

Região metropolitana sem metrópole: o caso de Ribeirão Preto e seus fatores estruturantes

Metropolitan region without a metropolis: the case of Ribeirão Preto and its structuring factors

Región metropolitana sin metrópoli: el caso de Ribeirão Preto y sus factores estructurantes

Jeferson Tavares, doutor em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

E-mail: jctavares@usp.br  <https://orcid.org/0000-0003-2482-0380>

Fabiana Miano Mori, doutoranda em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

E-mail: fabianamori@usp.br  <https://orcid.org/0009-0000-8822-9448>

Para citar este artigo: TAVARES, J.; MORI, F. M. Região metropolitana sem metrópole: o caso de Ribeirão Preto e seus fatores estruturantes. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 359-373, 2025.

DOI 10.5935/cadernosp.25n1p359-373

Submissão: 2024-10-21

Aceite: 2025-01-29

Resumo

As regiões metropolitanas institucionalizadas após a Constituição Federal de 1988 são marcadas por inegáveis diferenças em relação às regiões metropolitanas originadas da Lei Complementar nº 14, de 1973. Partindo dessa constatação, o presente artigo



Este artigo está licenciado com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional

busca compreender algumas particularidades desse novo quadro metropolitano à luz do estudo da região metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), no estado de São Paulo. A partir do marco teórico da metropolização, o objetivo do artigo é identificar os agentes estatais e privados e compreender quais elementos estruturam a RMRP. Nesse sentido, defende-se o argumento de que a RMRP tem seu desenvolvimento territorial ordenado pelos recursos ambientais, pelos fluxos de transportes e pela interação policêntrica radial. Distintamente das regiões metropolitanas pioneras criadas entre 1973 e 1974, a RMRP não possui uma metrópole industrial como base de sua formação, e a função antes desempenhada por esse núcleo é substituída por múltiplas funções de diferentes escalas e mais relacionadas às reestruturações territoriais derivadas de uma urbanização de âmbito regional.

Palavras-chave: Região metropolitana; Ribeirão Preto; Aquífero Guarani; Transporte; Policêntrico.

Abstract

The metropolitan regions institutionalized after the Federal Constitution of 1988 are marked by undeniable differences compared to the metropolitan regions originated from Complementary Law nº 14 of 1973. Based on this observation, this article seeks to understand some particularities of this new metropolitan framework in light of the study of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto (RMRP), in the state of São Paulo. From the theoretical framework of metropolization, the objective of the article is to identify the state and private agents and understand which elements structure the RMRP. In this sense, it is argued that the RMRP has its territorial development ordered by environmental resources, transport flows, and radial polycentric interaction. Unlike the pioneering metropolitan regions created between 1973 and 1974, the RMRP does not have an industrial metropolis as the basis of its formation, and the function previously performed by this core is replaced by multiple functions of different scales and more related to territorial restructurings derived from regional urbanization.

Keywords: Metropolitan region; Ribeirão Preto; Guarani Aquifer; Transport; Policentrism.

Resumen

Las regiones metropolitanas institucionalizadas después de la Constitución Federal de 1988 están marcadas por innegables diferencias en relación con las regiones metropolitanas originadas por la Ley Complementaria nº 14, de 1973. Partiendo de esta constatación, el presente artículo busca comprender algunas particularidades de este nuevo cuadro metropolitano a la luz del estudio de la Región Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), en el estado de São Paulo. A partir del marco teórico de la metropolización, el objetivo del artículo es identificar los agentes estatales y privados y comprender qué elementos estructuran la RMRP. En este sentido, se defiende el argumento de que la RMRP tiene su desarrollo territorial ordenado por los recursos ambientales, los flujos de transporte y la interacción policéntrica radial. A diferencia de las regiones metropolitanas pioneras creadas entre 1973 y 1974, la RMRP no posee una metrópoli industrial como



base de su formación y la función antes desempeñada por este núcleo es sustituida por múltiples funciones de diferentes escalas y más relacionadas con las reestructuraciones territoriales derivadas de una urbanización de ámbito regional.

Palabras clave: Región metropolitana; Ribeirão Preto; Acuífero Guarani; Transporte; Policêntrico.

INTRODUÇÃO

A região metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP) é a primeira região metropolitana do estado de São Paulo criada fora da Macrometrópole Paulista, território que compreende as regiões metropolitanas de São Paulo, de Campinas, do Vale do Paraíba e Litoral Norte, de Sorocaba, da Baixada Santista, de Piracicaba e de Jundiaí, além da microrregião Bragantina. Possui relação significativa com os estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso do Sul, principalmente devido à sua localização geográfica intermediária entre esses estados e a capital paulista e o Porto de Santos; e às atividades econômicas desenvolvidas relacionadas ao agronegócio. Foi institucionalizada em 6 de julho de 2016, pela Lei Complementar Estadual nº 1.290 (São Paulo, 2016), formada por 34 municípios agrupados em quatro sub-regiões. Sua sede é Ribeirão Preto, em São Paulo, que, segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2008, 2018), é classificada como capital regional A, portanto não é considerada uma metrópole.

A despeito dessa afirmação, é importante esclarecer que foi adotado o critério do IBGE porque a profusão de definição de regiões metropolitanas pelos estados e a ausência de conceitos precisos pelo Estatuto da Metrópole impedem circunscrever sua definição de modo padronizado para o país. E embora a ideia de metrópole esteja muito ligada ao fenômeno urbano e ao processo de urbanização com características muito particulares e reconhecidas historicamente, é a dimensão de seu raio de influência, seu papel na rede urbana e no sistema de cidades e a forma como ordena uma região que lhe conferem um reconhecimento e uma distinção diante de outras cidades. Nesse sentido, a definição não só é apropriada para entender a classificação comparativamente no quadro nacional, como também é importante para exemplificar como – institucionalmente – regiões metropolitanas sem metrópoles tornaram-se comuns.

Essa característica não é uma particularidade e explicita um movimento contemporâneo relacionado às determinações da Constituição Federal de 1988, artigo 25, § 3º (Brasil, 1988), que define que os estados possuem a responsabilidade e a autonomia na criação de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões. A partir de então, em aproximadamente 20 anos (entre 1988 e 2019), o país passou de nove regiões metropolitanas (Belém, Recife, Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre) a 82



organizações regionais (regiões metropolitanas ou similares, como aglomerações urbanas e regiões integradas de desenvolvimento econômico), segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2019).

As nove regiões metropolitanas foram criadas segundo critérios definidos pelos estudos do Escritório de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Epea) e do IBGE, desde 1967, a partir da regionalização do país por regiões homogêneas e espaços polarizados, sob a influência das metrópoles regionais, importantes centros com alto grau de urbanização e concentradores de atividades industriais e também de serviços. Com a estadualização da definição de regiões metropolitanas, o país passou a ter regiões metropolitanas sem um conjunto comum de critérios. Para ilustrar essa condição, segundo o Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas – Fnem (2022), pode-se identificar que o estado de Santa Catarina está inteiramente dividido em regiões metropolitanas (ao todo 11), o estado da Paraíba apresenta o maior número de regiões metropolitanas dentre todos os estados brasileiros (ao todo 12), e, no estado de Rondônia, a região metropolitana de Porto Velho é formada por apenas dois municípios (Porto Velho e Candeias do Jamari).

Esse contraste tem sido amplamente investigado por órgãos do governo – como o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea) e o IBGE – e por entidades acadêmicas e de pesquisa – como o Observatório das Metrópoles, entre outros grupos consolidados e emergentes. E requer entendimento mais preciso de quais elementos têm estruturado essas regiões que justificam sua definição metropolitana. A partir dessa questão central, o artigo busca compreender quais agentes públicos e privados colaboraram para a instituição da RMRP e quais elementos estruturaram suas dinâmicas socioeconômicas.

A problematização é feita com base no marco conceitual da metropolização, e, metodologicamente, as análises incorrem no entendimento teórico a partir das observações empíricas em campo e de pesquisa sobre planos (diretores municipais, de desenvolvimento urbano integrado, de uso e ocupação do solo) e leis (urbanísticas e ambientais). A questão metodológica completa-se pela adoção da escola regional do planejamento que possibilita investigar os movimentos econômicos, sociais e ambientais pela perspectiva integrada, territorialmente, dos investimentos públicos e privados que resultam em infraestrutura de transportes, organizações institucionais e ampliação do mercado imobiliário para moradia e atividade industrial.

PROBLEMATIZANDO A METROPOLIZAÇÃO BRASILEIRA APÓS A CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

A definição das primeiras regiões metropolitanas nos anos 1970 tinha, entre outras motivações relacionadas ao autoritarismo vigente, o propósito de constituir locais prioritários para investimentos públicos em logística e infraestrutura social e urbana. Esse estabelecimento esteve ligado a decisões políticas, mais do que a



processos de planejamento territorial metropolitano (Blanco Júnior, 2021). A partir da Constituição Federal de 1988, os critérios são alterados, entre outros fatores, pela valorização do município como ente federativo. O protagonismo municipal resultou em uma abordagem que, muitas vezes, negligenciou as questões metropolitanas, como o reconhecimento dos problemas socioterritoriais e a elaboração e implementação dos instrumentos e da gestão pública em escala metropolitana (Rossbach *et al.*, 2018).

O Estatuto da Metrópole, Lei Federal nº 13.089 (Brasil, 2015), estabeleceu um marco para o planejamento e a governança interfederativa em âmbito metropolitano. Contudo, é difícil avançar ao debate sobre o planejamento territorial metropolitano que não se restrinja a uma mera agregação dos planos diretores municipais, mas que se concentre na governança desse planejamento (Rossbach *et al.*, 2018). De acordo com Ribeiro, Azevedo e Rodrigues (2024), as metrópoles representam ativos importantes para um projeto de desenvolvimento nacional que supere o padrão estruturalmente concentrador vigente desde os anos 1970. No entanto, também apresentam passivos evidenciando uma dinâmica de enfraquecimento da coesão social nesses territórios, com impactos sociais significativos em escala nacional. O desafio enfrentado é duplo: por um lado, estabelecer a governança das metrópoles e, por outro, implementar políticas de reforma urbana que abordem as tendências presentes de desintegração social.

Para isso, é importante localizar as novas regiões metropolitanas no processo de metropolização. Moura (2008) define a metropolização como um fenômeno complexo que transcende a simples aglomeração de cidades e envolve uma série de dinâmicas sociais, econômicas e espaciais, o que inclui a interconexão de diferentes áreas urbanas e rurais, formando arranjos urbano-regionais que comprovam uma nova configuração do espaço caracterizada por uma multiescalaridade, em que diferentes níveis de organização urbana interagem.

A metropolização também pode ser compreendida a partir da questão ambiental, da sua crescente capitalização pelas áreas rurais e da diversificação das atividades realizadas nelas, juntamente com o avanço das tecnologias de comunicação, informação e transporte. Ou seja, a discussão sobre a urbanização do campo requer um aprofundamento, tendo em vista as características do processo de metropolização associadas à reprodução do capital e à expansão do trabalho (Ferreira; Ruas; Mattos, 2014).

Lencioni (2006) define a metropolização como um processo contínuo de transformação espacial fortemente vinculado a três movimentos interdependentes: a globalização da economia, a reestruturação produtiva e a reorganização territorial. Esse fenômeno caracteriza-se por uma organização espacial baseada na lógica atual de acumulação capitalista, manifestando-se pela intensificação dos fluxos de pessoas, mercadorias e capitais. Além disso, está associado ao crescimento das atividades de serviços, à demanda por trabalho imaterial, à



concentração de atividades de gestão e à crescente utilização das tecnologias da informação e comunicação.

No âmbito cultural, a metropolização envolve uma profunda alteração da lógica mercantil, com implicações abrangentes para todas as esferas da vida e para diversos tipos de espaços. Os valores e hábitos culturais urbanos, típicos das grandes metrópoles, começam a se espalhar para além de seus limites físicos, inaugurando um novo ciclo de urbanização que Lencioni (2017) identifica como um estágio superior, incorporando e transformando as características tradicionais do processo de urbanização.

Há a tendência de concentrar riqueza nas cidades mais importantes por meio da ampliação de sua extensão territorial e da integração de espaços que antes eram descontínuos e heterogêneos, incluindo áreas rurais, naturais e de lazer. Esse processo também fomenta o desenvolvimento de múltiplas centralidades e exige a melhoria da circulação de pessoas e mercadorias, bem como dos fluxos imateriais de comunicação e informação, promovendo, assim, a interconectividade dos lugares. Salienta-se que a metropolização conduz à homogeneização dos hábitos e valores metropolitanos, independentemente do lugar, refletindo a hegemonia cultural das metrópoles em escala global (Lencioni, 2020).

Diante desse quadro, Klink (2024) aponta que é preciso trabalhar a ideia de pertencimento que passa necessariamente pela questão da representação, com a finalidade de que o arcabouço teórico não se perca na inatividade e, mais do que isso, contenha diretrizes que, na prática, contribuirão para equacionar os desafios metropolitanos.

REGIÃO METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO E SEUS AGENTES: A INSTITUCIONALIZAÇÃO ESTATAL E A DINÂMICA SOCIOECONÔMICA DO AGRONEGÓCIO

A institucionalização da RMRP tem origem, desde 1995 (Miranda, 2022), em sete projetos de lei complementar que propuseram a criação da RMRP: Projeto de Lei Complementar nº 59/1995 (Leo Oliveira); Projeto de Lei Complementar nº 17/2003 (Adilson Barroso, PTB); Projeto de Lei Complementar nº 23/2007 (Darcy Vera, DEM); Projeto de Lei Complementar nº 16/2012 (Pedro Bigardi e Leci Brandão, PCdoB); Projeto de Lei Complementar nº 16/2014 (Rafael Silva, PDT); Projeto de Lei Complementar nº 65/2015 (Rafael Silva, PDT); e Projeto de Lei Complementar 16/2016 (governador Geraldo Alckmin, PSDB) que institucionalizou de fato a região metropolitana. Paulatinamente, ao longo de cerca de duas décadas, consolidou-se o reconhecimento de uma dinâmica socioeconômica e de um papel territorial pela posição geográfica de destaque para o estado de São Paulo.

Essa definição reconheceu e se justificou, entre outros motivos, pela importância da linha-tronco principal da Ferroban que liga Brasília ao Porto de Santos, passando



pelo Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes, localizado em Ribeirão Preto. Desde 1999, o município abriga uma Estação Aduaneira do Interior, um porto seco destinado à movimentação e armazenagem de mercadorias e cargas. Além de ser uma região que se destaca pela presença de um dinamismo rural urbanizado. Ademais da atividade agroindustrial, sobretudo da produção de cana-de-açúcar para etanol desde a década de 1970, conformou-se por um sistema de cidades liderado por Ribeirão Preto que, de acordo com a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa (2011, p. 88), agregava ainda os municípios paulistas de Sertãozinho, Serrana, Dumont, Cravinhos, Barrinha, Pradópolis e Jardinópolis.

De acordo com dados da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – Fipe (2021), a produção agrícola da região é dominada pelo cultivo da cana-de-açúcar, responsável por 72% do valor da produção agrícola e 83% da área colhida no ano de 2020. O açúcar já refinado pelas usinas da região responde por 62% da pauta de exportações da RMRP. Entre as lavouras permanentes, cabe destaque para a cafeicultura, segunda cultura em valor produzido em 2020 na região, que representou menos de 3% da área colhida.

Segundo Elias (2008), a região de Ribeirão Preto foi uma das primeiras a ser largamente exposta à produção e às trocas globalizadas das atividades agrícolas. Tendo início em meados do século XX, tal etapa de desenvolvimento econômico assimilou as transformações técnico-científicas e, com as novas formas de produção material e não material por elas apropriadas, passou por modernizações sucessivas. Esse contexto, denominado pela autora Regiões Produtivas do Agronegócio (RPA), as redes agroindustriais associam todas as atividades inerentes ao agronegócio, seja a agropecuária propriamente dita, sejam as atividades que antecedem e sucedem essa produção e lhe são fundamentais (pesquisa agropecuária, produção de insumos agrícolas, desenvolvimento de maquinário, industrialização, comércio e distribuição, serviços financeiros, tecnologia e inovação). Também são incluídas as atividades de transformação industrial, cuja matéria-prima provém da atividade agropecuária pela distribuição dos alimentos prontos, entre outros. Da mesma forma, evidenciam uma produção/armazenamento/distribuição em rede, articulando todas as etapas do processo produtivo, em suas diferentes escalas geográficas e dimensões urbanas como uma reestruturação do espaço pelo agronegócio globalizado.

Desse processo, destaca-se a concentração de uma parte substancial do parque industrial da RMRP no município de Sertãozinho, pois o peso relativo do município-sede da RMRP é especialmente destacado no setor de serviços, compondo mais de 77% do valor gerado nesse município e por responder por 62% do valor gerado pelo setor de serviços na RMRP. Os municípios de Ribeirão Preto e Sertãozinho detêm, juntos, 36,77% do total de empregos industriais, o que influencia no uso do solo desses municípios. Mas a cadeia produtiva distribui-se por outros municípios, como pela demanda de bens, serviços e produção de pesquisa e tecnologia local pelo Centro de Pesquisa em Engenharia (CPE) de Fitossanidade em Cana-de-Açúcar, na Universidade Estadual Paulista (Unesp) de Jaboticabal.



Vale ressaltar também o caso dos municípios menores como Pradópolis e Luís Antônio com economias menos dinâmicas, mas que contam com usinas de açúcar, ou mesmo o caso de Nuporanga, com o complexo industrial da JBS-Seara, onde uma única empresa é responsável pela maior parte da demanda de mão de obra e produção do município. Nesses casos, a situação financeira do município está estreitamente ligada à situação e às decisões de produção e investimentos da empresa (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 2022). Nesse sentido, o desenvolvimento do agronegócio e da indústria resulta em mudanças, como a conversão de áreas rurais em áreas urbanas, a expansão das atividades agrícolas em detrimento das áreas naturais e a concentração de terras em propriedade de grandes produtores ou empresas/indústrias.

ELEMENTOS TERRITORIALMENTE ESTRUTURADORES: MEIO AMBIENTE, TRANSPORTES E POLICENTRALIDADE

Diante dessa realidade da RMRP e observando seu processo de uso e ocupação do solo, é possível afirmar que há três elementos territoriais que estruturaram seu desenvolvimento e seu ordenamento: o Sistema Aquífero Guarani (SAG); a rede técnica de transportes regionais composta por rodovias, ferrovias e aeroporto; e um núcleo policêntrico, formado por três eixos radiais ao município-sede, que reúne de forma fragmentada e dispersa – mas articulada – as principais atividades econômicas e simbólicas do novo modo de vida metropolitano.

Sistema Aquífero Guarani

O Aquífero Guarani é uma grande reserva subterrânea de água que incide no território da RMRP e garante, por exemplo, ao município-sede autonomia para o consumo de água potável. É composto pelas formações Botucatu e Piramboia, situa-se na região centro-leste da América do Sul abrangendo uma área total de 1,2 milhão de km² distribuída pelos territórios do Brasil (840 mil km²), do Paraguai (58.500 km²), do Uruguai (58.500 km²) e da Argentina (255 mil km²).

A criação de uma área de proteção, denominada Macrozona de Proteção do Sistema Aquífero Guarani (MPSAG, 2021), foi uma estratégia para a necessidade de gerir adequadamente os recursos hídricos e prevenir impactos negativos, como a contaminação e o esgotamento excessivo na área da RMRP. A MPSAG (2021) é parte do planejamento territorial e ambiental da RMRP e estabelece diretrizes para o uso e a ocupação do solo, de forma a proteger o aquífero contra contaminações e garantir sua recarga natural.

A presença da MPSAG em quase a totalidade da área leste da RMRP infere restrições em relação ao uso do solo devido aos afloramentos do SAG, fator que determina a ocupação menos densa nessa faixa, contribuindo para a concentração mais intensa na área oeste, sobretudo por atividades relacionadas ao agronegócio e à indústria.



sucroalcooleira, conforme mostra a Figura 1. Ressalta-se, portanto, que, na área leste da RMRP, há limitações de adensamento urbano (construtivo e demográfico). O Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental do Sistema Aquífero Guarani (PDPA-SAG) do estado de São Paulo também colabora na preservação do SAG.

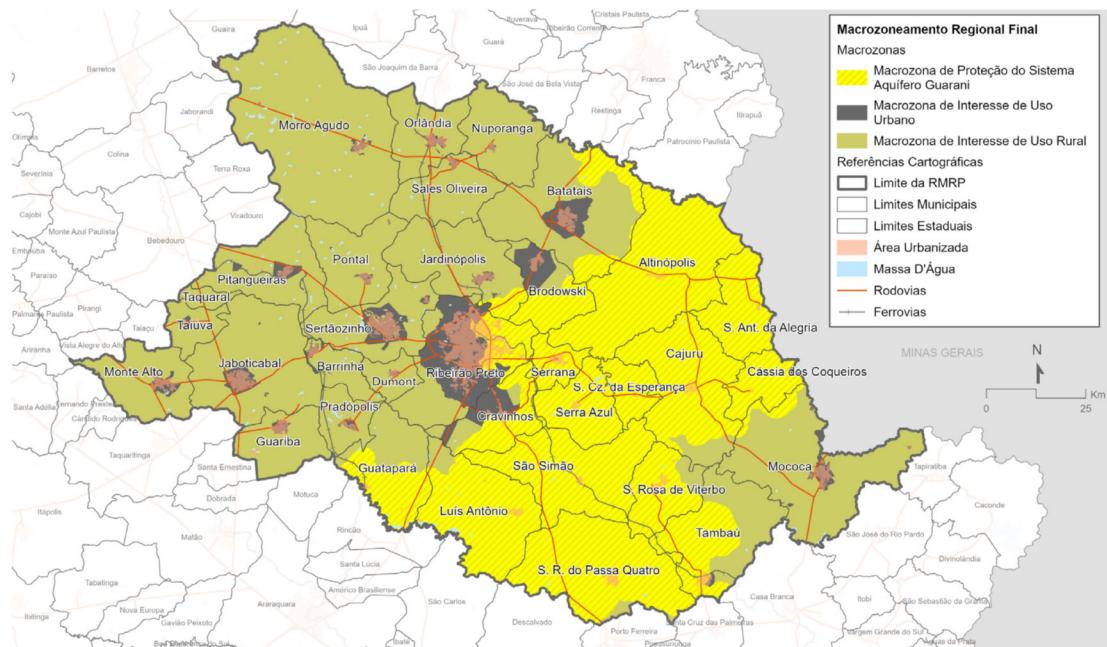


Figura 1: Mapa final do macrozoneamento da RMRP, contemplando a Macrozona de Proteção do Sistema Aquífero Guarani. Fonte: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (2022).

Nesse contexto, o zoneamento ambiental desempenha uma função reguladora ao identificar e classificar áreas de maior risco à contaminação, estabelecendo restrições de uso e ocupação do solo que visam mitigar possíveis impactos ambientais. Esse zoneamento é essencial para promover um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental, principalmente em áreas com maior vulnerabilidade, como regiões agrícolas e urbanas intensivas, onde a pressão sobre o uso dos recursos hídricos é mais acentuada, sendo essa a realidade da RMRP. Territorialmente, o SAG e seu sistema de regulação estruturaram boa parte da ocupação pela regulação, limitando as concentrações de redes agroindustriais.

Transportes ferroviário, rodoviário e aeroviário

A estrutura de transporte exerce um papel essencial na configuração territorial da RMRP, especialmente no que se refere ao uso do solo, nas áreas de crescimento urbano-regional, porém em diferentes proporções e distintas realidades naturais/ambientais. Incidem com maior importância: o sistema ferroviário (Ferrovia Centro-Atlântica-VLI Logística, Ferrovia Malha Paulista-Rumo Logística e os quatro trechos, atualmente desativados); as rodovias concessionadas (pista dupla, pista simples e pracas de pedágios); além dos equipamentos aeroportuários

(Jaboticabal, Monte Alto, Mococa, Batatais e, principalmente, de Ribeirão Preto). A essa rede técnica de transportes estão associados os centros logísticos e a dutovia (oleoduto e etanolduto).

No setor ferroviário, a Malha Paulista situada na área oeste conecta os municípios de Pontal, Barrinha e Pradópolis, sendo essencial para o escoamento de produtos derivados do agronegócio, especialmente da indústria sucroalcooleira. Já a ferrovia Centro-Atlântica, que se estende no eixo norte-sul, também contribui para o transporte de cargas do agronegócio ligando o estado de São Paulo a Minas Gerais. Entretanto, a região enfrenta desafios com quatro trechos ferroviários desativados que comprometem a funcionalidade da infraestrutura, especialmente na área leste, onde a cobertura ferroviária é limitada, excetuando-se a atuação parcial da ferrovia Centro-Atlântica no sudeste da região.

No que se refere às rodovias, também há maior capacidade de tráfego na área oeste da RMRP, sobretudo por atrair uso mais intenso do solo por condomínios residenciais de baixa renda e indústrias. Em contrapartida, a área leste depende majoritariamente de rodovias secundárias e terciárias. O anel viário ao redor do município-sede de Ribeirão Preto consolidou novas formas de dispersão urbana por proporcionar frentes de expansão de parcelamento do solo por condomínios fechados e a implantação de três *shopping centers*, predominantemente no setor sul do município-sede.

A presença do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes tem representado um grande atrativo para as feiras do agronegócio. E a rede de aeroclubes ou aeródromos das cidades ao redor compõe oportunidades e atratividades a grandes investidores. O oleoduto e o etanolduto (subterrâneos) que seguem o eixo norte-sul representam infraestruturas estratégicas para o transporte de combustíveis e derivados, integrando a região a polos produtivos e de consumo. A Figura 2 contempla o sistema de transportes e a estrutura de centralidades, no tópico a seguir.

Núcleo policêntrico

A centralidade funcional do município-sede decorre de uma forte relação de interdependência com três eixos radiais que consolidam outras centralidades a ele relacionadas. Sendo assim, é possível afirmar que o uso do solo e as funções desempenhadas pelo município-sede têm profundas relações com três vetores de crescimento urbano-regional que partem dele em direção a Jardinópolis (vetor norte); a Cravinhos (vetor sul); e a Sertãozinho, Barrinha e Jaboticabal (vetor oeste). Nesse sentido, é importante destacar a correlação sistêmica entre o SAG, cuja regulação restringe a intensificação de atividades produtivas da agroindústria na faixa leste (seja em direção a Serrana ou a Brodowski-Batatais), e a importância das redes de transporte, especialmente o eixo rodoviário que liga o município de Ribeirão Preto a Cravinhos (Rodovia Anhanguera, SP-330) e que, nas últimas décadas, colaborou para um intenso processo de dispersão urbana.



O vetor norte reúne novos loteamentos (2010-2020) presentes no percurso entre o município-sede e o município de Jardinópolis. Notadamente instalados ao longo do sistema de transporte, especificamente a Rodovia Anhanguera e a Rodovia Dr. Arthur Costacurta. O vetor sul também é caracterizado pela profusão de parcelamentos do solo entre as décadas de 2010 a 2020, mas fortemente vinculada à zona sul do município de Ribeirão Preto, onde ocorre a maior concentração de moradores de alta renda do município. O vetor oeste sinaliza uma intensa urbanização regional linear do município-sede em direção ao município de Jaboticabal condicionado pelo sistema de transporte, marcado por plantas industriais e atividades vinculadas ao agronegócio. Em comum, todos têm relações imobiliárias intensas e de diferentes naturezas que caracterizam cada uma das porções da região metropolitana, com especial destaque para a diferenciação em relação aos parcelamentos do município-sede (Scussel, 2023).

Esse sistema de cidades articuladas por usos do solo diferenciados entre si compõe um núcleo policêntrico de atividades complementares. Irradiando do município-sede, esses eixos conformam uma estrutura fragmentada, não conurbada, com variação de paisagem (urbanizada ou natural) que, articulada, demonstra uma nova fisionomia da região metropolitana. Juntas, incidem no ordenamento territorial das áreas de expansão e dispersão que colaboram na estruturação metropolitana.

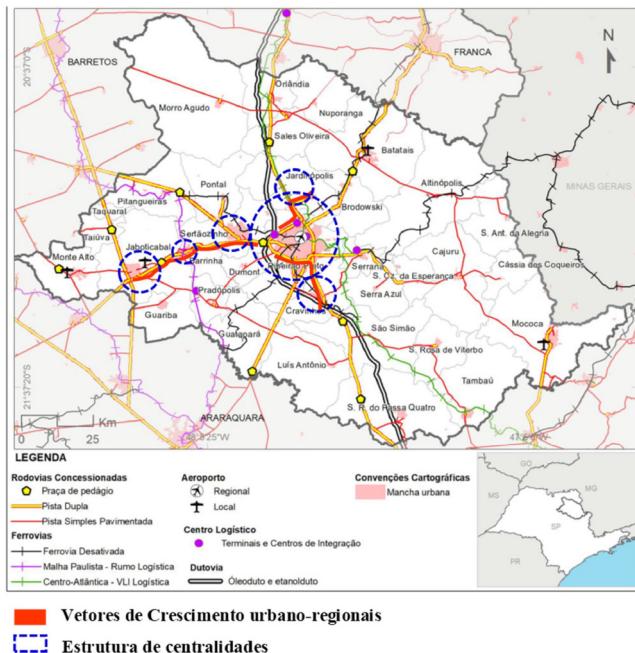


Figura 2: Mapa da estrutura de centralidades e infraestrutura de transportes – ferrovias, rodovias e equipamentos aeroportuários – com intervenções gráficas autorais. Fonte: Adaptada de Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (2022).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise da RMRP, é possível afirmar como os processos de criação de regiões metropolitanas após a Constituição Federal de 1988 reconhecem novas e múltiplas características de suas conformações. Com base na análise feita, pode-se destacar a importância dos centros urbanos (em diferentes formas), dos eixos de circulação (nas suas diversas funcionalidades) e dos arranjos sub-regionais que se conformam a partir das regulações de reservas naturais e que suplantam o ideário de regiões metropolitanas subsidiárias, exclusivamente do raio de influência de uma metrópole regional.

Morfologicamente, caracterizam-se pela dimensão regional das relações urbanas (econômicas, sociais etc.). Evidentemente, há concentração de pessoas e capital em seu município-sede que também detém importância cultural e simbólica, mas essa concentração apoia-se numa redistribuição funcional em outros municípios, que tensiona a conformação da ideia tradicional de metrópole.

A rigor, esse novo padrão acentua algumas segregações, como a concentração de classe de alta renda na zona sul de Ribeirão Preto, de baixa renda na zona norte de Ribeirão Preto e nos municípios de Jardinópolis e Cravinhos (em direção ao município-sede), e de plantas industriais no município de Sertãozinho, com dispersão urbana que influencia os municípios de Barrinha a Jaboticabal no mesmo eixo rodoviário. A divisão funcional, portanto, parece acentuar em âmbito regional aquilo que se verificava na escala local, demonstrando uma articulação urbano-regional mais intensa pelo uso do solo. E essa característica enfatiza a fragmentação do tecido metropolitano e sua reorganização de forma policêntrica radial porque, ao ser de dimensões regionais, implica uma articulação territorial de fragmentos de urbanização relacionadas ao movimento do capital, de mão de obra, de recursos naturais e de oportunidades.

Os domínios territoriais que estruturam a RMRP confirmam esse processo pela concentração de investimentos nas novas centralidades como nós do capital do agronegócio, nos arranjos regionalizados de regulações ambientais e nos eixos de transporte de pessoas e produtos. Assim, esses elementos estruturais da RMRP cumprem a função de conexão, de integração e de fluxos de uma rede que assume uma topologia mais fragmentada e articulada, diversa na paisagem e nos predomínios de suas atividades e funções. Mas muito ligada a movimentos nacionais e globais derivados do agronegócio, baseados no mercado imobiliário e na própria exploração de recursos naturais.



A GRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) – Processo nº 2022/01583-9 – e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) – Processo nº 307498/2023-9.

REFERÊNCIAS

- BLANCO JÚNIOR, C. Regiões metropolitanas no Brasil: avanços e desafios no planejamento e na governança de um território de desigualdades pós-Estatuto da Metrópole. In: COSTA, M. A.; LUI, L.; REBELLO, S. T. (org.). *Governança metropolitana na América Latina: um panorama das experiências contemporâneas sob uma mirada comparativo*. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2021. v. 4., p. 51-76. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10755?mode=full>. Acesso em: 7 set. 2024.
- BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 dez. 2023.
- BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso em: 17 ago. 2024.
- ELIAS, D. Redes agroindustriais e urbanização dispersa no Brasil. *Scripta Nova*, v. 12, n. 270, p. 256-280, ago. 2008. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-74.htm>. Acesso em: 15 ago. 2024.
- EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO. *Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo*. São Paulo: Emplasa, 2011.
- FERREIRA, A.; RUA, J.; MATTOS, R. C. Metropolização do espaço, gestão territorial e relações urbano-rurais: algumas interações possíveis. *Geo UERJ*, v. 2, n. 25, p. 477-504, 2014.
- FÓRUM NACIONAL DE ENTIDADES METROPOLITANAS. 2022. Disponível em: <https://fnembrasil.org/regiao-metropolitana-de-ribeirao-preto-sp/> Acesso em: 30 jul. 2024.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. *Panorama regional: região metropolitana de Ribeirão Preto (P5, P7, P10, P14, P15)*. São Paulo: Fipe, 2021.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. *Caderno final de propostas da RMRP*. São Paulo: Fipe, 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Regiões de influência das cidades (REGIC 2007)*. Brasília: IBGE, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Brasil em síntese: municípios. IBGE, 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 10 abr. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Recortes metropolitanos e aglomerações urbanas. IBGE, 2019. Disponível em: ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/Composicao_RMs_RIDEs_AglomUrbanas_2019_12_31.xls. Acesso em: 5 set. 2024.

KLINK, J. J. Metrópoles e governança metropolitana [...]. [Entrevista cedida a] Gerardo Silva; Marco Aurélio Costa; Carlos Henrique Carvalho Ferreira Junior. In: COSTA, M. A. (org.). *50 anos de regiões metropolitanas no Brasil e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano: no cenário de adaptação das cidades às mudanças climáticas à transição digital*. Brasília, DF: Ipea, 2024. p. 129-138. DOI 10.38116/978-65-5635-068-4/capitulo6.

LENCIORI, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C. A. da; GUICHARD, D. F.; OLIVEIRA, F. J. G. de (org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. p. 41-58.

LENCIORI, S. *Metrópole, metropolização e regionalização*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LENCIORI, S. Conceitos fundamentais da geografia: metropolização. *GEOgraphia*, Niterói, v. 22, n. 48, p. 173-178, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/43103>. Acesso em: 24 fev. 2024.

MIRANDA, A. L. Urbanização e metropolização na região de Ribeirão Preto. In: FARIA, R.; MIRANDA, A. L.; RIZZATI, H. (org.). *Urbanismo e urbanização em Ribeirão Preto: história e desenvolvimento*. Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2022. p. 304-328.

MOURA, R. Arranjos urbano-regionais: uma categoria complexa na metropolização brasileira. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 10, n. 2, p. 29-49, 2008. DOI <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2008v10n2p29>.

RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JÚNIOR, O. A.; RODRIGUES, J. M. Estatuto da Metrópole: o que esperar? Avanços, limites e desafios. Observatório das Metrópoles, 2023. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/estatuto-da-metropole-avancos-limites-e-desafios/>. Acesso em: 7 ago. 2024.

ROSSBACH, A. M. C. et al. O desafio do planejamento metropolitano no pacto federativo brasileiro. In: CARNEIRO, J. M. B.; FREY, K. (org.). *Governança multinível e desenvolvimento regional sustentável: experiências do Brasil e da Alemanha*. Brasília: GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH, p. 91-100, 2018. Disponível em: https://oficinamunicipal.org.br/wp-content/uploads/2023/08/Governanca_Multinivel_-Miolo.pdf. Acesso em: 17 set. 2024.

SÃO PAULO. Lei Complementar nº 1.290, de 6 de julho de 2016. Cria a região metropolitana de Ribeirão Preto e dá providências correlatas. São Paulo: Assessoria Técnica da Casa Civil, 2016. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2016/lei.complementar-1290-06.07.2016.html>. Acesso em: 20 abr. 2024.

SCUSSEL, V. N. *Superprodução imobiliária expandindo cidades: a provisão de lotes urbanizados em São José do Rio Preto, Ribeirão Preto e Piracicaba*. 2023. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2023. DOI <https://doi.org/10.11606/D.102.2023.tde-03012024-123825>.

