

Metrópole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro

Fany Davidovich

A complexidade das mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais no mundo de hoje tem um referencial importante na produção do espaço. Questões como redes, paisagem, identidades regionais e outras transcendem o âmbito da geografia e passam a constituir tema de diferentes ciências sociais. Importa, assim, considerar os novos usos do território que contrariam a propalada imagem de uma "homogeneização" do espaço conduzida pela globalização da economia.

A formação de grandes áreas urbanas, de limites pouco precisos, que se desenvolvem a partir de pólos metropolitanos, representa um dos aspectos relevantes da produção contemporânea do espaço. Já nos anos 1960, designou-se "megalópole" o fenômeno urbano que se elaborava nos Estados Unidos e na Europa. O tema em questão tem constituído matéria de eventos científicos e políticos. No VI Congresso Internacional de Metrôpoles (Barcelona, março 1999), que reuniu acadêmicos e prefeitos de diversos centros urbanos europeus, o futuro das cidades representou o eixo das discussões. Duas considerações tiveram particular impacto:

A "reconfiguração do ambiente construído", que envolve a superação da formação tradicional e também a da metrópole, incorporando uma centralidade urbana específica, que se define no contexto das tecnologias da informação e da globalização da economia; são áreas em condições privilegiadas de abertura para esse mercado, que dispõem de densidade de recursos humanos e econômicos, de infra-estrutura e equipamentos técnicos, condições superiores para a atração de negócios e empresas.

Uma segunda consideração reporta-se à formação de uma rede de megalópoles, já defendida na reunião do Habitat, em Istambul (1996) e concebida como base territorial de um mercado globalizado, capaz de efetivar a organização da produção e do consumo em escala mundial. Problemas e desafios dessa produção do espaço, que se elabora a partir das metrópoles e que pode ser designada metropolização do espaço, foram também considerados no "Seminário Internacional Grandes Metrôpoles del Mercosur" (Santiago do Chile, 1999). Uma realização que afirmou a importância política do Mercosul para o continente, com base na sinergia de suas megacidades.

No Brasil, uma particularidade decorre, certamente, de uma metropolização do espaço ímpar na América do Sul, já que envolve duas regiões metropolitanas próximas, São Paulo e Rio de Janeiro, cada qual com mais de 10 milhões de habitantes. A análise empírica tem revelado que a presença de aglomerações urbanas de tal porte determina um efeito de "contaminação" de um entorno que se define a uma certa distância da região metropolitana por efeito da acessibilidade; entorno esse estruturado pela desconcentração de indústrias e de atividades diversas, atendendo a complementaridades técnicas entre o pólo principal e os outros centros e, também, à elevação de custos de reprodução na metrópole, em função do congestionamento, do preço do solo urbano ou da violência, entre outros problemas.

Tais observações introduzem a proposta deste texto, que diz respeito, precisamente, à metropolização do espaço referente ao pólo do Rio de Janeiro, como uma representação da relação da metrópole com o território estadual.

A metropolização do espaço no Rio de Janeiro

Parece válido, mais uma vez, assinalar que a metropolização do espaço compreende, não só a região metropolitana, mas um entorno contíguo definido pela acessibilidade e pela circulação. Uma produção do espaço que expressa marcas pretéritas e recentes de processos macro e de processos locais, além das condições do meio físico. Nos limites assumidos para o texto, é nesse enfoque que se pretende centrar a análise, considerando as singularidades da metropolização do espaço no Rio de Janeiro e sua condição como parte de um todo, regional, nacional ou internacional.

Singularidade da metropolização do espaço no Rio de Janeiro

A singularidade do processo em questão pode ser, basicamente, atribuída a marcos que a formação histórica pretérita e as políticas públicas imprimiram no atual território fluminense, fazendo distinguir:

Um perfil de concentração de população e de atividades que caracterizou a cidade do Rio de Janeiro desde o passado colonial, quando foi constituída em posto avançado da metrópole ultramarina, no Atlântico Sul; esse perfil avançou ao longo do tempo, alcançando auges com o papel de capital do país, a função portuária e, mais tarde, com a posição metropolitana. Desenvolveu-se, assim, um tipo de dominação sobre o território estadual, certamente, ímpar na federação brasileira. De fato, hoje, a região metropolitana do Rio de Janeiro concentra cerca de 80% da população urbana de um Estado de pequena extensão territorial (43.900 km²), onde cerca de 95% dos habitantes vivem em cidades e vilas.

Um outro aspecto da singularidade do processo em consideração remete à ausência do imaginário de um pertencer coletivo das populações, em função da inexistência de coesão e de laços de solidariedade territorial. Um legado que ainda permanece nas identidades carioca e fluminense e que traduz a contradição entre a posição urbana sucessivamente acumulada pela cidade do Rio de Janeiro e o isolamento secular mantido em relação à sua interlândia imediata. Na condição de Cidade Real e Município da Corte, até fins do século XVII, o Rio de Janeiro dependia de recursos da coroa portuguesa, insuficientes para promover o povoamento do interior. No Império, a instituição da cidade como Município Neutro selou a separação então vigente em relação à província; uma separação que foi sacramentada, também na República, com a criação do Distrito Federal e do Estado da Guanabara.

A formação do espaço externo à cidade do Rio de Janeiro significou o legado de um interior fragmentado e de baixo povoamento, durante séculos.

O planalto fluminense somente conheceu ocupação efetiva com a lavoura do café. Contudo, as características dessa atividade que, entre outros aspectos, baseou-se no trabalho escravo, não favoreceram o desenvolvimento de uma rede de cidades do porte da que foi estruturada em São Paulo, facilitada, também, pela topografia dos espigões, que se abrem em leque no planalto ocidental. A economia do café, em terras fluminenses, concorreu, porém, para a concentração de recursos e funções na cidade do Rio de Janeiro, através da ampliação do movimento de comercialização e da expansão portuária, associadas à importância conquistada pelo setor financeiro e pela produção imobiliária. Acresce que a decadência do café no vale do Paraíba, quase totalmente eliminada na década de 1950, estimulou a aplicação de capitais em atividades especulativas, as quais emprestaram um caráter específico à economia da cidade do Rio de Janeiro. Uma contínua agregação de funções, de população e de problemas urbanos convergiu para o desenvolvimento de uma concentração urbana que ultrapassou os limites político-administrativos da cidade do Rio de Janeiro, e que foi instituída como região metropolitana, no regime militar, após a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro.

Como mencionado, a singularidade da metropolização do espaço no Rio de Janeiro também deve ser reportada à atuação particular de políticas públicas que deriva,

basicamente, da alavancagem que empreendimentos estatais e federais e setores beneficiados pela política de substituição de importações produziram na recuperação do território fluminense e na metropolização do espaço. Essa atuação partiu da cidade do Rio de Janeiro como sede do governo federal e se transferiu parcialmente para Brasília, com a mudança da capital e a instituição do estado da Guanabara. Patenteou-se, desse modo, a debilidade da iniciativa do empresariado privado carioca, e afirmou-se a força de permanência da configuração espacial assim produzida, que tem condicionado reestruturações produtivas mais recentes.

Traços da configuração espacial do processo de metropolização

Referem-se basicamente:

À concentração urbana em torno da cidade do Rio de Janeiro (10 milhões, 1996/IBGE), que remete a um processo de causação circular e cumulativa e que se desenvolveu antes mesmo de seu reconhecimento oficial como região metropolitana, incorporando municípios de outra unidade da federação. A grande indústria teve um papel importante na estruturação da metrópole, particularmente a construção naval (paralisada desde as crises dos anos 1980), o refino do petróleo e a metalurgia. Mas, já em 1950, o setor de serviços prevalecia na economia da cidade do Rio de Janeiro, ponto de afluxo de rendas procedentes de todo o território nacional e de migrantes, que contribuíram para avolumar um terciário de baixa qualificação e remuneração.

Um outro componente da metropolização do espaço fluminense reporta-se à separação geográfica entre empresa, sediada na cidade do Rio de Janeiro, e estabelecimento, localizado a certa distância da metrópole. A atuação das estatais teve representação na siderurgia e em investimentos sucessivos na produção de álcalis, do petróleo, da energia nuclear. Vários objetivos se cruzaram na criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e de Volta Redonda (1941), mas um motivo relevante foi a valorização estratégica da posição geográfica do trecho do vale do Paraíba do Sul, entre Rio de Janeiro e São Paulo, já então servidas por ferrovia – um trecho do antigo estado fluminense que adquiriu, assim, importância estratégica para o investimento de interesse nacional. Basta mencionar, também, a presença da Academia Militar, em Resende, e a posição de Volta Redonda e de Angra dos Reis como municípios de Segurança Nacional, até os anos 1960. Essa importância estratégica teve continuidade no vale do Paraíba paulista, onde se localizaram batalhões de infantaria, fábricas de pólvora e de armamentos e centros de tecnologia aeronáutica, que deram suporte à Embraer.

O Programa Federal de Estradas de Rodagem, na década de 1950, imprimiu, por sua vez, as linhas principais da organização daquele espaço, ao representar então um aporte tecnológico de acessibilidade. A abertura da Rio-São Paulo (BR-116), da Rio-Santos (BR-101) e o novo traçado da Rio-Juiz de Fora (BR-040) facultou maior mobilidade à alocação da indústria. Assim, na construção naval, a japonesa Ishikawagima foi atraída para a baía de Guanabara, reeditando a tradição do lugar, mas a holandesa Verolme pôde se instalar em Angra dos Reis. A fábrica de vagões da Companhia Santa Matilde foi estabelecida em Três Rios, na direção de Minas Gerais. Mas a rodovia Presidente Dutra representou o vetor mais importante da aproximação entre Rio de Janeiro e São Paulo, favorecendo o posicionamento do vale médio do Paraíba do Sul como segundo pólo industrial do estado, superado apenas pela região metropolitana. Desse modo, parte considerável do entorno da metrópole apresenta uma configuração espacial em eixo; o do Médio Vale do Paraíba do Sul, o do Litoral Sul e o do Litoral Norte (até a Região dos Lagos), o da Rio-Juiz de Fora, que significam, também, o privilegiamento de alguns lugares, em detrimento de outros.

Os limites dessa configuração espacial estão compreendidos na distância de até pouco mais de duas horas a partir da metrópole, por asfalto e em linha reta, privilegiando a orientação para São Paulo. Formou-se, assim, nítida diferenciação com o resto do estado, onde tem prevalecido o atraso econômico e as funções urbanas tradicionais, à exceção da atividade petrolífera na bacia de Campos.

A reestruturação produtiva, basicamente acionada pelas crises do Estado e por injunções da nova ordem econômica mundial, implicou muito mais alteração em função dos lugares dos que na configuração espacial estabelecida.

Implicações da reestruturação produtiva

Uma primeira observação cabe ao avanço do capital imobiliário atendendo à expansão do turismo e da segunda residência, principalmente ao longo da Costa Verde, no eixo da Rio-Santos, substituindo-se à estagnação industrial, que se estendeu da Usina Nuclear e do estaleiro Verolme até a Valesul, já na orla da região metropolitana. A construção da ponte Rio-Niterói e da rodovia BR-106 facilitou o investimento imobiliário na Região dos Lagos, também favorecido pela oferta de loteamentos que sucedeu ao aterro de salinas e à desativação da Companhia Nacional de Álcalis.

Outras implicações da reestruturação produtiva tem se manifestado no eixo do Médio Vale do Paraíba do Sul. A Companhia Siderúrgica Nacional representou um expoente no processo de privatização, afirmando-se na elevação dos níveis de produtividade e na flexibilização dos contratos de trabalho, que se fizeram acompanhar do desemprego. O ingresso de capitais privados internacionais tem uma representação particular na instalação de montadoras de veículos, transferidas dos países de origem com demanda

saturada e beneficiadas com isenção fiscal: são exemplos a fábrica de caminhões especiais da Volkswagen, única na América Latina, e a da Peugeot-Citroen, em Porto Real, fábricas que têm estimulado a implantação de várias indústrias complementares. Trata-se, portanto, de uma localização singular da indústria automobilística no país, que apenas se reproduz no entorno da região metropolitana de São Paulo, constituindo-se em fator de acentuação de metropolização do espaço, já que o setor automotivo tem sido basicamente um elemento de estruturação de periferias metropolitanas.

No entorno que corresponde à região serrana do Rio de Janeiro, onde prevaleciam a indústria têxtil e atividades turísticas, mudanças mais sensíveis se referem aos objetivos de desenvolver um pólo tecnológico; esses objetivos não alcançaram êxito em Nova Friburgo, atual centro de confecções de moda íntima feminina, mas que progredem em Petrópolis, com a transferência do Laboratório Nacional de Computação Científica da capital.

É, porém, na região metropolitana propriamente dita que têm lugar as mudanças mais complexas, envolvendo não só funções novas, como também tendências de reorganização do espaço. São iniciativas de instrumentalização da metrópole para atender a pressões de competitividade impostas pela globalização da economia, no sentido de capacitá-la para a atração de negócios e investimentos vindos de fora. Trata-se, por exemplo, do desenvolvimento de requisitos de velocidade através de tecnologias da informação e das telecomunicações, que têm representação na Embratel, na Intelig e no Teleporto, e apoio em sistemas de transmissão de dados através de cabos de fibra ótica.

Mas é preciso considerar, ainda, as tendências, que estão em curso, de reorganização espacial da região metropolitana. Essas tendências se afirmam em setores para os quais concorrem diversas injunções, tais como a do fortalecimento do município que a Constituição de 1988 estabeleceu ou a das dificuldades de governabilidade ante a extrema heterogeneidade econômica e social da área.

Um primeiro setor diz respeito à cidade ou município do Rio de Janeiro, que concentra a esmagadora maioria das atividades comerciais, financeiras, industriais e de serviços da região metropolitana. O acervo político, cultural e tecnológico que acumulou, como capital do país, constituiu suporte para a instalação do que Santos (1994) denomina contexto "sociotécnico", que atribui novos valores a lugares e objetos. Niterói corresponde a um outro setor da região metropolitana, devido, igualmente, ao legado político-administrativo da função de capital do antigo estado do Rio de Janeiro e à vigência atual de indicadores de qualidade de vida elevada.

Um terceiro setor refere-se a um agregado de municípios, a Baixada Fluminense, onde vivem mais de 2 milhões e 700 mil pessoas, que representam expressivo potencial de mercado, um dos motivos para a atração dos investimentos que vêm sendo programados para a área. É preciso considerar porém, as novas centralidades que se desenvolvem nessa periferia da metrópole, como as de Duque de Caxias e de Nova Iguaçu, que

evidenciam tendências de crescente heterogeneidade da área. A construção de grandes vias expressas, como a Linha Vermelha, a Via Light (estaduais) e a Linha Amarela (municipal), de viadutos extensos e de outras obras constituem novos eixos de estruturação do espaço metropolitano e de ligações mais rápidas do aeroporto internacional com a Zona Sul, a Barra da Tijuca e o Riocentro, a favor da expansão do turismo de negócios.

Algumas colocações devem ser ainda consideradas neste tópico. A dinâmica atual da iniciativa privada, as privatizações e as novas funções de lugares, que vêm caracterizando o processo de metropolização do espaço no Rio de Janeiro, introduziram mudanças no sistema de relações. Assim, a fábrica de caminhões da Volkswagen, em Porto Real, antigo distrito de Resende, dispõe de tecnologia de última geração na montagem de veículos e de um moderno sistema de gestão, o do "consórcio modular": parcerias com grupos empresariais distintos atendem ao fornecimento de diferentes componentes, enquanto a logística e a engenharia do produto, a garantia de qualidade e o contato com o cliente estão a cargo da Volkswagen. Essa empresa mantém uma rede digitalizada própria, que conecta seus estabelecimentos em São Paulo, na América do Sul e na Alemanha através da ligação com a rede de fibras óticas da Embratel.

Por sua vez, a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda, representou uma fase nova para a indústria, seriamente afetada pelas crises dos anos 1980, que repercutiram também na influência que exercia sobre as atividades industriais e comerciais do Médio Vale do Paraíba do Sul e os movimentos da população. A modernização em curso envolve projetos diversos, referentes, por exemplo, ao abastecimento de energia, em consórcio da CSN com a Siemens, e à fabricação de aços planos galvanizados e de aço inoxidável, em parceria com a Krupp-Thyssen: a incorporação de tecnologias novas na produção de um aço de alta resistência visa a uma participação mais agressiva da siderurgia brasileira num comércio mundial em crescimento. A mudança de relações que a reestruturação produtiva opera nesse entorno da região metropolitana tem ainda outras implicações. Pode-se aludir, principalmente, à modificação que o desemprego produz num padrão urbano, formado pelas ligações entre um pólo principal de mercado de trabalho e os movimentos diários da população de cidades vizinhas. Pode-se assinalar, também, que o Mercosul desponta como um alvo que concorre com a primazia de São Paulo nas relações que se desenvolvem no território fluminense.

Problemas da metropolização do espaço do Rio de Janeiro

A metropolização do espaço, acentuada pela reestruturação produtiva, não tem sido suficiente para subverter as condições de perda de velocidade que vêm caracterizando a economia estadual e que têm sinalização, por exemplo:

Nas dificuldades que a falta de um Pólo Petroquímico tem representado para o desempenho econômico da própria região metropolitana – obras do futuro Polo Gás-Químico estavam programadas para 2001; os problemas de natureza política e econômica, que têm obstaculizado a efetivação do porto de Sepetiba também revertem em perda de velocidade para a economia estadual; do mesmo modo que a frustração do projeto Iridium, de telefonia celular por satélite, para a posição continental da metrópole carioca nas telecomunicações. Indicadores econômicos negativos se somam a esses problemas, como o da indústria têxtil (-24%, 1997) ou o de um setor que detém grande influência no Custo Brasil, como a construção naval (-31%, 1997). É fora do espaço da metropolização que o crescimento econômico do estado tem encontrado suporte, representado pela indústria do petróleo e do gás natural, que assegurou o índice de 10,3% entre 1997 e 1998.

A reestruturação produtiva em curso tem reafirmado a metropolização de um dado espaço do território estadual: projetos recentes de recuperação da produção envolvem novos atores sociais através de parcerias, convênios ou consórcios com empresas estrangeiras, mas, afinal, dizem principalmente respeito às mesmas indústrias anteriormente existentes e aos mesmos lugares.

A configuração espacial desse processo de metropolização implica, portanto acentuada seletividade de lugares e marginalização de outros, quanto a níveis de urbanização e industrialização. Verifica-se, assim, que lugares que margeiam o eixo do Médio Vale do Paraíba do Sul, como os municípios de Quatis, Itatiaia, Rio Claro, Rio das Flores e Pirai, não possuem instituições de ensino de 3º grau; vilas constituídas em núcleos dormitórios junto a áreas de atividade econômica mais importante apresentam condições precárias de infra-estrutura urbana e de acessibilidade. Deve ser ainda considerado que a periferia metropolitana, durante largo período, deixou de ser contemplada por investimentos, enquanto indústrias e atividades diversas se localizaram em áreas do entorno: a zona serrana e, principalmente, o sul e centro-sul do território fluminense passaram a ser alvo de recursos públicos e privados importantes, devido à valorização de sua posição estratégica em relação à circulação com os estados de São Paulo e de Minas Gerais.

A metropolização do espaço no Rio de Janeiro, que constitui uma representação das desigualdades econômicas e sociais do estado, não favoreceu, portanto, a integração efetiva do território, que é afetada pela prevalência de uma baixa conectividade viária: ela responde pelos elevados fretes e custos de operação, 31% a mais do que em outras unidades da federação, e pela fraca articulação entre as diferentes áreas do estado, que inclui as ligações dos entornos da região metropolitana – insulação relativa e recíproca que envolve o Vale do Paraíba do Sul, os eixos do litoral sul e norte e a zona serrana. É preciso, porém considerar que problemas de integração efetiva do território fluminense podem ser primordialmente atribuídos a um processo econômico que atende a interesses macro, de escala nacional; o território como suporte logístico de implantações, com características de enclave, públicas e privadas internacionais. A Companhia Siderúrgica

Nacional teve esse papel, bem como a Alcalis, o Estaleiro Verolme, a Usina Nuclear, a indústria automobilística ou a exploração do petróleo, entre outros empreendimentos, que foram acionados pelo objetivo nacional, em diferentes períodos da economia e da política do país. Tais características de enclave se reproduzem na região metropolitana: a Refinaria de Duque de Caxias e o futuro Polo Gás Químico, a Embratel em Itaboraí, o Porto de Sepetiba. Colocam-se, desse modo, em pauta problemas de integração da metrópole pelo lado da produção e não apenas pelo lado da dimensão do mercado de trabalho que a cidade do Rio de Janeiro ainda representa para populações de municípios contíguos, submetidas a longas e penosas migrações diárias.

As observações até aqui apresentadas remetem à parte inicial do texto, referente à questão das grandes manchas urbanas características da produção contemporânea do espaço.

Observações finais

Um primeiro ponto faz assinalar que a mancha urbana no Rio de Janeiro corresponde ao que foi designado espaço da metropolização e se restringe a alguns eixos, tendo a região metropolitana como centro. Mancha urbana que se opõe à de São Paulo, onde se espraiou em área e não apenas em linhas e pontos. Tal diferença também se manifesta em valores; a proposta de uma Região Urbana Global (IPEA, 1999), apoiada no eixo Rio-São Paulo indicou, por exemplo, que a porção paulista compreende 64% da área considerada, enquanto sua região metropolitana perfaz 51% do PIE total.

O Rio de Janeiro mantém-se como segundo pólo econômico do país, contando com a dimensão do mercado e da qualificação da mão-de-obra. Mas ainda é a sua capital que centraliza a maioria desses atributos. Empresas de serviços respondem por 66% do PIB estadual, sobressaindo as telecomunicações, as estatais privatizadas, os principais fundos de pensão, que sustentam a cidade como centro político de uma esfera de decisões e de negociações.

Importa, porém, considerar até que ponto um desenvolvimento sustentável para o território fluminense, que inclui a região metropolitana, ainda depende do aporte de recursos federais, que tem se mostrado limitados. Projetos como os da Região Urbana Global ou de uma integração estratégica com o sudeste que envolvem o Rio de Janeiro podem representar condições inéditas de crescimento, ainda que não impliquem, necessariamente, integração econômica e social do território.

Fany Davidovich

Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal (IPPUR/UFRJ).

Referências

- ABREU, M. A. (1987). "Cidade do Rio de Janeiro: evolução urbana, contradições do espaço e estratificação social". In: BERNARDES, J. A. (org.). *Rio de Janeiro - Painel de um espaço em crise*. Rio de Janeiro, Igeo/UFRJ).
- BERNARDES, L. M. C. (1987). "A cidade de Campos e o Norte Fluminense". In: BERNARDES, J. A. (org.). *Rio de Janeiro - Painel de um espaço em crise*. Rio de Janeiro, Igeo/UFRJ).
- BITOUN, J. (1997). "O intra-urbano: a geografia e o urbanismo". In: SILVA, J. B. et alii (org.). *A cidade e o urbano, temas para o debate*. Fortaleza, Edições UFC. Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro - CIDE (1995/1996). Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. *Cidades* (1998). Editora Segmento, ano 3, n. 20, São Paulo.
- CORRÊA, R. L. (1994). Origens e tendências da rede urbana: algumas notas. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, IBGE, v. 56 n. 1/4, jan./dez.
- _____ (1996). "Territorialidade e corporação: um exemplo". In: SANTOS, M. et alii (org.). *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo, Hucitec.
- DAVIDOVICH, F. (1986). Um foco sobre o processo de urbanização no Estado do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 48, n. 3, jul/set. Rio de Janeiro, IBGE.
- _____ (1993). "Uma reflexão a respeito do Projeto Megacidades". In: SANTOS, M. et alii (org.). *Fim do século e globalização – o novo mapa do mundo*. Hucitec/Anpur, São Paulo.
- _____ (1997). "Programa Favela-Bairro no município do Rio de Janeiro e política urbana: hipóteses para a pesquisa". In: SILVA, J. B. et alii (org.) *A cidade e o urbano*. Fortaleza, UFC.
- _____ (1999). *Estado do Rio de Janeiro: singularidade de um contexto territorial*. Porto Alegre, Anpur.
- _____ (2000). Questionando escalas espaciais da metrópole no Brasil. XII Congresso Nacional de Geógrafos. AGB. Florianópolis.
- GUATTARI, F. (1985). Espaço e poder: a criação de territórios na cidade. *Espaço e Debates*, ano V, n. 16, São Paulo.
- GEIGER, P. P. (1997). *A evolução da rede urbana no Brasil*. Rio de Janeiro, MEC.
- IBGE (1997). *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro.
- _____ (s/d). *Regiões de influência das cidades brasileiras*. Rio de Janeiro, Departamento de Geografia.
- _____ (1996). *Contagem da População*, v. 1, Rio de Janeiro.
- IPEA (1999). *Região urbana global*. Rio de Janeiro.
- JORNAL DO BRASIL (1998). Fortune. Suplemento quinzenal, v. 2, n. 24. As melhores cidades para negócios. Rio de Janeiro.
- LEFÉBVRE, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris, Authropos.
- LIMONAD, E. (1999). *Das hierarquias urbanas à cooperação entre lugares: a reestruturação produtiva e a formação de novas territorialidades no Sul Fluminense*. Porto Alegre, Anpur.
- LIMA, L. H. (1997). O Rio e o orçamento da união. *Jornal dos Economistas*, 103. Rio de Janeiro.

- MESENER, I (1993). Esvaziamento econômico do Rio de Janeiro. *Cadernos IPPUR/UFRJ*, VII, n. 2, Rio de Janeiro.
- ROCHEFORT, M. (1998). *Redes e sistemas. Ensinando sobre o urbano e o regional*. São Paulo, Hucitec.
- SANTOS, M. (1994). "O retorno do território". In: SANTOS, M. et alii (org.). *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo, Hucitec/ Anpege.
- _____ (1998). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo, Hucitec.
- _____ (1999). O dinheiro e o território. *Geographia*, ano 1, n. 1. Universidade Federal Fluminense.
- SOUZA, M. J. L. (1995). "O território sobre espaço e poder". *Autonomia e desenvolvimento*. In: CASTRO, I. E. et alii (org.) *Geografia, conceitos e temas*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- TOLOSA, H. (1999). Reestruturação produtiva do Rio e São Paulo e viabilidade da cidade mundial brasileira. Texto para discussão. Universidade Cândido Mendes. Rio de Janeiro. *Metrópolis 99 – 6th Worldwide Congress Barcelona*. Seminário Internacional Grandes Metropolis del Mercosur (1999) – vários documentos. Santiago do Chile.