutura citadina mossoroense.

A intensificação dos fluxos poderá acelerar reestruturações dos espaços centrais, tanto do da cidade polo, como de outras da RMM que melhor se posicionarem no aproveitamento de possíveis investimento públicos e privados implementados a partir da institucionalização da RMM. A consumação dos espaços periféricos das aglomerações urbanas poderão também ser



intensificadas com processos relacionados ao aumento do valor da terra devido a aceleração da atividade imobiliárias, que por meio da instalação de loteamentos habitacionais e condomínios verticais e horizontais fechados, poderão promover um aumento do valor do preço do solo nas áreas mais privilegiadas (áreas com acesso fácil devido a boas vias rodoviárias, áreas úmidas próximas a rios, e lagos e com vegetação perene e em uma altitude elevada) dos municípios da RMM.

Neste quadro de previsão, é possível apreender que um dos maiores desafios a serem enfrentados após a institucionalização de um RMM será o desenvolvimento de uma efetiva gestão metropolitana onde as tensões e disputas entre municípios envolvidos sejam diminuídas a tal ponto que os representantes de cada um deles possam estabelecer diálogos construtivos de integração e de consenso buscando a efetivação dos objetivos do estabelecimento da RMM conforme a lei, em todas as suas perspectivas.

Atualmente, esse quesito parece estar distante pois entre os nove municípios não existe iniciativas voltadas para a solução de problemas de interesse comum de forma cooperada. Desta forma, a capacidade regional de ter acesso privilegiado a recursos da União para o desenvolvimento da RMM passará pela instituição de modos de gestão efetivos que atendam a expectativa de atores políticos e da sociedade local e regional por meio do estabelecimento transparente das regras da gestão metropolitana. Estas deveram ter como base órgãos de consultivos, deliberativos, de planejamento e de fiscalização de ações implementadas no território da RMM, superando inclusive as diferenças e rugosidades político-partidárias (IPEA, 2011).

A boa gestão de uma possível RMM estará associada, além do funcionamento de seus órgãos internos, a instrumentos de financiamento do desenvolvimento metropolitano que incluam a angariação de recursos e de meios de atração de investimentos públicos e privados. Estes instrumentos devem ultrapassar as diretrizes teóricas da Lei Complementar responsável pela institucionalização da RMM por meio da instituição efetiva de fundos metropolitanos ou da dotação de valores no orçamento estadual. Desta forma estes meios de aglutinação de recursos poderão ter efetividade e não se tornarão apenas figuras legalistas frágeis que não funcionarão, como as apontadas pelo o IPEA (2011).

Neste sentido, para que a institucionalização da RMM torne-se eficaz é necessário que o projeto de lei que a institucionalize esteja em consonância com a três itens essenciais: A clareza na forma de gestão metropolitana (incluindo a participação democrática por meio de conselhos); os meios de financiamento da RMM, do seu desenvolvimento e das políticas de



integração de funções públicas de interesse comum e descrição de como será realizada a partilha de responsabilidade e do poder total da região metropolitana entre os seus municípios.

Neste quadro, considerando a atual conjuntura político institucional e as relações existentes entre o poder executivo e legislativo no Rio Grande do Norte, entre os projetos de Lei Complementar que buscaram a instituição da RMM, o que ganha força é o que foi apresentado pelo Deputado Estadual Manoel Cunha Neto (Sousa). Confirmando esta posição do projeto de Lei Complementar nº 14/2017 apresentado pelo Deputado Sousa, a equipe do mandato, confirmou que o Deputado está articulando, junto ao poder executivo estadual, o envio para Assembleia Legislativa o projeto para criação da RMM aprovado em 2017 pela casa e vetado pelo poder Executivo (ANTUNES, 2021).

Diante desta possibilidade, o projeto que está sendo articulado para ser reapresentado a Assembleia Legislativa estabelece as bases para o funcionamento da gestão e desenvolvimento da região metropolitana, por meio da criação de um Conselho de Desenvolvimento Metropolitano, que irá estabelecer as formas de gestão e de integração entre os municípios para a execução de serviços públicos de interesse comum. A participação popular está contemplada por meio da necessidade de convocação de entidades representativas da sociedade civil para discutir, sugerir e aprovar propostas, planos e projetos e estudos referentes a RMM.

As formas de financiamento de recursos da RMM, no projeto, estão associadas a dotação próprias no orçamento da Secretarias de Planejamento do Estado. Essa condição de financiamento, no atual quadro de recessão econômica e de déficit das contas públicas do Estado do Rio Grande do Norte é preocupante pois será uma despesa extra para o executivo estadual que já está com seu poder de investimento comprometido (ARAÚJO, 2019). O gerenciamento dos conflitos e tensões entre os municípios serão mediados por uma Secretaria de Executiva associada ao Conselho Metropolitano que será exercida prioritariamente pelo Secretário Estadual de Planejamento. O projeto de Lei Complementar nº 14/2017 não define nenhuma área de atuação prioritária em comum nem de como será implementada a política de integração dos municípios. Apenas estabelece que esta tarefa caberá ao Conselho de Desenvolvimento Metropolitano.

Desta forma, a partir do funcionamento do Conselho, por meio da criação de um estatuto próprio, serão especificadas por ele as funções e serviços públicos que serão priorizados, executados e as formas de fiscalização que serão aplicadas. Além disso o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano será um órgão que promoverá medidas de planejamento, integração das atividades relacionadas ao desenvolvimento de funções pública de interesse comum e de desenvolvimento socioeconômico no território metropolitano.



Comparando os dispositivos da Lei Complementar nº 14/2017 com os que implementaram outras RMs presentes no semiárido nordestino, eles são semelhantes aos que existem nas leis que foram aprovadas para a instituição das RMs de Guarabira, Barra de Santa Rosa e Itabaiana, na Paraíba. Assim como os das RMs paraibanas citadas, o projeto de lei possui pouco detalhamento na sua estrutura e apoia a formatação detalhada da RM na constituição de Conselho Metropolitano que será responsável por determinar as funções e o padrão de funcionamento da região metropolitana.

Considerações finais

A concepções relacionadas aos tipos de desenvolvimento e de implementação de áreas metropolitanas e de metrópoles baseada em três formas diferenciadas, apontadas por Firkowski (2013) promove um quadro de complexidade sobre a temática da metropolização no Brasil. A condição atual da presença de 17 áreas metropolitanas no semiárido nordestino é um reflexo desta.

O nível generalista das Leis Complementares que institucionalizaram as RMs localizadas na região semiárida do Nordeste brasileiro demonstram essa condição. As leis que criaram as RMs dentro da área delimitada pela SUDENE como semiárido não consideraram a existência de contextos socioeconômicos, produtivos e ambientais diferenciados. Além disto, a semelhança entre os projetos de lei aprovados para a instituição das RMs provavelmente dificultam a efetivação do objetivo principal das RMs dessa área do Brasil. Neste sentido fica evidenciado que a forma de atuação dos agentes políticos que aprovaram as matérias legislativas das RMs realizaram apenas a regionalização de territórios dentro dos estados, pois as leis não dão prioridade a processos de dinamização da de fluxos de pessoas, serviços, produtos, informações e capitais.

Neste quadro a institucionalização da RMM estaria associada a concepção de um RM definida por uma lei onde a sua cidade-polo não seria uma metrópole já que, mesmo ela apresentando níveis de centralidade consideráveis, não possui as características oficiais de uma metrópole. Sendo assim a RMM seria mais uma região metropolitana do semiárido nordestino que iria compartilhar das mesmas características das regiões metropolitanas instituídas no recorte do país.

Mesmo assim, pela dinâmica socioeconômica da cidade de Mossoró, localmente, a institucionalização da RMM poderia atribuir mais centralidade a aglomeração urbana de Mossoró. A partir disto as outras cidades da RM poderiam ter acesso a benefícios devido ao acesso a investimentos em suas estruturas urbanas por meio da instalação de funções públicas



de interesse comum e de aportes associados ao desenvolvimento socioeconômico integrado. Portanto a institucionalização da RMM criaria a possibilidade da existência de uma maior de integração e de facilidade de fluidez de fluxos na rede urbana do Norte do semiárido.

Mas para que a institucionalização da RMM se torne frutífera é necessário que o projeto de Lei Complementar que a tire do papel estabeleça meios para a gestão metropolitana, para financiamento do desenvolvimento da RMM e para a implementação de políticas de integração de funções públicas de interesse comum, além de determinar como será realizada a partilha do poder entre os municípios.

De forma geral o projeto de Lei Complementar nº 14/2017 contempla os itens essenciais citados para a institucionalização de uma Região Metropolitana funcional, mas de forma genérica.

Referências

- ANTUNES, Jezairon. **Projeto sobre criação da Região Metropolitana de Mossoró**. [mensagem pessoal] Mensagem recebida por: <joaozxx@yahoo.com.br>. em: 18 jan. 2021.
- ARAÚJO, Ricardo. **Os desafios da economia do RN para 2020**. 2019. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/os-desafios-da-economia-do-rn-para-2020/468352>. Acesso em: 12 jan. 2021.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, 1967. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao67.htm. Acesso em: 02 jan. 2021.
- DI MÉO, Guy. Introdução ao debate sobre a metropolização. **Confins**, São Paulo, v. 4, p. 2-11, 2008.
- FERRIER, Jean-Paul. Pour une théorie (géographique) de la métropolisation. **Cahiers de la métropolisation**, v. 1, p. 41-51, 2001.
- FIRKOWSKI, Olga Lucia Castreghini de Freitas. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são Regiões mas não são Metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, n. 122, p. 19-38, 2012.
- FIRKOWSKI, Olga Lucia Castreghini de Freitas. Metrôpoles e regiões metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio. In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. de. Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: Ipea, 2013, 21-51.
- HARVEY, David. O “novo imperialismo” - ajustes espaço-temporais e acumulação por desapossamento. **Lutas sociais**, n. 13/14, p. 9-23, 2005.



INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Arranjos Populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. Disponível em:

https://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/divisao_regional/arranjos_populacionais/arranjos_populacionais.pdf. Acesso em: 02 jan. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. 2018. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?t=sobre&c=2401453>. Acesso em: 05 jan. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **IBGE atualiza a lista dos municípios que integram os recortes territoriais brasileiros**. 2020a. Disponível em:

<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/29465-ibge-atualiza-a-lista-dos-municipios-que-integram-os-recortes-territoriais-brasileiros2>. Acesso em: 01 jan. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento**.

2020b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/18354-regioes-metropolitanas-aglomeracoes-urbanas-e-regioes-integradas-de-desenvolvimento.html?edicao=29463&t=o-que-e>. Acesso em: 02 jan. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020c. Disponível em:

<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101728>. Acesso em: 01 dez. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidades@**. 2021.

Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 02 jan. 2021.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **Desafios**

contemporâneos na gestão das Regiões Metropolitanas. Brasília: IPEA, 2011. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=10881. Acesso em: 03 jan. 2021.

KAYSER, Bernard. L' espace non-metropolisé du territoire français. **Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest**, n. 4, p. 371-378, 1969. Disponível em:

https://www.persee.fr/doc/rgpso_0035-3221_1969_num_40_4_4863. Acesso em: 02 jan. 2021.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. Silva CA, Freire DG, Oliveira FJG (org.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A Editora/Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro, p. 41-57, 2006.

LENCIONI, Sandra. METROPOLIZAÇÃO. **Geographia**, [S.L.], v. 22, n. 48, p. 173-178, 16

jun. 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22409/geographia2020.v22i48.a43103> e em:

<https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/43103>. Acesso em: 02 de jan. de 2021.



LEOPOLDO, Eudes. Metropolização regional e nova regionalização do capital. **Cadernos. Metrópole**, São Paulo, v. 22, n. 47, pp. 85-102, jan./abr. 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4704>. Acesso em: 02 de jan. de 2021.

MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lucia Castreghini de Freitas. Metrôpoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum. **Encontro Nacional da Anpur**, v. 9, p. 105-114, 2001.

MOURA, Rosa et al. **Hierarquização e identificação dos espaços urbanos**. Rio de Janeiro, Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2009.

PEREIRA, Paulo Cesar Xavier. São Paulo: globalización y transición metropolitana. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. **Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica**, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/213.htm>> Acesso em 04 de jan de 2021.

SALES, Teresa. Raízes da desigualdade social na cultura política brasileira. **Revista brasileira de ciências sociais**, v. 25, n. 9, p. 26-37, 1994.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE - SUDENE. **DELIMITAÇÃO DO SEMIÁRIDO**. Disponível em: <http://antigo.sudene.gov.br/delimitacao-do-semiarido>. Acesso em: 12 out. 2020.

TAYLOR, Peter. J.; DERUDDER, Ben. **World city network: a global urban analysis**. Psychology Press, 2004.

TAYLOR, Peter. J.; HOYLER, Michael; VERBRUGGEN, Raf. External urban relational process: Introducing central flow theory to complement central place theory. **Urban studies**, v. 47, n. 13, p. 2803-2818, 2010.