



Mercator - Revista de Geografia da UFC

E-ISSN: 1984-2201

edantas@ufc.br

Universidade Federal do Ceará

Brasil

Ghorra-Gobin, Cynthia

QUESTÃO METROPOLITANA NA PERSPECTIVA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Mercator - Revista de Geografia da UFC, vol. 9, núm. 18, enero-abril, 2010, pp. 7-15

Universidade Federal do Ceará

Fortaleza, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273620670002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

QUESTÃO METROPOLITANA NA PERSPECTIVA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL*

Prof. Dr. Cynthia Ghorra-Gobin
CNRS - Université de Paris IV - Sorbonne
1, rue Victor Cousin – 75 230 , Paris Cedex 05, France
implementation@orange.fr

RESUMO

No início do século XXI, a metropolização se apresenta como temática capaz de apreender a urbanização em países inseridos na lógica da economia global. Se define, de um lado, como a concentração do poder econômico em número limitado de grandes cidades em escala mundial, de outro lado, designa movimento de concentração de habitantes em amplas bacias de empregos. Esta mudança de escala da cidade não se dá sem produzir custos sociais e ambientais, dado a conduzir pesquisadores em ciências sociais a se interrogarem sobre os fundamentos de uma renovação da ação coletiva face ao desenvolvimento sustentável.

Palavras-chave: metropolização, desenvolvimento sustentável, emprego.

ABSTRACT

In the beginning of 21st century, the metropolization presents itself as a subject-matter, it becomes aware of the ongoing urbanization in the country taking advantage of economic globalization. It is defined in part as the concentration of economic power in a limited number of big worldwide cities, at the same time that means the movement of inhabitant's concentration in large basins of jobs. This changing of scale in the city does not run without producing social and environmental costs, it makes social science researchers to wonder about the reasons of the renewal of collective action taking as a reference the sustainable development.

Key words: metropolization, sustainable development, basins of jobs.

RÉSUMÉ

En ce début de xxi^e siècle, la métropolisation se présente comme une thématique en mesure de rendre compte de l'urbanisation en cours dans les pays tirant profit de la mondialisation économique (a). Elle se définit d'une part comme la concentration du pouvoir économique dans un nombre limité de grandes villes à l'échelle mondiale en même temps qu'elle désigne le mouvement de concentration des habitants dans de vastes bassins d'emplois. Ce changement d'échelle de la ville ne va pas sans produire des coûts sociaux et environnementaux, ce qui conduit les chercheurs en sciences sociales à s'interroger sur les fondements d'un renouvellement de l'action collective prenant comme référentiel le développement durable.

Mots-clés: métropolisation, développement durable, bassins d'emplois.

INTRODUÇÃO

No início do século XXI, a questão metropolitana se apresenta como temática possibilitadora do entendimento da urbanização ocorrida nos países inseridos na lógica de mundialização da economia (economia global), definida como nova etapa do capitalismo. A metropolização (metropolization, metropolitanization) remete, de fato, a dois processos complementares. Na medida em que a metropolização dispõe de urbanização acompanhada de um crescimento econômico, diferencia-se da megapolização, cujo crescimento demográfico não se associa forçosamente a expansão urbana e crescimento econômico. Designa conjunto de cidades e metrópoles globais (global city-regions) ou conjunto de cidades globais (global city network) a controlar a economia mundial. Se pesquisadores americanos adotam os adjetivos “global” e “mundo” para designar estas cidades, na Europa constata-se uma distinção entre cidade global (SASSEN, 1991) e cidade mundial: a primeira remete a cidades com poder de comando na economia globalizada, a segunda faz referência a cidades possuidoras de notoriedade em escala mundial, em virtude de seu patrimônio histórico, influência

(*) Tradução do original, “La question métropolitaine dans une perspective de développement durable”. In: La ville: géographie, realizada por Eustógio Wanderley Correia Dantas e Raimundo Freitas Aragão.

cultural e atratividade turística. Veneza é uma cidade mundial, mas não global. O processo de metropolização se traduz espacial e infranacionalmente no advento da economia global. Participa das mutações urbanas sob efeito da reestruturação econômica e da localização dos novos empregos, notadamente os terciários. A dinâmica em foco não se implementa sem gerar problemas sérios tanto na esfera social como ambiental, explicitamente abordados pelas ciências sociais. Estas últimas preconizam o princípio de uma regulação a objetivar o desenvolvimento sustentável: não limitado à mera consideração do meio ambiente nas decisões de planejamento, mas definindo-o como uma resposta política baseada em três pilares: social, ambiental e econômico.

DEFINIR A DINÂMICA DA METROPOLIZAÇÃO

A metropolização corresponde à reestruturação econômica das cidades com vistas ao comando da economia global. A economia global não se confunde com a economia mundial, tida como soma das economias nacionais. Representa um segmento desta economia mundial. A economia global resulta de nova organização da produção econômica realizada por empresas ditas globais, posto conseguirem segmentar diferentes funções da produção (concepção, desenho, fabricação de componentes, ajuntamento, publicidade) para lhes confiar, eventualmente, a subcontratos localizados em diferentes partes do planeta. Este novo gênero de organização da firma dita global, a repousar no princípio do subcontrato e também sobre as tecnologias de comunicação e da informação, se encontra na origem da desindustrialização dos países ricos em proveito daqueles qualificados como “países emergentes”. Fala-se, então, da descentralização.

A desindustrialização da maioria das cidades-regiões globais (dos antigos países industrializados) suscita a criação de empregos no setor terciário, altamente e pouco qualificados. A terciarização dos empregos nas cidades-regiões globais provoca uma reestruturação, tanto do mercado de trabalho (em proveito do terciário), como espacial da localização de empregos, provocando, nestes termos, a emergência de novas polarizações.

Reestruturação econômica, crescimento urbano e suburbanização dos empregos

Paralelamente à difusão de tecnologias de comunicação e de informação, as empresas tendem a abandonar o núcleo urbano central da cidade-região, à exceção dos serviços financeiros, e se instalam em sua periferia (suburbs) e nas periferias urbanas (exurbs). Diferentemente da época industrial, as periferias não são exclusivamente residenciais. Algumas atraem empregos. A suburbanização dos empregos se diferencia da suburbia, delineada na continuidade da “metrópole industrial”. A suburbia diz respeito à morfologia de um vasto bairro residencial circundando uma cidade central. Em função do exposto, pesquisadores americanos, dentre eles o historiador Robert Fishman (1987), estima nos encontrarmos na era postsuburbia, outros, como o geógrafo Ed Soja (2000), prefere o termo de postmetropolis para designar esta nova entidade urbana, não mais condizente ao regime industrial fordista. Todavia, estes dois termos são poucos utilizados por pesquisadores e mídia americana, que preferem o urban sprawl. A expressão “urban sprawl” tem como vantagem a referência feita à extensão espacial urbana, que no advento de um mercado de trabalho ultrapassa amplamente a cidade central, englobando subúrbios e periferias. Para Joel Garreau (1991) e de Robert Lang (2003), o território metropolitano é estruturado no entorno da cidade central e das Edge cities. O termo Edgeless cities remete ao tecido periurbano no qual a densidade dos empregos é mais difusa: novos pólos suburbanos, sejam planejados ou não (La Défense em Paris, Docks na Inglaterra). A metropolização que veicula o sentido de uma reestruturação espacial ligada à reestruturação espacial do mercado de trabalho leva à distinção dos territórios ricos em empregos dos territórios pobres em empregos.

A metropolização tornando-se sinônimo de urban Sprawl (termo a designar tanto a idéia da extensão espacial do urbano quanto à de uma reestruturação econômica) para os pesquisadores americanos, veicula sentido pejorativo não contido no termo counterurbanization, utilizado nos anos

1980 pelo geógrafo Berry para entender a suburbanização residencial e econômica. O processo de metropolização subentende o efeito de uma descontinuidade espacial, veiculado igualmente por mais recente expressão de Berry (e-urbanization). A taxa de urbanização das áreas metropolitanas é atualmente 2,5 vezes superior à sua taxa de crescimento demográfico. Entre os anos de 1970-1990, a metrópole de Detroit registrou crescimento espacial de 28% apesar de ocorrer uma redução de seu peso demográfico. As cifras são respectivamente 55% e 5% para Filadélfia, de 34% e 5% para Boston, de 91% e 29% para Washington DC. O ritmo de extensão espacial é, todavia, menos marcante nas metrópoles que, como Los Angeles e Phoenix, conheceram uma extensão espacial considerável nos últimos decênios. Para São Francisco, a porcentagem é mais ou menos equivalente entre crescimento espacial e demográfico, mas a cidade periférica de San Jose (Vale do Silício) atingiu 1 milhão de habitantes apesar da cidade central conter 700.000 habitantes em 2000.

Tabela 1 - Crescimento espacial e crescimento demográfico de algumas metrópoles (1970-1990)

	CRESCIMENTO ESPACIAL (%)	CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO (%)
Atlanta	161	84
Boston	34	5
Chicago	24	1
Detroit	28	7
Houston	119	73
Los Angeles	25	37
Miami	36	57
Minneapolis	-	-
Saint Paul	47	22
New York	22	-1
Philadelphie	55	5
Phoenix	91	132
Pittsburgh	30	-9
San Diego	81	96
San Francisco	28	21
St. Louis	58	3
Washington DC	91	29

Fonte: Myron Orfield, American Metropolitcs, p. 62

A metropolização resulta tanto da estratégia espacial das empresas – cuja organização associa-se ao uso das tecnologias de comunicação e de informação – como da dinâmica do mercado imobiliário. Refere-se, então, a um vasto território urbanizado cuja estrutura não se funda mais no princípio da cidade central, na qual se concentra a maioria dos empregos circunscritos em bairros suburbanos essencialmente residenciais. Nos Estados Unidos, no começo da década de 1990, 57% das superfícies de escritórios encontrava-se localizada em territórios suburbanos, contra, vinte anos mais tarde, somente 25%. A cidade de Milwaukee perdeu 14.000 empregos entre 1979 e 1994 enquanto que a primeira coroa de bairros (inner-ring suburbs) ganhou 4.800 empregos e os bairros periféricos (outer-ring suburbs) 82.000. No “Distrito de Columbia” (cidade de Washington DC), os empregos, em 1990, representavam 33% da região urbana, em 2000, apenas 25%. A localização dos empregos nos bairros mais distantes (além de 30 km) finda em incitar as populações suburbanas a se instalarem ainda mais distantes do centro, atingindo, às vezes, 75 km. Esta reestruturação espacial do mercado de trabalho se verifica na maioria das metrópoles.

Identificar os efeitos induzidos pela metropolização: a diferenciação espacial

Esta nova dinâmica econômica suscitou novas políticas urbanas em escala municipal. As diferentes municipalidades, que compõem o território metropolitano, se encontram em concorrência para atrair novas empresas e famílias de alta renda, não hesitando para tanto em baixar impostos. Certas municipalidades conseguem concentrar empregos qualificados enquanto outras têm escassez de empregos e, dessa forma, ter taxas de impostos mais elevadas para as famílias. Como resultado, há desigualdade de serviços urbanos entre as municipalidades componentes do território metropolitano, no nível da concentração de empregos e da concentração de conjuntos habitacionais. Estas desigualdades originam o que os pesquisadores americanos qualificaram de fenômenos *spatial mismatch* e *reverse commuting*. O primeiro, *spatial mismatch*, remete à idéia de desigual acesso ao mercado de trabalho em razão da localização periférica das empresas, da não motorização das habitantes das cidades centrais e da inexistência de transportes coletivos para ali chegarem. O segundo, *reverse commuting*, evidencia a reestruturação espacial dos fluxos de deslocamentos em proveito dos trajetos bairros-bairros, assim como o uso quase que exclusivo do automóvel.

Tabela 2 - Divisão espacial das superfícies de bureaux na metrópole de Detroit (%)

DETROIT	2000	ANTES DE 1980
Downtown	21,3	55
Edge Cities	39,6	26,1
Troy	17,3	5,1
Southfield	22,3	21
Edgeless Cities (empregos difusos)	39,1	19
Total	100	100

A questão das dificuldades de acesso ao mercado de trabalho para algumas categorias da população de habitantes das cidades centrais foi principalmente estudada pelos sociólogos. John Kain foi o primeiro a mencionar a expressão *spatial mismatch* (1968), amplamente difundida nos anos 1990. Dá continuidade a sua reflexão em artigo publicado em 1994, insistindo na dependência dos pobres à política de ajuda social considerando três fatores: (1) a escolha residencial extremamente limitada de populações pobres induzidas a habitar bairros centrais de cidades americanas (*inner-cities*) em função do preço acessível do aluguel; (2) uma descentralização crescente de empregos fora das cidades centrais das metrópoles e em proveito das periferias e subúrbios; e (3) a não motorização das populações pobres desempregadas. A hipótese da dependência em relação à ajuda do governo ou ainda à dificuldade de acesso ao mercado de trabalho, foi verificado em estudos empíricos que permitiram o reconhecimento de uma discriminação social e racial no mercado de moradias – proibindo as minorias pobres de ter acesso a essas residências localizadas nos subúrbios e periferias – e a expensas de que os empregos qualificados e não qualificados tenham tendência a se localizar em bairro e subúrbio. Tem-se como resultado para os habitantes não motorizados e geralmente pouco qualificados a viverem em bairros, nos quais a moradia apresenta sérias dificuldades ao acesso a esses novos empregos periféricos. Nem sempre as linhas de transporte coletivo permitem às pessoas desprovidas de automóveis terem acesso aos empregos localizados no subúrbio e na periferia. As linhas de transporte coletivo foram concebidas às populações suburbanas trabalhando na cidade central (CERVERO, 1989). A metáfora *spatial mismatch*, empregada por pesquisadores em ciências sociais, utiliza a diferenciação sem insistir no modo de funcionamento do mercado de habitação, mas a focar a lógica de localização das empresas à favor das periferias praticamente desprovidas de sistema de transporte coletivo e tornando-as, desta forma, não acessíveis às pessoas pouco qualificadas e geralmente desprovidas de automóvel.

A expressão “diferenciação espacial” conduziu a evidenciar a noção de diferença de qualificação, skill mismatch, para explicar a reestruturação econômica das Cidades centrais. A metropolização gera custos sociais em razão (1) da não proximidade espacial entre os empregos pouco qualificados e a população desempregada e (2) da diferença entre a natureza dos empregos ofertados nas Cidades Centrais (notadamente nas cidades americanas) e o nível de qualificação da maioria da população residente nas proximidades. Os empregos da cidade central dizem respeito ao terciário superior e exigem competências nos setores das finanças, seguro e mercado imobiliário raramente atingidos por populações vivendo nas imediações. Os americanos utilizam o acrônimo FIRE para designar estes três setores: finance, insurance, real estate.

Empregando a expressão reverse commuting, os especialistas em transportes também apreenderam a lógica da reestruturação econômica e, particularmente, da reestruturação espacial do mercado de trabalho que favoreceu a descentralização econômica. Sublinharam, após levantamento do quanto a estrutura espacial dos deslocamentos domicílio-trabalho se modificou, baixa do número de usuários a frequentarem os transportes coletivos e cujos trajetos e horários foram estabelecidos nos anos 1960 e 1970. Reconhecem que a dinâmica centrífuga, com os trajetos subúrbio-subúrbio, não mais orienta os fluxos de deslocamentos domicílio-trabalho – dos subúrbios até a cidade central (a concentrar o essencial dos empregos durante o período industrial). Na atualidade, os fluxos têm subúrbio ou periferia como origem e/ou destino (CERVERO, 1989).

As noções de spatial mismatch, skill mismatch et reverse commuting possibilitam entendimento preciso dos efeitos negativos da metropolização, indicando os processos de exclusão social e espacial. Utilizando a expressão “isolamento espacial”, o sociólogo Paul Peterson, nos anos 1990, é um dos primeiros a assinalar o paradoxo da persistência da pobreza nos Estados Unidos, mesmo apesar de existência de política federal de luta contra a pobreza. Estimava ser possível criticar os programas sociais em razão de seu alcance limitado (tanto no plano financeiro como no da formação), mas necessário se tornava levar em conta a distância entre os modos de vida das classes médias (American Way of Life) e aqueles dos inner-cities neighborhoods (bairros desfavorecidos). As mutações econômicas das cidades desqualificaram os antigos bairros em proveito de novos territórios periféricos, um processo fundante de uma underclass: população excluída do mercado de trabalho e da esfera de consumo. Insistindo no “isolamento espacial”, Peterson relaciona isolamento social e violência. O sociólogo William J. Wilson que direcionou igualmente sua análise às populações residentes em bairros desqualificados, evidenciou a aflição das populações a viverem fora do mercado de trabalho e constrangidos em se encontrarem isolados em suas comunidades. Matriz dos problemas das drogas e da violência.

LÓGICAS INSTITUCIONAIS E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A dinâmica da metropolização, inscrita paralelamente à economia global, acarreta, de fato, redimensionamento da noção de vantagem comparativa. À época de Adam Smith, a vantagem comparativa efetiva-se em escala nacional e originava especializações nacionais a suscitar a divisão internacional do trabalho. No início do século XXI, os economistas afirmam ocorrer vantagem comparativa tanto em escala nacional como metropolitana, posto as cidades regiões globais se encontrarem em concorrência para atrair capitais e classes abastadas (“classe créative”) (FLORIDA, 2002). A concorrência entre as metrópoles, visando assegurar o controle da economia global, se dá igualmente na escala do território metropolitano, no qual as municipalidades rivalizam no sentido de atrair empresas e classes abastadas para externalizar os custos sociais. As municipalidades ricas conseguem se organizar, tanto para não incluir em seus territórios equipamentos públicos acarretadores de danos como a poluição do ar e sonora, como para não acolher em seus territórios populações pobres. Daí a questão: como regular esta nova dinâmica econômica em escala metropolitana se o objetivo é o desenvolvimento sustentável?

Os efeitos da fragmentação municipal

Anthony Downs, Hans Savitch e Myron Orfield, pesquisadores em ciências políticas, foram pioneiros no tratamento da ação adotada por algumas municipalidades, notadamente os efeitos negativos da fragmentação municipal do território urbanizado. Na análise, a metropolização estreitamente relacionada à economia global e à rede de cidades regiões globais, se apresenta como um contexto favorável à concorrência entre governos locais e, dessa forma, à externalização dos custos sociais (Ghorra-Gobin 2002).

Embora número de municipalidades constantes em uma região urbana na metrópole americana se situe em torno de 100, esta cifra pode variar em função do tamanho, localização e dimensão histórica. As recentes metrópoles do Sul e do Oeste detêm menos municipalidades que as da costa Este, embora a superfície das municipalidades das metrópoles antigas seja menor do que a das novas metrópoles. Denver (Colorado) possui 54 municipalidades e Houston (Texas) 88. Boston e Pittsburgh contam com quase 400 e Filadélfia 415.

Tabela 3: A fragmentação municipal dos territórios metropolitanos

METRÓPOLE	NÚMERO DE MUNICIPALIDADES
Atlanta	101
Boston	394
Chicago	340
Detroit	276
Houston	88
Los Angeles	171
Miami	40
New York	725
Philadelphie	415
Phoenix	22
Pittsburgh	397
San Diego	18
San Francisco	102
Seattle	79
St. Louis	213
Washington DC	111

Fonte: Myron Orfield, *American Metropolitics*, p. 160.

A metropolização suscita também sérias disparidades sociais e espaciais entre as municipalidades (e, às vezes, no seio das municipalidades). Algumas municipalidades, praticando uma política fiscal razoável, concentram famílias com altos rendimentos, equipamentos comerciais de qualidade e de empregos. Acontece também de outras municipalidades incorporarem equipamentos portadores de fontes de danos: as usinas de queima de lixo doméstico (ou ainda depósitos de lixo públicos); os bairros de habitação popular, de pessoas com rendimentos baixos e originários das minorias étnicas ou migrantes. Há a possibilidade das municipalidades desfavorecidas praticarem taxas de imposto mais pesadas do que as das municipalidades ricas. Municipalidades suburbanas e até mesmo periféricas podem contar com menos de 10% da população total da metrópole, mas entre um quarto (25%) ou um quinto (20%) da superfície ocupada pelos escritórios.

A dinâmica da metropolização pautada na fragmentação municipal origina sérias disparidades entre as municipalidades e propícia igualmente o advento de loteamentos fechados (gated commu-

nitie) destinados às classes abastadas superiores, mas sobretudo as classes médias. Os habitantes destes loteamentos se organizam em quadro associativo sobre princípio de clube (associações de proprietários, Homeowners Associations) para delimitar seu espaço cotidiano, assegurar o financiamento da segurança e dos equipamentos coletivos de lazer (quadra de tênis, piscina) (GHORRAGOBIN, 1991; MCKENZIE, 1992). Os habitantes das municipalidades ricas sabem se organizar para preservar seu modo de vida, evitando a implantação de todo equipamento potencialmente perturbador da ordem paisagística ou social. Os habitantes do condado de Loudun (Virgínia) recusaram implantação de parque temático nas suas proximidades e o condado de Ventura (Califórnia do Sul) adotou limites à urbanização. Adotam os meios cabíveis para evitar a construção de todo equipamento ou ainda de todo projeto imobiliário capaz de reduzir o valor de seus patrimônios. As quatro mais ricas municipalidades da Silicon Valley (do qual Palo Alto) conseguiram impedir a construção de moradias coletivas na forma de imóveis de habitação, sob o pretexto de preservar a qualidade de paisagem estruturada em casa individual rodeada por grande jardim. Este gênero de mobilização, qualificada de NIMBY (not in my backyard – não em meu quintal), se pratica facilmente nas municipalidades ricas, favorecendo a alta dos preços imobiliários e prediais, dado que suscita efeitos negativos junto às outras categorias de populações.

Além dos custos sociais, a metropolização provoca igualmente custos ambientais. A expansão urbana ocorre em detrimento dos espaços agrícolas e se traduz geralmente no desaparecimento das paisagens naturais, sem contar com a poluição do ar relacionada a uma mobilidade pensada, principalmente, em função do uso do automóvel individual.

A metropolização no cerne do desenvolvimento sustentável

Descrever o fenômeno da metropolização qualificado de urban sprawl, como uma situação próxima de “desordem urbana”, exige adoção de intervir neste espaço no momento em que o desenvolvimento sustentável torna-se principal referência de ação pública. Daí a questão: como combinar vantagem comparativa, coerência espacial e coesão social levando em conta os ecossistemas (os três pilares do desenvolvimento sustentável) na ação coletiva? Dentre os pesquisadores a destacar as diferenças sociais e espaciais existentes entre as municipalidades a compor o território metropolitano e que denunciaram a inviabilidade desta situação em meio termo, cientistas políticos como Myron Orfield, David Rusk e Anthony Downs, evidenciaram a margem de manobra limitada dos tomadores de decisões políticas locais e o fraco conhecimento do cenário local da parte dos tomadores de decisão atuando na escala do Estado. Os tomadores de decisão locais inserem-se em lógica política voltada à maximização das vantagens dos habitantes do território municipal por eles representado. É difícil exigir dos tomadores de decisões municipais substituir lacuna da inexistência de uma autoridade (no sentido de regular a dinâmica econômica e social na escala do território metropolitano) e de pensar no Interesse Geral. Também é difícil exigir do Estado sua participação nas práticas de ordenamento das municipalidades.

Os pesquisadores Orfield, Downs e Rusk chegam a reivindicar a emergência de uma vida política na escala do território metropolitano ou, ainda, da cidade região urbana, com o intuito de regular a dinâmica econômica (mercado de trabalho) e a funcionar nesta mesma escala. Um conselho metropolitano procedente do sufrágio universal teria por objetivo construir uma estratégia econômica permanente no território metropolitano e manter seu posicionamento no seio da hierarquia das cidades regiões globais, de guiar a localização das empresas, dos equipamentos comerciais e públicos de certa escala e considerando de maneira explícita os custos sociais e ambientais. O conselho metropolitano permitiria racionalizar a oferta de serviços urbanos, assegurar a redistribuição de rendas fiscais entre as diferentes municipalidades, investir em programas de investimentos, não se limitando somente às infra-estruturas mas tocando no capital social e na expansão urbana. A noção de capital social é tão importante quanto a da diferença do nível de educação de jovens, a aumentar entre os que acessam a estabelecimentos de qualidade e aqueles que não têm meios para tanto. Essa diferença crescente representa desafio difícil a ser revertido no médio prazo.

O conselho metropolitano teria a legitimidade política de interditar a implantação de programas imobiliários além de um perímetro, o que permitiria assegurar a coerência territorial e, ao mesmo tempo, reduzir a dependência energética, notadamente no domínio dos transportes. O conselho reduz, assim, a instabilidade do território metropolitano propenso à expansão sem nenhum limite espacial. A escala metropolitana disporia de um espaço político e de atores a considerar a regulação da dinâmica econômica e capitalista, os custos sociais e os custos ambientais. Orfield qualifica a metropolização política, ou ainda, a invenção da supracomunalidade de metropolitics.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pensar a regulação da metropolização – definida como a tradução infranacional da economia global centrada nas cidades regiões globais – exige se inserir, a partir de então, em perspectiva de desenvolvimento sustentável. Todavia, dotar-se de uma estratégia de desenvolvimento sustentável em escala territorial pertinente somente se efetiva em quadro institucional.

Em nenhuma caso, a evocação da idéia de inovação política pode acontecer sem uma iniciativa de Estado. As questões da metropolização não podem ser limitadas a um simples exercício de descentralização de competências do Estado e em proveito das múltiplas coletividades territoriais do território nacional. Torna-se necessário inventar uma estrutura política, fruto da cumplicidade entre o Estado e a escala metropolitana e no sentido de assegurar permanência de visibilidade da metrópole nos fluxos globais e de suportar os custos induzidos pela nova etapa do capitalismo.

Reduzir os custos sociais e ambientais da metropolização, com o intuito de assegurar a estabilidade em curto prazo da entidade metropolitana (substrato privilegiado da economia global), impõe retrabalhar a relação entre Estado e a escala internacional, com vistas à criação de “nova” cumplicidade entre os dois. Trata-se de fenômeno definido por cientistas políticos como “Estado pós-moderno” (CHEVALLIER, 2004), o Estado suscetível de se multiplicar em escala infranacional. Pesquisadores anglo-americanos remetem ao termo “state spaces”» (BRENNER, 2004). O desenvolvimento sustentável não pode ser reduzido a um simples objetivo de ação coletiva: passa também pela inovação política.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- ATKINSON, R. D.; GOTTLIEB, P. D. The Metropolitan New Economy Index, <http://www.ppionline.org> (site du Public Policy Institute)
- BERRY, B. J. L. Urbanization and counterurbanization, **Urban Affairs Annual Review** #11, 1991, 76-92.
- BRENNER, N. **New State Spaces**: urban governance and the rescaling of statehood. Oxford university press, 2004.
- CASTELLS, M. **The Informational city**: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process. Basil Blackwell, 1991.
- CERVERO, R. **America's Suburban Centers**: The Land-Use Transportation Link. Boston: Mass, Unwin Hyman, 1989.
- CHEVALLIER, J., **L'État post-moderne**, 2004.
- DOWNS, A. **New Visions for Metropolitan America**. W.D-C: Brookings Institution press, 1994.
- FLORIDA, R. **The Rise of the Creative Class**. Basic Books, 2002.
- GARREAU, J. **Edge City, Life on the New Frontier**. NY: Anchor Books, 1991.
- GHORRA-GOBIN, C. les entrées « ville » et « métropolisation ». In: Dictionnaire des Mondialisations. Paris: Colin, 2006.
- GHORRA-GOBIN, C. Refonder la ville. In: J. Donzelot et M-C Jaillet (ed.) **La Nouvelle Question Urbaine**. Paris, PUCA 2000.
- GHORRA-GOBIN, C. **Villes et société urbaine aux États-unis**. Paris, Colin, 2003.

-
- GHORRA-GOBIN, C. Planification urbaine et incorporation aux États-unis : les fondements de La politique d'exclusion. **Les Annales de la recherche urbaine**, N°51, 1991, 40-49.
- GUTFREUND, O. D. **Twentieth-Century Sprawl**: Highways and the reshaping of the American landscape. Oxford University press, 2004.
- JARGOWSKY, P.A. **Poverty and Place**: Ghettos, Barrios, and the American City. NY: Russel Sage Foundation, 1997.
- JENCKS, C.; PETERSON, P. (ed.) **The Urban Underclass**. Washington DC: The Brookings Institution, 1991.
- KAIN, J. Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization. **Quarterly Journal of Economics**, 1968, 82, 175-197.
- KAIN, J. The Spatial Mismatch Hypothesis: Three Decades Later, **Housing Policy Debate**, 3, 1994, 371-462.
- KATZ, B.; GOTTLIEB, R. E. X. **Redefining Urban and Suburban America**: Evidence from Census 2000. Washington DC: Brookings Institution Press, 2003.
- LANG, R. E. **Edgeless Cities**: Exploring the Elusive Metropolis. Washington DC: Brookings Institution Press, 2003.
- ORFIELD, M. **Metropolitics**: A Regional Agenda for Community Stability. Brookings Institution press, 1997.
- SASSEN, S. **The Global City**: New York, London, Tokyo. Princeton University press, 1991.
- SAVITCH, H.V.; GOTTLIEB, D. X.; SANDERS, D.; MARKHAM, J. P. Ties that Bind: Central Cities, Suburbs, and the New Metropolitan Region, **Economic Development Quarterly**, 1997, 7(4), 341-57.
- SCOTT, A. **Global City-Regions**: Trends, Theory, Policy. Oxford University press, 2001.
- STORPER, M. **The Regional World**: Territorial Development in a Global Economy. New York: The Guilford press, 1997.
- TAYLOR, P. J. **World City Network**: A Global Urban Analysis. Londres: Routledge, 2003.
- VELTZ, P. **Mondialisation, Villes et Territoires**: l'Économie d'Archipel. Paris: PUF, 1996, 2005.
- WILSON, W. J. **When Work Disappears**: The World and the New Urban Poor. NY: Vintage Books, 1996.

Periódicos:

- Métropolisation/Mondialisation, **Géographie & Cultures** N°48, Hiver 2003
- Révolution urbaine et mondialisation, **Vingtième Siècle** N°81, 2004.

Trabalho enviado em março de 2010

Trabalho aceito em abril de 2010