

ROSA MOURA

**ARRANJOS URBANO-REGIONAIS NO BRASIL:
UMA ANÁLISE COM FOCO EM CURITIBA**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, curso de Doutorado, Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, como requisito para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de concentração: Produção e Transformação do Espaço Urbano e Regional.

Orientação: Prof^a Dr^a Olga Lucia C. de F. Firkowski

CURITIBA

2009

M929a Moura, Rosa
Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em
Curitiba / Rosa Moura. - Curitiba, 2009.
242 p.

Orientadora Prf.^a Dra.^a Olga Lucia C. de F. Firkowski.
Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia,
Curso de Doutorado em Ciências da Terra, Universidade Federal
do Paraná, 2009.

1. Arranjo urbano-regional. 2. Urbanização. 3. Aglomeração
urbana. 4. Região metropolitana. 5. Brasil. 6. Curitiba. I. Firkowski,
Olga Lucia C. de F. II. Título.

CDU 911.3:711(816.21)



PARECER

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Curso de Pós-Graduação em Geografia reuniram-se para realizar a arguição da Tese de Doutorado, apresentada pela candidata **ROSA MOURA**, intitulada: “**ARRANJOS URBANO-REGIONAIS NO BRASIL: UMA ANÁLISE COM FOCO EM CURITIBA**”, para obtenção do grau de **Doutora** em Geografia, do Setor de Ciências da Terra, da Universidade Federal do Paraná Área de Concentração **Espaço, Sociedade e Ambiente**, Linha de Pesquisa **Produção e Transformação do Espaço Urbano e Regional**.

Após haver analisado o referido trabalho e argüido a candidata, são de parecer pela **APROVAÇÃO** da Tese com Menção **DISTINÇÃO E LOUVOR**.

Curitiba, 06 de Julho de 2009.

Nome e assinatura da Banca Examinadora:

Prof. Dra. Olga Lúcia C. de F. Firkowski (Orientadora)

Prof. Dr. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro – UFRJ

Prof. Dr. Luis Lopes Diniz Filho – UFPR

Prof. Dr. Mariano de Matos Macedo – UFPR/IPARDES

Prof. Dra. Sandra Lencioni – USP

*Dedico a meu pai,
Caminhoneiro que me ensinou as
estradas da Geografia.*

*A Antonio Carlos, João e Luís, que
percorrem comigo essas estradas.*

Agradecimentos

Durante a trajetória de minha vida profissional, ao longo de mais de 30 anos como graduada em Geografia pela USP, consegui construir a cada dia e de forma coletiva o conhecimento que me permite hoje apresentar esta tese. Foram muitas as equipes, instituições, entidades e pessoas do meio do trabalho e da família com quem dialoguei, aprendi e teci minha compreensão sobre o espaço geográfico e quanto aos desafios da gestão na busca dos direitos e da equidade.

Dessas tantas pessoas, muitas incentivaram e, de certa forma, exigiram e vêm contribuindo com minha qualificação acadêmica. Nominá-las seria uma tarefa sem fim. Por isso, optando pelo plural, agradeço a todas, sabendo que cada uma delas irá se identificar em determinados pontos das reflexões, conclusões e questões que estarão expressas nos vários momentos deste trabalho.

Mas não posso deixar de relacionar e agradecer a pessoas que assumiram tarefas específicas, sem as quais a pesquisa e resultados seriam inviabilizados: a professora Olga Lucia C. de F. Firkowski que, mais que orientar, incentivou e buscou condições para que este doutorado se tornasse possível, além de ter discutido atentamente as ideias que perpassaram a pesquisa; Mariano Matos Macedo e Gislene Pereira, que cuidadosamente leram as primeiras intenções e, no momento de minha qualificação, contribuíram na definição dos rumos finais do trabalho; Daniel Nojima, por referências que orientaram novas leituras e novos recortes de análise; Sachiko Lira, pela aplicação do método de estatística espacial e discussão dos resultados; Anael Cintra, pela organização e decodificação de intrincadas bases de dados dos movimentos pendulares; Ricardo Hino, pela montagem das bases de dados de economia e mercado de trabalho; Julio César Ramos e Lucrecia Zaninelli Rocha, pelo geoprocessamento dos dados; Stella Maris Gazziero, pela tradução gráfica das informações; Nelson Ari Cardoso, pela leitura semiótica e apoio na montagem da apresentação; Claudia Ortiz, pela revisão destes originais; Dora Silvia Hackenberg, pela normalização bibliográfica; Maria Laura Zocolotti, pela editoração final do trabalho; e colegas do Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos do IPARDES, Isabel Barion, Marley Deschamps, Sandra Terezinha da Silva e Diócles Libardi, que mantiveram aberto o debate sobre o recorte particularizado.

Agradeço à banca constituída para minha defesa, novamente Mariano Matos Macedo e Gislene Pereira, Sandra Lencioni, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro e Luiz Lopes Diniz, pela leitura profunda e carinhosa, pelas sugestões de ajustes enriquecedores e por terem instigado desdobramentos e novos caminhos motivadores a futuras pesquisas.

Formalizo meus agradecimentos ao IPARDES, em nome da Diretora de Pesquisa e colega Maria Lucia Urban, pelo programa de apoio à tese; e ao CNPq – Projeto Instituto do Milênio/Observatório das Metrópoles, pelo suporte financeiro e pela sustentação do trabalho em rede, que garantiu, por meio do amplo e contínuo diálogo, a realização desta pesquisa.

RESUMO

Arranjos urbano-regionais emergem como uma categoria espacial ligada à urbanização contemporânea e se relacionam às dinâmicas territoriais inerentes aos estágios mais avançados de inserção na divisão social do trabalho. Para se conceber tal categoria, percorreu-se a literatura pertinente consagrada, em uma detida releitura dos conceitos recorrentes sobre morfologias e fenômenos urbano-concentradores. Constatou-se que, mesmo sob a lógica comum, sob aparente reprodução de processos e análogas morfologias, a natureza da expansão física dos aglomerados e seu universo de relações têm peculiaridades que exigem a busca de conceito próprio. Assim, este trabalho se inicia pela formulação de um novo conceito e de uma nova categoria, adequados à realidade urbano-regional brasileira. A tese defendida foi a de que concentração, conhecimento, mobilidade, conectividade e proximidade são elementos essenciais na configuração dos arranjos urbano-regionais e determinantes de sua condição de propulsores na inserção do Estado/região na divisão social do trabalho. No entanto, seus efeitos não se estendem ao conjunto de municípios, mas privilegiam apenas aqueles (ou parte daqueles) que já detêm um mínimo de condições técnicas, científicas, institucionais e culturais capazes de contribuir para a reprodução e acumulação do capital, mantendo os demais à margem do processo. Com a utilização da análise exploratória espacial, foram identificados os seguintes arranjos urbano-regionais em território brasileiro: São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília/Goiânia, Porto Alegre, Curitiba, Leste Catarinense, Belo Horizonte, Salvador e Recife/João Pessoa. Mantidas suas singularidades, esses arranjos se inserem em uma totalidade movida por uma mesma dinâmica territorial, fortemente concentradora, inerente ao capitalismo. A análise do arranjo urbano-regional de Curitiba aprofunda-se na compreensão da essência dos processos e da natureza das dinâmicas que o inserem entre o conjunto de arranjos urbano-regionais brasileiros, e que o diferenciam de outros arranjos singulares do Estado do Paraná. Para analisar historicamente o comportamento dos municípios componentes do arranjo, em seus mais distintos graus de integração à dinâmica principal, toma como referência indicadores dos movimentos da população e da economia, dotação e qualificação funcional dos centros, presença de infraestrutura e de ativos institucionais. Os resultados das análises permitem concluir pela tendência de manutenção das atuais dinâmicas concentradoras no Brasil, a despeito da difusão de novas tecnologias de informação e comunicação, e de novas lógicas na organização produtiva. Os arranjos urbano-regionais identificados serão, portanto, reforçados e poderão ter ampliada sua extensão física – ao longo de eixos viários, em direção a outros centros – e a abrangência de sua polarização. O elevado grau de desempenho econômico, social e institucional, assim como o poder de decisão neles presentes, sem a articulação das múltiplas escalas intervenientes, dificilmente impulsionarão processos capazes de propiciar a inserção igualitária do conjunto em sua totalidade.

ABSTRACT

Urban-regional arrangements emerge as a spatial category relative to the urbanization contemporary. They are related to territorial dynamic inherent to the most advanced condition of insertion in the social division of work. To conceive such category, it was considered pertinent literature, revisiting recurrent concepts on phenomena and morphologies urban-concentrators. Despite the Brazilian dynamics run under common logic, apparent reproduction of processes and analogous morphologies, the nature of the physical expansion of the agglomerations, their universe of relationships, and some peculiarities demand the search of a proper concept. As a result, this work initiates formulating a new adjusted concept and a new category for the Brazilian urban-regional reality. The thesis defended is that concentration, mobility, connectivity and proximity constitute essential elements to the configuration of the urban-regional arrangements and they are determinative in the condition of State/region insertion in social division of work. However, their effects do not extend to the set of municipalities, but they favor only those (or part of) that already offers a minimum of the techniques, scientific, institutional and cultural conditions, capable to contribute to the agglomerative process, keeping others at the edge of the process. With the use of exploratory spatial data analysis, the work identifies the urban-regional arrangements in Brazilian territory: São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília/Goiânia, Porto Alegre, Curitiba, Leste Catarinense, Belo Horizonte, Salvador e Recife/João Pessoa. Respected their singularities, these arrangements are part of a totality, moved by the same and strong concentrative process, inherent to the territorial dynamics of capitalism. The analysis of the urban-regional arrangement of Curitiba is oriented to understand the essence of the processes and the nature of the dynamics that have positioned this arrangement in the set of Brazilian urban-regional arrangements, and differentiated it of other singular arrangements of the Paraná State. Adopting as reference indicators on movements of population and economy, functional qualification of centers, presence of infrastructure and institutional assets, it was historically analyzed the behavior of the cities inserted in the arrangement, in its more distinct degrees of integration to the main dynamics. The results of the analyses permit to conclude for the trend of maintenance of the current concentrative dynamic in Brazil, despite of the diffusion of new information and communication technologies and new logics in the productive organization. Therefore, the identified urban-regional arrangements will be strengthened and will be able extend its physical extension – throughout infrastructure ways, in direction to other centers – and the range of its polarization. Anyway, the high degree of economic, social and institutional performance, as well as the decision power concentrated in these arrangements, without an articulation joint to participation of the multiple intervening scales, does not be possible stimulate skilled processes to an equalitarian insertion in its totality.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - MORFOLOGIAS URBANAS E URBANO-REGIONAIS E RESPECTIVAS REFERÊNCIAS PRINCIPAIS	54
QUADRO 2 - MORFOLOGIAS URBANO-REGIONAIS, REFERÊNCIAS E DESCRIÇÃO SUCINTA.....	66
QUADRO 3 - CRITÉRIOS DE IDENTIFICAÇÃO DE AGLOMERAÇÕES URBANAS, SEGUNDO ESTUDOS SELECIONADOS.....	92
QUADRO 4 - CENTRALIDADES SUPERIORES DOS ARRANJOS URBANO-REGIONAIS - BRASIL 2007.....	107
QUADRO 5 - INDICADORES DA METROPOLIZAÇÃO – MÉXICO - 1960/2005	134
QUADRO 6 - PRINCIPAIS NÍVEIS DE CENTRALIDADE(1) - MUNICÍPIOS DO PARANÁ - 1966, 1978, 1993 E 2007	155
QUADRO 7 - RELAÇÃO ENTRE CENTRALIDADES SELECIONADAS – PARANÁ – 2007.....	158
QUADRO 8 - MUNICÍPIOS COM MAIORES FLUXOS PENDULARES INTRAESTADUAIS DE ORIGEM, NÚMERO DE MUNICÍPIOS DE DESTINO, PESSOAS ENVOLVIDAS E PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO ESTADO(1) - PARANÁ 1980/2000.....	164
QUADRO 9 - MUNICÍPIOS COM MAIORES FLUXOS PENDULARES INTRAESTADUAIS DE DESTINO, NÚMERO DE MUNICÍPIOS DE ORIGEM, PESSOAS ENVOLVIDAS E PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO ESTADO(1) - PARANÁ 1980/2000.....	164
QUADRO 10 - NÚMERO E FATURAMENTO DOS 300 MAIORES ESTABELECIMENTOS DO ESTADO, SEGUNDO MUNICÍPIOS SELECIONADOS(1) - PARANÁ - 1997 E 2005.....	188
QUADRO 11 - ATIVIDADES COMERCIAIS ENTRE OS 300 MAIORES ESTABELECIMENTOS DO PARANÁ, SEGUNDO FATURAMENTO – ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA - 2005	190
QUADRO 12 - ATIVIDADES DE SERVIÇOS ENTRE OS 300 MAIORES ESTABELECIMENTOS DO PARANÁ, SEGUNDO FATURAMENTO - ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA - 2005	190
QUADRO 13 - ATIVIDADES DA INDÚSTRIA ENTRE OS 300 MAIORES ESTABELECIMENTOS DO PARANÁ, SEGUNDO FATURAMENTO - ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA - 2005	192
QUADRO 14 - MULTIESCALARIDADE DO ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA.....	209

LISTA DE TABELAS

TABELA 1	- MATRIZ DE CORRELAÇÕES DAS QUATRO VARIÁVEIS	101
TABELA 2	- DIMENSÃO DAS REDES DE PRIMEIRO NÍVEL - BRASIL - 2007	108
TABELA 3	- TIPOS DE FLUXOS PENDULARES – BRASIL – 2000.....	111
TABELA 4	- ESCALAS DOS GEUBs INTEGRANTES DE ARRANJOS URBANO-REGIONAIS E ÁREAS DE INFLUÊNCIA - 2005	115
TABELA 5	- CAPACITAÇÃO TECNOLÓGICA E RENDA AGREGADA DOS GEUBs INTEGRANTES DE ARRANJOS URBANO-REGIONAIS E ÁREAS DE INFLUÊNCIA - 2000	116
TABELA 6	- AGLOMERADOS INDUSTRIAIS - BRASIL - 2000	118
TABELA 7	- AGLOMERAÇÕES INDUSTRIAIS EXPORTADORAS - BRASIL - 2000.....	122
TABELA 8	- NÚMERO DE PESSOAS QUE TRABALHAM E/OU ESTUDAM EM OUTRO MUNICÍPIO QUE NÃO O DE RESIDÊNCIA - PARANÁ -1980/2000.....	163
TABELA 9	- FLUXOS DE PESSOAS PARA TRABALHO E/OU ESTUDO E SÓ TRABALHO EM MUNICÍPIOS SELECIONADOS(1) - PARANÁ E SANTA CATARINA - 2000.....	167
TABELA 10	- PROPORÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS PARA TRABALHO E/OU ESTUDO E SÓ TRABALHO EM RELAÇÃO AO TOTAL DA POPULAÇÃO QUE ESTUDA E/OU TRABALHA OU QUE APENAS TRABALHA, MUNICÍPIOS SELECIONADOS(1) - PARANÁ E SANTA CATARINA - 2000.....	169
TABELA 11	- PROPORÇÃO DE PESSOAS RESIDENTES EM MUNICÍPIOS SELECIONADOS DA RMC,(1) EXCETO CURITIBA, QUE SÓ TRABALHAM, OCUPADAS NO MUNICÍPIO DE RESIDÊNCIA E QUE SE DESLOCAM PARA CURITIBA, POR SETOR DE ATIVIDADE, SEGUNDO CLASSES DE RENDIMENTO DA ATIVIDADE PRINCIPAL - 2000.....	174
TABELA 12	- PESSOAS OCUPADAS RESIDENTES EM CURITIBA E QUE SÓ TRABALHAM, OCUPADAS NO MUNICÍPIO E QUE SE DESLOCAM PARA OUTRO MUNICÍPIO DA RMC, POR SETOR DE ATIVIDADE, SEGUNDO CLASSES DE RENDIMENTO DA ATIVIDADE PRINCIPAL - 2000.....	175
TABELA 13	- MUNICÍPIOS COM PARTICIPAÇÃO SUPERIOR A 1% NO VAF TOTAL DO ESTADO - PARANÁ - 1975 E 2006	182
TABELA 14	- PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL NO VAF DO SEGMENTO INDUSTRIAL, SEGUNDO AGRUPAMENTOS POR CLASSES DA CNAE - MUNICÍPIOS SELECIONADOS(1) - 2005	194

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figuras

FIGURA 1	- AGLOMERAÇÕES URBANAS EM CLASSIFICAÇÕES PRECEDENTES - BRASIL	99
FIGURA 2	- AGLOMERAÇÕES IDENTIFICADAS SEGUNDO ÍNDICE DE MORAN LOCAL	102
FIGURA 3	- ARRANJOS URBANO-REGIONAIS - BRASIL	106
FIGURA 4	- REDE URBANA DO BRASIL - 2007	109
FIGURA 5	- TIPOLOGIA DOS MOVIMENTOS PENDULARES - BRASIL E REGIÕES SUL E SUDESTE - 2000	113
FIGURA 6	- CONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL MUNICIPAL - BRASIL - 2000	119
FIGURA 7	- ARRANJOS ESPACIAIS DO ESTADO DO PARANÁ, E ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA	143
FIGURA 8	- DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO 2007 E CRESCIMENTO 1970/2007 - PARANÁ.....	153
FIGURA 9	- ABRANGÊNCIA DA POLARIZAÇÃO DE CURITIBA E PORTO ALEGRE - 2007	157
FIGURA 10	- PRINCIPAIS CONEXÕES ENTRE CENTROS - PARANÁ - 2007	160
FIGURA 11	- FLUXOS PENDULARES DA POPULAÇÃO - PARANÁ - 2000.....	165
FIGURA 12	- FLUXOS PENDULARES DA POPULAÇÃO - ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA - 2000	171
FIGURA 13	- TAXA DE POBREZA SEGUNDO ÁREAS DE PONDERAÇÃO DA AMOSTRA DO CENSO DEMOGRÁFICO - REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - 2000.....	178
FIGURA 14	- PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO FISCAL DO ESTADO - TOTAL, INDÚSTRIA E SERVIÇOS - PARANÁ - 1997/2000/2005	184
FIGURA 15	- EMPREGO FORMAL TOTAL, NA INDÚSTRIA E NOS SERVIÇOS - PARANÁ - 1995/2000/2005.....	186
FIGURA 16	- CONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL MUNICIPAL - REGIÃO SUL - 2000	197
FIGURA 17	- AGLOMERAÇÕES INDUSTRIAIS EXPORTADORAS (AIEX) – SCORE PONDERADO - REGIÃO SUL, SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO - 2000	199

Gráficos

GRÁFICO 1	- EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS COM MAIS DE 1% DO VAF TOTAL DO ESTADO - PARANÁ - 1975/2006	183
GRÁFICO 2	- NÚMERO DE MUNICÍPIOS COM PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO EMPREGO FORMAL SUPERIOR A 1% E SOMA DAS PARTICIPAÇÕES - PARANÁ - 1985/2005.....	185
GRÁFICO 3	- EXPORTAÇÕES SEGUNDO GRUPOS DE PRODUTOS SELECIONADOS - PARANÁ - 1996/2005	201

ANEXOS

(CD-ROM - ENCARTADO NA CONTRA CAPA)

ANEXO 1 - BASE DE DADOS DO CAPÍTULO 2

PLANILHA 1 - MUNICÍPIOS EM AGLOMERAÇÕES URBANAS OU OUTRAS UNIDADES DE AGLOMERAÇÃO - BRASIL

PLANILHA 2 - INDICADORES DA ANÁLISE EXPLORATÓRIA ESPACIAL - BRASIL

PLANILHA 3 - CENTRALIDADES SEGUNDO O REGIC 2007 - BRASIL

PLANILHA 4 - PESSOAS QUE REALIZAM MOVIMENTO PENDULAR E PROPORÇÃO SOBRE O TOTAL DE PESSOAS QUE ESTUDAM E/OU TRABALHAM NO MUNICÍPIO, SEGUNDO UFs - BRASIL - 2000

PLANILHA 5 - TIPOLOGIA DOS MOVIMENTOS PENDULARES - BRASIL - 2000

ANEXO 2 - DETALHAMENTO METODOLÓGICO DA ANÁLISE FATORIAL E DA ANÁLISE EXPLORATÓRIA ESPACIAL

ANEXO 3 - BASE DE DADOS DO CAPÍTULO 3

PLANILHA 1 - POPULAÇÃO TOTAL, URBANA E RURAL 1991, 2000 E 2007, INCREMENTO 1991/2000 E 2000/2007, TAXA GEOMÉTRICA DE CRESCIMENTO ANUAL 1991-2000 E 2000-2007 E GRAU DE URBANIZAÇÃO 2007 - PARANÁ

PLANILHA 2 - RELAÇÃO ENTRE CENTRALIDADES SEGUNDO O REGIC 2007 - PARANÁ

PLANILHA 3 - LIGAÇÕES ENTRE OS CENTROS DE GESTÃO DO TERRITÓRIO SEGUNDO O REGIC 2007 - PARANÁ

PLANILHA 4 - DESTINO DOS TRANSPORTES COLETIVOS SEGUNDO O REGIC 2007 - PARANÁ

PLANILHA 5 - ORIGEM DOS JORNAIS SEGUNDO O REGIC 2007 - PARANÁ

PLANILHA 6 - DESTINO DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA SEGUNDO O REGIC 2007 - PARANÁ

PLANILHA 7 - ORIGEM DOS INSUMOS DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA SEGUNDO O REGIC 2007 - PARANÁ

PLANILHA 8 - FLUXOS DE ORIGEM E DESTINO DOS MOVIMENTOS PENDULARES PARA TRABALHO E/OU ESTUDO E NÚMERO DE MUNICÍPIOS DE ORIGEM E/OU DESTINO - PARANÁ - 1980

PLANILHA 9 - FLUXOS DE ORIGEM E DESTINO DOS MOVIMENTOS PENDULARES PARA TRABALHO E/OU ESTUDO E SÓ PARA TRABALHO, PROPORÇÕES RELATIVAS À POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO QUE ESTUDA E/OU TRABALHA OU SÓ TRABALHA, E NÚMERO DE MUNICÍPIOS DE ORIGEM E/OU DESTINO - PARANÁ - 2000

PLANILHA 10 -MATRIZ DE ORIGEM/DESTINO DOS MOVIMENTOS PENDULARES - MUNICÍPIOS
SELECIONADOS - 2000

PLANILHA 11 -ÍNDICE FIRJAN DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL - PARANÁ - 2005

PLANILHA 12 -PARTICIPAÇÃO NO VAF TOTAL DO ESTADO - PARANÁ - 1975/2006

PLANILHA 13 -PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO VAF DOS SETORES INDÚSTRIA, COMÉRCIO E
SERVIÇOS - PARANÁ - 1997, 2000 E 2005

PLANILHA 14 -EMPREGO FORMAL TOTAL - PARANÁ - 1985/1995/2005

PLANILHA 15 -EMPREGO FORMAL NA INDÚSTRIA, SERVIÇOS E COMÉRCIO - PARANÁ -
1995/2000/2005

PLANILHA 16 -ESTABELECIMENTOS ENTRE OS 300 MAIORES EM FATURAMENTO - PARANÁ -
1997 E 2005

PLANILHA 17 -FATURAMENTO E NATUREZA DAS ATIVIDADES DOS ESTABELECIMENTOS
INDUSTRIAIS - PARANÁ - 2005

PLANILHA 18 -COMPOSIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES, SEGUNDO GRUPOS DE
PRODUTOS - PARANÁ - 1996/2005

PLANILHA 19 -VALOR CONTÁBIL DE ENTRADA E DE SAÍDA, SEGUNDO ORIGEM - PARANÁ - 2005

PLANILHA 20 -INFRAESTRUTURA TÉCNICO-CIENTÍFICA E OUTROS ATIVOS
INSTITUCIONAIS - PARANÁ

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 UM CONCEITO EM CONSTRUÇÃO	25
1.1 De que se trata um arranjo urbano-regional?	25
1.2 Lógicas, dinâmicas e transformações contemporâneas intra e interaglomerados	28
1.3 Redes, proximidade e mobilidade no adensamento dos fluxos urbano-regionais	43
1.4 Da metrópole à pós-metrópole: diversos conceitos para novas morfologias de cidade.....	53
1.5 Discussão conceitual em relação ao fato urbano-regional brasileiro.....	66
1.6 Multiescalaridade e reemergência da escala regional.....	72
2 CONFIGURAÇÃO DOS ARRANJOS URBANO-REGIONAIS NO BRASIL	87
2.1 Arranjos urbano-regionais no processo de metropolização brasileiro.....	87
2.2 Identificações de aglomerados e classificações precedentes	89
2.3 Aplicação da análise exploratória espacial.....	100
2.4 A natureza dos arranjos identificados.....	105
2.5 Considerações breves sobre os arranjos urbano-regionais do Brasil	125
2.6 Para além dos arranjos brasileiros: similaridades em casos latino-americanos.....	133
3 O ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA	142
3.1 Organização urbano-regional do território paranaense.....	144
3.2 Dinâmicas da urbanização e consolidação de um arranjo hegemônico	151
3.3 Concentração econômica e conformação da aglomeração industrial de Curitiba	181
3.4 Concentração institucional	205
3.5 Multiescalaridade e complexidade da gestão	208
3.6 Em síntese: um arranjo urbano-regional.....	215
CONCLUSÕES	220
REFERÊNCIAS	228

INTRODUÇÃO

Estudos sobre o Estado do Paraná revelam três configurações espaciais de distintas naturezas, cuja morfologia e densidade de relações não encontram consonância exata em conceitos consagrados. É o caso das configurações que englobam em um mesmo conjunto: a aglomeração metropolitana de Curitiba,¹ a ocupação contínua litorânea, que tem como principal centro Paranaguá, e a aglomeração descontínua de Ponta Grossa, que inclui Castro e Carambeí, no leste do Estado; no norte, as aglomerações urbanas de Londrina e de Maringá, assim como um grande número de importantes centralidades; e, no oeste, a aglomeração urbana de Cascavel/Toledo, a aglomeração transfronteiriça de Foz do Iguaçu e também alguns centros. Incluem-se, nos três casos, as áreas urbanas e rurais adjacentes (IPARDES, 2000; 2005a; 2008; IPEA, 2002a).

Considerando as denominações adotadas por esses estudos – complexos urbanos (IPARDES, 2000; 2004; IPEA 2002a), eixos (PERIS, 2002; IPARDES, 2005a) ou espaços relevantes (IPARDES, 2005a; 2006) –, percebe-se que todas se voltam a apreender os conteúdos dessas configurações, porém sem lograr um conceito que efetivamente se ajuste às suas particularidades morfológicas e relacionais, a partir de traços determinantes na interação de dinâmicas da produção do espaço. Pode-se confirmar que essas configurações são mais que aglomerações urbanas, pois agregam aglomerações e centros, compondo efetivamente conjuntos urbanos complexos, porém isso não encerra em si um conceito. Distinguem-se de configurações em eixos, embora se estruturam com forte apoio do sistema viário principal, dado que se estendem tentacularmente em múltiplas direções. Também é insuficiente a expressão “espaço relevante”, pois, como justificam os estudos que a empregam, ela é usada para designar um recorte espacial de municípios em continuidade que se peculiarizam por elevada participação relativa de indicadores econômicos, sociais e institucionais no total do Estado, remetendo a outro recorte os municípios socialmente críticos. As configurações em pauta são em si uma totalidade na qual se relacionam dialeticamente relevância e criticidade.

Na busca de uma expressão que se ajustasse às especificidades dessas configurações, esta pesquisa optou por empregar a expressão “arranjos espaciais”, pelo significado genérico de disposição ou organização atribuído à palavra “arranjo”. Reportando-se à organização do espaço, um arranjo espacial contempla a disposição genérica de elementos dados, os “fixos”, conforme Santos (1999), que se combinam entre si e se organizam por meio de “fluxos”. A natureza dos elementos dados, o papel que desempenham e a densidade de relações que estabelecem configuram e qualificam arranjos espaciais distintos.

A formação dos arranjos espaciais tem estreitas relações – mas não obrigatórias – com a origem e expansão das aglomerações urbanas, decorrentes do processo de urbanização e metropolização, consideradas como principais resultados dos movimentos concentradores do modelo capitalista de produção. Podem também ter origem em projetos organizados de

¹ Embora reconhecendo como urbanas tanto as aglomerações de caráter metropolitano quanto as de caráter não-metropolitano, o estudo do IPEA (2002a e b), do qual se emprestam as denominações, considera as primeiras como “aglomerações metropolitanas” e as demais como “aglomerações urbanas”.

ocupação, na presença de infraestruturas marcantes ou grandes projetos de desenvolvimento, todos capazes de impulsionar o fenômeno da urbanização concentrada.

Da concentração emergem espaços aglomerados. Alguns, com o tempo, expandem-se física, econômica e funcionalmente, aglutinando em uma morfologia, contínua ou descontínua, outras aglomerações, centros urbanos e suas áreas intersticiais, urbanas ou rurais, estas bastante modificadas, em arranjos espaciais mais complexos, essencialmente híbridos, muitos dos quais conjugam as dimensões urbana, urbana-aglomerada e regional. Esse tipo de arranjo espacial, por sua natureza e características, é denominado neste trabalho de “arranjo urbano-regional”. São arranjos complexos devido à multiplicidade de escalas e fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, finanças, conhecimento e de relações de poder, que perpassam em seu interior. Outros arranjos se mantêm como morfologias singulares, com relações menos densas e em alguns casos majoritariamente biunívocas, entre o polo e as periferias, sempre articulados aos arranjos urbano-regionais. Em qualquer caso, as especialidades e a diversificação das unidades interiores, além das relações antagônicas entre as partes dos arranjos, compõem uma totalidade, sem romper as contradições internas.

Dessa forma, esses arranjos espaciais são fruto do modelo de desenvolvimento vigente, no qual a produção do espaço urbano-regional se dá pela interação de processos concentradores de pessoas, bens, riqueza e conhecimento, profusão de fluxos e multiplicação de escalas nas relações socioespaciais. Tal conjunção resulta em assimetrias entre os elementos componentes e em suas configurações espaciais, o que faz com que determinadas porções do território assumam a condução das dinâmicas principais da inserção do estado/país na divisão social do trabalho. No caso do Paraná, o arranjo espacial configurado no leste do Estado, denominado a partir de agora “arranjo urbano-regional de Curitiba”, distingue-se sobremaneira dos demais arranjos espaciais e do conjunto do território. Como será visto na sequência, é o único com características metropolitanas no Estado e em dimensão comparável a um amplo conjunto de arranjos urbano-regionais identificados no território brasileiro.²

A condução da inserção na divisão social do trabalho é, portanto, o elemento diferenciador entre arranjos espaciais singulares e urbano-regionais. Embora se complementem, apenas os últimos estão afetos a atividades mais avançadas e internacionalizadas, o que resulta na densificação de fluxos e no estreitamento de relações que transcendem o âmbito local, perpassam diversas escalas (regional, estadual, nacional) e atingem o global. Essa complexidade escalar, a essência híbrida e a agregação de conjuntos aglomerados contínuos ou descontínuos salientam as diferenças entre arranjos urbano-regionais e arranjos espaciais singulares.

Ao mesmo tempo, os arranjos urbano-regionais são espaços contraditórios, nos quais o trabalho informal, a escassez, o elevado volume de pobres e de carências também se fazem presentes. Essas contradições impõem à economia urbana dois tipos de divisão social do

² Arranjos urbano-regionais de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília/Goiânia, Porto Alegre, Curitiba, Leste Catarinense, Belo Horizonte, Salvador e Recife/João Pessoa, cuja metodologia de identificação e características principais estão explicitadas no capítulo 2.

trabalho, o hegemônica, rígido, de cima para baixo, regido “sob normas implacáveis”, e outro, mais complexo, de baixo para cima, sempre recriando suas normas (SANTOS, 1999; 2006). Este segundo tipo se dá pela variedade de ofícios e pela mobilidade de atores, em quadros ocupacionais móveis, com o desempenho de papéis diversos por um mesmo ator dentro da cidade. O movimento permanente, fundado na metamorfose do trabalho, produz a “flexibilidade tropical”, ou seja, a grande capacidade de se adaptar às conjunturas, demonstrada por segmentos da economia popular. Segmentos que abarcam quase sempre parcelas majoritárias da população, as quais, para se reproduzir e para produzir a atenção às suas necessidades, calcadas no padrão de consumo dos segmentos hegemônicos, criam uma divisão do trabalho imitativa, quase caricatural, plástica. Uma “economia da sobrevivência” voltada às necessidades desses segmentos excluídos da população (RIBEIRO, 2004a).

Nessa divisão social do trabalho, o quadro ocupacional não é fixo, mas precário e móvel, ajudado por uma solidariedade que se cria e se recria sob um “efeito de vizinhança”³ (SANTOS, 2006, p.24) emergente dessas massas em movimento, gerando trocas que propiciam novas solidariedades e negociações cotidianas. Essas forças são comumente analisadas como residuais, enquanto são enfatizadas aquelas correspondentes às “forças econômicas que interessam à realização vertical dos atores hegemônicos” (p.24). Ambas são constitutivas da mesma base econômica, da totalidade que faz do ambiente urbano concentrado o espaço das contradições mais extremadas.

A essência da configuração dos arranjos urbano-regionais é a mesma dos demais arranjos espaciais. Faz-se demarcar pelas lógicas determinadas por escolhas de localização do capital, em suas muitas vertentes. O resultado morfológico também é definidor de diferenças, e o que peculiariza os arranjos urbano-regionais é a desmesurada expansão física de suas aglomerações urbanas, aglutinando-se umas às outras, incitando limites mutantes; a distribuição funcional seletiva das atividades econômicas, com o setor terciário avançado privilegiando centralidades, a indústria e outras atividades de comércio e serviços sendo alocadas ao longo dos eixos de comunicações, e as atividades menos rentáveis ou relativamente degradantes, relegadas às periferias. A extensão desses arranjos se faz acompanhar pela expansão física das ocupações, condicionada pelo mercado imobiliário, que incita a seletividade socioespacial no processo de apropriação e ocupação do solo, com periferização da pobreza e ampliação horizontal da área física ocupada. Esse processo reforça a dissociação entre a localização da moradia e do trabalho, dando margem ao aumento dos deslocamentos de pessoas e mercadorias. Nesse movimento, tornam-se evidentes as diferenças entre os municípios e, internamente, entre porções dos municípios.

³ Santos se refere à expressão usada por Sartre, em *Questão de método*. A expressão é adotada por outros autores, destacando-se Ribeiro (2004a), que analisa os efeitos da vizinhança no desempenho escolar (repetência e evasão) de estudantes moradores de favelas e bairros do Rio de Janeiro, com perfis familiares idênticos em termos de “clima escolar” (escolaridade dos integrantes com idade superior a 16 anos) e de estrutura familiar (existência ou não dos dois cônjuges). Tais efeitos se mostram no desempenho escolar distinto, em razão de esses estudantes estarem em bairros nos quais desfrutam ou não da convivência com grupos que ocupam posições superiores na hierarquia social.

De modo geral, os arranjos urbano-regionais exacerbam a presença de “fixos insubordinados”, conforme Santos (1999), ditando localizações, adequações no espaço, provocando valorizações que incitam disputas, sob intenções alheias ao lugar, à região, ditadas por normas globais. Perpassam os fixos, fluxos diversos, com elevada mobilidade de pessoas, mercadorias e capitais, deflagrando extrema competitividade entre os lugares, mesmo dentro do que se pode chamar de espaço contínuo. O resultado é a produção de arranjos diversificados, heterogêneos e desiguais.

A tese que se defende é de que a concentração, o conhecimento, a mobilidade e a conectividade, que agem como elementos essenciais no processo de metropolização e configuração dos arranjos urbano-regionais, são inerentes à dinâmica produtiva em sua dimensão urbano-regional, estando relacionados aos estágios mais avançados da inserção do território na divisão social do trabalho. Dialeticamente, operam como condicionantes e resultantes dessa inserção, acionando as mais diversas escalas; ou seja, emanam da escala urbana, alcançam uma perspectiva regional e se inserem na escala nacional, integrando-se como principais espaços articuladores do país na divisão social do trabalho.

Tais elementos usufruem do benefício da proximidade, mas, mesmo que desenvolvam um conjunto de atividades articuladas, complementares e dependentes, nem sempre constituem arranjos espaciais homogêneos, que unam funcionalmente todo o conjunto (de municípios, atividades ou pessoas) na dinâmica produtiva, ou que revertam equanimemente as riquezas da produção.

A proximidade espacial permite a articulação de estratégias de desenvolvimento entre os segmentos atuantes na produção do espaço, de modo a criar externalidades que favorecem a inovação, a partir da conjunção de ações materiais (adequação, implantação e renovação de infraestruturas) e imateriais (trocas de conhecimento e informações), além de reforçar a representatividade política. Constata-se, entretanto, que a diversidade produtiva e a diversificação social se restringem às porções centrais desses arranjos, que estabelecem relações verticais com outras aglomerações e centros da região/país/mundo, sem inserir a totalidade do conjunto na mesma dinâmica. A densidade dos fluxos de pessoas, mercadorias, capitais e informações é intensificada entre poucos municípios – aqueles com condições já constituídas para tal –, sem definir nexos que efetivamente consolidem articulações horizontais no espaço enquanto unidade, e sem romper com a totalidade contraditória que caracteriza o arranjo.

Assim, a criação de externalidades envolve e decorre dos municípios ou de partes de seu território que já detêm um mínimo de condições técnicas, científicas e institucionais capazes de contribuir no processo inovativo (BENKO e LIPIETZ, 1994). Esse conjunto melhor dotado passa a criar recursos para a atração e reprodução de atividades e investimentos; e a proximidade física, institucional e cultural, a condicionar a organização da base produtiva. A dimensão espacial dessa dinâmica de proximidade remete ao reforço e à expansão das aglomerações e a uma valorização do solo, a partir de investimentos urbanos que criam um espaço ao mesmo tempo diverso e desigual, concentrador e excludente. Os municípios ou partes do território de alguns não-dotados dessas condições, e com pouca capacidade de

articulação para conseguir um salto de qualidade, permanecem à mercê de tênues relações de vizinhança, das sobras do processo, ou completamente à sua margem.

Esse fenômeno, evidenciado em países do mundo capitalista, guarda singularidades, de modo que nem sempre os conceitos dispostos pela literatura se ajustam com propriedade a cada caso, efetivamente expressando a natureza e as lógicas de sua configuração, os resultados morfológicos ou o padrão de relações verticais e horizontais que nele se desenvolvem.

No quadro de reestruturação produtiva, particularmente pela desconcentração da atividade econômica a partir do polo dinâmico do Sudeste brasileiro, as aglomerações, ou suas partes dinâmicas, beneficiam-se da reprodução dos processos desconcentradores/reconcentradores, ou seja, de desconcentração do polo nacional mais dinâmico e de reconcentração em novas (ou nem tão novas) áreas (AZZONI, 1986; CANO, 1995; DINIZ, 1993 e 1999; DINIZ e CROCCO, 1996; NEGRI, 1996; PACHECO, 1998). O arranjo urbano-regional de Curitiba e os outros arranjos urbano-regionais identificados no Brasil se encontram na rota desse processo desconcentrador; beneficiam-se dele, consolidam-se como novos pontos concentradores e se firmam como os principais centros na rede urbana. As alterações recentes dessa rede, provocadas pela materialização espacial do processo de reestruturação produtiva e reorganização internacional do capital nos anos de 1990, definem-se pela manutenção de uma estrutura modificada mais pela transformação dos principais centros em aglomerações urbanas que pela agregação de novas centralidades (IPARDES, 2000; IPARDES, 2005a, IPEA 2002a).

Tal constatação reforça o pressuposto de que a constituição original e evolução da rede de cidades são determinantes na organização do território, e que as grandes transformações contemporâneas, expressas nas centralidades que comandam essa rede, delineiam-se no fenômeno de aglomeração urbana, envolvendo mais de um município.

Mantidas as lógicas e as dinâmicas em curso, sustentadas em estratégias de desenvolvimento regional fragilizadas (ou pactuadas) por uma condução majoritariamente corporativa na produção do espaço, pode-se vislumbrar que são ínfimas (ou inexistentes) as possibilidades de reversão do processo.⁴ Mesmo em um cenário de reestruturação produtiva e reorganização espacial do capital, as novas centralidades concentradoras que se delineiam em território nacional – como produtos ou possibilidades a esse processo – reproduzem o mesmo perfil, no qual os indicadores de ótimo desempenho econômico, social e institucional não refletem processos capazes de impulsionar a inserção dos municípios adjacentes. É o que se deduz dos resultados constatados nas análises intrarregionais e inter-regionais do recorte espacial da pesquisa em relação a outros recortes do Estado do Paraná.

Dessa forma, em se mantendo o modelo de produção e de apropriação da riqueza gerada, as tendências são de que se sustentarão as mesmas lógicas e resultados, acentuando os traços atuais dos arranjos expandidos multidirecionalmente, ainda mais concentradores e desiguais. Assim, torna-se necessária a discussão de alternativas de alteração do curso dos

⁴ Na direção inversa, o Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento (BRASIL, 2008), formulado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, defende o reforço à polinucleação como medida de desconcentração das áreas de maior densidade do país. O estudo está pautado na proposição de macro e mesopolos estratégicos para o reordenamento do território, voltados a um Brasil policêntrico, visando reverter a tendência concentradora da rede urbana.

processos, com base em estratégias e políticas de desenvolvimento, o que requer uma profunda compreensão da natureza do fenômeno urbano-regional, de sua origem e da multiplicidade de escalas que interagem em sua órbita, para que se possa trabalhar hipóteses de mudanças e possibilidades de reverter dinâmicas e resultados.

É importante também reconhecer as escalas de relações urbano-regionais que se desenvolvem entre os municípios relativamente mais dinâmicos e concentradores, e os municípios de suas proximidades, assim como entre arranjos similares no Estado ou no país, desvendando qual a natureza dos processos que articulam ou particularizam seus fragmentos. Este é o objetivo deste trabalho.

Tomando o recorte de análise como uma unidade com limites imprecisos, heterogênea, diversa, desigual, porém articulada em complementaridades e subordinações, a construção da pesquisa tem como sustentação teórico-metodológica a noção de totalidade concreta, entendida como princípio metodológico da investigação dialética da realidade social, imprescindível à compreensão da dimensão histórico-temporal da produção do espaço. Considera-se que um fenômeno social é um fato histórico, na medida em que é examinado como um momento do todo, e que, portanto, o “conhecimento deve, em todos os seus domínios, partir da unidade dos dois aspectos contraditórios do universo: o fenomenal e o essencial, íntima e objetivamente, misturados. A análise quebra e separa a totalidade a qual nós devemos em seguida reencontrar.” (LEFEBVRE, 1995, p.9 da tradução)

Concebe-se com Lefebvre (1995) que a totalidade envolve a natureza e sua transformação, o homem e sua história, sua consciência e seus conhecimentos, suas ideias e suas ideologias. Natureza, cultura, ato social e pensamento são inseparáveis; ao mesmo tempo, objeto e realidade são fatos humanos, produtos da atividade pela qual o homem se realiza. Um não impede o outro, ao contrário, o homem transforma a natureza “e se transforma, sem se desprender da natureza (e de sua própria ‘natureza’)”. (p.27 da tradução)

Admite-se, conforme Kosic (1969, p.33), que a totalidade “compreende a realidade nas suas íntimas leis, e revela, sob a superfície e causalidade dos fenômenos, as conexões internas, necessárias (...)”. Sua posição coloca-se “em antítese à posição do empirismo, que considera as manifestações fenomênicas e causais, não chegando a atingir a compreensão dos processos evolutivos da realidade. Do ponto de vista da totalidade, compreende-se a dialética da lei e da causalidade dos fenômenos, da essência interna e dos aspectos fenomênicos da realidade, das partes e do todo, do produto e da produção e assim por diante.”

Essa opção metodológica é reforçada pela compreensão de Santos (1996b), para quem a totalidade concreta volta-se para responder à questão “o que é a realidade?” – exatamente o que se busca neste trabalho. Como prossegue Santos, a realidade é fugaz, porque está sempre se desfazendo para voltar a se fazer; na realidade, há uma totalidade concreta das coisas e das ações, do mundo em movimento, tal como a geografia descreve e busca explicar. Esse contínuo acontecer se dá em diferentes tempos. Assim, o tempo é a base indispensável para compreender o espaço. Se as ações sobre um conjunto de objetos se

dessem segundo tempos iguais não haveria história; “(...) o mundo seria imóvel. Mas o mundo é móvel, em transformação permanente – formando uma totalidade em processo de mudança para surgir amanhã como uma nova totalidade”. (SANTOS, 1996b, p.167)

Tomada como base de análise na teoria da totalidade concreta, a dialética é entendida como a ciência das leis gerais do movimento e desenvolvimento da natureza e pensamento humanos, pautando-se na unidade e interpretação dos contrários e na negação da negação. Como a consolidação de ideias dominantes se dá sob a forma ideológica, sublinha-se a importância da escolha dessa base de análise para explicar os conflitos latentes entre classes ou grupos distintos na sociedade capitalista, e a intermediação do Estado como mediador e como diminuidor das possibilidades de conflito, como sugere Sposito (2002). Para esse autor, a interpretação geográfica de problemas do espaço se sustenta em princípios dialéticos, como a relação causa-efeito; o princípio da determinação e indeterminação, que cria dinâmicas territoriais; a diferenciação entre processo e cronologia; e o princípio da autorregulação, que cria novas ordens. Esse conjunto embasa epistemologicamente as mudanças provocadas pela incorporação, apropriação e transformação da natureza nos dois últimos séculos, dadas nas relações de produção.

Soja (1993) enfatiza que é fundamental considerar que a relação no espaço é composta por uma dialética socioespacial, na qual o papel do espaço é tão ativo quanto o da própria sociedade, sendo impossível a existência de uma “determinação unidirecional” entre estes elementos. Com essa compreensão, refuta-se a noção abstrata e física do espaço como “continente” ambiental da vida humana, como uma base epistemológica ilusória, e assume-se que o “espaço em si pode ser primordialmente dado, mas a organização e o sentido do espaço são produtos da translação, da transformação e da experiência sociais” (p.101).

Nesse ponto, a contribuição marxista resgatada por Lefebvre quanto à distinção entre a “natureza”, como um contexto dado, e a “segunda natureza”, como o espaço transformado e socialmente concretizado a partir do trabalho humano deliberado, é importante para demarcar o conceito de espaço nesta pesquisa.

O espaço não é um objeto científico afastado da ideologia e da política; sempre foi político e estratégico. Se o espaço tem uma aparência de neutralidade e indiferença em relação a seus conteúdos e, desse modo, parece ser “puramente” formal, a epítome da abstração racional, é precisamente por ter sido ocupado e usado, e por já ter sido o foco de processos passados cujos vestígios nem sempre são evidentes na paisagem. O espaço foi formado e moldado a partir de elementos históricos e naturais, mas esse foi um processo político. O espaço é político e ideológico. É um produto literalmente repleto de ideologias. (LEFEBVRE, 1976, p.31)⁵

De acordo com Carlos (2002, p.164), a superação da ideia de espaço enquanto palco da atividade humana cria “a condição de analisar a realidade além de seu plano fenomênico colocando em debate a articulação dialética entre homem e natureza”. Para tanto, o materialismo dialético estrutura a base de um conhecimento que não se reduz ao pensamento

⁵ LEFEBVRE, H. Reflections on the Politics of Space. *Antípode*, n.8, p.30-37, 1976, *apud* Soja (1993, p.102).

abstrato, mas o articula “à dimensão da prática social enquanto conteúdo do real, levando à compreensão do caráter contraditório das relações que produzem o espaço geográfico” (p.162). O espaço é entendido aqui como produto de um processo de relações que a sociedade estabelece com a natureza (primeira ou segunda), sob condições específicas de momentos históricos específicos e diferenciados. “Nesse sentido, o espaço é humano não porque o homem o habita, mas porque o produz. Um produto desigual e contraditório à imagem e semelhança da sociedade que o produziu com seu trabalho.” (p.162)

Assume-se com Santos (1977)⁶ que as formas espaciais constituem uma linguagem dos modos de produção. Sociedade e espaço não são instâncias separadas, mas uma formação, e assim a sociedade só se concretiza por meio do seu espaço. O espaço também é uma instância, pois é uma estrutura fixa com uma determinação que atua no movimento da totalidade social. Portanto, as formas espaciais são resultados de processos passados, mas também são condições para processos futuros. Sobre a atividade produtiva no espaço, Santos (1996a) argumenta que a mesma implica em uma ação sobre a superfície terrestre, que sempre está se recriando em novas formas, de tal maneira que “produzir é produzir o espaço”. Produção que se dá no momento em que a sociedade se apropria da natureza e instaura um processo que adquire ao mesmo tempo caráter global e diferenciado. Nesse caso, a organização do espaço é determinada pela tecnologia, pela cultura e pela organização da sociedade. No caso do modo de produção capitalista, é imposto o ritmo de acumulação que implica uma dotação diferencial de instrumentos de trabalho, e isso resulta em uma distribuição no espaço “desigual e combinada”. Assim, uma teoria do espaço está submetida a uma teoria da sociedade (SANTOS, 1982).

Santos (1996a) demonstra que as diferenças entre os lugares são naturais e históricas, e que a variação da organização do espaço é fruto de uma acumulação desigual de tempo, sendo uma combinação de variáveis, resíduos vivificados pelo tempo presente e unificados pelo Estado. Portanto ocorre um contínuo processo de modernização, que não atinge todos os lugares ao mesmo tempo, obedecendo aos estímulos do Estado e à lógica do capital. Esse processo define os usos do solo, a apropriação da natureza, as relações entre os lugares e a organização do espaço como um todo, fortemente marcado pelas desigualdades e seletividades.

Compreender a diversidade e a heterogeneidade expressas no espaço requer assumir que a estrutura espacial representa um “componente dialeticamente definido das relações de produção gerais, relações estas que são simultaneamente sociais e espaciais” (SOJA, 1993, p.99). Ou seja, há uma homologia espacial que corresponde às relações de classe, seus conflitos, e à transformação estrutural, que se expressa “na divisão regionalizada do espaço organizado em centros dominantes e periferias subordinadas, em relações espaciais de produção socialmente criadas e polarizadas, captáveis com maior precisão no conceito de desenvolvimento geograficamente desigual” (p.99). As relações sociais e espaciais

⁶ SANTOS, M. Society and space: social formation as theory and method. *Antípode*. Worcester, n.1, v.9, 1977, p.3-13, *apud* Corrêa (2001).

estruturadas são homólogas por provirem das mesmas origens no modo de produção e por serem dialeticamente inseparáveis.

Na perspectiva desse método e entendendo o espaço como uma construção social e uma arena de disputa, o objeto de estudo foi compartimentado em variáveis e unidades menores de análise, as quais foram relacionadas com o todo e retornadas a ele. Esse objeto foi também relacionado com seu meio imediato e com o todo, por intermédio da identificação de seu papel na divisão social do trabalho. Dialeticamente, a pesquisa empenhou-se em compreender as contradições – dinamismo/estagnação, moderno/tradicional, denso/rarefeito, conectado/excluído, articulado/isolado, representado/esquecido – e apontar como foi constituída a unidade em análise, enquanto uma totalidade, a partir do modo de produção do espaço em sua dimensão histórica e cultural. Para tanto, apoiou-se em bases de dados oficiais, escolhendo informações que contemplam a heterogeneidade e a diversidade do território em análise, sendo, pois, reveladoras de seus contrários.

A apresentação dos resultados deste trabalho organiza-se em três capítulos. No primeiro, intitulado “Um conceito em construção”, é feita uma síntese do que se extraiu da literatura pertinente, quanto a conceitos que contemplam as especificidades ou que contribuem para definir um arranjo urbano-regional. Inicia-se com a discussão sobre a natureza de um arranjo urbano-regional, para o que são revisitadas abordagens sobre lógicas e dinâmicas do processo de metropolização e configuração de aglomerações urbanas; sobre as transformações contemporâneas intra-aglomerações; sobre os efeitos das relações em rede, da proximidade, da mobilidade e do adensamento dos fluxos urbano-regionais. Discorre-se sobre o debate teórico acerca de morfologias complexas de concentração, desde a busca de conceitos para novas formas e conteúdos de cidade, para formações mais complexas que cidade, até a dimensão urbano-regional. Particulariza-se a discussão conceitual em relação ao fato urbano-regional brasileiro, centrada no caso de São Paulo.

Entre processos e formas, o enfoque não deixa de contemplar a complexidade social e a multiescalaridade intensificadas em arranjos urbano-regionais. Nesse sentido, volta-se a uma breve reflexão sobre concepções, estruturação e políticas de escala, tomando o exemplo da escala “Região Metropolitana” (RM) em contraposição a outras escalas.⁷ Nesse ambiente de multiplicidade escalar, a pesquisa aponta a fragilidade da escala metropolitana e coloca em discussão outras escalas do desenvolvimento, constatando a sobreposição de escalas e concluindo pela necessária ação transescalar, para efeitos de políticas públicas.

No segundo capítulo, são identificados os arranjos urbano-regionais em território brasileiro, retomando-se estudos correlatos e desenvolvendo-se análises específicas que situam a configuração desses arranjos no processo de metropolização. Para a identificação dos

⁷ Considera-se o conceito de “região metropolitana” apropriado pelos legisladores, segundo disposição constitucional (Constituição Federal, Art. 25, § 3.º), para constituir uma unidade regional para fins de planejamento e gestão. Neste trabalho, adota-se a expressão “aglomeração metropolitana”, quando se quer fazer referência ao resultado do fato urbano em si, e Região Metropolitana, para o caso das unidades institucionalizadas.

arranjos, partiu-se tanto do resgate de classificações precedentes, construídas com outras finalidades, mas com resultados comparáveis, quanto da aplicação de métodos da estatística de autocorrelação espacial, cujos resultados, associados a outras informações, descreveram as porções mais densas, concentradas e em movimento, do território brasileiro. Identificados os arranjos, algumas comparações foram realizadas, particularmente com estudos voltados a aglomerações resultantes da atividade industrial, sendo tecidas breves considerações sobre os arranjos urbano-regionais identificados. Tal como este trabalho, os estudos considerados também compreendem o urbano como estruturador da organização do território e concebem as diferentes categorias de centros não pela dimensão física de sua população e economia, mas pelas funções, relações e abrangência de sua polarização.

Para a identificação dos arranjos urbano-regionais, foram utilizadas informações da Contagem da População de 2007; dos movimentos pendulares da população de 2000 do Censo Demográfico; do Produto Interno Bruto (PIB) de 2005; e informações da base de dados do estudo Região de Influência das Cidades 2007 - REGIC (IBGE, 2008a); todas do IBGE e organizadas para todos os municípios do Brasil.⁸ Considera-se que essas informações, enquanto fontes disponíveis mais atuais, são as que melhor sintetizam as dimensões de concentração (de população, renda e funções urbanas) e movimento (fluxos pendulares e fluxos por funções urbanas), viabilizando identificar conjuntos de municípios que se destacam pelo poder de concentração, abrangência e complexidade das relações com o entorno.

Compreendendo que a essência do processo que gera esses arranjos é a própria essência do modelo de desenvolvimento capitalista, e que, portanto, não se restringe ao território brasileiro, ainda no capítulo 2 são tecidas comparações com semelhantes configurações presentes em outros países da América Latina, de forma mais pormenorizada com o México, pela dimensão continental e similaridade dos processos territoriais.

Para reconhecer a natureza das relações intra e interarranjos, no terceiro capítulo analisa-se o arranjo urbano-regional de Curitiba, inserindo-o na totalidade da organização do território paranaense, na qual a ação governamental teve importância inegável como indutora de ocupações e usos que resultaram nas configurações urbanas de maior expressividade no Estado. A análise percorre a dinâmica da urbanização no Paraná, a conformação da rede de cidades, os fluxos decorrentes da circulação de mercadorias e acesso a serviços, e os movimentos pendulares da população para trabalho e/ou estudo, discutindo a emergência de três áreas de maior concentração – localizadas no entorno metropolitano de Curitiba, nas regiões Norte Central e Oeste do Estado. Detém-se na consolidação do arranjo urbano-regional de Curitiba como o espaço de maior proeminência no território paranaense, apoiado na conformação e expansão de uma aglomeração industrial motivadora e ao mesmo tempo resultante da concentração econômica e da infraestrutura técnico-científica, de circulação e de comunicações nesse espaço.

⁸ As informações analisadas no segundo e terceiro capítulos foram organizadas em planilhas apresentadas em anexo, compondo o CD-Rom encartado neste trabalho.

Em decorrência do adensamento de relações e da diversidade produtiva, e identificados os diferentes níveis de integração dos municípios na dinâmica principal do arranjo, discorre-se sobre as configurações escalares presentes na produção do espaço e discute-se a existência de uma unicidade regional. É dada ênfase à vertente teórica da proximidade e de seus efeitos desiguais sobre os municípios, promovendo uma articulação funcional às dinâmicas hegemônicas entre alguns mais dotados de atributos infraestruturais e técnico-científicos, e um envolvimento tênue ou a própria exclusão de outros. A discussão que se coloca é, pois, a possibilidade multiplicadora e aceleradora de dinamismos e fluxos desse arranjo concentrador, engendrando oportunidades e vantagens capazes – ou não – de conectar equanimemente todos os seus municípios na divisão social do trabalho, e a capacidade de impulsionar a inserção de aglomerações e municípios adjacentes na mesma dinâmica. Nesse capítulo, discute-se também a dimensão regional do arranjo selecionado em relação a outros arranjos espaciais do Paraná, vislumbrando tendências de sustentação ou reversão da posição atual. Aborda-se a origem dos processos determinantes de sua configuração morfológica, como resultado ou possibilidade à reestruturação produtiva e reorganização do capital.

A pesquisa, cujos resultados estão sintetizados nesse terceiro capítulo, tomou como principais fontes de informação os Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991 e 2000, e a Contagem da População de 2007, ambas do IBGE. Utilizou também informações do valor adicionado fiscal (VAF), da Secretaria de Estado da Fazenda (SEFA), que cobrem, em alguns níveis de agregação, o período de 1970 a 2005; dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS),⁹ organizados, sem prejuízo metodológico de agregação, a partir de 1985 até 2005; assim como dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC)/Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) e o Índice de Desenvolvimento Municipal da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (IFDM). As informações censitárias respeitaram intervalos decenais, exceto 1991, ano em que o Censo Demográfico sofreu atraso; aquelas específicas aos movimentos pendulares da população correspondem aos anos de 1980 e 2000, por não terem sido disponibilizadas no Censo de 1991; as da RAIS foram organizadas em intervalos quinquenais; as informações do MDIC-SECEX foram lidas em uma série anual, entre 1996 e 2005; e o IFDM, apenas de 2005. A análise se complementa com informações da infraestrutura científico-tecnológica, levantada em várias fontes, correspondentes à disponibilidade mais recente, e com alguns indicadores selecionados da base de dados oferecida pelo REGIC 2007 (IBGE, 2008a), entre os quais informações das relações entre municípios.

Embora cada indicador tenha sua temporalidade específica, foi possível traçar um perfil evolutivo e uma análise mais pormenorizada dos anos recentes, compreendendo um período abrangente, de forma a captar comportamentos nos momentos da industrialização do

⁹ Mesmo reconhecendo a importância do mercado de trabalho informal, com um elevado número de ocupados, prescindiu-se dessa análise devido à ausência de dados metodologicamente compatíveis e comparáveis a todo o conjunto de municípios considerados. A informação mais recente disponível para todos os municípios do Brasil, referente à ocupação, sem distinguir relações formais ou informais, provém do Censo Demográfico de 2000.

Estado e de sua inserção nos novos circuitos internacionais da economia. Algumas informações conseguem abarcar séries históricas mais amplas, mantendo a mesma metodologia de coleta; outras, devido a mudanças metodológicas, tornam restritivas as comparações em série. Todas as informações foram organizadas por município, exceto as relativas ao comércio exterior.¹⁰

De modo geral, a importância das conexões da rede urbana é enfatizada na análise, a qual resgata a ideia de que qualquer que seja o desenho, em morfologias urbanas complexas ou singulares, as cidades perdem o sentido se isoladas ou desconectadas, por mais que cultivem sólidas relações circunscritas aos seus próprios limites. Dessa forma, o diálogo das relações verticais entre os espaços urbanos, ou, na metáfora de De Mattos (2004, p.180), de “um arquipélago urbano com ilhas interligadas”, é o que sustentará os principais elos da rede de cidades; os centros participantes desse diálogo serão os principais territórios da reprodução do capital em suas formas contemporâneas.

Essa noção é extraída de Veltz (1996), para quem a metropolização da economia se afirma como a tendência principal do final do século XX, caracterizando-se como uma “economia de arquipélago”. Nesse arquipélago, as aglomerações principais das redes urbanas nacional/regionais desempenham papel fundamental. As aglomerações metropolitanas reforçam sua centralidade e se apoiam no conjunto de outras aglomerações urbanas, que também se consolidam e permitem fluir esse processo, expressando um movimento de recentralização do poder e reconcentração da riqueza. A concentração urbana (metropolitana) retoma seu papel estratégico na atração e fixação de ativos, na valorização do capital, agora como elo, por excelência, das articulações que se processam com a globalização da produção, do consumo e dos circuitos financeiros. Os arranjos urbano-regionais do território brasileiro e o recorte de pesquisa inserido entre eles refletem, mesmo em um quadro de relativa desconcentração nacional, a persistência da concentração espacial da atividade econômica, sob conexões geográficas mais complexas e mais dinâmicas, estabelecidas a partir da nova divisão social e territorial do trabalho.

¹⁰ Salienta-se a dificuldade de se trabalhar com a unidade municipal, embora seja essa a fonte geradora dos dados, pela restrição temporal das informações disponíveis. Outra dificuldade está na fragmentação territorial pela qual passam os municípios, particularmente nos estados do sul do Brasil, que obriga a reconstituição das informações, sendo prudente evitar a composição de séries históricas mais longas.

1 UM CONCEITO EM CONSTRUÇÃO

1.1 De que se trata um arranjo urbano-regional?

Algumas aglomerações urbanas, em seu processo de expansão, ampliam a abrangência dos fluxos mais frequentes, seja de pessoas ou de mercadorias, e estreitam relações com aglomerações vizinhas, mesmo localizadas descontinuamente, enquanto densificam seu perfil concentrador e consolidam sua importância como elos de inserção do país/região na divisão social do trabalho. Nesses casos, a ordem de complexidade dos fenômenos que operam em seu interior ampliado as insere no rol de morfologias superlativas – tratadas recorrentemente como megacidades, cidades-regiões, macrometrópoles ou por outras tantas expressões que as distinguem das aglomerações singulares. Unidades com essas características pontuam e se expandem em território nacional, como resultado do conjunto das transformações territoriais em curso na contemporaneidade. Compõem o que se denomina neste trabalho de “arranjos urbano-regionais”.

São arranjos concentradores de população, com relevância econômico-social e na infraestrutura científico-tecnológica, elevada densidade urbana e forte articulação regional, e extrema complexidade, devido à multiplicidade de fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, finanças e de relações de poder, que se materializam em seu interior. Constituem unidades de alta produtividade e renda, dadas as atividades intensivas em conhecimento e tecnologia, tendo como segmentos estruturadores os mais modernos da indústria de transformação ou funções terciárias superiores. Caracterizam-se fundamentalmente pela multiplicidade escalar, elemento ao mesmo tempo potencializador e complexificador para o desempenho de ações articuladas, práticas de cooperação e união na busca do desenvolvimento.

Respondem por atividades diversificadas, operando enquanto espaços receptores e difusores de decisões e capitais, e participando de modo mais integrado, nos âmbitos estadual, nacional e internacional, como os principais elos na divisão social do trabalho. Fruto do processo de metropolização contemporâneo, que manifesta espacialmente o modelo de desenvolvimento vigente, os arranjos urbano-regionais são focos concentradores, que se firmam como os principais centros na rede urbana. Mais que morfologias, configuram-se em polos da diversificação produtiva e da diversidade social, potencializando sua capacidade multiplicadora e aceleradora de fluxos e dinâmicas, e sua condição propícia enquanto localizações privilegiadas à reprodução e acumulação do capital.

Paradoxalmente, os arranjos urbano-regionais concentram também elevado volume de pessoas pobres, de déficits e carências, majoritariamente nos municípios de maior porte, com indicadores de melhor desempenho econômico e social, além de se avizinharem de municípios que desempenham atividades tradicionais, estes mais distantes das infraestruturas disponíveis e menos integrados às dinâmicas principais dos respectivos arranjos. Assim, são assimétricos em seus elementos constitutivos e em suas configurações espaciais, com distintos níveis de integração entre municípios e segmentos. Porém, a despeito das desigualdades

internas, os arranjos urbano-regionais são propulsores da economia dos respectivos estados e regiões, refletindo o padrão concentrador do modo de produção.

Morfologicamente, absorvem em uma unidade espacial, contínua ou descontínua, mais de uma aglomeração urbana ou centros urbanos, e suas áreas intersticiais urbanas e rurais, que em seu processo de expansão física desmesurada estreita relações e divide funções com aglomerações vizinhas, em extensões localizadas em raios de aproximadamente 200 km, porém sem configurar limites precisos. Em constante movimento, propiciam vínculos com arranjos singulares e outras aglomerações mais distantes, estendendo sua influência para além dos limites estaduais. Sua constituição corresponde às dinâmicas mais intensas e mais complexas se comparadas a outras porções do território, caracterizando-se como formações que transcendem o padrão das aglomerações urbanas, com uma constituição simples de polo e periferias, alcançando uma escala urbana mais complexa e uma dimensão regional. Ou seja, extrapolam a cidade enquanto forma física delimitada pelo espaço construído e contínuo, incorporando as formas nem sempre contínuas de aglomerações urbanas mais extensas – assumindo a dificuldade do exercício de funções públicas de interesse comum a mais de um município; ao mesmo tempo, assimilam a perspectiva da região, ao polarizarem diretamente um território que transcende o aglomerado principal e que aglutina outras aglomerações e centros das proximidades, como também espaços rurais, assumindo uma multidimensionalidade e uma transescalaridade que demarcam seu caráter complexo, em uma configuração híbrida entre as noções do urbano e do regional. Essa forma espacial ampliada dos arranjos urbano-regionais beneficia-se das possibilidades de comunicação, que viabilizam a expansão contínua e descontínua da área urbana, reforçam os fluxos internos e ampliam os externos.

Justificam o insuperado papel da aglomeração e da proximidade em sua lógica de relações e de expansão física, reforçado pela ação do Estado na implementação de políticas focadas e investimentos públicos, pelas externalidades urbanas, assim como pela proximidade geográfica e organizacional, tornando mais concreta a ação conjunta de atores globais ou globalizados, e facilitando a produção, circulação, distribuição e informação corporativas, produtos exportáveis, assim como atividades especulativas, levando à ampliação de sua dinâmica diferenciada. Manifestam a tendência de reforço da concentração regional, acompanhando a dinâmica mundial de favorecimento às localidades melhores servidas quanto aos requisitos da economia global.

São formados e moldados por elementos naturais e históricos, em processos relativos à apropriação e uso do território, repletos de ideologias. Tais elementos influenciaram as referências técnicas que ressaltam sua caracterização e ampliam suas possibilidades. Por assim dizer, refletem processos passados e criam as condições para processos futuros (SANTOS, 1977).¹¹

A origem da formação dos arranjos urbano-regionais está estreitamente relacionada ao processo de metropolização. No Brasil, esse processo se associa à industrialização, com rápido crescimento econômico e mudanças estruturais na base produtiva; à urbanização, com elevada

¹¹ Op cit. nota 6.

imigração sobre centros urbanos já constituídos; e às economias de aglomeração, favorecidas pela dotação de infraestruturas e pelo aperfeiçoamento dos meios de deslocamentos. As formas espaciais urbanas resultantes, expressivamente concentradoras, manifestam o reforço de funções superiores em matéria de decisão, direção e gestão de sistemas econômicos, e de sua concentração em polos urbanos maiores (LEROY, 2000), expressando uma dinâmica marcada pelo constante alargamento, sofisticação e aprofundamento da divisão social do trabalho em determinada porção territorial (BRANDÃO, 2006).

No Brasil, onde o grau de urbanização saltou de 36,2%, em 1950, para 81,2% em 2000, o crescimento populacional e a urbanização se combinaram em um processo concentrador impulsionado pelo “milagre econômico” dos anos 1970, em seu propósito de desenvolvimento urbano-industrial. O resultado espacial foi a configuração das aglomerações urbanas e metropolitanas, numa extensão dos centros principais em áreas contínuas de ocupação, agregando municípios vizinhos em um mesmo complexo de relações. Nessas densas regiões urbanizadas, o padrão de crescimento populacional dos polos, que assumiram seletivamente funções mais qualificadas, cedeu lugar ao crescimento elevado dos municípios periféricos, onde o valor da terra era mais baixo. Estes passaram a absorver um elevado número de pessoas pobres e de carências sociais, constituindo, no conjunto, espaços nitidamente desiguais. Ao mesmo tempo, novas aglomerações urbanas e o fortalecimento de centros não-aglomerados no interior dos estados, particularmente do Sul e Sudeste, passaram a reter parte do incremento populacional concentrado antes nas principais metrópoles, contribuindo para um reforço da rede urbana nacional.

Diante da elevada concentração, na qual determinadas áreas passam a operar como transmissoras de recursos humanos, materiais e de conhecimento, redesenha-se forte articulação em rede entre pontos do território nacional, paradoxalmente sinalizando tênues relações horizontais com seus próprios entornos. Esse processo é mais acentuado e contraditório em países pobres. Enquanto as metrópoles são cada vez mais dotadas de funções superiores e ocupações em atividades da nova economia, a maior parte de suas áreas periféricas e mesmo muitas ocupações intersticiais centrais permanecem desempenhando atividades tradicionais e apresentando indicadores de extrema pobreza. Estudo do Observatório das Metrópoles (RIBEIRO, 2009) evidencia os distintos papéis desempenhados pelos municípios das principais aglomerações urbanas do país, remetendo a níveis de integração diferenciados, alguns com notório alheamento da dinâmica principal da aglomeração. Essa diferenciação de níveis de integração entre municípios é ainda mais acentuada nos arranjos urbano-regionais, porque são muitas as dinâmicas que se interpenetram.

A complexidade das relações e da forma espacial desses arranjos intensificou-se a partir da oferta de novas possibilidades de comunicação e informação, que viabilizaram a expansão contínua e descontínua da área urbana, reforçando os fluxos internos e ampliando os externos, sem contudo eliminar a importância da economia de aglomeração e do efeito proximidade em sua lógica de relações e de expansão física. Intensificaram-se também as desigualdades no âmbito da inserção dos municípios entre os que impulsionam as dinâmicas principais da aglomeração e os que se avizinham a eles sem conquistar o mesmo patamar de envolvimento.

São, portanto, espacialidades que não apenas transcendem a noção da cidade enquanto “ponto”, ou forma física composta pelo espaço construído, para a cidade enquanto “área”, materializada nas aglomerações urbanas contínuas ou descontínuas, como passam destas para unidades ainda mais complexas, que assumem a perspectiva de “região”. Ocorre, então, uma conjugação entre urbano e regional, resultando em uma configuração híbrida, complexa e multiescalar. Ou seja, as espacialidades com tais características absorvem em um mesmo recorte desde as escalas da ordem territorial de processos, como a local, do fato aglomerado, regional, nacional e global; as resultantes de categorias institucionais ou político-administrativas, como o município, a Região Metropolitana ou aglomeração urbana, a mesorregião, a Unidade da Federação e o país; até aquelas oriundas dos processos históricos da produção do espaço.

A natureza dessa configuração híbrida, na perspectiva urbana aglomerada, expõe a difícil tarefa de articular o exercício de funções públicas de interesse comum a um conjunto de unidades político-administrativas – como as relativas à mobilidade, sistema viário e transportes, gestão ambiental e do saneamento, uso do solo e moradia, entre outras. Em sua dimensão regional, deflagra uma multidimensionalidade de relações e de fluxos, que interagem de modo transescalar e complexo, ao polarizar diretamente um território que transcende o aglomerado principal e que aglutina outras aglomerações e centros das proximidades, como também espaços rurais, na condução da inserção regional na divisão social do trabalho.

Dessa forma, os arranjos urbano-regionais colocam em foco tanto as dinâmicas urbanas estruturadoras do território como as contradições do desenvolvimento regional – entendido neste trabalho como um processo de transformação estrutural amplo da economia, com a modernização das atividades e distribuição da riqueza –, ainda pautado em processos que geram regiões menos ou mais desenvolvidas.

1.2 Lógicas, dinâmicas e transformações contemporâneas intra e interaglomerados

No âmbito do processo de conformação de arranjos urbano-regionais, a reflexão sobre os limites e a articulação entre as cidades não é nova. Em artigo de 1959, Santos resgata de Tricart (1951)¹² a abordagem de como os organismos da cidade estão em absoluta correlação e interdependência, afirmando que “em nenhuma parte existe cidade isolada, em uma região deserta e sem relações com o mundo exterior” (SANTOS, 1959, p.8).

Essas relações se adensam com a industrialização. Lefebvre (1991) descreve, metaforicamente, que a cidade industrial sofre um duplo processo, de “implosão” e “explosão”. Implosão sobre si mesma e explosão sobre o espaço circundante, com a extensão do tecido urbano, numa configuração socioespacial que estende ao espaço regional imediato e, eventualmente, ao campo longínquo, as condições de produção antes restritas às cidades,

¹² TRICART, J. L' *Habitat Urbain*. CDU : Paris, 1951, *apud* Santos (1959, p.8).

conforme demandas da produção coletiva.¹³ Observa a ampliação não apenas das periferias fortemente povoadas como das redes (bancárias, comerciais, industriais) e da habitação (residências secundárias, espaços e locais de lazer etc.). Entende que o fenômeno urbano “atravessa alegremente as fronteiras nacionais” (p.10), e que o tecido urbano é cada vez mais cerrado, porém com diferenciações locais e ampliação da divisão do trabalho.

Esse sentido amplo está presente no conceito de “urbanização extensiva”, desenvolvido por Monte-Mór (2006), entendido como a materialização sociotemporal dos processos de produção e reprodução resultantes do confronto do industrial com o urbano, estendidos para muito além das cidades, integrando espaços rurais e regionais ao espaço urbano-industrial e ao espaço social como um todo. No caso da centralidade urbana brasileira, ela emana de São Paulo e se desdobra na rede de metrópoles regionais, cidades médias e núcleos urbanos afetados por grandes projetos industriais, assim como de pequenas cidades nas diversas regiões, em particular onde o processo de modernização ganhou uma dinâmica mais intensa e extensa. Isso se dá por meio da expansão da base material requerida pela sociedade e economia contemporâneas, e das relações de produção, que são (ou devem ser) reproduzidas pela própria produção do espaço.

A urbanização extensiva caminha assim ao longo dos eixos viários e redes de comunicação e de serviços em regiões “novas” como a Amazônia e o Centro-Oeste, mas também em regiões “velhas”, como o Nordeste, em espaços residuais das regiões mais desenvolvidas, nas “ilhas de ruralidade” no interior mineiro ou paulista. Em toda parte, a lógica urbano-industrial se impõe ao espaço social contemporâneo, no urbano dos nossos dias. (MONTE-MÓR, 2006, p.12)

Tanto o conceito de tecido urbano quanto o de urbanização extensiva não se voltam a caracterizar recortes morfológicos, mas a expressar os efeitos da urbanização penetrando no tecido social, embrenhando-se pelo território, presentes, dessa maneira, nos arranjos urbano-regionais.

Mais pertinente à configuração dos arranjos está o conceito de metropolização, que apreende a essência das dinâmicas de concentração e expansão urbana e seus resultados espaciais mais expressivos, seguramente condicionando os arranjos urbano-regionais.

Como um estágio avançado da urbanização no atual modelo de acumulação e divisão internacional do trabalho, a metropolização é a forma espacial do crescimento urbano devido ao rápido e concentrado crescimento econômico, à elevada imigração (rural e estrangeira) sobre centros urbanos já constituídos, à existência de meios de deslocamento e ao papel do país na economia mundial, conforme Castells (2000). Substantivando esses processos, afirma Lencioni (2006, p.72) que a metropolização “nada mais é do que uma metamorfose do

¹³ De acordo com Lefebvre (1991, p.12), na “base econômica do ‘tecido urbano’ aparecem fenômenos de uma outra ordem, num outro nível, o da vida social e ‘cultural’. Trazidas pelo tecido urbano, a sociedade e a vida urbana penetram nos campos. Semelhante modo de viver comporta sistemas de objetos [água, eletricidade, carro, TV, serviços etc.] e sistemas de valores [uma racionalidade divulgada pela cidade por meio da moda, costumes, segurança etc.]”.

processo de urbanização”, correspondendo a um momento mais avançado dele, exprimindo uma pós-urbanização, que anuncia uma nova época. E a metrópole contemporânea, “uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização” (p.71).

Leroy (2000), com base em Bonneville (1993),¹⁴ alerta que é conveniente apreender a metropolização como um processo não apenas decorrente da concentração de população e urbanização massiva, mas do reforço de funções econômicas superiores em matéria de decisão, direção e gestão de sistemas econômicos e de sua concentração em polos urbanos maiores. Emprestam-se de Leroy (2000) outras duas importantes referências: a definição de Ascher (1998),¹⁵ na perspectiva de que a metropolização não é um simples fenômeno de grandes aglomerações, mas um processo que penetra no funcionamento cotidiano destas, assim como de cidades e pequenos centros, e que engendra novos tipos de morfologias urbanas; e a de Leresche (1995),¹⁶ que observa que o processo de metropolização, dada sua característica de inversão da relação estrutura/dinâmica da hierarquia urbana, revela-se mais importante que sua configuração espacial ou sua morfologia. Assim, a metropolização dar-se-ia sob uma ordem de práticas espaciais originais, a constituição de novos tipos de território ou a emergência e difusão de uma nova espécie de territorialidade.

A metrópole expressa um novo tipo de civilização, repleto de subjetividades que interagem nos processos estruturadores do espaço urbano e tornam indissociáveis o material e o simbólico, o concreto e o abstrato, numa mesma dinâmica urbana. Engendra um contexto favorável, senão um verdadeiro dispositivo de produção, como afirma Bourdin (2007), pois é nesse espaço – o maior, o mais intenso, o mais aberto – que se cria a civilização dos indivíduos, em um movimento permanente, sem fronteiras precisas.

Si nos distanciamos del dualismo afirmaremos que la metrópoli no es solamente la fuente, ni la imagen o el símbolo de la civilización de los individuos, sino que es su forma, es decir, un conjunto indisociable continente-contenido. En su totalidad contradictoria, material, inmaterial, social, en su funcionamiento cotidiano y sus evoluciones permanentes, la metrópoli organiza esta civilización, la vuelve perceptible y comprensible. (BOURDIN, 2007, p.20)

Castells (2000, p.53) afirma, sobre a dimensão metropolitana, que se trata “de qualquer coisa a mais do que um aumento de dimensão e de densidade dos aglomerados urbanos existentes”, anotando que “as definições mais difundidas, assim como os critérios de delimitação estatística não guardam esta mudança qualitativa e poderiam aplicar-se, de fato, a

¹⁴ BONNEVILLE, M. Processus de métropolization et dynamiques de recomposition territoriale dans l’agglomération lyonnaise. **Actes** du colloque Métropoles en déséquilibre? Programme interministériel Mutations économiques et urbanisation. Paris : Economica, 1993, p.321-343, *apud* Leroy (2000).

¹⁵ ASCHER, F. La République contre la ville. Essai sur l’avenir de la France urbaine. La Tour d’Aigues, Éd. De l’Aube, coll. **Monde em cours**, série Société, 1998, *apud* Leroy (2000).

¹⁶ LERESCHE, J.-P. Mythes et réalités de la métropole lémanique. In: LERESCHE, J.P.; JOYE, D.; BASSAND, M. **Métropolization**. Interdépendences mondiales et implications lémaniques. Genève : Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch, 1995, *apud* Leroy (2000).

qualquer ‘grande cidade’ pré-metropolitana”. O que distingue essa nova forma das precedentes não é só seu tamanho, mas a “difusão no espaço das atividades, das funções e dos grupos, e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica” (p.53).

As metrópoles justificam, portanto, serem tratadas por Ascher (1995) como as mais dinâmicas, multifuncionais, e as mais importantes das grandes aglomerações de um país, que estabelecem relações econômicas com várias outras. Definem-se mais pelo relacionamento internacional de suas empresas, de seus capitais, de suas universidades, que pelas funções tradicionalmente regionais e por um interior de onde ela retira recursos e poder. Os espaços engendrados por essas dinâmicas urbanas contemporâneas não são simplesmente aglomerações ou morfologias concentradoras, dado que, segundo esse autor, as metrópoles não são somente os territórios mas também os modos de vida e de produção. Tal compreensão é assumida nesta pesquisa e orienta suas conclusões.

Essa metrópole resulta de/em um fenômeno complexo e multidimensional (BRANDÃO, 2006); adquire alta densidade demográfica, porte e adensamento de funções urbanas, integração de infraestruturas física e econômica, papéis e atividades urbanas exercidas através de meios de consumo coletivo. Tais elementos induzem certo padrão de ocupação e uso do solo, de deslocamentos e assentamentos humanos específicos, em determinado espaço social e historicamente construído. A metrópole é também *locus* da geração de demandas, campo simbólico e espaço de lutas políticas dos estratos sociais para consumo coletivo e inserção no mercado de trabalho. É o campo da diversificação produtiva coletiva, marcada por fortes nexos de complementaridade intersetorial, potência aglomerativa multifuncional, força de polarização sobre ampla região de influência, concentrando variadas funções públicas e privadas, e exercendo papel central pelos equipamentos urbanos e serviços terciários que sedia.

Para Brandão (2006), a densidade e a expansão do tecido urbano metropolitano desempenham o papel, como demonstrado pela literatura marxista, de verdadeira força coletiva de produção; nesses espaços consolidam-se uma dinâmica e uma lógica de funcionamento da economia, tipicamente metropolitanas. Consolidam-se também um padrão de consumo e um modo de vida típicos. Assim, a metrópole centraliza o dinamismo socioeconômico e a força expansiva da riqueza material, mas também a diferenciação e segmentação social, a periferização, marginalização e outras formas de segregação socioespacial. Soja (2002) descreve a metrópole moderna, dual, como a configuração de um mundo urbano monocêntrico, circundado de uma periferia dispersa; expressão da produção fordista e do consumo de massa. A metrópole regional adquire forma representativa de um mundo urbano concentrado num *core* ou numa cidade central, onde pulsa a economia, a cultura e a política, dominando e gerando movimentos centrípetos e centrífugos.

A condição metropolitana supera, pois, formas espaciais, embrenhando-se nas relações sociais, políticas e econômicas. Prepondera nas centralidades principais do país, compondo uma espacialidade diversa, cuja unidade de funcionamento se traduz por uma

divisão técnica e uma diferenciação social do espaço regional, tanto em termos de atividade e equipamento quanto em termos de população (CASTELLS, 2000).

A configuração e a expansão das aglomerações metropolitanas obedecem a lógicas comuns, conforme Gottdiener (1993), apoiadas na ação do Estado, do mercado imobiliário e financeiro, e se valem do planejamento e da tecnologia da construção, das atividades da indústria e da oferta de moradias. Ou seja, a produção do ambiente construído e as mudanças na forma urbana são produtos diretos dos ciclos de acumulação do capital.

No modelo norte-americano, durante o século XX, o monopólio empresarial aumentou a centralização e a segmentação da força de trabalho em setores monopolistas e de livre concorrência. Novas tecnologias de produção permitiram a separação entre funções administrativas e de produção, tornando os núcleos urbanos mais terciarizados. A indústria se espalhou pelos antigos anéis residenciais, e “a suburbanização transpôs as fronteiras administrativas anteriores da cidade” (SOJA, 1993, p.217).

A multiplicação da área de municípios separados incorporados substituiu a anexação como padrão principal da expansão territorial urbana, criando um grau de fragmentação política metropolitana de que nunca se chegara perto no passado. A paisagem urbana não apenas se estendeu por uma área muito mais vasta, como também se rompeu em muitos mais pedaços (SOJA, 1993, p.217).

Nesse movimento de expansão física e fragmentação política, atua fortemente o circuito imobiliário, provocando a deterioração e recomposição dos núcleos urbanos, e a periferação (LEFEBVRE, 1991). Surgem deslocamentos de massa, apoiados na oferta imobiliária, de infraestruturas e serviços, criando formas estratificadas pela renda e pelo estilo de vida, ativando o desenvolvimento desigual,¹⁷ e engendrando uma dinâmica abrangente que extrapola o espaço que circunscribe as cidades (GOTTDIENER, 1993).

Em lugar da forma compacta de cidade que outrora representava um processo histórico em formação há anos, existe agora uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas regionais em permanente expansão, que são amorfas na forma, maciças no escopo e hierárquicas em sua escala de organização social. (GOTTDIENER, 1993, p.14)

O desenvolvimento metropolitano pautado na desconcentração em escala regional é dependente do efeito das tecnologias sobre a sociedade e do aumento da complexidade nas relações horizontais e verticais, assim como do crescente poder das corporações oligopolistas e da burocracia estatal.

¹⁷ Há importantes abordagens sobre o desenvolvimento desigual, como de Smith (1984), mas destaca-se a de Soja (1993) por descrever mudanças e permanências na morfologia urbana. Soja salienta que o desenvolvimento geograficamente desigual é uma parte essencial da espacialidade capitalista, e que a sequência das espacializações urbanas, ou “reestruturações”, como chama, é cumulativa, cada fase, com vestígios das anteriores, que são rearranjadas; reestruturações que nascem de uma ruptura nas tendências e uma mudança na vida social, econômica e política. Esse processo evoca “uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos” (p.193).

Como no caso da propriedade da casa própria, o padrão de localização da nova riqueza industrial nos subúrbios não foi produzido sem os incentivos, regulamentos e subsídios proporcionados pelo Estado. Muitos analistas vêem nisso uma forma de intervenção direta. Não o é. Como assinala, o papel do Estado foi incisivo menos na forma de planejamento do que em subsídios indiretos mediante políticas que visavam mais ajudar os poderosos interesses dos negócios do que desenvolver o espaço. Assim, os efeitos sobre os padrões espaciais metropolitanos foram grandemente imprevistos e desordenados, porque não são objetos de uma política coerente de governo. (GOTTDIENER, 1993, p.251)

Na perspectiva da produção do espaço, os fenômenos socioespaciais são ao mesmo tempo produtos e produtores. Assim, a desconcentração é tanto um produto de mudanças contemporâneas quanto um processo socioespacial “que reage contra outros processos” (GOTTDIENER, 1993, p.230). Tal processo socioespacial não só se refere ao mercado de trabalho e localização da atividade econômica, mas ao resultado dialético de fatores políticos, culturais e econômicos, que provocam a interseção desses processos no espaço e desencadeiam a ação ideológica, compondo no cidadão hábitos e desejos que respondem às exigências dos distintos momentos da acumulação capitalista em sua dimensão espacial. Tais lógicas e processos promovem desigualdade, segregação socioespacial e desagregação da vida comunitária.

A formação das aglomerações urbanas brasileiras obedece a essas lógicas e processos. Marcada pela expansão da produção industrial e pela consolidação das metrópoles como *locus* de seu desenvolvimento, ao longo das décadas da segunda metade do século XX, as metrópoles brasileiras estenderam-se por áreas de ocupação contínua, agregando municípios vizinhos em um mesmo complexo de relações. Configuraram densas regiões urbanizadas, nas quais o célere padrão de crescimento populacional dos polos, que passaram a assumir seletivamente funções mais qualificadas, cedeu lugar ao crescimento elevado das periferias, constituindo espaços nitidamente desiguais. Enquanto nos períodos 1960-1970 e 1970-1980 o crescimento populacional dos polos metropolitanos se dava em taxas geométricas da ordem de 5% a.a. e 3,5% a.a., respectivamente, entre 1980-1991 e 1991-2000, as taxas declinam substancialmente, com São Paulo e Rio de Janeiro sinalizando forte inflexão já no primeiro período. Na década mais recente, alguns polos metropolitanos passaram a crescer a taxas que chegam a ser inferiores a 1% a.a., como se constata em Recife e Porto Alegre, além de São Paulo e Rio de Janeiro. Curitiba contraria esse comportamento, mantendo-se nessas décadas entre os polos com crescimentos mais elevados: 2,3% a.a., entre 1980-1991, e 2,1% a.a. entre 1991-2000.

Santos, no início dos anos 1990, antecipava a tendência à aceleração do fenômeno da urbanização no Brasil e discutia a questão da “desmetropolização”. Mostrava que, longe de representar uma reprodução do fenômeno da “desurbanização” encontrado em países do primeiro mundo, aqui o que “se está verificando é a expansão da metropolização e, paralelamente, a chegada de novas aglomerações”, cuja principal característica é o desvanecimento da fronteira entre os municípios (SANTOS, 1993, p.83). Tendência que se confirma tanto na expansão periférica quanto no surgimento de inúmeras outras aglomerações urbanas em território nacional, seja no entorno das capitais de estados seja no interior, mas

particularmente, acercando-se das pioneiras aglomerações metropolitanas, e que prenuncia morfologias emergentes, como os arranjos urbano-regionais.

Nos períodos analisados, os municípios periféricos, embora com redução nas taxas de crescimento populacional, mantiveram-se crescendo, demonstrando seu papel de sustentáculos da ocupação no processo de expansão física das metrópoles. Tendo forte associação ao valor da terra e a projetos imobiliários altamente especulativos, com vazios urbanos permeando as áreas incorporadas à ocupação, nitidamente mantidos como reservas de valor, essa expansão das periferias criou espacialidades caracterizadas majoritariamente pela extrema pobreza e carências diversas, mas apresentou também, em alguns pontos determinados, processos de diversificação socioeconômica.

Nesses períodos, consolidam-se as bases que deram a tônica da urbanização brasileira, materializando a forte associação do urbano não somente à modernidade mas à pobreza, à “involução da qualidade de vida” (SANTOS, 1993), cuja origem, segundo Singer (1985), está na submissão da estrutura econômica a choques muito profundos, sem a inserção, nos novos ramos de produção, da grande massa da população que se encontrava na economia de subsistência. A coexistência aparentemente contraditória de indicadores de desenvolvimento com indicadores de carência alimenta o quadro de desigualdades persistente entre metrópoles e no interior das mesmas.

No processo de periferização urbana – de extravasamento da ocupação de centros dinâmicos, por sobre áreas menos valorizadas de seu próprio interior; em direção a seus arredores imediatos; e logo a áreas mais distantes dos seus limites administrativos –, foram se desvanecendo as fronteiras municipais. Na maioria das vezes, essa extrapolação incorpora municípios pouco dinâmicos, implicando subordinação e dependência, e promovendo a segregação socioespacial. Estes se tornam “municípios-dormitório”.

Até as últimas décadas do século XX, as periferias brasileiras caracterizaram-se tanto pela distância física em relação ao centro como pela distância social revelada nas precárias condições de acesso à moradia e aos bens e serviços da cidade por parte de seus moradores. Enquanto algumas partes da cidade se renovaram para o capital, um movimento horizontal de ocupação ampliou o universo construído, desafiando a capacidade de gestão pública. Deflagrou-se uma “gigantesca construção de cidades”, carentes, tanto no que se refere à renda quanto à disponibilidade de infraestrutura e serviços; parte delas, “fora da lei” (MARICATO, 2000). Verdadeiras “fronteiras urbanas” que, em situação de crise, naturalizaram a segregação socioespacial e a exclusão, e encadeiam um ciclo perverso: periferia/pobreza/violência. Nesse movimento, prevalece um estado de exceção (OLIVEIRA, 2003), no qual a flexibilização do trabalho torna a informalidade uma regra, o emprego incerto e o futuro imprevisível; e as políticas sociais relegam o projeto de mudar a distribuição de renda, funcionalizando a pobreza, naturalizando a insegurança, a carência e a exclusão.

Na virada para o século XXI, usos e ocupações diferenciados passaram a disputar as mesmas áreas periféricas, nas quais se mesclam desde favelas até condomínios fechados de luxo; desde indústrias de “fundo de quintal” até serviços expressivos da economia mundializada, como

shopping centers etc. De fato, uma sucessão de eventos em simultaneidade, sob temporalidades diversas, passa a conviver em proximidade (SANTOS, 1999) e torna-se a principal marca das aglomerações urbanas brasileiras.

Acionadas pela internacionalização, as metrópoles – não importa onde se situem – passaram a funcionar e evoluir segundo parâmetros globais. “Mas elas têm especificidades, que se devem à história do país onde se encontram e à sua própria história local.” (SANTOS, 1990, p.9) Tais especificidades podem levar ao que Santos chama de “metrópole corporativa”: a configuração resultante da enorme expansão dos limites territoriais da área metropolitana construída, associada à presença na aglomeração de uma numerosa população pobre, e à “presença e a forma como o Estado utiliza seus recursos para a animação das atividades econômicas hegemônicas em lugar de responder às demandas sociais” (p.95).

Essa metrópole, fruto da produção corporativa do espaço, está voltada essencialmente à solução dos problemas das grandes firmas, considerando os demais como questões meramente residuais; está muito mais preocupada com a eliminação das deseconomias urbanas do que com a produção de serviços sociais e o bem-estar coletivo. Nela, o essencial do esforço de equipamentação está primordialmente a serviço das empresas hegemônicas, da modernização urbana, suprimindo as deseconomias externas e criando atratividades para novas empresas; o que resta é relegado aos poucos orçamentos públicos.

Há que se ter claro que os conceitos internacionais, embora muitas vezes descrevendo processos e lógicas semelhantes, resultam de motivações históricas distintas e da presença de infraestruturas quase sempre inexistentes no caso brasileiro. Enquanto no Brasil as periferias constituíram-se a partir de verdadeiras ocupações pioneiras da classe trabalhadora pobre, desenvolvendo um enorme esforço de lutas para conquistar os benefícios da urbanização, em outros países, resultaram da formação de núcleos urbanos servidos por sistemas de transportes e de serviços, habitados por trabalhadores de melhor rendimento. Uma síntese de conceitos internacionais recorrentes ilustra essa diferença.

A formação de periferias – pela ocupação de novas superfícies nos limites físicos da cidade em seu constante avanço e dinamismo, que esvaece a fronteira entre os âmbitos urbano e não-urbano e desconstrói a noção de cidade tradicional, compacta, densa, caracterizada pela diversidade de usos e mescla de atividades – aproxima-se do que Monclús (1998) chama de cidade dispersa. Dematteis (1998) decompõe o modelo da cidade dispersa em várias categorias que se sucedem a partir do que chama “ciclo de vida urbano”, que envolve: (i) a concentração de população nas porções centrais da cidade (urbanização); (ii) sua expansão pelos arredores, a suburbanização, com redução do crescimento e mudanças de usos nessas porções; (iii) a desurbanização, seguida por uma hipotética recuperação demográfica do núcleo central (reurbanização); (iv) a desconcentração urbana e contraurbanização. Esses processos estariam relacionados com a reestruturação econômica que atua na escala global e regem duas dinâmicas diferentes: a “periurbanização”, ou recuperação da polarização urbana, que se manifesta como uma dilatação progressiva das coroas externas e das ramificações radiais dos sistemas urbanos; e as formas de expansão urbana independentes dos campos de polarização dos grandes centros, que na Itália se denominam “cidade difusa” (DEMATTEIS, 1998, p.21).

A periurbanização corresponde ao processo de criação de novos assentamentos urbanos próximos às grandes cidades, mas também próximos a seus limites, como uma fronteira entre o urbano e o rural, ou a grandes vias de comunicação, com uma morfologia difusa, seletiva, como uma “desconcentração concentrada” (DEMATTEIS, 1998). Nos Estados Unidos, Gottmann (1970) refere-se a um novo processo de colonização e de conquista de territórios “virgens”, a uma escala jamais vista, apontando-o como a suburbanização da sociedade norte-americana, marcando o início da crise da cidade e do meio natural tal como eram conhecidos. Tendo em vista essa observação, Rufi (2003) sugere que periurbanização seria algo mais que um novo modelo de urbanização, tratando-se mesmo de uma “ideologia” periurbana ou suburbana, associada à chegada, ao menos na França, do modelo de *suburbia* norte-americano. Este é o termo que, a partir dos anos 1960, passa a denominar os subúrbios de classe média no entorno de grandes cidades norte-americanas, como fase de um processo de suburbanização que, nos Estados Unidos, tem início nos anos 1920/1930, mas que se intensifica a partir do pós-Guerra, quando a maioria das cidades industriais tradicionais começa a perder população absoluta. Tal modelo entra em crise nos anos 1970, dando origem ao movimento da “contra-urbanização” (BERRY, 1976), associado às mazelas da cidade e do modo de vida urbano. Nesse contexto, emerge a expressão *pos-suburbia*, que, em reflexão de Teaford (1997),¹⁸ sobre as origens e formas de governo do subúrbio pós II Guerra Mundial, vem como uma superação dos agravos do subúrbio tradicional e sua conversão em uma nova cidade progressivamente complexa em sua funcionalidade, que não se limita a ser só residencial, sintetizando-se na *edge city*.

Como define Garreau (1991), *edge city* é a cidade do limite ou das bordas, resultantes da localização e re-localização, fora da grande cidade, das indústrias mais competitivas e dos centros direcionais, seguindo a dinâmica da suburbanização iniciada nos anos 1950. São comuns nos Estados Unidos, compondo grandes projetos urbanos, com *shopping centers*, escritórios e residências, conduzidos sob forte apelo da mídia na conformação de um imaginário social peculiar. As *edge cities* e seus habitantes significam uma vanguarda, o pioneirismo de um novo modelo social, econômico e territorial. Garreau (1991) diferencia *edge cities* e *suburbia*, demonstrando que as primeiras são cidades, não subúrbios ou cidades-satélite como as segundas. Elas contêm os elementos definidores de uma cidade: indústria, governo, seguridade, cultura, sociedade e religião, centros de consumo e criação cultural, até o ponto de se tornarem independentes dos centros metropolitanos. O apelo do capital imobiliário para sua promoção as define como novas cidades, “melhores” que as cidades precedentes, pois capazes de satisfazer seus residentes com um produto “de classe”.

Rufi (2003) questiona as *edge cities* enquanto uma categoria de ocupação urbana, afirmando que são majoritariamente um fenômeno econômico, cujos ideólogos são os agentes imobiliários. Ascher (1995) também faz sua crítica, advertindo que as *edge cities* e outras *outer-cities*, quaisquer que sejam os seus megacentros ou os seus mini-*downtowns*, estão ainda longe de formar novas cidades autônomas.

¹⁸TEAFORD, J. **Post-suburbia: government and politics in the edge cities**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1997, *apud* Harris (1997).

No Brasil, a promoção dos grandes condomínios horizontais, que concorrem com as ocupações de baixa renda nas periferias das cidades, muitas vezes tem apelado para a noção de *edge city*. Embora esses condomínios constituam verdadeiras apartações urbanas, que procuram oferecer serviços de consumo, educação, lazer e, em alguns casos, até empresariais em seu próprio interior, não deixam de estar inseridos e relacionando-se com o território do entorno, servindo-se da mão-de-obra pobre da vizinhança e constituindo um difícil diálogo com as administrações municipais e os demais segmentos da sociedade.

Ascher (1995), analisando o caso da França, também se refere aos ciclos urbanos, à contraurbanização e à periferização, compreendendo esta como a dinâmica segregativa dos menos abastados. Não descarta, todavia, a periferização das categorias dos trabalhos técnicos, mostrando que seu deslocamento para a periferia (*corporate exodus*) tem uma dimensão seletiva quanto à natureza das atividades; a suburbanização de sedes sociais e de outras atividades de escritório não elimina o papel do centro histórico como centro de serviços corporativos, pelas tarefas qualificadas e estratégicas que segue desempenhando. Ascher (1995) refere-se ainda à “rurbanização”, como o crescimento mais periférico, notadamente com a construção de casas individuais nas comunidades rurais circunvizinhas, provocado pelo alongamento das distâncias percorridas a cada dia (comutações), particularmente nos Estados Unidos, que tem levado os trabalhadores das metrópoles a colonizarem novas zonas rurais e pequenas cidades periféricas, bem além dos subúrbios tradicionais.

A segunda dinâmica sugerida por Dematteis (1998), a da “cidade difusa”, é definida por Indovina (1990), que tem como referencial a dispersão urbana da região do Vêneto nos anos 1970 e 1980, como uma organização reticular associada à proliferação de pequenas e médias empresas e à consolidação de distritos industriais.¹⁹ A morfologia dessa cidade é resultante de uma dispersão e transformação nas práticas sociais e nas relações socioespaciais, sintetizando um fenômeno que articula elementos físicos, econômicos, sociais e culturais. Tal morfologia, comparável à de outras regiões da própria Itália, se faz análoga à periurbanização, na França. Diferentemente de uma forma autônoma e independente de organização, a cidade difusa constitui-se da transformação ou evolução de um modelo distinto de ocupação do território, como uma forma evolutiva de um determinado modo de produção. Segundo Indovina (1990), esse processo evolutivo se dá a partir da transformação da economia familiar agrária em regiões de pequenas propriedades, com excesso de mão-de-obra e sem ter vivido a migração, como ocorreu em outras épocas. Nessas áreas, a população desocupada da agricultura busca de trabalho em outros setores da economia, em cidades muito próximas, dando início à urbanização. Mais tarde, a industrialização endógena desses espaços agrários, com pequenas empresas dependentes do entorno social e territorial onde surgem, contribui na formatação de um modelo de urbanização difusa. O desempenho dessa indústria, suas

¹⁹ A cidade difusa organiza-se em uma rede de pequenos e médios centros urbanos, incorporando os espaços agrários intersticiais. Apresenta baixa densidade edilícia, baixa especialização funcional do território, usos predominantemente urbanos, um sistema complexo e difuso de prestação de serviços urbanos, vida aparentemente autônoma dos fragmentos, porém com forte integração entre si e elevada mobilidade da população. Mesmo com essa dispersão que a caracteriza, não deixa de ser cidade ou de apresentar a tendência a reconstruir uma estrutura e uma lógica de cidade; significa, assim, uma transição a uma nova cidade.

demandas e sua capacidade de transformação local são os elementos fundamentais da consolidação da cidade difusa.

A cidade difusa é interpretada não como resultado da “difusão”, do *urban sprawl*,²⁰ ou da dissolução da cidade compacta, mas de um duplo processo de desdensificação dessa cidade e, em maior escala, da densificação do espaço agrário e a partir dele. Para Indovina (1990), esses elementos guardam relação com a cidade concentrada, ao menos no que se refere à contemporânea multicentralidade, autonomia de fragmentos, embora ligados a uma mesma lógica de funcionamento na cidade, e ao uso da cidade por não-moradores, portanto caracterizando elevada mobilidade. O elo de convergência – não de identidade – entre esses dois arranjos urbanos se dá, fundamentalmente, pelo elemento funcionalidade. Apesar de uma estrutura organizativa antagônica do território, o autor avança, inclusive, na hipótese de uma integração funcional entre cidades difusas e cidades concentradas.

No caso dos arranjos urbano-regionais do Brasil, a trajetória da acumulação do capital induziu lógicas e processos que expressam similaridades aos conceitos apresentados. A configuração estendida ao longo de eixos viários, aglutinando aglomerações urbanas, centros não-aglomerados e áreas de produção rural, com intensa mobilidade de população e mercadorias, em uma primeira leitura, pode remeter à noção de periurbanização ou da cidade difusa. Mas, no caso brasileiro, ela tem, seja na origem seja na forma da expansão, o sistema viário como sustentáculo, sem guardar relação essencial a um modo de produção que se transforma, se desenvolve e se consolida endogenamente. Particularmente, a relação com a cidade dispersa também pode ser sugerida pelo aspecto físico caoticamente expandido de muitas cidades brasileiras.

Essa aparência de desorganização, de caos na ocupação urbana, relaciona-se à lógica do mercado imobiliário, que atua compulsivamente no intuito de valorização e revalorização de espaços, criação de reservas de valor, seletividade na ocupação, deixando às populações mais pobres a difícil tarefa de desbravar, avançar fronteiras, criar a urbanidade – apropriada, depois, pelo mesmo mercado no jogo contínuo da acumulação do capital. Embora o aspecto disperso seja aparentemente similar, a lógica da expansão distingue-se dos padrões europeus ou estadunidenses de criação de assentamentos periféricos para populações de renda média ou alta, como na periurbanização ou nas *edge cities*, entre outras formas de expansão. A produção imobiliária no Brasil muito se vale do discurso e do apelo de *marketing* usados nesses modelos de urbanização, mas no processo de expansão das aglomerações brasileiras prevalece a periferização da pobreza.

No âmbito das transformações recentes das aglomerações urbanas, constata-se que estão sofrendo alterações em sua natureza e tendo ampliada a complexidade de suas dinâmicas. De modo geral, o desenho de expansão centro-periferia cede lugar a processos mais complexos e a formas mais diversificadas, sempre associados ao modo de produção e

²⁰ Fenômeno de espraiamento do crescimento urbano por sobre áreas rurais e urbanas adjacentes.

acumulação do capital, que nos últimos decênios do século XX promoveu mudanças de valores, acentuou heterogeneidades e diferenças.

Caravaca Barroso (1998) faz uma síntese das mudanças metropolitanas no âmbito das estruturas econômicas, sociotrabalhistas, institucionais e territoriais, fruto de uma verdadeira mutação da realidade até então dominante, associadas à transição do regime de acumulação para uma nova fase, entre outros, denominada de pós-fordista. A autora mostra que a incorporação de inovações altera não só os produtos como a produção em si, as formas de organização das empresas, as relações de produção e os fatores de localização, fazendo crescer o peso do capital intangível em relação ao fixo, antes dominante.

Tal tendência se contrapõe à progressiva concentração e centralização que já não se submete a modos de regulação que freiem sua livre circulação. O desenvolvimento dos transportes e das comunicações muda significativamente a relação espaço/tempo, densificando os fluxos de produtos, pessoas, capital, tecnologias e informação entre estabelecimentos de uma mesma firma, entre empresas, setores e espaços, dando origem a redes crescentemente complexas em uma economia cada vez mais mundializada. Os impactos territoriais derivados desses processos são muito distintos, dado que respondem a diversas formas de articulação das sociedades em um sistema global, levando a novas formas de organização do território. Organização que se define num espaço de fluxos em constante evolução, afetando as mais distintas escalas e os mais diversos âmbitos territoriais.

Também se referindo aos efeitos urbanos e territoriais do estágio recente do capitalismo, sob reestruturação socioeconômica e difusão e adoção de novas tecnologias de informação e comunicação, De Mattos (2002) aponta a recuperação da importância das grandes cidades, de seu crescimento, e o conseqüente desencadeamento de novas modalidades de expansão metropolitana. Inclui entre estas a suburbanização, a policentralização, a segregação residencial, a fragmentação da estrutura urbana, entre outras. Admite que todos os países latino-americanos, em maior ou menor medida, estão vivendo esse processo, pautado em políticas de liberalização e desregulação. Tais políticas significaram uma diminuição tanto da intervenção como da inversão pública, colocando o capital privado como protagonista do desenvolvimento urbano, mudando radicalmente as regras da gestão das cidades.

Para esse autor, nas cidades latino-americanas as mudanças emanam de condições subjacentes a fases anteriores à globalização, ligadas a fatores endógenos, específicos das formações metropolitanas, afetando, apenas marginalmente, a identidade essencial dessas metrópoles. Agrega que *“en virtud de estos procesos cada ciudad se transforma, pero preservando muchos de los rasgos establecidos y consolidados a lo largo de su historia, que son los que la distinguen de otras ciudades de su mismo ámbito geográfico”* (DE MATTOS, 2002, p.6).

Quanto ao crescimento das aglomerações metropolitanas principais (AMP) na América Latina, De Mattos (2005) questiona se este obedeceria a um padrão análogo ao *urban sprawl*, com crescente expansão da metropolização, observando que o modelo que se

impõe é o de Los Angeles. Esse modelo representa “a expressão culminante da cidade norte-americana, onde o automóvel e as novas tecnologias da informação desempenham papel fundamental na dinâmica expansionista” (p.351). A imagem da mancha de óleo já não traduz o fenômeno urbano que caracteriza a aglomeração emergente, muito mais complexa e difícil de delimitar do que a cidade que a precedeu, portanto mais propensa à imagem de um arquipélago urbano, como definida por Veltz (1996). Empresta de Sarlo (1994)²¹ o termo “angelinização” (ou los-angelinização) e conclui que “as proposições de Soja, relativas às pós-metrópoles, em termos gerais, são aplicáveis às AMPs latino-americanas em processo de globalização” (DE MATTOS, 2005, p.359); quanto à angelinização, ela “adquire sua mais ampla perspectiva, situando-se como um inexorável destino” (p.360).

Essa inexorabilidade é questionada por Limonad (2007) ao argumentar que nas periferias das grandes aglomerações metropolitanas brasileiras ocorre um movimento progressivo de dispersão pela multiplicação de núcleos e aglomerações urbanas – *leap-frogging* – sem que resulte necessariamente em uma interminável aglomeração urbana concentrada, como Los Angeles. Recomenda que se diferencie cada caso e cada situação, considerando a estrutura social e fundiária anterior, a acumulação de condições gerais das edificações, infraestruturas e outras resultantes das práticas espaciais que atuaram na produção do espaço ao longo do tempo. Tais condições são responsáveis por induzir a extensão e a potencialização de uma urbanização intensificada por uma densidade técnica e demográfica, contribuindo para gerar identidades e características socioterritoriais específicas.

Limonad (2007) associa a intensificação da urbanização nas aglomerações de grandes dimensões à combinação de três modelos clássicos de urbanização e formação de subúrbios, baseada em Harvey e Clark (1965),²² que se sintetizam: em uma expansão contínua do perímetro da área edificada, com densificação e verticalização da aglomeração; na multiplicação de subúrbios em anéis concêntricos, intercalados com áreas de baixa densidade e ocupação; e em um crescimento tentacular, que acompanha os eixos de transportes e infraestrutura. Admite que, com o passar do tempo, essa urbanização forma “macro-aglomerações urbano-metropolitanas”, com um núcleo forte, como ocorre em São Paulo, Rio de Janeiro e Cidade do México, ou ainda sem um núcleo forte, como em Los Angeles, conforme Scott *et al.* (2001).

O debate divergente entre esses autores tangencia a concepção dos arranjos urbano-regionais focada neste trabalho. Ambos tratam convergentemente de uma metropolização expandida e complexa, assumindo a forma inusitada de um arquipélago urbano ou reproduzindo um formato em parte antecipado, como o de uma macroaglomeração urbano-

²¹ SARLO, B. **Escenas de la vida posmoderna**. Intelectuales, arte y videocultura en la Argentina. Buenos Aires: Ariel, 1994, *apud* De Mattos (2005).

²² HARVEY, R.O.; CLARK, W.A.V. The Nature and Economics of Urban Sprawl. **Land Economics**, v.1, n.1, fev., 1965, p.1-9. (Disponível em: [http://links.jstor.org/sici?sici=0023-7639\(196502\)41%3A1%3C1%3ATNAE0U%3E2.0.CO%3B2-9](http://links.jstor.org/sici?sici=0023-7639(196502)41%3A1%3C1%3ATNAE0U%3E2.0.CO%3B2-9)), *apud* Limonad (2007).

metropolitana. Nesses conceitos e nesse debate, com ênfase na morfologia e nas relações em rede, escapa ainda uma abordagem mais precisa das relações horizontais desses espaços, de seu papel na polarização regional e em seu diálogo com a escala nacional – elementos destacados na concepção de arranjo urbano-regional.

Mais próximo a esta, De Mattos (2002) anota cinco grandes mudanças ou transformações associadas ao processo de reestruturação socioeconômica e informacional, todas elas presentes nas AMPs latino-americanas e nos arranjos urbano-regionais brasileiros:

- (i) mudanças na organização e funcionamento da cidade, derivadas da formação e consolidação da nova base econômica metropolitana, altamente terciarizada, e da consequente estruturação da produção sob um “modelo celular em rede”, conforme Veltz (2000).²³ De sua dinâmica emergem redes transfronteiriças, articuladas ao marco de um “espaço mundial de acumulação”, no qual os capitais se valorizam em um número crescente de lugares e atividades. Essa mudança estaria constituindo um novo tipo de cidade que resulta da transição da cidade compacta, autocentrada, como expressão culminante da fase industrial-desenvolvimentista, para uma cidade modulada pelo entrecruzamento de redes múltiplas (VELTZ, 1997).²⁴ Destaca que neste cenário, perpassado por redes globais, é plenamente válida a afirmação de Dematteis (1998) de que para o futuro de uma cidade não basta uma forte identidade, dado que a cidade só vive se é um nó;
- (ii) mudanças sobre os mercados metropolitanos de trabalho e estrutura e funcionamento das grandes cidades, com possível evolução a uma cidade dual, fractal ou organizada em múltiplos planos superpostos no tempo e no espaço (*layered city*, na caracterização de Marcuse e Van Kempen, 2001).²⁵ Tais cidades são marcadas pelo aumento das desigualdades sociais, segregação residencial, conflitos sociais, entre outros fenômenos influenciados pelo desmantelamento do estado de bem-estar;
- (iii) mobilidade e autonomização dos capitais, dada a crescente financeirização da economia, sob a qual se intensificou, em escala mundial, uma oferta crescente de capital imobiliário altamente especulativo e oligopolizado, que considera a terra metropolitana como um meio privilegiado para sua valorização e reciclagem. Esse tipo de investidor metropolitano aciona coalizões de elites relacionadas com negócios imobiliários, que passam a conduzir as políticas locais e o desenvol-

²³ VELTZ, P. **Le nouveau monde industriel**. Paris : Editions Gallimard, 2000, *apud* De Mattos (2002).

²⁴ VELTZ, P. L'économie mondiale, une économie d'archipel. In: **La mondialisation au-delà des mythes**. Paris: La Decouverte, 1997, *apud* De Mattos (2002).

²⁵ MARCUSE, P.; VAN KEMPEN, R. (Eds.). **Globalizing Cities**. A New Spatial Order? Oxford: Blackwell Publishers, 2000, *apud* De Mattos (2002).

vimento metropolitano, fragmentando a cidade a partir da implementação de megaprojetos que funcionam como estruturadores do espaço;

- (iv) mudanças na morfologia urbana, apoiadas no predomínio do automóvel e das tecnologias de informação, com ampliação territorial do campo de externalidades metropolitano, favorecendo a formação de sistemas produtivos centrais a numerosas atividades localizadas em diversos centros urbanos até então independentes ou autônomos, do entorno da aglomeração metropolitana (similares ao norte-americano *urban sprawl*). A localização de empresas e moradias em locais mais distantes estimula a tendência ao que chama de “metropolização expandida”, ou seja, a expansão territorial metropolitana, fruto de uma periurbanização praticamente incontrolável, mediante a qual o tecido urbano prolifera e se estende;²⁶
- (v) modificação da imagem e paisagem urbanas, com diversos tipos de novas atividades e artefatos urbanos, condicionados e modulados pelos requerimentos da globalização, em particular, *shopping* e grandes edifícios corporativos, impondo sua presença e tendendo a constituir-se em verdadeiros ícones dessa nova fase modernizadora e a apoiar a forte competição na rede mundial de cidades transfronteiriças. Tanto as atividades como os artefatos da globalização, na medida em que adquirem êxito em suas implantações originais, são reproduzidos em todos os lugares possíveis do espaço mundial de acumulação, onde deixam sua marca.

Considerando las razones de estos cambios, sin dejar de reconocer que muchos de ellos ya habían comenzado a esbozarse en fases anteriores de modernización capitalista, ahora se puede observar cómo se avanza hacia la estructuración de un nuevo tipo de ciudad, que va estableciendo diferencias sustantivas con la que se había consolidado anteriormente. En todo caso, todos estos fenómenos corresponden, en su dinámica esencial, a procesos de reproducción urbana, donde muchos rasgos y tendencias se redefinen, se transforman y se afirman bajo la lógica específica de la urbanización capitalista. (DE MATTOS, 2002, p.10)

Na reflexão de Lencioni (2006, p.72), tais transformações, que incluem a renovação das áreas urbanas e a extensão da área territorial com incorporação de cidades e mudanças nas centralidades, configuram um novo aglomerado metropolitano, “que se constitui num verdadeiro epicentro de fluxos de capitais, onde a densidade das redes territoriais encontra maior densidade e complexidade”. Assim, as transformações na metrópole contemporânea não se espelham apenas em mudanças interiores e em sua expansão física, mas em sua articulação em redes. Ocorre, assim, um aumento dos fluxos e uma sobreposição de escalas de decisões e da materialização dos vetores de produção e ocupação do espaço.

Os arranjos urbano-regionais no Brasil são as porções nas quais essas mudanças ocorrem com maior intensidade. Espaços privilegiados para o diálogo global, transformam-se

²⁶ De Mattos retoma a noção de tecido urbano de Henri Lefebvre, reportando-se à sua obra **La revolución urbana**, Madrid: Alianza Editorial, 1970.

vertiginosamente sem perder os traços originais compostos em sua história, confirmando o que De Mattos (2002) aponta para as cidades latino-americanas de modo geral. Porém, estão longe de se constituírem em cidades sem centro, de se “angelinizarem”. Seguem se expandindo para distâncias cada vez mais longínquas, constituindo novas centralidades, mas sem eliminar o papel polarizador da metrópole principal.

1.3 Redes, proximidade e mobilidade no adensamento dos fluxos urbano-regionais

É extensa a literatura que trata de como e por que as relações em rede se densificam na contemporaneidade, e sobre seus efeitos no território, desencadeando novas dinâmicas territoriais. Redes constituem forças produtivas da economia globalizada e expressam fundamentalmente as dinâmicas da circulação do capital. É tal a sua importância na contemporaneidade que, inevitavelmente, houve afirmações de que o espaço perdia o sentido diante desse novo universo reticular. O espaço, pelo contrário, torna-se um meio, fazendo, conforme Lencioni (2006, p.66), “a mediação necessária à reprodução do capital em escala globalizada”.

Nas aglomerações, as relações em rede levam a que, quase sempre, os contatos entre centros criem laços mais estreitos que os contatos com as proximidades e as regiões do entorno, desfavorecendo-as e por vezes excluindo-as. A dinâmica que privilegia os principais centros urbanos está subordinada a estratégias de implantação de empresas, essencialmente as que produzem e vendem serviços, e contraria a previsão do declínio das grandes cidades. O espaço é requalificado e a natureza das relações entre as cidades se modifica, ressaltando a importância da conectividade, sem contudo relegar a proximidade e a mobilidade no estreitamento dos laços entre os lugares, mesmo que resultem em um espaço desigual.

Tratando dos países centrais, Leroy (2000) refere-se à passagem de um espaço unipolar para um espaço multipolar, ou de uma metrópole intensiva – um hipercentro funcional, um nó ou junção de diferentes redes e funções raras –, para outra extensiva – que faz de um “cacho” de cidades uma metrópole “coletiva”, neste caso, usufruindo das funções de proximidade. Enquanto a mobilidade e a proximidade espacial condicionaram a metropolização – por beneficiarem a economia de aglomeração, mesmo limitando as estratégias de localização residencial para acesso ao trabalho, posto que determinadas distâncias operavam como um freio aos deslocamentos cotidianos –, no novo modelo, de *hubs* (metrópoles) e *spokes* (meios de transporte materiais e imateriais), o que estaria ocorrendo é o “efeito túnel”. Para Ascher (1995), esse efeito corresponde ao desaparecimento dos efeitos da travessia entre duas paradas; ou seja, a posição de meia distância, que outrora se beneficiou do dinamismo das pontas, com as novas tecnologias de transporte rápido e comunicações, torna-se a localização menos adequada. Isso pode explicar, em parte, o enfraquecimento das hierarquias urbanas e a perda de pertinência dos esquemas propostos por Christaller e seus seguidores. Engendram-se espaços “pós-urbanos”, sob a deslocalização da cidade pelos efeitos descentralizadores e deslocalizadores dessas novas tecnologias – muitas das quais, indisponíveis nos países periféricos.

Veltz (1996) chama de território-rede o espaço facilitado pelas redes de comunicações e transportes, sob os efeitos das novas conexões túnel e da tele-atividade, caracterizados pela linearização do crescimento, organizado geograficamente em filamentos, em redes lineares, em polímeros que contrastam com o modelo aureolar da geografia tradicional, em completa ruptura com o modelo christalleriano. Este se contrapõe a zonas desservidas, ou “*channelization*”, perturbadoras do ponto de vista da continuidade, fazendo com que predominem as relações horizontais, não-piramidais, sobre as verticais.²⁷

O território das redes cede lugar a um verdadeiro território em rede, onde cada pólo se define como um ponto de entrecruzamento e comutação de redes múltiplas, nó de densidade numa gigantesca confluência de fluxos que são a única realidade concreta – mas que são, assim, um desafio à representação e à imaginação. (VELTZ, 1996, p.65)

Para Veltz (1996), a economia territorial em rede não é nova. O que é novo são os sistemas de fluxos mundializados, provocados pela acelerada transformação no modo de competição entre firmas e mudanças na estrutura territorial, que fazem com que a “metropolização da economia” se afirme como uma tendência. Veltz mostra dois modelos da economia territorial: o modelo do espaço taylorista dos anos 1950/1960, onde centro e periferia se opõem desigualmente, porém se acoplam ligados por mecanismos de interdependência, que prometem a homogeneização gradual; e o modelo da divisão *versus* exclusão, do espaço globalizado dos anos 1980/1990, no qual a solidariedade geográfica se fragiliza, o crescimento dos polos se deixa nutrir mais pela relação horizontal com outros polos que pelas verticais, no próprio país. A expressão territorial deixa de corresponder ao velho território hierarquizado, mosaico de zonas embutidas como “bonecas russas”, onde as atividades e funções se dão em cascata, da cidade capital aos núcleos rurais; emerge um território de redes, onde o local e o global se interpenetram, que se organiza em malhas horizontais complexas de atividades e de lugares. Veltz se refere à “economia de arquipélago”, com zonas, polos e redes, em movimentos que desenham uma geografia complexa e paradoxal, na qual a própria noção de centro e periferia torna-se menos clara; a um espaço que se descreve melhor pelas relações em rede de polo a polo que pelas hierarquias verticais tradicionais.

A consolidação das cidades como centros nodais em torno dos quais se articulam as novas dinâmicas da acumulação, sob impulso das políticas de liberalização econômica, desregulação e das novas tecnologias, configurou o que Sassen (2007) denomina uma grande rede global de cidades transfronteiriças, funcionando como pontos estratégicos para as operações econômicas globais. Ressalta-se que a expansão dos fluxos transfronteiriços conecta não somente as cidades globais e aglomerações como as cidades dos diversos níveis da hierarquia urbana. Tais fluxos operam em circuitos altamente especializados e diferenciados, multidirecionais, alimentando a “*geografia inter-cidades con nodos estratégicos esperados e inesperados*” (p.26). As cidades estariam, assim, conectando-se a

²⁷ Inversamente à conceituação de Milton Santos, aqui as relações verticais são as de proximidade, no âmbito hierárquico do território, enquanto as horizontais expressam aquelas entre pontos distantes, sob conexões em rede.

circuitos distintos, especializados; redes particulares conectando grupos particulares de cidades, conforme seus diferentes papéis na dinâmica internacional da economia.

Há que avançar criticamente em relação à reflexão de Veltz (1996) ou de Sassen (2007), pois embora algumas das principais metrópoles, a exemplo de São Paulo, estejam globalmente interconectadas a esse arquipélago ou a essa rede transfronteiriça, há todo um conjunto de importantes aglomerações que apenas participa do diálogo global a partir das centralidades principais dos respectivos países, o que torna necessário um olhar mais localizado às reflexões da literatura consagrada. Nesse sentido, muito apropriadamente, Caravaca Barroso (1998) resgata de Pradilla (1997, p.46) a observação de que os territórios homogeneizados e incluídos pelo capital no sistema de acumulação em escala mundial, de fato, não são contínuos, e seu número reduzido os situa como “ilhas” de prosperidade em um “mar” de crescente atraso. Ilhas essas que, agrega-se, restringem-se, muitas vezes a partes das próprias metrópoles.

Também há que se ter cuidado ao menosprezar as relações centro-periferia. A leitura de Veltz (1996) e sua releitura por Benko (2002) ressaltam a desconexão crescente entre a economia dos centros e das periferias, retomando a analogia da boneca russa, já que, se os grandes polos se acoplam entre si num esquema horizontal, cada vez menos levam os efeitos positivos das relações aos espaços entre os mesmos. Benko (2002) salienta a essencialidade da solidariedade entre territórios, pois como as periferias estão em parte desconectadas das economias das grandes cidades, o seu destino continua associado a elas pelo viés compensatório das redistribuições estatais. Juntamente com Veltz (2001), aponta que a extensão dos laços metropolitanos com *hinterlands* nacionais e regionais abarca espaços que cada vez mais se identificam a “fardos” que perturbam inutilmente o dinamismo das zonas mais avançadas.

Alguns dirão que essas periferias, hoje, pesam mais sobre as economias metropolitanas do que as nutrem (pois não servem mais, como no passado, de reservatório de mão-de-obra pouco ou meio qualificada). Na geografia, como na sociedade em geral, o drama dos pobres é que os ricos precisam cada vez menos deles! (BENKO, 2002, p.52)

Em países nos quais as redistribuições são escassas e as relações entre centros da rede mundial de cidades restringem-se a poucas ilhas, e desiguais, as relações centro-periferia permanecem prementes. Enquanto o novo modelo provoca cada vez mais a divisão e a exclusão, percebe-se nas aglomerações latino-americanas o que Santos (1996b) considera um jogo dialético entre forças de concentração e dispersão na organização do espaço, no qual, neste período, as primeiras são poderosas, mas as segundas permanecem igualmente importantes.

O universo das redes, abordado por Santos (1999), também descreve com mais propriedade seus efeitos nos países periféricos. Como a técnica que as viabiliza – infraestruturas permitindo transporte de matéria, energia ou informação –, as redes são sociais e políticas, pelas pessoas, mensagens e valores que nelas circulam. O espaço da conectividade é organizado pelo discurso, veiculado por uma linguagem de normas e ordens, que atores

longínquos fazem repercutir instantânea e imperativamente sobre outros lugares, presidindo uma sociabilidade à distância. “Tais redes são os mais eficazes transmissores do processo de globalização a que assistimos.” (p.212)

Nesse ambiente de redes, as relações se dão sob verticalidades e horizontalidades. No entendimento de Santos (1999), as verticalidades são estabelecidas a partir de um conjunto de pontos formando um espaço de fluxos, cujas decisões essenciais concernentes aos processos locais são estranhas ao lugar, obedecendo a motivações distantes. As horizontalidades são zonas de continuidade que formam relações contínuas; espaços que sustentam um conjunto de produções localizadas, interdependentes, dentro de uma área cujas características constituem, também, um fator de produção, onde todos os agentes são implicados e os respectivos tempos, mais rápidos ou mais vagarosos, são imbricados. O “processo de ação integra-se em relações solidárias, obtidas mediante solidariedades horizontais internas, tanto econômica, social e cultural, como propriamente geográficas”. Funcionam “sob vários relógios realizando paralelamente diversas temporalidades” (p.111).

A tendência atual é no sentido de uma união vertical dos lugares. (...) Nessa união vertical, os vetores de modernização são entrópicos. Eles trazem desordem aos subespaços em que se instalam e a ordem que criam é em seu próprio benefício. (SANTOS, 1999, p.228)

Graças aos progressos técnicos e às formas atuais de realização da vida econômica, cada vez mais as redes são globais (...) e seriam incompreensíveis se apenas as enxergássemos a partir de suas manifestações locais ou regionais, embora indispensáveis à sua compreensão. (p.214)

Mas os lugares também se podem refortalecer horizontalmente, reconstruindo, a partir das ações localmente construídas, uma base de vida que amplie a coesão da sociedade civil, a serviço do interesse coletivo. (p.228)

A mundialização das redes enfraquece fronteiras territoriais, a despeito das formas de regulação existentes nos territórios, entendidos como uma “totalidade resultante de um contrato e limitado por fronteiras” (SANTOS, 1999, p.215). No lugar, os fragmentos da rede ganham sua dimensão social concreta, compondo uma realidade ao mesmo tempo global e local.

Para Santos (1999), a existência das redes é inseparável da questão do poder, posto que “a divisão territorial do trabalho resultante atribui a alguns atores um papel privilegiado na organização do espaço”, sob perspectiva funcional e territorial. Esse fato provoca assimetria nas relações entre os atores, com aceleração do processo de alienação dos espaços e dos homens. Por meio de redes “há uma criação paralela e eficaz da ordem e da desordem no território, já que as redes integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e criam outros” (p.222). Os arranjos urbano-regionais são, seguramente, unidades espaciais onde a ordem e a desordem, provocadas por esse universo de relações convivem, em sua mais completa relação dialética.

A despeito da densificação das relações em rede, e da ideia de que as novas tecnologias de comunicação e informação tenderiam a romper a importância das economias de aglomeração na organização do espaço urbano-regional, mantém-se ou recoloca-se a centralidade do tema metropolitano e, conseqüentemente, das aglomerações em seu entorno. Ou seja, pouco se concretizaram as hipóteses quanto aos efeitos deslocalizadores e

desconcentradores das novas tecnologias; ao contrário, as grandes metrópoles se reforçam no processo de reestruturação do capital, passando a ditar o comportamento do sistema global. São as “regiões ganhadoras” (BENKO e LIPIETZ, 1994), como também frisa Caravaca Barroso (1998).

Para Davidovich (2004), a presente “volta” das metrópoles ao debate não se restringiu à agenda dos países desenvolvidos, mas compôs a agenda da política urbana do Banco Mundial, que passa a focalizar a metrópole “como motor do crescimento econômico, não mais estigmatizada como uma expressão de patologia urbana” (p.201). Para a autora, apoiada em Veltz (1996), a base da volta da metrópole está nas mudanças econômicas mundiais, nos movimentos de recentralização do poder e reconcentração da riqueza. A concentração urbana (metropolitana) retoma seu papel estratégico na atração e fixação de ativos, na valorização do capital, agora como elo, por excelência, das articulações que se processam com a globalização da produção, do consumo e dos circuitos financeiros. Tal retomada deveria apoiar debates e medidas atinentes à dinâmica de produção do espaço, que se particulariza pelo aumento do número de concentrações urbanas e acarreta “desafios novos para a gestão” (p.201).

De fato, mais que a dispersão da rede urbana, o que se verifica no Brasil é a expansão das aglomerações urbanas tanto no sentido espacial quanto em sua reprodução em novas localizações em território nacional, e a consolidação das principais centralidades, agora incorporando extensas áreas aglomeradas. Verifica-se também a concentração da riqueza em um número limitado de grandes polos, com forte desconexão entre a economia dos centros e das periferias, confirmando a verticalidade (ou horizontalidade, conforme a corrente adotada) das relações entre cidades, já que os polos se acoplam entre si, desobrigando-se de levar os efeitos positivos das relações às áreas circunvizinhas.

Com as mudanças advindas da globalização nas escolhas locacionais do capital produtivo, algumas alterações se processaram nas centralidades urbanas e no ordenamento do território. Como suporte às relações internacionais, são fortalecidas grandes cidades nas quais se localiza o comando do capital; ao mesmo tempo, a centralidade urbana reitera seu papel fundamental na estruturação do espaço nacional.

Storper e Venables (2005, p.22), contemplando a força econômica da cidade e a permanência da aglomeração como centralidade na dinâmica da economia, a despeito da queda nos custos dos transportes e comunicações, argumentam que há fortes evidências de que as inovações na estrutura física de transporte ou informacionais “não acarretaram o fim das tendências urbanizantes do capitalismo moderno. Ao contrário, reforçam a localização industrial e o conseqüente crescimento das cidades”. Ademais, a força econômica do contato “face a face”, propiciado pelas cidades, contribui para a aglomeração espacial da atividade econômica e das pessoas, seja pelos efeitos de encadeamentos para frente e para trás das firmas, incluindo acesso aos mercados, seja pela aglomeração dos trabalhadores e pelas interações localizadas promotoras da inovação tecnológica.

A busca das empresas, por localizar a produção em poucas localidades, identifica como mais lucrativas aos custos de transações espaciais aquelas situadas mais próximas dos fornecedores de bens intermediários e dos maiores mercados, tanto para bens finais quanto intermediários – o que explica a consolidação e proliferação de aglomerações numa porção

restrita do território. Para Storper e Venables (2005), os efeitos e encadeamentos são particularmente importantes se considerados insumos e produtos de alta especialização, qualidade e inovação. Produtos especializados exigem grandes mercados de consumo e tendem a ser encontrados apenas em lugares relativamente grandes, reforçando o “lugar central” – nesse caso, entendido de modo distinto ao de Christaller. Como os retornos de escala e os custos de transação estão relacionados a níveis de incerteza – ou seja, a forças que dificultam a estabilização dos níveis do produto, exigindo que as transações entre empresas se deem em volume suficiente para que se reduzam os custos de transportes –, os centros urbanos, por concentrarem números elevados de fornecedores e consumidores, reduzem as condições de incerteza, “permitindo a obtenção mais regular de insumos pelas empresas e a maximização do ‘tempo de trabalho’ pelos trabalhadores, com consideráveis ganhos de produtividade” (p.26). No caso da inovação tecnológica, aprendizagem e criatividade, as cidades detêm a condição historicamente apontada de *locus* de inventividade, como demonstram Storper e Venables (2005, p.28), cuja explicação reside no fato de que “a proximidade espacial amplia os fluxos de informação de que os inovadores se utilizam para se comportarem como tal”.

Esses autores valorizam o contato face a face entre pessoas de proximidade física regular. Em tais contatos ocorre tanto o que chamam de “burburinho das cidades”, quanto a inserção dos segmentos sociais, instituições, empreendedores e trabalhadores e seus interesses no âmbito das decisões que regem a alocação espacial de atividades e pessoas – como propõe Markusen (2005), que ressalta que a corporação empresarial constitui um dos atores econômicos mais importantes no desenvolvimento capitalista.

Outro ator econômico pouco apontado e que também se fortalece com o efeito de vizinhança é o trabalhador flexibilizado, precarizado, incluído num circuito informal da economia. Conforme Santos (2006), o efeito de vizinhança, emergente das massas em movimento, faz com que se recriem pactos e negociações, e se mantenha sobreposta à divisão hegemônica do trabalho uma outra, que tem como base as trocas simbólicas e materiais da “força econômica, da força social, da força cultural, da força política de estar juntos no lugar” (SANTOS, 2006, p.24). Tais trocas propiciam a geração local de novas solidariedades, de negociações cotidianas a partir de ações que se expressam no diálogo das classes excluídas (pobres, migrantes, mestiços).

Benko (2002) discorre sobre a imprevisibilidade do universo econômico, com a capacidade de reorganização de firmas, e o paradoxo de se clamar pela integração e realizar a desintegração (via terceirização, organização em redes de geometria variável, flexibilização).

A metrópole facilita essas mudanças porque funciona como um grande comutador que permite a organização flexível das cadeias produtivas. Constitui também um tipo de “seguro”, porque permite às firmas enfrentar as mudanças, apoiando-se em vastos mercados de mão-de-obra e de serviços privados e públicos, e, sobretudo, reduz os preços de saída de uma atividade: hoje é mais fácil fechar uma usina na Île de France do que no Limousin... (BENKO, 2002, p.53)

É nesse cenário que Scott *et al.* (2001) introduzem a reflexão sobre cidade-região global, estendendo o significado do conceito em termos econômicos, políticos e territoriais, e reafirmando seu papel como nós espaciais essenciais da economia global, e como atores políticos específicos na cena mundial – reflexão a ser aprofundada na sequência do trabalho.

Também Sassen (1998, p.76) admite que “as cidades são lugares fundamentais para a produção de serviços destinados às empresas”. No entanto, o crescimento dos serviços ocorre de modo diferenciado, de acordo com a inserção da cidade na rede urbana nacional, privilegiando porções do território e contribuindo para a expansão dos espaços aglomerados e para a formação do que, mais tarde, veio a chamar de “megarregiões” (SASSEN, 2007).

Ao lado da dispersão das atividades econômicas [...] surgiram novas formas de centralização territorial, relativas ao gerenciamento no nível dos altos escalões e ao controle das operações. Os mercados nacionais e globais, bem como as operações globalmente integradas, requerem lugares centrais, onde se exerça o trabalho de globalização. Além disso, as indústrias da informação necessitam de uma vasta infra-estrutura física que contenha nós estratégicos, com uma hiperconcentração de determinados meios. (SASSEN, 1998, p.13)

E mesmo a “velha” indústria continua requerendo concentrações. Lencioni (2003a e b) mostra que a cisão territorial entre produção e gestão redesenha as proximidades e as distâncias de um território, bem como a integração local/global. Essa lógica descontínua constitui a nova lógica da localização industrial.

Porém, a produção dessas condições não é ilimitada e por isso mesmo a dispersão territorial da indústria encontra seus limites territoriais. Assim, a idéia de desterritorialização da indústria, expressando extrema liberdade de localização do capital industrial deve ser colocada em seus devidos termos. (LENCIONI, 2003a, p.4)

Considerando a dimensão desses limites nas cidades latino-americanas, cabe ressaltar que as relações de proximidade alcançam espaços cada vez mais extensos e fragmentados em termos político-administrativos, que se consubstanciam graças à intensa mobilidade de fluxos. Entretanto, esses fluxos são relativamente vagarosos, os efeitos-túnel praticamente inexistem e os efeitos-proximidade se realizam ao longo dos caminhos que tentacularmente fazem expandir as aglomerações.

A proximidade pode ser explorada tanto no recorte espacial como não-espacial, ultrapassando a concepção de espaço-distância e assumindo a concepção da coordenação de atividades, em seu caráter heterogêneo, que singulariza os recortes espaciais. Percqueur e Zimmermann (2005) mostram que a relação face a face cria as condições para o espaço facilitar o desempenho da coordenação, seja pela proximidade espacial, que permite o encontro, portanto o relacionamento de agentes com potencial a uma proximidade institucional; seja pela transferência da relação de um contexto de imersão a um outro; seja ainda pela interação direta, quando a relação é estabelecida e, sobretudo, quando compensa uma ausência ou insuficiência de proximidade não essencialmente espacial (organizacional ou institucional). Para esses autores, os dispositivos de coordenação não podem depender da única dimensão espacial, ou geográfica, da proximidade, mas de sua conjunção com as outras formas não essencialmente espaciais evocadas acima. Desde então, essa conjunção é capaz de fundar, pela coordenação que dela resulta, um processo de reforço que lhe assegura durabilidade (trata-se então de uma coordenação durável e não efêmera). Dessa conjunção se produz, sob determinadas condições, uma configuração organizacional particular: o território.

Na mesma linha, Torre e Rallet (2005) relacionam proximidade e localização das atividades econômicas, distinguindo a proximidade geográfica da organizacional – noções que

usualmente se confundem. Argumentam que mesmo numa economia cada vez mais globalizada, marcada pelo crescente nomadismo de firmas e mobilidade de indivíduos, a proximidade ainda importa. Porém, a simples proximidade geográfica pode não gerar sinergias nem criar interações entre atores econômicos e o nível local, precisando ser ativada pela proximidade organizacional – caso dos *clusters*, distritos e meios inovativos. Gilly e Lung (2005) incorporam a essas duas ordens de proximidade a proximidade institucional, que representa a adesão dos atores às regras da ação comum, explícitas ou implícitas (*habitus*), e, em certas situações, a um sistema comum de representações, ou mesmo de valores. Essa proximidade não depende de uma adesão perene de todos os atores, mas resulta de compromissos cotidianos provisórios entre os atores e seus interesses divergentes e contraditórios.

É necessário, entretanto, fazer distinção entre abordagens que ressaltam os efeitos dos encadeamentos e externalidades propiciados pela proximidade, daquelas que exaltam a capacidade endógena da escala local, como se esta por si só fosse capaz de desencadear um virtuoso processo de desenvolvimento. Brandão (2007) faz uma crítica a essas vertentes teóricas simplificadoras, centradas no endogenismo. Estudos ligados a elas sugerem que os complexos produtivos territorializados seriam capazes de gerar a cooperação e densificar as relações sociais, a partir da aprendizagem e de aquisições diferenciais em termos de acúmulo coletivo, dada a proximidade física e o exercício da criatividade e da geração e apropriação de “sinergias coletivas”.

Fazem crer na irrestrita possibilidade do voluntarismo, do empreendedorismo, em forças espontâneas, na capacidade de se coordenarem ações cooperativas e reflexões coletivas, baseadas na reciprocidade entre os integrantes da comunidade local, fortalecendo o que chamam de “tecido socioprodutivo” e relegando o papel do Estado e de fatores macroeconômicos. Negligenciam hierarquias inter-regionais e a realidade de que o comando dos processos pode estar fora do território singular, além de relevarem a hegemonia e o poder político. Em síntese, desconsideram as determinações profundas do regime social de produção capitalista, “que necessariamente leva às últimas conseqüências a mercantilização e a penetração recorrente da divisão social do trabalho em todas as possíveis dimensões temporais e escalas espaciais” (BRANDÃO, 2007, p.51). Escapam, portanto, a essas abordagens, as possibilidades de tratamento adequado das heterogeneidades estruturais dos países subdesenvolvidos.

Viabilizando os fluxos que garantem as relações de proximidade, o movimento pendular da população para trabalho e/ou estudo em município que não o de residência é capaz de captar a dinâmica de relações, dando sentido à dimensão urbano-regional dos arranjos espaciais. Essa mobilidade se dá, majoritariamente, motivada pela dissociação entre local de moradia e local de trabalho/estudo, dada a concentração de oportunidades, em geral em municípios (ou conjunto deles) de maior porte. No caso das aglomerações urbanas, está condicionada à distribuição e hierarquia de funções entre os municípios integrantes.

Conforme Moura *et al.* (2006), o movimento pendular é revelador da extensão do fenômeno urbano no território, constituindo uma informação utilizada na delimitação de grandes áreas urbanas. Além disso, esse movimento vem adquirindo crescente visibilidade nas grandes cidades, dada sua associação com as demandas por transporte e vias de circulação, incidindo de maneira decisiva no funcionamento cotidiano e na projeção estratégica das cidades, tanto para pessoas como para empresas e instituições.

Adams (1995, p.13) aponta que determinadas “áreas geográficas”, entre as quais inclui as áreas metropolitanas, são definidas, principalmente, em termos de deslocamentos diários da casa para o trabalho, relacionados a um sistema de assentamento orientado para a produção. Neste sistema de assentamento, os deslocamentos para o trabalho são fundamentais à integração do núcleo metropolitano, centro da produção, com as áreas do entorno residencial. Essa importância se consolida com o avanço tecnológico e sua rápida difusão, particularmente incorporada pelos meios de transporte e comunicações, e com a organização da produção, associada a mudanças nos padrões demográficos, na vida social e na forma de ocupação do espaço.

Para Frey e Speare Jr. (1995), essas transformações definiriam um novo conceito de área metropolitana, considerada como “área ampliada de vida local” ou “área econômica regional”, caracterizada por alta densidade de movimento pendular e pelo desacoplamento dos espaços funcionais e físicos.

Derruau (s/d, p.67), analisando o que chama de “migrações temporárias”, salienta que os movimentos cotidianos entre o domicílio e o local de trabalho são pertinentes ao estudo da “geografia das cidades e dos arredores”. Beaujeu-Garnier (1980) denomina os sujeitos desse processo de “migrantes diários” e destaca duas questões fundamentais: a de que os movimentos diários estão aumentando em número e em distância, e a de que inexistem políticas coordenadas entre local de moradia e de trabalho.²⁸

Conforme Gilli (2002), a análise dos movimentos de deslocamento domicílio/trabalho permite responder a questões fundamentais, relativas à expansão da conurbação entre cidades, a padrões urbanos de configurações mono ou policêntricas, às interações entre o núcleo metropolitano e o entorno imediato, e entre este e outras cidades das imediações. Esse autor pondera, com base na análise da área metropolitana de Paris, que a cidade continua a se expandir, agora se estendendo na direção de centros urbanos maiores, reorganizando a área metropolitana em torno desses centros secundários. Com eles, produz duas espécies de franjas: uma mais próxima, como parte da área metropolitana, onde vive e trabalha a maior parte dos residentes, e na qual emerge uma hierarquia entre os centros; e outra que, mesmo sem fazer parte da área metropolitana, absorve muitos dos residentes em comutação com essa área. Os centros metropolitanos regionais atraem e esculpem a região à qual pertencem, enquanto desenvolvem crescentes ligações com o polo, sem contudo quebrar a monocentralidade da metrópole. Ademais, o polo interage com todas as principais cidades da região ao redor, enquanto essas cidades configuram suas áreas locais.

Ainda segundo Gilli (2002), essas franjas constituem uma frente de urbanização que apresenta alguns polos de fixação. As franjas internas se voltam ao polo, mantendo um intercâmbio equilibrado com as vizinhas zonas de emprego, situadas entre elas e a capital. Participam no enraizamento da frente urbana, apagando pouco a pouco os vazios deixados pela urbanização. As franjas externas, ao contrário, têm uma relação direta e assimétrica com

²⁸ É importante ressaltar que, entre os autores citados, não há uma denominação única a essa ordem de deslocamentos, na medida em que ora se referem a “migração” ora a “movimento”. No âmbito da informação censitária, considera-se mais adequado o termo “movimento pendular”, entendendo que ele não implica transferência de residência ou fixação definitiva em outro lugar, natureza que o difere dos movimentos migratórios, embora ambos impliquem fluxos de pessoas no território (CARVALHO e RIGOTTI, 1998).

a capital, onde cada vez mais seus ativos trabalham. Ao mesmo tempo, essas franjas atraem ativos das zonas situadas no contato com a superfície urbana de Paris.

Muitos autores dedicam-se às relações entre a mobilidade e a organização do território, como Halleux (2001), que analisa o papel da mobilidade nas mudanças intraurbanas, particularmente na transição periurbana, induzida pelos deslocamentos por meio do automóvel. Outros exploram os efeitos segregadores dessa mobilidade.

Rodríguez (2008) discute esses efeitos, considerando que, nos deslocamentos diários, pode haver uma segregação da localização dos postos de trabalho, da mobilidade e do uso do território público. Essa segregação poderia advir da desconexão de segmentos sociais que vivem separadamente, e que também não compartilham os espaços de trabalho, os percursos e os espaços físicos de encontro na cidade.

Tal situación sería extrema y sería propia de una sociedad de guetos. Por lo mismo, no cabe esperar que la segregación social en estos otros aspectos de la vida metropolitana opere en esos términos. Más bien sus expresiones debieran darse en términos de desplazamientos relativamente más costosos, en particular en tiempo, para los pobres. Y lo anterior se puede deber a una mayor distancia relativa de los pobres a los puestos de trabajo. (RODRIGUEZ, 2008, p.2)

Outra preocupação levantada pelo autor é que tais movimentos, associados à segregação sociorresidencial, debilitam as finanças dos municípios pobres, afetam os residentes das áreas carentes, operando um “efeito vizinhança” adverso, seja por déficit relativo de equipamentos, serviços, capital social (contatos) ou capital cultural (códigos), seja pelo acúmulo de problemas comunitários. Provocam um “fator estigma”, que dificulta a integração social, e se vinculam à ingovernabilidade e à anomia nas áreas pobres segregadas, podendo compor um mecanismo que tende a reproduzir a pobreza e as desigualdades preexistentes, assim como erodir a gestão e o desenvolvimento metropolitano.

Tal preocupação nem sempre se confirma, como mostra Rodríguez (2008), com base em estudos sobre as metrópoles de Cidade do México, Santiago, São Paulo e Rio de Janeiro. Embora nessas metrópoles, a mobilidade seja mais frequente entre assalariados, em princípio, mais próximos ao mercado de trabalho formal, nas brasileiras, as pessoas em movimento têm menor nível de educação, enquanto em Santiago e Cidade do México a probabilidade de ser “comutante” se eleva com a educação. Esses resultados, como ressalta o autor, chocam com visões tradicionais, que supõem a mobilidade e os traslados diários como atributos típicos dos pobres, que pelos processos seletivos do mercado de terras são obrigados a viver longe do local de trabalho. Da mesma forma, a pendularidade diária não guarda relação direta com o setor informal; ao contrário, essa categoria é a que registra menores níveis de comutação, nas quatro cidades examinadas, o que sugere que uma fração significativa deste setor pode estar trabalhando no próprio domicílio ou em seu entorno próximo.

Rodríguez (2008) conclui que a separação e o distanciamento entre residência e trabalho afetam, com diferentes graus de dificuldade, a todos os grupos socioeconômicos. Para os pobres, podem se relacionar com elevados tempos de viagem, condições de transporte incômodas e custos relativos altos; enquanto que, para os setores de maior renda suburba-

nizados, podem estar vinculados a congestionamentos e também a custos de transporte, porém não a viagens desconfortáveis. Destaca duas tendências em contraposição: uma mais ligada à globalização e ao desenvolvimento tecnológico, apontando o policentrismo e uma forma de funcionamento e estrutura urbana similar à de cidades estadunidenses; e outra mais relacionada às desigualdades socioterritoriais e à economia de serviços, também apontando um policentrismo estendido que favorece uma mobilidade mais intensa dos pobres e um “encapsulamento” ou isolamento dos ricos – esta, representativa do modelo de crescimento e expansão metropolitana dos países subdesenvolvidos, portanto encontrada, com certas ressalvas e singularidades, nas cidades brasileiras.

Sintetiza que os debates sobre as formas de segregação residencial devem considerar o mercado de trabalho em sua faceta territorial, e que são necessárias pesquisas empíricas que indaguem, nos vínculos entre o funcionamento espacial do mercado de trabalho, as modalidades emergentes de crescimento físico e demográfico metropolitano e os padrões de localização de infraestruturas – pesquisas contempladas em parte nas análises do arranjo urbano-regional de Curitiba, no terceiro capítulo deste trabalho.

1.4 Da metrópole à pós-metrópole: diversos conceitos para novas morfologias de cidade

Determinados pelas lógicas, dinâmicas e processos analisados nos itens precedentes, inúmeros conceitos são atribuídos ao que se consideram novas formas ou novos conteúdos da cidade e da aglomeração. Para contemplar a expansão e desconfiguração da cidade tradicional monocentral, ou as configurações mais complexas, de natureza urbano-regional, diversos autores buscam expressões análogas aos distintos papéis que qualificam as morfologias resultantes das relações estabelecidas no ambiente urbano e urbano-regional.

Desde o consagrado conceito de metrópole, formas complexas, particularmente decorrentes das novas relações do capital e da reestruturação produtiva, favorecidas por avançadas tecnologias de comunicação, endereçam a uma nova noção, a da metrópole transformada, ou até mesmo a do fim da era da metrópole. Pelo que trazem de singular ou de similar, são pertinentes à reflexão sobre os arranjos urbano-regionais, objeto deste trabalho.

Entre os conceitos, alguns se contrapõem à ideia de aglomeração, dentro da natureza de formações em descontinuidade, porém com forte articulação; outros adjetivam as cidades pelos seus novos conteúdos. Todos documentam esforços na identificação de tendências e na apreensão de traços e conformação morfológica, e denotam a preocupação com as transformações na forma espacial das metrópoles, em sua diversidade e especificidade, pertinentes a cada lugar e momento histórico. Uma síntese desse conjunto e suas principais referências ilustram a análise e podem instigar futuros debates (quadro 1).

QUADRO 1- MORFOLOGIAS URBANAS E URBANO-REGIONAIS E RESPECTIVAS REFERÊNCIAS PRINCIPAIS

MORFOLOGIAS	REFERÊNCIA
Arquipélago urbano	VELTZ (1996)
Cidade arquipélago	VIARD (1994) ⁽³⁾
<i>Cibercities</i>	BOYER (1996) ⁽¹⁾
Cidade difusa	INDOVINA (1990)
Cidade dispersa	MONCLÚS (1998)
Cidade dos <i>bytes</i> ou <i>soft city</i>	MITCHELL (1996) ⁽¹⁾
Cidade flexível	LEHRER (1994) ⁽¹⁾
Cidade global	SASSEN (1991, 1998)
Cidade informacional	CASTELLS (1999)
Cidade mundial	HALL (1966), FRIEDMANN (1986), FRIEDMANN e WOLFF (1982)
Cidade pós-moderna	AMENDOLA (1997) ⁽²⁾
Cidade reticular	DEMATTEIS (1998)
Cidade-região global	SCOTT <i>et al.</i> (2001)
<i>Edge city</i>	GARREAU (1991)
Exópole	SOJA (1994, 2002)
Hipercidade	CORBOZ (1994) ⁽¹⁾
Megacidade	BORJA e CASTELLS (1997)
Megalópole	GOTTMAN (1970)
Megarregião	SASSEN (2007)
Metápole	ASCHER (1995)
Metroplex	North Texas Commission (1972) ⁽⁴⁾
Metrópole sem bordas	GEDDES (2002)
<i>New burb</i>	DAVIS <i>et al.</i> (1994) ⁽¹⁾
<i>Outer city</i>	SOJA (1994, 2002)
Pentúrbia	LESSINGER (1991) ⁽¹⁾
Pós-metrópole	SOJA (2002)
<i>Post-suburbia</i>	TEAFORD (1997) ⁽¹⁾
Privatopia	MCKENZIE (1994) ⁽¹⁾
Rurbano	BAUER e ROUX (1976) ⁽¹⁾
<i>Suburbia</i>	BAUER (1993) ⁽¹⁾
<i>Tecnoburb</i>	FISHMAN (1989) ⁽¹⁾
Tecnópoles	CASTELLS e HALL (1994) ⁽¹⁾
Telépolis	ECHEVARRÍA (1994) ⁽¹⁾

FONTE: Organizado pela autora

NOTAS:

(1) Referências extraídas de Rufi (2003).²⁹

(2) Referências extraídas de De Mattos (2001).³⁰

(3) Referência extraída de Lencioni (2006).³¹

(4) <http://www.ntc-dfw.org/ntcfaq.html>

²⁹ BAUER, G.; ROUX, J. M. **La rurbanisation, ou la ville éparpillé**, Paris : Ed. du Seuil, 1976; BAUER, I. Le 'suburbia', sommes-nous concernés?, **Urbanisme**, 1, 67-88, 1993; BOYER, M. C. **Cibercities: visual perception in the age of the electronic communications**. Nova York: Princeton Architectural Press, 1996; CASTELLS, M.; HALL, P. **Technopoles of the world: the making of 21st century industrial complexes**. Londres: Routledge, 1994; CORBOZ, A. Hyperville. **Cahier 8**, Givors, Institut pour l'Art et la Vie, Maison du Rhône, 112-129, 1994; CORBOZ, A. **Le territoire comme palimpseste et autres essais**. Besançon: Les éditions de l'imprimeur, 2001; DAVIS, J.; NELSON, A.; DJEKER, K., The new 'burb'. The exurb and their implications for the planning policy. **Journal of the American Planning Association**, vol. 60, 1, invierno, 45-59, 1994; ECHEVARRÍA, J. **Telépolis**. Barcelona: Destino, 1994; FISHMAN, R. **Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia**. Nova York: Basic Books, 1989; LEHRER, V. A. Images of the periphery: the architecture of flexispace. **Environment and Planning, Space and Society**. Edge cities in Western Europe, vol. 12, 2, 187-205, 1994; LESSINGER, J. **Penturbia. When real state will boom after the crash of suburbia**, Seattle: Socio-economics Inc., 1991; MCKENZIE, E. **Privatopia: homeowner associations and the rise of residential private government**. New Haven: Yale University Press, 1994; MITCHELL, W. J. **City of bits**. Cambridge: MIT Press, 1996; TEAFORD, J. **Post-suburbia: government and politics in the edge cities**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1997; todas *apud* Rufi (2003).

³⁰ AMENDOLA, G. **La città postmoderna**. Magie e paure della metropoli contemporânea. Roma: Laterza, 1997, *apud* De Mattos (2001).

³¹ VIARD, J. **La société d'archipel ou les territoires du village global**. Paris: Ed. de l'Aube, 1994, *apud* Lencioni (2006).

A noção de metrópole, que na visão de Santos (1990, p.9) “são os maiores objetos culturais jamais construídos pelo homem”, embasa a maioria das definições que qualificam as principais aglomerações urbanas de um país – estando presente em todos os arranjos urbano-regionais identificados em território brasileiro. Associa-se ao processo de urbanização, concretizando-se pela extensão e densificação das grandes cidades.

De acordo com Merenne-Schoumaker (1998), a metrópole ganha novo destaque após meados da década de 1980, quando emergem funções metropolitanas que se relacionam muito mais aos serviços voltados às empresas do que àqueles voltados à população, como ocorria nas décadas de 1960 e 1970. Para Julien (2002), desenvolvem-se nelas e qualificam sua expansão as “funções metropolitanas superiores”,³² cujo conteúdo decisório é elevado ou que contribuem para a imagem de marca de uma cidade. Símbolos de dinamismo, de decisão, portadoras de positividade, tais funções peculiarizam a natureza dos grandes espaços urbanos e imprimem neles a dimensão urbano-regional.

Essa concepção de metrópole aproxima-se e distingue-se do que se pode chamar de “grande cidade”, dado que o exercício do comando se manifesta nos espaços efetivamente metropolitanos. Mas, “onde termina a *civitas* e onde começa a *metropolis*?”, pergunta Leroy (2000, p.81). Para ele, a “metrópole evoca e continuará a evocar uma grande cidade, com todas as significações e representações que a qualificam” (p.82). É um território de geometria variável, com grandes limites, mono ou pluricentrada, que permite que a espacialidade decorrente se livre da cidade legal para engendrar a cidade real, conforme Leresche *et al.* (1995).³³ A definição de sua organização espacial e funcionalidade é mensurável, mas a capacidade de uma cidade tornar-se metrópole é difícil de apreender.

Alguns conceitos foram construídos associando-se à noção de metrópole, como os meramente programáticos. Caso das Regiões Metropolitanas brasileiras,³⁴ que dissociam a dimensão institucional do fenômeno efetivamente metropolitano, ou das megacidades, amplamente citadas nos anos 1970, pelo projeto “Mega-Cities”, referindo-se objetivamente a áreas urbanas com mais de 10 milhões de habitantes, independentemente de suas características políticas, econômicas, sociais e culturais (MEGA-CITIES, 1991). Logo, a expressão megacidade passou a ser empregada no sentido de grandes aglomerações. Não obstante, algumas vezes foi incorporada como sinônimo de metrópole.

Borja e Castells (1997, p.49-50) argumentam que as megacidades não são definidas pelo tamanho, mas pelos nós com a economia global, “*en su territorio concentran las funciones superiores de dirección, producción y gestión del planeta; los centros de poder*

³² As onze funções são: serviços às empresas, pesquisa e ensino superior, comércio, comércio na indústria, banco e seguridade, arte, gestão, telecomunicações, informação, informática e transporte (JULIEN, 2002).

³³ LERESCHE, J.P.; JOYE, D.; BASSAND, M. **Métropolization**. Interdépendences mondiales et implications lémaniques. Genève: Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch, 1995, *apud* Leroy (2000).

³⁴ Volta-se a enfatizar que a compreensão acerca de metrópole e de região metropolitana da literatura internacional difere do entendimento recorrente no Brasil, onde a institucionalização das Regiões Metropolitanas apropriou-se do conceito limitando-o a um recorte institucional. Criada a partir da base da concepção dos polos de desenvolvimento, nos anos 1970, desde então, “Região Metropolitana” passou a corresponder a uma porção definida institucionalmente, independentemente de ser ou não polarizada por uma metrópole.

político; el control de los medios de comunicación; la capacidad simbólica de creación y difusión de los mensajes dominantes”. Sua singularidade não estaria em se constituírem como centros dominantes da economia global, mas pontos de conexão que, por causa mesmo dessa condição, atraem mais e mais população. Os autores resumem bem as contradições existentes nessas cidades quando dizem que elas reúnem o melhor e o pior da sociedade.

Las megaciudades son constelaciones territoriales discontinuas hechas de fragmentos espaciales, de parcelas funcionales y segmentos sociales. (...) La era de la información es ya, y será cada vez más, la era de las megaciudades (...) por las siguientes razones: a) las megaciudades son los centros de dinamismo económico, tecnológico y empresarial en sus países y en el sistema global (...); b) son los centros de innovación cultural, de creación de símbolos y de investigación científica (...); c) son los centros del poder político, incluso en los casos en los que el gobierno reside en otras ciudades (...); d) son los puntos de conexión del sistema mundial de comunicación. (BORJA e CASTELLS, 1997, p.53)

Mais tarde, o próprio Castells (1999) posiciona e reforça as contradições advindas da dimensão dessas unidades. Para o autor, tanto são megacidades as situadas no Sul, como São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Cidade do México, Bombaim, Xangai e Calcutá, quanto no Norte, como Nova York, Tóquio, Paris ou Londres, pois todas apresentam os problemas relacionados ao seu grande porte, ao mesmo tempo em que atuam globalmente conectadas ao sistema, ainda que nem todas assumam papel central dominante na economia mundial.

Outra expressão, a “megalópole”, reúne tamanho populacional e extensão física, sendo explorada por diversos autores. Para Castells (2000), é a “reunião articulada de várias áreas metropolitanas no interior de uma mesma unidade funcional e social” (p.60), “exprime o domínio da lei do mercado na ocupação do solo e manifesta, ao mesmo tempo, a concentração técnica e social dos meios de produção e a forma atomizada do consumo, através da dispersão das residências e dos equipamentos no espaço” (p.62).

Embora as características da megalópole se assemelhem às dos arranjos urbano-regionais, a leitura da produção concentrada e do consumo disperso feita por Castells (2000), como que essa oposição condicionasse sua extensão física, não demonstra correspondência com a dinâmica dos arranjos, nos quais a produção também se aloca em seus vetores alongados. Outras interpretações do fenômeno megalopolitano adquirem similaridades quanto à forma e processos, embora exacerbem quanto à dimensão.

Para Lefebvre (1991), a megalopolização ocorre com a “implosão/explosão” da cidade, tendo a indústria como atividade central da dinâmica econômica urbana, e da extensão do fenômeno urbano por sobre uma grande parte do território, atravessando as fronteiras nacionais nos grandes países industriais. Como resultado desse processo,

a Megalópolis da Europa do norte vai do Ruhr ao mar e mesmo às cidades inglesas, e da região parisiense aos países escandinavos. Este território está encerrado num tecido urbano cada vez mais cerrado, não sem diferenciações locais e sem ampliação da divisão (técnica e social) do trabalho para as regiões, aglomerações e cidades. Ao mesmo tempo, nesse tecido e mesmo noutros lugares, as concentrações urbanas tornam-se gigantescas; as populações amontoam atingindo densidades inquietantes (por unidade de superfície ou de habitação). (LEFEBVRE, 1991, p.20)

A noção mais difundida de megalópole é a de Gottman (1970), que se refere a um contínuo urbano de considerável extensão (centenas de quilômetros) originado como consequência do crescimento de uma cidade até tomar contato com a região de influência de outra cidade, e assim sucessivamente. Este crescimento se produz em cada cidade, pela concentração de atividades e população, às custas do espaço circundante, e se encontra favorecido pelos novos meios de comunicação e transporte. Gottman ainda admite o critério populacional – superando os 20 milhões de habitantes – como elemento definidor, e situa a megalopolização como característica dos países desenvolvidos, contrapondo-se à noção de megacidades que, para ele, emergem e crescem com maior volúpia nos países subdesenvolvidos.

Davis (2004) também sinaliza o extremo crescimento das áreas urbanas de países em desenvolvimento, com a emergência de novas megacidades e hipercidades – com população superior a 20 milhões de habitantes –, e os processos que envolvem cidades do Terceiro Mundo em novas redes, corredores e hierarquias, criando megalópoles urbano-industriais comparáveis às do mundo desenvolvido. Para ele, o preço dessa nova ordem urbana será o crescimento da desigualdade dentro e entre cidades de diferentes tamanhos e especializações – percepção do fenômeno e preocupação condizentes com as que cercam os arranjos urbano-regionais.

Verifica-se que elementos desses conceitos permanecem subjacentes nas categorias propostas em anos recentes. Estas vão mostrando que, na contemporaneidade, cada vez mais se destacam as relações em rede e as funções de caráter superior, de gestão e comando, como estruturadoras de arranjos espaciais, em detrimento dos volumes populacionais e de edificações, ou da contiguidade da ocupação. Entre os conceitos difundidos nas últimas décadas do século XX, o de cidade global vem sendo o mais discutido, particularmente pela sua vertente paradigmática. Intrinsecamente associados a ele, dois outros conceitos referem-se a morfologias que transcendem espacialmente o âmbito urbano compacto ou disperso: o de cidade-região global (SCOTT *et al.*, 2001) e o de megarregião (SASSEN, 2007).

Cidade global tem seu conceito associado ao de cidade mundial de Hall (1966), Friedmann (1986) e de Friedmann e Wolff (1982), reelaborado por Sassen (1991 e 1998), frente à compreensão da crescente transformação das principais aglomerações, que estariam passando de industriais a predominantemente dominadas por serviços intensivos em tecnologia, nas esferas financeira, de informação, de entretenimento etc.

Hall (1966) define cidade mundial como um centro de poder político (nacional e internacional) e de órgãos governamentais; centro de negócios nacionais e internacionais, atuando como entreposto para seu país e países vizinhos; centro de bancos, seguros e outros serviços financeiros; centro de atividades profissionais avançadas de todos os tipos, como medicina, direito, educação superior e aplicação de conhecimento científico à tecnologia; centro de informação e difusão, editoria e mídia de massas; centro de consumo de bens de luxo para a minoria e de produtos de massa; e centro de artes, cultura e entretenimento. O autor argumenta que cidades desse tipo sempre existiram, mas incrementaram sua centralidade com o fenômeno da globalização.

Friedmann e Wolff (1982) e Friedmann (1986) agregam que o núcleo do dinamismo das cidades mundiais está intrinsecamente ligado ao papel central desempenhado pelas sedes das grandes corporações multinacionais, por meio das quais as cidades globais se inserem nos circuitos globalizados do capital, como também criam dinâmicas de externalidades e uma configuração complexa, na qual coexistem uma expressiva volatilidade econômica, a presença de redes sociais reflexivas densas em informação, um espírito cosmopolita convivendo com uma crescente polarização social e diversidade cultural, em especial associada ao recrudescimento dos fluxos migratórios.

Sassen (1991 e 1998) incorpora essas definições ao seu conceito de cidade global. Incorpora ainda reflexão introduzida por Castells (1999) sobre a “cidade informacional”,³⁵ descartando das ideias de seu autor a concepção de “determinismo tecnológico”, pois acentua o papel da mobilidade do capital, induzida pela dispersão geográfica da indústria, e sua inserção nas cidades pela transnacionalização dos investimentos estrangeiros, fusões, aquisições entre outras formas de propriedade.

Vetores da globalização, irradiadoras do progresso tecnológico, as cidades globais são consideradas meios de “inovações” que funcionam como centros de decisão de grandes empresas, sobretudo matrizes das empresas transnacionais, algumas também como sede de poder governamental, concentrando perícia e conhecimento em serviços necessários à implementação e ao gerenciamento das operações econômicas globais, independentemente do tamanho de sua população. Nelas, a dispersão da produção, beneficiada pela tecnologia, e sua internacionalização, desvinculando os negócios e os serviços da produção, contribuem para o crescimento de nós de serviços centralizados para o gerenciamento e para a regulação do novo espaço econômico. Espaço no qual o peso da atividade econômica deslocou-se de lugares baseados na produção para poucos centros financeiros e de serviços – as cidades globais –, que atraem serviços altamente especializados.

Essa dispersão territorial da atividade econômica, da qual a globalização é uma das formas, não elimina a lógica da concentração. Pelo contrário, contribui para o crescimento de funções e operações centralizadas, em uma lógica que explica a aglomeração e a centralidade de determinadas cidades, e que só é possível pelas tecnologias da informação, que garantem a integração espacial. Dessa forma, a globalização econômica contribui para uma nova geografia da centralidade e da marginalidade, numa conjuntura em que as cidades globais emergem como metrópoles de serviços em substituição às antigas metrópoles industriais que passam por um declínio desordenado – essa é a principal formulação a partir da dinâmica das cidades globais.

Associadas à ideia de cidade-global, as cidades-regiões globais (SCOTT, *et al.*, 2001) configuram estruturas industriais concentradas (sobretudo intensivas em tecnologia),

³⁵ Para Castells (1999), a noção de cidade informacional advém de sua condição de centro nodal da rede pela oferta de telecomunicações, e também porque permite “descentralizar” as atividades, por favorecer os microfluxos de informações: intercâmbios ocasionais e informações não públicas que privilegiam a competitividade, reforçando o que chama de “determinismo tecnológico”.

articuladas globalmente por seus arranjos de governança (ou formas de articulação do poder), estendendo o significado do conceito em termos econômicos, políticos e territoriais. Como a primeira, as cidades-regiões globais são nós espaciais essenciais para a economia global, que funcionam como “plataformas territoriais a partir das quais grupos concentrados ou redes de empresas disputam os mercados globais” (p.13). Variam desde aglomerações metropolitanas comuns, dominadas por um núcleo muito desenvolvido, a unidades geográficas policêntricas.

Têm como proposição teórica básica que a combinação entre fortes pressões no sentido da metropolização ou aglomeração das atividades econômicas e a globalização da concorrência econômica teria produzido um novo tipo de dinâmica de desenvolvimento ou de crescimento econômico; e os atores decisivos desse novo fenômeno, as cidades-regiões, passariam a ter uma influência crescente no mundo globalizado. Estas se distinguem do conceito clássico de cidade, considerado muito restrito para o entendimento da crescente interdependência de múltiplas redes de atividades econômicas, organizadas em configurações territoriais ampliadas (*länder*, províncias, municipalidades, áreas metropolitanas etc.).³⁶

Scott *et al.* (2001) justificam como necessária a proximidade, dadas as formas pelas quais as diferentes atividades econômicas são interconectadas, em termos das relações transnacionais ou de rede entre elas mesmas e o resto do mundo. A produtividade e o desempenho são favorecidos pela concentração urbana, pois esta garante sobretudo a eficiência do sistema econômico e intensifica a criatividade, a aprendizagem e a inovação, tanto pela flexibilidade crescente dos produtores, quanto pelos fluxos de ideias e conhecimento. Tais redes se encontram nos centros econômicos das maiores cidades-regiões do mundo e, em muitos casos, constituem a base para novas fases de expansão urbana.

O conjunto das cidades-regiões globais obedece a um novo regionalismo, fundado em nova organização das relações, não mais nos países mas sob uma hierarquia de escalas territoriais interpenetradas pela atividade econômica e pelas relações de governança, variando do global ao local. Tais cidades-regiões globais provocam efeitos na geografia social interna das cidades, advindos da heterogeneidade cultural, do policentrismo, da segmentação social e espacial, aparentando-se, portanto, “a um tabuleiro de xadrez altamente fragmentado, de desenvolvimento desigual e se estendendo sempre para seus limites externos” (SCOTT *et al.*, 2001, p.18).

Para os autores, a noção de cidade-região global compartilha com algumas das hipóteses da de cidade global, mas apresenta duas diferenças fundamentais: (i) elas abrangem uma relativa diversidade de configurações, podendo ser desde uma grande metrópole, um grande espaço produtivo, até uma rede de pequenas e médias cidades; (ii) sob um novo paradigma tecnológico, a grande concentração mitiga os custos de transação, aumenta os efeitos de informação e flexibilidade, incentiva graus crescentes de criatividade e inovação,

³⁶ Ascher (1995), referindo-se à Alemanha, descreve cidades-regiões como a extensão das áreas de moradia e de funcionamento econômico das grandes cidades sobre as periferias mais distantes, onde as superfícies maiores e menos caras estavam disponíveis. Torna similares os conceitos de cidades-regiões e regiões metropolitanas, como conjuntos regionais “integrados”, formando o que os americanos chamam de *daily urban system*.

devido à alta qualificação da força de trabalho, e oferta uma grande variedade de fornecedores e de oportunidades de negócios. Dessa forma, um mosaico de grandes cidades-regiões constitui uma das principais redes estruturais da nova economia global, na qual essas economias e regiões ligam-se em redes flexíveis de firmas que cooperam e competem em um crescente e extenso mercado.

Sassen (2007) também aponta diferenças, todas fundamentadas na perspectiva da escala de análise: (i) a escala territorial da região é muito mais passível de representar um corte transversal nas atividades econômicas de um país que a escala da cidade, podendo incluir a indústria e setores tradicionais, apontando para uma manifestação mais “benigna” da globalização, enquanto a cidade global introduz uma ênfase mais forte nos componentes estratégicos da economia global, que por sua vez conduzem a formas extremas de poder e de desigualdade; ademais, o conceito de cidade global salienta a economia em rede e a polarização espacial e econômica; (ii) ambas têm o problema dos limites da escala territorial, porém a cidade global adota uma estratégia analítica que foca as dinâmicas centrais mais que a unidade da cidade, o que permite abordar o núcleo destas dinâmicas e sua difusão institucional e espacial; (iii) a ênfase equivocada atribuída pelos mentores das cidades-regiões globais na competência e competitividade, importantes em termos das relações com os mercados nacionais, porém insuficientes a um sistema global, de fato centrado em algo mais que a dita competência e competitividade; (iv) o foco nas dinâmicas de redes transfronteiriças entre cidades globais permite capturar a crescente intensidade dessas transações em outros domínios, como os políticos, culturais, sociais, criminais, enquanto a escala regional não facilita o reconhecimento da existência de tais redes de uma região para outra.

Enfatiza-se neste ponto que, embora Sassen (2007) assuma a concepção de articulação em rede apenas pela cidade global, os teóricos da cidade-região global consideram que estas constituem uma das principais redes estruturais da economia global (SCOTT *et al.*, 2001, p.13). E é com um entendimento muito próximo a este que esta autora se refere às megarregiões como:

escalas urbanas crecientemente grandes, las cuales en cierto momento pueden ser descritas como mega-regiones. A menudo, ellas son simplemente vistas como más de lo mismo —más personas, más paisajes urbanos interminables—. En su aspecto más elemental, la mega-región resulta del crecimiento de la población en un contexto geográfico donde ciudades y áreas metropolitanas se mezclan entre sí. Y esto, en efecto, conduce a infraestructuras interregionales, notablemente transporte y electricidad, y varias formas de planificación y coordinación regional, como puede ser observado hoy. (SASSEN, 2007, p.11)

A megarregião emerge como um território diverso em seu interior, exigindo estratégias de desenvolvimento capazes de gerar vantagens tanto nas partes mais avançadas como nas menos avançadas. As vantagens específicas da escala megarregional estão na coexistência, dentro de um mesmo espaço regional, de múltiplos tipos de economias de aglomeração, atualmente distribuídos entre diversos espaços econômicos e escalas geográficas: distritos centrais de negócios, conjuntos de escritórios, parques científicos, transporte e moradia com eficiência derivada de grandes,

“porém não demasiadamente grandes”, cinturões de comutação, distritos industriais de baixo custo, destinos turísticos, agricultura especializada (horticultura, orgânicos) e os complexos evidentes nas cidades globais.

La tesis es que una mega-región es suficientemente grande y diversa de manera que acomoda un rango bastante más amplio de tipos de economías de aglomeración y contextos geográficos que los que actualmente existen. Esto llevaría las ventajas de localización mega-regional más allá de la noción de economías de urbanización. (SASSEN, 2007, p.12)

Uma megarregião deve, assim, ser entendida como uma escala que pode beneficiar-se do fato de que complexas economias necessitam de tipos diversos de economias de aglomeração e distintos contextos geográficos, desde o urbano até o rural, e que essa diversidade pode estar incorporada dentro de uma única megazona econômica. A escala megarregional pode conectar os “ganhadores” e os “da retaguarda” (*rezagados*), incluir cidades e áreas tanto globais quanto locais, e pode ser estendida a redes intercidades transfronteiriças, mediante o fortalecimento das conexões de ganhadores e retardatários entre fronteiras.

Ressalta-se que essa categoria, a exemplo de outras, deve ser entendida como plataforma para o protagonismo, por intermédio das cidades e das condições gerais de produtividade do sistema global, e não como uma nova morfologia urbano-regional ou uma delimitação programática.

Cidade global e cidade-região global, como principais resultantes dos novos circuitos econômico-informacionais, poderiam constituir-se em centralidades dos arranjos urbano-regionais. No entanto, na grande maioria desses arranjos a atividade industrial prevalece como o fio condutor das dinâmicas econômicas, e as relações horizontais entre os centros principais e a região ou o país superam as relações em rede. Ou seja, nem os centros desses arranjos no Brasil são tão globais, nem os serviços e as conexões em rede, sua marca mais característica. Tampouco são os arranjos pensados (ou se comportam) como plataformas territoriais para grupos econômicos em sua disputa pelos mercados globais, como se propõem ser as cidades globais, cidades-regiões globais e megarregiões. Ao contrário, são concentrações resultantes da busca de localização rentável por esses grupos, no modo contemporâneo de produção e acumulação.

Sob a perspectiva da forma, tanto a noção de cidade-região global quanto a de megarregião resgatam ideias acerca da megalópole, dos anos 1970, que por sua vez inscreve a noção de “metápole” ou “metametrópole” – termo proposto por Ascher (1995) para uma “póspolis”, ou, como sugere a etimologia da palavra metápole, o que ultrapassa e engloba a *polis*.

Ascher (1995) postula que a metápole é profundamente heterogênea e não necessariamente constituída por contiguidade. Contém uma ou várias metrôpoles ou, como mínimo, uma cidade de milhares de habitantes, com crescimento radioconcêntrico, linear ou em metástase (como grumos ou agregações em um corpo mais amplo). Tem origem em um processo de metropolização metastásica, ou aparição de elementos de natureza metropolitana em territórios não-contíguos e não-metropolitanos; de espaços “metropolizados” cujo conjunto ultrapassa e engloba as zonas metropolitanas *stricto sensu*; arquipélagos, em

metástase, desenvolvendo-se de maneira anárquica, não hierarquizada. Esta preponderância da natureza metropolitana disseminada nas metápoles não se reproduz nas aglomerações e centros singulares que preenchem grande parte da extensão dos arranjos urbano-regionais.

A estrutura da metápole é um conjunto de cidades existentes, que se altera por adensamento ou desdensificação, expansão, transformações ou eliminação de bairros degradados, incorporação de novos espaços, sem necessariamente impor contiguidade a um centro de cidade. Uma metápole seria um conjunto de espaços onde todos ou parte dos habitantes, das atividades econômicas ou dos territórios estão integrados no funcionamento cotidiano (ordinário) de uma metrópole.

Segundo Ascher (1995), a colocação em perspectiva histórica confirma a tendência de que a metropolização, longe de assistir a um recuo das metrópoles, e hoje a formação das metápoles, não aparece como fenômeno contingente, mas como formas avançadas de um processo de urbanização que começou muito cedo na história da humanidade e que não cessou de progredir até nossos dias. A metápole emerge como uma “etapa” ou uma “fase” nesse processo de urbanização supra-histórico, como uma forma urbana coestruturada pelo uso das novas técnicas de comunicação, de conservação e de deslocamento dos bens, pessoas e informações. Metropolização e metapolização constituem, assim, um quadro no qual atuam forças econômicas, sociais, políticas e culturais, influenciando sua dinâmica e evolução.

Tal processo descarta a ideia da desmetropolização – ou a perda eventual de população de cidades centrais – como o declínio das grandes cidades, e registra que esse fenômeno não é em nada contrário à metropolização, pois exprime a recomposição funcional e social dos espaços metropolitanos.³⁷

Também rompendo com as estruturas hierárquicas da lógica *christalleriana*, outras concepções morfológicas acentuam as características de grandes espaços sem centro, sem unidade, pós-*polis*, como se verifica nas noções de exópole (ou *ex-polis*, o que já não é mais cidade) e pós-metrópole (SOJA, 1994, 1996, 2002). São designações voltadas para o fenômeno urbano dos anos 1970, decorrentes de análises muito particulares em torno de Los Angeles,³⁸ que consideram a evolução da forma e conteúdo da metrópole, agindo no comportamento de uma sociedade sob crises e reformulações do sistema capitalista, conformando novas estruturas metropolitanas. Para Soja (1996, p.238), exópoles, ou a “cidade

³⁷Scott (1994, p.71), referindo-se à “ressurreição” dos distritos industriais *marshallianos*, favorecidos pela ampliação dos mercados internacionais, pela redução dos custos de transporte e pelo desenvolvimento de novas tecnologias da informação, pondera: “Em certos cenários de futurologia urbana, pensou-se que estas tendências anunciavam o fim das grandes aglomerações e uma dispersão generalizada do emprego. [Mesmo assim, várias] grandes cidades do capitalismo moderno continuaram o seu crescimento e a sua expansão, [dada a tendência] a intensificar a divisão social do trabalho e, conseqüentemente, a originar uma concentração renovada noutros subsectores [...]. Por conseguinte, o processo de crescimento urbano continua, irregular mas energicamente, a impor o seu império secular à economia espacial do capitalismo.”

³⁸Soja, em sua obra, analisa em detalhe o Orange County, na Califórnia norte-americana, espaço urbano surgido com a nova industrialização, baseada na investigação e produção de tecnologias de ponta, telecomunicações, artefatos militares e serviços avançados, que representa um novo tipo de espaço, característico da sociedade contemporânea.

sem cidade”, sintetiza toda uma ordem de conceitos anteriores pertinentes a amorfias implosões, como os arcaicos subúrbios, as *outer city* ou *edge city*, as *technopoles*, *technoburbs*, *silicon landscapes*, pós-suburbia, *metroplex*, entre outras.

A pós-metrópole surge como metáfora da metrópole, ou exópole, que emerge do novo processo de urbanização, decorrente da globalização e reestruturação da economia. Transformada nos últimos 30 anos pelas mudanças na organização espacial e na condição urbana, essa metrópole traz no “novo e diferente” um amplo espectro de termos e representações – a cidade tornada “*inside-out*”, pela urbanização periférica e expansão dos entornos; ou “*out-side in*”, pois todas as periferias do mundo estão no centro, em sua própria zona simbólica. Ou seja, o processo de internacionalização cria conjuntos de paradoxos, pois implica em se estender “para fora”, do urbano para o global, e em se estender “para dentro”, do global para o local-urbano. Essas noções admitem, implícita ou explicitamente, a ideia de que “a era da metrópole moderna acabou”. Isto não significa que a metrópole desapareceu, mas que seu domínio social, cultural, político e econômico, como formas distintas da organização do hábitat humano, não está longe de ficar no passado; e que uma nova forma de hábitat está emergindo, não como uma total recolocação, mas como uma nova etapa do desenvolvimento urbano contemporâneo (SOJA, 2002).

A forma pós-metropolitana resulta de uma transformação que emana da crise gerada pela reestruturação econômica, implicando uma reconfiguração geográfica empírica dos novos padrões e especificidades da forma urbana, função e comportamento emergente. Uma recombinação que é síntese e extensão de processos opostos e argumentos duais que formatam o discurso e a morfologia urbana: descentralização/rescentralização; desterritorialização/reterritorialização; espraiamento/nucleação; integração/desintegração socioespacial; homogeneização/heterogeneização. Tudo recompondo o urbanismo pós-metropolitano.

Nascida, em grande parte, dessa combinação de desindustrialização e reindustrialização, há uma reestruturação interna igualmente paradoxal das regiões metropolitanas, marcada por uma desconcentração e uma recentração das nodalidades urbanas. A suburbanização/metropolização difusa continua, mas já não parece tão inequivocamente associada ao declínio dos centros das cidades. (SOJA, 1993, p.227)

Para Soja (1993, p.228), “mais do que nunca a economia macropolítica do mundo está se contextualizando e reproduzindo na cidade. As cidades do Primeiro Mundo estão ficando repletas de população do Terceiro Mundo”. Enquanto essas cidades “espicham-se” internamente, incorporam as tensões políticas e econômicas das relações internacionais que se reproduzem na cidade. O autor vê na espacialidade construída pela pós-metrópole um misto de otimismo/pessimismo, nostalgia/exuberância, descrédito/esperança, utopia/distopia quanto à justiça social, desenvolvimento e redução da desigualdade. Uma nova forma de espaço, aberto à multiplicidade de interpretações.

Assim, mais que um conceito urbanístico, a pós-metrópole sintetiza um conjunto de relações sociais e espaço-temporais, de ruptura da lógica socioespacial da metrópole baseada numa aglomeração física para um espaço descontínuo, um “fenômeno poliédrico”, concluindo

que nunca, em época anterior, “a espacialidade da cidade capitalista industrial ou o mosaico do desenvolvimento regional desigual tornaram-se tão caleidoscópicos, tão soltos de suas amarras do século XIX, tão cheios de contradições inquietantes” (SOJA, 1993, p.227).

Soja assume a teoria de Lefebvre (1991), segundo a qual o espaço produzido apresenta três formas “trialeticamente” relacionadas: real/percebida, imaginada/concebida e real/imaginada ou vivida. Dentro desta trilogia, a exópole se situa na terceira forma. É ao mesmo tempo um simulacro, uma ficção de paisagem e de sociedade, da própria memória urbana; um urbano sem cidadania, alheio ao espaço e ao tempo precedente e presente, e este é “criado” na medida de suas necessidades. Assim, a vida na exópole seria real, já que ali se trabalha, se dorme, se produz, e concomitantemente fictícia, já que muitas das sensações e experiências que emana são produtos de simulacros da história, da natureza, da comunidade.

Uma ação política exacerbada na produção do espaço é absorvida pela formatação da exópole nessa composição de cidades-simulacros, voltadas para uma população abatida pela reestruturação econômica, amedrontada pelo crime e carente de novas e melhores imagens da vida pós-metropolitana (SOJA, 2002). Tais cidades são concebidas e habilmente manejadas por intervenções de *marketing* e hipersimulações da utopia urbana, que operam uma “refabulação ideológica”, dominada por formas subliminares de regulação social e espacial, que manipulam a consciência cívica e as imagens populares do espaço e da vida urbana, para manter a ordem. Verdadeiras *simcities*³⁹ habitadas por *simcitizens*, ou desconstruções e (tentativas de) reconstituições do modo de vida contemporâneo, da visão do mundo e do espaço vivido, numa recomposição da consciência e do imaginário coletivo que afeta a vida cotidiana. Essas cidades-simulacros, marcadas pelo “crescente poder político e social das simulações do real como substitutos lógicos e comportamentais para eventos e condições materiais reais”, implicam “uma mudança radical no imaginário urbano, nas maneiras pelas quais relacionamos nossas imagens do real com a própria realidade” (SOJA, 1994, p.165-166).

Tais elementos fazem com que a exópole guarde relação com a corrente norte-americana do discurso urbano contemporâneo do *New Urbanism*, que se associa à correspondente inglesa *Neotraditional Town Planning*, ambas repletas de alusões históricas, de recriação do passado ou da natureza, de busca às origens, à heterogeneidade controlada e à sensação de segurança. Soja (2002) adverte que a hiper-realidade, em seu processo de repor a realidade, entre outros efeitos, tem “disneyworldizado” a pós-metrópole.⁴⁰

³⁹ Jogo eletrônico de simulação concebido por Will Wright, que projeta, constrói e gerencia cidades, povoadas por *Sims*, ou *simulated citizens*.

⁴⁰ Valendo-se da mesma alusão, Zukin (2003) relata que, na busca de maior eficácia no convencimento, simulações temáticas transfiguram-se em narrativas fictícias da identidade social, que escondem as assimetrias do poder por trás de fachadas que reproduzem uma natureza e uma história apenas unidimensionais. Esse mundo temático, de fato, “idealiza o espaço público urbano” para o mercado, oferecendo “uma estratégia competitiva de consenso”. Elementos de simulação urbana são reproduzidos e apropriados como modelos urbanísticos, “disneydades” desejadas, compondo uma estetização da paisagem urbana edificada sem o medo da cidade, pautadas numa estratégia competitiva de consenso, produzindo uma felicidade aparente.

Além da exópole e da “cidade fractal” – esta assumindo os conteúdos da polarização extrema –, Soja (2002) agrega outros neologismos para expressar a pós-metrópole, como a *flexcity*, cidade flexível em seus limites e conteúdos econômicos e comportamentais; a cosmópolis, como um espaço “glocalizado”, capaz de conter simultaneamente a máxima fragmentação do lugar e a homogeneidade do global; a *polaricity*, ou cidade socialmente polarizada, que leva à “cidade carcerária”, de controle, opressão e muros, com rigorosa diferenciação social e espacial, que implica fragmentação e violência; além da *simcity*, ou cidade simulacro, da hiper-realidade, na qual novas tecnologias redefinem a manipulação do imaginário urbano e social. Sumariza que em toda metrópole há vestígios dessa pós-metrópole.

De fato, Curitiba, polo do arranjo urbano-regional analisado neste trabalho, é um exemplo de simulacro. Das estratégias de seu modelo de planejamento pairam imagens filtradas pelos mecanismos da mídia, que enfatizam uma positividade do espaço que passa a funcionar como diferenciador na esfera da produção – atração de investimentos – e do consumo – a cidade como produto (SÁNCHEZ, 1997; 2003). Para construir a imagem de uma cidade competitiva entram em prática manipulações do imaginário social, como a espetacularização urbana, a engenharia do consenso sobre a sociedade local, adesão acrítica ao projeto, pertencimento, patriotismo cívico, imaginário de progresso, assim como mudanças na vida urbana, com destruição dos espaços públicos e emergência de novas formas de sociabilidade.

Desenvolvimento local, criação de territórios, empreendedorismo territorial, atração de capitais, *marketing* urbano, entre outros instrumentos do planejamento estratégico usados nesse modelo, funcionam como vetores da fragmentação para preparar a submissão a uma globalização que se projeta sobre os lugares (VAINER, 2008). Desencadeiam os padrões e formatos da organização territorial, que expressam forças sociais e econômicas estruturadas em coalizões de poder, quase sempre associando grupos locais, regionais, nacionais e internacionais.

Esses conceitos referentes a configurações espaciais urbano-regionais foram sendo difundidos na literatura especializada e, ao mesmo tempo, reinterpretados na tentativa de captar suas nuances e especificidades, incorporando, em alguns casos, recortes programáticos ou eminentemente ideológicos. Não obstante sua abrangência, as particularidades e especificidades dos conceitos apresentados não apreendem o fenômeno e a morfologia resultante dos arranjos urbano-regionais em território brasileiro, seja pela natureza dos processos seja pela complexidade das relações, seja ainda pelo recorte da dimensão populacional e econômica que adotam. Uma síntese das características das morfologias que assumem a dimensão urbano-regional ilustra esta conclusão (quadro 2) e remete à análise específica do não-ajuste em relação aos arranjos urbano-regionais brasileiros, realizada no item subsequente.

QUADRO 2 - MORFOLOGIAS URBANO-REGIONAIS, REFERÊNCIAS E DESCRIÇÃO SUCINTA

MORFOLOGIA/ REFERÊNCIA	DESCRIÇÃO
Megalópole (GOTTMAN, 1970)	Contínuo urbano de centenas de quilômetros, superando os 20 milhões de habitantes, originado pelo crescimento de uma cidade até o contato com a região de influência de outra cidade, pela concentração de atividades e população, favorecido pelos novos meios de comunicação e transporte.
Cidade difusa (INDOVINA, 1991)	Rede de pequenos e médios centros resultante de uma forma evolutiva do modo de produção, sem migração, para alternativas de trabalho em outros setores da economia, dando início à urbanização difusa.
Metápole (ASCHER, 1995)	Tem origem num processo de metropolização “metastásica”, em territórios não-contíguos e não-metropolitanos; de espaços “metropolizados” cujo conjunto ultrapassa e engloba as zonas metropolitanas <i>stricto sensu</i> , desenvolvendo-se de maneira anárquica, não hierarquizada.
Cidade dispersa (MONCLÚS, 1998; DEMATTEIS, 1998)	Processo de criação de novos assentamentos urbanos próximos às grandes cidades ou a grandes vias de comunicação (periurbanização e suburbanização), com uma morfologia difusa, seletiva, como uma “desconcentração concentrada”.
Cidade-região global (SCOTT <i>et al.</i> , 2001)	Nós espaciais articulados globalmente por seus arranjos de governança, funcionando como plataformas territoriais a partir das quais empresas disputam mercados globais.
Megarregião (SASSEN, 2007)	Território diverso onde coexistem múltiplos tipos de economias de aglomeração, atualmente distribuídos entre diversos espaços econômicos e escalas geográficas; uma única megazona econômica.
Pós-metrópole (SOJA, 2002)	Sintetiza a ruptura da lógica socioespacial da metrópole baseada em uma aglomeração física para um espaço descontínuo, um “fenômeno poliédrico”, decorrente da desindustrialização e reindustrialização e da desconcentração e reconcentração das nodalidades urbanas.

FONTE: Organizado pela autora

1.5 Discussão conceitual em relação ao fato urbano-regional brasileiro

Muitos estudos dedicam-se à configuração complexa e articulada das novas dinâmicas territoriais no Brasil, em grande parte motivados pela dimensão com que vem se desenvolvendo em torno de São Paulo. Mesmo que se reportem à sua natureza e aos processos que a singularizam, quase sempre buscam relacionar essa metrópole expandida aos conceitos internacionais mais consagrados.

No entanto, há estudos que questionam a condição atribuída a São Paulo, e até mesmo ao Rio de Janeiro, de cidade-global, embora concordem com a função desses centros como condutores da reestruturação do território, consolidando sua posição na escala nacional, em função da crescente internacionalização de seus fluxos de bens, serviços e informações. Paradoxalmente, as deseconomias de aglomeração, a desigualdade social assentada nos padrões regressivos da distribuição de renda, os impactos socioambientais agudizados pelos volumes populacionais e de usos, e a crescente violência afastariam as condições para que ascendessem ao patamar em que se encontram as cidades globais.

Analisando classificações relativas, Marques e Torres (2000) defendem a categorização de São Paulo no contexto de cidades mundiais, com base nas classificações de Friedmann (1986; 1995) e de Godfrey e Zhou (1999),⁴¹ esta pautada na localização da segunda sede das principais empresas multinacionais, situando São Paulo à frente das demais

⁴¹ GODFREY, B.; ZHOU, Y. Ranking world cities: multinational corporations and the global urban hierarchy. *Urban Geography*, v.20, n.3, 1999, *apud* Marques e Torres (2000).

idades latino-americanas. Inúmeras classificações sucederam estas últimas, sendo a mais recente a de Sassen (2007), que mantém São Paulo em destaque. Santos e Silveira (2001) também se atêm a São Paulo, pela centralidade econômica que se afirma, cada vez mais fortemente, e apontam a centralidade política que, de certo modo, se fortalece em Brasília.

Ablas (1993) assume que as cidades mundiais desempenham importante papel na condução do desenvolvimento capitalista internacional, colocando-se como pontos de contato entre as diversas economias nacionais. Suas características dependem da sua localização, em países com diferentes níveis de desenvolvimento; ou seja, mudam em função do grau de inserção dessas economias nacionais no plano geral da economia mundial. O aglomerado de São Paulo enquadra-se na condição de “cidade mundial situada em um país subdesenvolvido, mas fazendo parte da semiperiferia do sistema capitalista mundial, o que leva a metrópole paulistana a assumir um papel integrativo entre o capitalismo mundial e a economia brasileira” (p.47). Ressalta, assim, a dualidade existente entre a cidade mundial e a metrópole subdesenvolvida.

Aqui se aglomera o que existe de melhor e de pior na sociedade brasileira. Ao mesmo tempo em que se verifica a presença das empresas mais produtivas, por significarem um apêndice da economia internacional altamente desenvolvida e sofisticada, percebe-se também a precariedade do cotidiano na Grande São Paulo, com situações que chegam à beira do absurdo. (ABLAS, 1993, p.49)

Diniz e Campolina (2007) também admitem que, mesmo que em São Paulo estejam presentes grandes corporações, sindicatos, universidades, centros de pesquisa, sua importância em termos do peso de seus fluxos com o exterior não lhe confer o *status* de cidade global, como formulado por Sassen (1991), particularmente, por não se constituir em um centro financeiro com capacidade de controle e influência sobre o mercado mundial, nem em um centro universitário, de cultura, lazer, turismo e cosmopolitismo comparável às grandes cidades globais.

A dualidade ou a impropriedade conceitual, no caso paulistano, incitam outra ordem de reflexão, que se dá em torno do fato de que a categoria “cidade global”, aplicada a cidades brasileiras, não traduz apenas um processo histórico mas orienta um novo paradigma, fortemente ideologizado (COMPANS, 1999; CARVALHO, 2000; FERREIRA, 2003), que se torna o marco de referência para uma determinada prática.

Alguns conceitos, como os de cidade global e cidade-região global, tornaram-se narrativas ideais para gestores e formuladores de políticas urbanas ou regionais. Foram traduzidos em indicadores econômicos e sociais, aspectos arquitetônicos, entre outras medidas, como quesitos a serem cumpridos por toda uma sorte de cidades que buscam atingir a imagem a que o conceito remete, como se garantissem o futuro dessas cidades, “constituindo-se, assim, como um paradigma, um objetivo a ser perseguido por todas as localidades que pretendem inserir-se nos fluxos econômicos globais, fora dos quais não há esperança”, como ironiza Compans (1999, p.91).

O significado desses conceitos vem sendo bastante desejado, como se, ao deter seus elementos caracterizadores, o entrelaçamento com a rede de cidades globais nominadas viesse a acontecer naturalmente. Mais que definir uma situação ou uma morfologia, tais conceitos

inspiram o ato de alcançá-los, a custo de superações, exclusão e mistificação. Em contraposição, estudos desmistificam a concepção de que as cidades, para se tornarem aptas ao ambiente de competitividade da globalização da economia, devem seguir como que um receituário específico (FERREIRA, 2003; VAINER, 2000; ARANTES, 2000), fruto de um modelo único, hegemônico, expresso nesses conceitos de cidade.

Muitas metrópoles buscam o *status* de “global”, aderindo a um projeto que faz crer que essa condição, por si, levaria à superação dos problemas urbanos, como abordado no item anterior. Indaga-se se essas categorias são de fato uma “realidade do intensificado processo de globalização”, um “produto da centralização econômica” ou se “correspondem tão-somente a um mito”, particularmente no caso das cidades menos fundamentais ao funcionamento do sistema mundial (KOULIOUMBA, 2003). Ao mesmo tempo em que se tornam desprovidas de bens e serviços básicos, encerrando em si contradições e desigualdades, tornam-se também objeto de ostentação de uma nova arquitetura, uma moeda de forte valorização no mercado imobiliário internacional, um produto no competitivo mercado mundial de cidades – elementos encontrados no modelo-Curitiba.

Tornam-se ainda um objeto de comparações acadêmicas, sem qualquer reflexão sobre a totalidade, sobre a formação social, como adverte Santos (2006). Esse autor, especificamente referindo-se às cidades globais, aponta que “estamos sempre olhando para fora, buscando comparar e, o que é mais grave, para imitar” (p.22), pois a preocupação é apenas “fazer globais as cidades do sul para que sejam parecidas com as cidades do norte” (p.22).

As contribuições que mais se ajustam à análise dos arranjos urbano-regionais vêm da compreensão de que o fenômeno urbano da metrópole paulista assume dimensões regionais. Lencioni (2003b) originalmente sugere que os novos processos e territorialidades no bojo das transformações econômicas recentes, particularmente ligadas à estratégia de cisão territorial da indústria, se fizeram acompanhar de uma forma urbana ainda mais densa e concentrada territorialmente, “constituindo um aglomerado metropolitano que anuncia a formação em curso de uma megalópolis” (LENCIONI, 2003b, p.465). Formação também admitida por Queiroga (2005).

Avançando em sua análise, Lencioni (2003a; 2003b; 2006) associa a atual transformação desta e das demais aglomerações metropolitanas, em parte, à reestruturação produtiva, lembrando que cada qual tem suas particularidades e sua história. Mostra que na “metamorfose da forma social da produção industrial se gesta uma metamorfose na forma espacial da cidade” (LENCIONI, 2003a, p.2). A forma da cidade deixa de emanar da concentração territorial da indústria, pautada na fábrica como forma social de produção industrial, ou na suburbanização, criando as regiões metropolitanas policêntricas. A nova forma urbana surge dos resultados da reestruturação produtiva, comandada por grupos econômicos, e da desconcentração territorial das atividades produtivas.

Para a autora, dois movimentos provocam essas metamorfoses: a desintegração vertical da indústria e a criação de determinadas condições gerais de produção. O primeiro significa que

fases de um mesmo processo produtivo já não se integram numa mesma empresa, permitindo que ela passe a atuar por meio de diversas unidades, sob terceirização ou subcontratação, mantendo “na gestão do capital, ou seja, na direção e controle do capital, o elemento integrador da dispersão territorial de suas unidades” (LENCIONI, 2003a, p.3). O segundo movimento se refere à ampliação das condições gerais de produção, considerando aquelas que viabilizam a operacionalização para um conjunto de empresas. Esses dois movimentos se combinam e redesenham proximidades, constituindo os limites espaciais da dispersão territorial da indústria, produzindo complexos industriais territorialmente concentrados, como as expansões físicas das aglomerações metropolitanas.

Algumas dessas condições gerais não estão homoganeamente distribuídas, como o mercado de trabalho altamente qualificado exigido pelo emprego de alta tecnologia, a pesquisa e desenvolvimento de produtos e processos, um eficaz sistema de circulação viária e de aeroportos internacionais, as possibilidades de realização da fluidez das informações, centros de tecnologia, mercado consumidor, desenvolvimento de serviços como hotéis para executivos, consultoria, assessoria, auditoria, bolsas, seguradoras, relações públicas, imobiliárias e propaganda e *marketing*, por exemplo. Tais condições são “um limite para a dispersão territorial da indústria e o segredo da formação de um complexo industrial com novas características” (LENCIONI, 2003a, p.5).

Essa região metropolitana ampliada, incorporando novos espaços ao processo de metropolização e reafirmando a primazia de seu centro pela concentração das atividades de serviços especializados relacionados, principalmente, à gestão do capital, contém uma densa rede social e territorial, bem como uma intensificação dos fluxos imateriais que permitem sua captura pela rede urbana mundial e, ao mesmo tempo, contribuem para a estruturação dessa rede. (LENCIONI, 2003a, p.2-3)

Nessa nova forma de organização da produção, com a intensificação de redes de proximidade territoriais materiais (circulação) e redes de proximidade relativa imateriais (informação e comunicação), gerando uma metamorfose na morfologia urbana, as dinâmicas territoriais fazem com que se dilua a separação entre cidade e região, como consagrado na literatura, já que nos novos arranjos a própria cidade se torna região (LENCIONI, 2006).

Para a autora, a cidade-região coloca-se como “condição, *meio* e produto fundamental para a reprodução social nos dias atuais” (LENCIONI, 2006, p.71, grifo no original). Anota que é impossível delimitar os limites da cidade-região, já que se constituem em espaços de fluxos pela interconexão de várias redes, mas que sua extensão guarda relação com os transportes, que viabilizam os deslocamentos cotidianos, conferindo-lhes “um sentido de conjunto e de unidade” (p.73). Admite a analogia de cidade-arquipélago (VIARD, 1994),⁴² ao caracterizar esse espaço pelas discontinuidades que fragmentam o território, e assume a conceituação de Scott *et al.* (2001), porque ela exprime com mais nitidez que a região constituída pela expansão territorial da metrópole é distinta da “região metropolitana

⁴² Op. cit. na nota 31.

relacionada ao processo de industrialização e urbanização que caracterizaram grande parte do século XX” (LENCIONI, 2006, p.74). Mesmo assim, diferentemente dos mentores do conceito, considera que a dispersão territorial da indústria se mantém como o componente indutor dessa configuração, relacionando-a com a concentração territorial das indústrias inovadoras e mais dinâmicas.

Lencioni (2003a) mostra que a cisão territorial entre produção e gestão redesenha as proximidades e distâncias em um território, bem como a integração local/global. A chave para a compreensão da reestruturação produtiva – uma estruturação nova que se impõe à antiga e, ao mesmo tempo, contém germes de um futuro – e da extensão territorial do processo de metropolização não está no entendimento de todos os elementos que a constituem, mas na compreensão de sua lógica histórica. Tal lógica produz a dispersão das unidades produtivas e a concentração da gestão do capital no centro metropolitano, como estratégias de um novo momento da reprodução do capital.

Matteo e Tapia (2002), na mesma linha de raciocínio, porém divergindo quanto à adoção do conceito, desenvolvem a concepção de que, justamente devido às mudanças ocorridas na economia do Estado de São Paulo, nos anos 1990, houve um reforço da concentração espacial da indústria, a qual, embora apresente alguns aspectos associados às cidades-regiões, tem importantes diferenças. Esse movimento de concentração ampliada, marcado pela forte predominância da Região Metropolitana de São Paulo e regiões do entorno (Campinas, São José dos Campos, Santos e Sorocaba), não pode ser caracterizado como uma dinâmica regional conectada com redes de cidades globais e desarticulada do restante da economia brasileira.

Também, diferentemente do que afirma a literatura internacional, as mudanças mencionadas não estão associadas a uma virtual substituição do setor secundário pelo terciário, pois estão ausentes alguns dos componentes considerados estruturantes, e parece não haver elementos para sustentar uma lógica de acumulação pós-fordista ou flexível, mesmo aceitando-se a ideia dessa transição do modelo. No caso brasileiro, a indústria metropolitana paulista passou por um intenso processo de transformação, decorrente das características do capitalismo contemporâneo. Com a reestruturação baseada em novos paradigmas de produtividade e competitividade, manteve-se como o fator dinâmico da indústria paulista e da nacional, ainda que com mudanças qualitativas e quantitativas. Para esses autores, mesmo tendo crescido em São Paulo o peso relativo dos setores intensivos em conhecimento e tecnologia, estão ainda muito longe de expressarem o modelo das cidades-regiões. A experiência recente de São Paulo revela, sim, um perfil complexo, nem sempre virtuoso e coerente, como preconiza a teoria. Ademais, não se confirma o papel secundário do Estado Nacional, já que as características históricas específicas e as características da política macroeconômica adotada pelo governo central exercem importância na trajetória da indústria paulista.

Castello Branco (2003) distingue São Paulo entre as classes de espaços urbanos, referindo-se a ele como uma “configuração em rede” de grandes espaços urbanos, sendo apontado

como o modelo mais complexo, com uma nova forma e ocupando um novo patamar na escala de metropolização. Esse modelo, sem descontinuidade de ocupação, surge em área de grande dinamismo, adensamento, condensação e concentração, como é o caso do entorno metropolitano de São Paulo, agregando Santos, os espaços urbanos de Campinas, São José dos Campos e Sorocaba, assim como Piracicaba e Taubaté, sem contiguidade de mancha de ocupação.

O que difere este tipo de modelo dos outros é a escala de sua extensão em área, seu tamanho populacional e econômico, a presença mais intensa do poder de gestão em seu entorno, a integração intra Espaço, por fluxos de transporte aéreo entre São Paulo, Campinas e São José dos Campos e também por fluxos de bens e serviços. Estes últimos, embora reflitam outro momento no tempo, ilustram a maior densidade de relações entre estes centros. (CASTELLO BRANCO, 2003, p.163)

Respeitado o grau de importância urbano-regional dessa espacialidade, cabe observar que a mesma tem em sua dimensão econômica e política motivo de preocupação programática já nos idos anos 1970. Considerada a potencialidade de formação de um macroeixo Rio de Janeiro/São Paulo, essa ideia recebeu destaque dentro da estratégia territorial proposta pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) e, vinculada a esse Plano, pela Política de Desenvolvimento Urbano e Regional do Estado de São Paulo, que em 1976 assumia e ampliava essa preocupação, incluindo entre suas diretrizes “o disciplinamento da ocupação urbana e rural das áreas contíguas às duas metrópoles nacionais, particularmente no eixo Rio de Janeiro/São Paulo e São Paulo/Campinas” (SÃO PAULO, 1976, p.8).

Tal interpretação levou a que se relacionasse esse eixo ao conceito de cidade-região, de Scott *et al.* (2001), o que é refutado Diniz e Campolina (2007), os quais ponderam que a grande distância, a deficiência do sistema de transportes e a dificuldade de comutação diária de pessoas – fatores decisivos – impedem a constituição de uma cidade-região. Aceitam a ideia de uma “cidade-região mundial”, ou seja, posicionada em escala internacional, apenas em relação ao espaço integrado, em um mesmo lugar central, da Região Metropolitana de São Paulo e das microrregiões industrializadas e próximas (Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos), como propõe Lencioni (2003a). A malha viária de qualidade permitiria a comutação diária de pessoas entre essas cidades, sem romper, contudo, a primazia de São Paulo. Essa cidade-região, dotada de serviços modernos, logística, complementaridade produtiva, capacidade de inovação e a melhor infraestrutura de ciência e tecnologia do país, além de um mercado de trabalho profissional especializado, tem, portanto, condições de atrair os maiores investimentos em atividades de elevada intensidade de conhecimento, e de exercer forte polarização sobre a economia nacional e internacional.

Macroeixo, megalópole, cidade-região, macrometrópole (MEYER *et al.*, 2004), complexo metropolitano expandido (EMPLASA, 1999), entre outros inúmeros conceitos atribuídos ao complexo industrial metropolitano paulista, mesmo que não encerrem uma discussão, por certo sintetizam a condição desse arranjo como um “um novo fato de caráter metropolitano de dimensão inédita” (LENCIONI, 2003a, p.7), ao menos no Brasil. Ainda que sob diferentes interpretações e denominações, é nítida a convergência quanto a que a dimensão urbana e a dimensão regional são insuficientes para sua compreensão. Assim, há que se concordar e destacar conclusões de Lencioni (2003a), para quem:

A aparência fenomênica desse novo fato urbano tem recebido diferentes denominações e conceituações. Sejam quais forem essas denominações e conceituações, está claro que estamos diante de um processo novo e de uma nova forma de produção do espaço. (LENCIONI, 2003a, p.2)

Nesse sentido, pensar a metrópole, a região metropolitana ou o entorno metropolitano é pensar uma região. Mesmo examinando apenas a metrópole, o espectro da região aparece, porque ela em si, não é mais uma cidade isolada, mas uma cidade-região. Uma cidade-região que não se definiu por um planejamento, mas uma cidade que assim se definiu por um processo, por uma lógica histórica que desafia a compreensão de sua dinâmica e, até mesmo, o planejamento urbano. (p.8)

1.6 Multiescalaridade e reemergência da escala regional

Perante formas e conteúdos do urbano construído, tendo em conta sua extensão e a incorporação da dimensão regional, a análise dos arranjos urbano-regionais é conclusiva quanto ao fato de que a multiplicidade escalar que caracteriza essas espacialidades é o elemento de maior potencial e, ao mesmo tempo, maior complexidade para o desempenho de ações articuladas, práticas de cooperação e união na busca do desenvolvimento. Tal multiplicidade compõe-se por escalas resultantes de processos socioespaciais, que esbarram e são muitas vezes imobilizadas por escalas orientadas e sustentadas ideologicamente ou produzidas institucionalmente. No caso brasileiro, o exemplo mais marcante destas é a escala institucional da Região Metropolitana.

Parte-se do pressuposto de que não se atribuem escalas aos processos, mas, pelo contrário, que as escalas são produzidas em processos heterogêneos, conflituais, contestados, em embates políticos, numa interação social de estruturas geográficas. Assim, a escala geográfica deve ser compreendida como uma instância socialmente construída, em contínuo e dinâmico processo histórico de escalonamento e reescalamento, mutável a partir de contestações sociopolíticas, sendo uma dimensão constitutiva dos processos socioespaciais, como resultado de tensões que existem entre forças estruturais e práticas de agentes sociais. Deve ser reconhecida como uma dimensão da diferenciação geográfica, em um sistema hierarquicamente ordenador, situado dentro de um campo geográfico mais amplo, polimórfico e multifacetado (SWYNGEDOUW, 1997; BRENNER, 2001; SMITH, 1993;⁴³ MARSTON, 2000).

Pode-se afirmar, com Castro (2001, p.139), que “a escala introduz o problema da polimorfia do espaço, sendo o jogo de escalas um jogo de relações entre fenômenos de amplitude e natureza diversas”. As relações escalares operam dialeticamente, multidirecionalmente e simultaneamente, entre e com várias escalas, não significando, como lembra Howitt (1998), que a soma de pequenas escalas ou partes produzam a grande escala total. A construção social e política da escala é precisamente uma ação que busca mobilizar redes sociais, instituições políticas, recursos econômicos e direitos territoriais para criar novas geografias – ou novas paisagens de poder.

⁴³ SMITH, N. Homeless/global: scaling places. In: BIRD, J.; CURTIS, B.; PUTNAM, T.; ROBERTSON, G.; TICKNER, T. (Ed.) **Mapping the futures local cultures, global change**. New York: Routledge, 1993, *apud* Marston (2000).

A leitura escalar realizada nesta pesquisa concorda com Peck (2002), que reforça que relações escalares são, “inescapavelmente”, relações de poder, pois escalas são tanto um objeto quanto um meio de lutas político-econômicas. Ademais, escalas não devem ser reificadas como camadas ou níveis, como fatias horizontais do espaço, porque elas se inter-relacionam, combinam-se e disputam entre si, conflituam e se hibridizam.

Concorda também com Swyngedouw (2004), o qual mostra em sua reflexão que as configurações escalares tanto quanto suas representações discursivas e teóricas sempre resultam de e engendram um perpétuo fluxo da dinâmica socioespacial. Consequentemente, as prioridades teóricas ou políticas não residem numa escala geográfica particular, mas no processo pelo qual escalas particulares são constituídas e transformadas, implicando uma tensão contínua entre escalas. Esse autor mostra que escalas espaciais não são fixas, mas perpetuamente redefinidas, contestadas e reestruturadas em termos de sua extensão, conteúdo, importância relativa e inter-relações. A contínua transformação, acomodação e reorganização de escalas espaciais é constitutiva das estratégias sociais e serve como arena para conflitos sociais e lutas político-econômicas. A redefinição das escalas altera a geometria de poder e estabelece um jogo socioeconômico de controle.

Swyngedouw (1997) mostra ainda como as transformações físicas e sociais do mundo estão inseridas em espacialidades escalares, posto que a natureza e a sociedade operam juntas na construção e contestação de escalas situadas espacialmente. As configurações escalares agem como deflagradoras de processos socioespaciais que regulam e organizam relações de poder, modificando as escalas, seja em termos de sua situação e inter-relacionamentos seja em termos de sua extensão espacial. Nesses processos, novas escalas são construídas, outras desaparecem ou são transformadas.

Em síntese, escalas não são identidades estáticas, mas dinâmicas e sempre constituídas em e por intermédio de ação e luta, propulsionando poder, controle, assim como a vanguarda das políticas emancipatórias. Ou seja, são os processos que têm dimensões escalares, quase sempre transescalares, daí, a imposição de escalas e seu conteúdo ideológico têm efeito devastador.

Essa abordagem teórica orienta a compreensão da multiescalaridade resultante de processos socioespaciais heterogêneos presentes nos arranjos urbano-regionais. Tal multiescalaridade constitui, ao mesmo tempo, um facilitador ao desencadeamento de processos criativos, tendo a confluência de escalas detentoras de poder para acionar inversões públicas e/ou privadas e potencializar a dinâmica da aglomeração, privilegiada pela proximidade; e um dificultador às ações conjuntas, dados os distintos interesses em competição. Novas escalas se multiplicam continuamente, porém no jogo conflitual das relações escalares, apenas algumas prevalecem no comando dos processos, dando margem às assimetrias presentes nos arranjos.

As escalas evoluem relacionamente e historicamente, posicionando-se e envolvendo um amplo gradiente de processos socioespaciais constituídos por hierarquias e redes interescares dispersas, em relações de interdependência (BRENNER, 2001). Constituem múltiplas

espacialidades escalares que podem ser especificadas conceitualmente como lugar, local, área, território, rede, conectividade, entre outras categorias geográficas. A estruturação escalar surge do relacionamento entre escalas, que envolve relações de hierarquização e rehierarquização entre unidades espaciais verticalmente diferenciadas, articuladas às redes horizontais, onde outros processos socioespaciais, relações e interdependências estão em operação (BRENNER, 1998). As hierarquias escalares conformam mosaicos e não pirâmides; mosaicos de geometrias escalares desigualmente superpostas e dispostas em camadas densamente intercaladas, produzindo um “efeito caleidoscópico” – expressão que Brenner (2001) empresta de SMITH (1987)⁴⁴ –, no qual a organização dos padrões escalares se altera qualitativamente de acordo com a perspectiva sob a qual os mesmos são percebidos e/ou atados.

Os processos de estruturação escalar geram contextualmente efeitos causais específicos e podem se cristalizar em escalas fixas. Estas são capazes de confinar a subsequente evolução de configurações escalares. Tais processos constituem geografias e coreografias de poder social (inclusão/exclusão, dominação/subordinação de agentes, alianças e organizações a custo de outras) e podem operar não meramente como arenas de luta de poder, mas como seus muitos objetos, na medida em que são mudados e deslocados no curso das lutas e conflitos socioespaciais (BRENNER, 2001).

Smith (1995) salienta essa tensão na organização socioespacial, a qual chama de “política de escala”. Nela, as exigências do território capitalista articulam, ao mesmo tempo, extensões de poder e pressões sobre escalas, que provocam aberturas para resistir a esse poder. Em tal política, a complexidade das forças pode ser vista no processo de *scale jumping* (SMITH, 1984), ou seja, a forma como as estratégias políticas escalares são ativamente mobilizadas como partes de estratégias de empoderamento e desempoderamento, e na qual reivindicações políticas e poder estabelecido em uma escala geográfica são expandidos para outra; ou de *scale bending* (SMITH, 2004),⁴⁵ no qual se enraízam atividades sociais sistematicamente desafiadas e depreciadas.

Na leitura de Cox (1998), *scale jumping* pode significar não simplesmente mover-se de uma escala a outra, como da local para a global, mas uma estratégia política de elevar-se entre os espaços de engajamento.⁴⁶ Ademais, uma escala não substitui outra, pois escalas

⁴⁴ SMITH, N. Dangers of the empirical turn: some comments on the CURS initiative. *Antipode*, 19(1), 1987, p.59-68, *apud* Brenner (2001).

⁴⁵ SMITH, N. Scale bending and the fate of the national. In: SHEPPARD, E.; MCMASTER, R.B. (Eds.) *Scale and geographic inquiry*, Blackwell: Malden MA, 192–212, 2004, *apud* Marston *et al.* (2005).

⁴⁶ Cox (1998) aborda escalas sob duas dimensões: enquanto espaços de dependência, como algo fixo, em arenas localizadas com as quais e nas quais indivíduos são incorporados segundo seus interesses sociais, do trabalho ou dos negócios; e enquanto espaços de engajamento, ou feixes de relações que se estendem nos espaços de dependência, mas também além deles, para construir redes de associação, intercâmbio e política, estruturando relações com amplos campos de forças e eventos. Para ele, escalas não são unidades, mas redes de interação. Os espaços de dependência são definidos pelas relações sociais mais ou menos localizadas, das quais a sociedade depende para realizar interesses essenciais, e definem lugares específicos para condições do bem-estar e senso de significância. Sua inserção (engajamento) em redes de relações diversas, com características as

devem ser pensadas menos como áreas ou espaços circunscritos e mais como redes ou estratégias de articular lutas para eventos regionais, nacionais ou globais, como prática representativa empregada por participantes de lutas, negociações e construções.

Políticas escalares revelam os caminhos complexos nos quais os processos definidores/redefinidores de escalas geográficas operam simultaneamente e em combinação mútua, mantendo as escalas variáveis não só em função da existência de recursos materiais, da pressão sobre agências do Estado por grupos sociais, poder fiscal, responsabilidades legais etc., mas porque, de fato, algumas escalas são “as que decidem”, como ressalta Jonas (2006). A dialética do empoderamento/desempoderamento social depende do controle das diferentes escalas localizadas, da resistência a essas escalas e da maneira como práticas sociais, políticas e econômicas facilitam tal resistência.

A escala institucional da Região Metropolitana, presente em todos os arranjos urbano-regionais identificados, age sobre e sofre os efeitos das demais escalas que se multiplicam e se movimentam nesses espaços. Pelo fato de ter sido criada para se impor como a escala que tem a atribuição constitucional de conduzir o processo de planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, e por ser esvaziada de poder para isso, mantém um vácuo de ação, já que não tem condições efetivas sequer de articular processos que contemplem as múltiplas dimensões das áreas mais adensadas desses arranjos.

Smith (1995) conclui que as escalas geográficas em si não são neutras nem fixas, mas se desenvolvem com o desenvolvimento do capital, como produtos mutáveis das atividades e relações econômicas, políticas e sociais. Dessa forma, diferentes sociedades em diferentes estágios do capitalismo e da inserção na divisão social do trabalho produzem diferentes escalas geográficas.

Assumindo a compreensão da escala geográfica como uma instância socialmente construída, pode-se considerar que a motivação original da instituição das Regiões Metropolitanas no Brasil, obedeceu a um jogo escalar de poder por parte do Estado e de forças econômicas, em contraposição a forças sociais que se organizavam nos espaços em adensamento das metrópoles e suas aglomerações, preventivamente a possíveis eclosões. Nem sempre espacialmente correlacionadas ao fato urbano que se configurava no processo de metropolização do país, mas delimitadas em função de interesses territorializados, essas unidades, com finalidades definidas em lei, expressam o anacronismo de uma escala fixa que se sobrepõe a outras instâncias escalares em movimento.

A expressão “região metropolitana”, esvaziada de seu conteúdo teórico, foi apropriada pela legislação para designar uma configuração delimitada institucionalmente, e não a representação institucional de um fenômeno urbano de grandes proporções, permeado de contradições

mais globais, e sob ameaça constante de dissolução, faz com que sejam construídos espaços diferenciados. A tensão que existe entre o espaço de dependência e de engajamento cria a “política de escala”, na qual algumas localidades são mais ou menos engajadas que outras, em redes de associações além de suas fronteiras imediatas. Ou seja, a multiplicidade de escalas envolvidas na organização socioespacial é capaz de múltiplas oportunidades de resistência e de articulações ao largo e entre escalas.

econômicas e sociais, como o da aglomeração metropolitana – esta, concebida aqui como a materialização espacial de um processo contínuo ou descontínuo de ocupação, porém com forte articulação de usos e alta densidade de fluxos de pessoas e mercadorias, portanto, impregnado por diversas escalas.

Numa primeira fase, nos anos 1970, a criação de RMs associou-se à política nacional de desenvolvimento urbano, relacionada à expansão da produção industrial e à consolidação das metrópoles como *locus* desse processo. Foram institucionalizadas nove RMs, por lei federal, incluindo as principais capitais de estados e suas áreas de polarização direta, visando à realização de serviços comuns de interesse metropolitano, de modo a constituir uma unidade de planejamento. A segunda etapa teve início com a disposição dessa faculdade, pela Constituição Federal de 1988, aos estados federados, que absorveram a competência de institucionalização de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Na primeira fase, com a União centralizando a regulação e o financiamento, foram internalizados benefícios do repasse de recursos, particularmente para as áreas de saneamento, sistema viário e transportes urbanos, cabendo aos estados a responsabilidade formal por sua implementação. Esses investimentos e o foco da atenção governamental direcionados a essas regiões, de certa maneira, controlavam uma efervescência que começava a se manifestar como resultado de um processo de urbanização célere e concentrador, sem meios de oferecer nos espaços urbanos as condições de ocupação e renda negadas nos espaços rurais em transformação.

Com a Constituição de 1988, a União descentralizou recursos e competências à esfera municipal, mantendo a ação regional nas mãos dos estados federados. Nessa fase, as contradições sociais e econômicas se tornaram ainda mais nítidas nas aglomerações metropolitanas, ao mesmo tempo em que a concentração da população, do conhecimento e da riqueza fez destas as espacialidades de maior relevância no território nacional (MOURA *et al.*, 2005).

Entretanto, mesmo flexibilizando a ação regional, o caráter municipalista da Constituição acentuou uma resistência e/ou um descaso generalizado ao tratamento do tema metropolitano. Discorrendo sobre esse momento histórico, AZEVEDO e GUIA (2000, p.110) ressaltam que:

(...) a questão metropolitana não era vista pela Constituinte como prioritária. Muito ao contrário, como a institucionalização metropolitana vigente encontrava-se profundamente atrelada ao esvaziamento dos municípios e a ranços anteriores do período militar, tudo apontava para uma não política federal em relação ao tema. Nesse sentido, é dado na Carta Magna um tratamento genérico à questão das regiões metropolitanas, delegando aos estados a maioria das definições de suas atribuições, antes concentradas na União.

Legisladores estaduais, assumindo a prerrogativa facultada aos estados, deflagraram um processo contínuo de institucionalização de unidades regionais, quase sempre de âmbito metropolitano, mesmo quando incidindo sobre centros de médio ou pequeno porte, com padrão pouco complexo de funcionalidade e reduzido grau de polarização. Esse procedimento demonstra tanto o profundo desconhecimento sobre conceitos, significados e conteúdos

ligados ao fato urbano-metropolitano, quanto resquícios da crença de que possam ser retomadas linhas de financiamentos, como as que favoreceram as unidades regionais metropolitanas nos anos 1970, além do “desejo do *status*: mais que criar regiões, se instituem metrópoles, associadas ao peso simbólico que as relaciona ao ‘progresso’ e à ‘modernidade’” (MOURA e FIRKOWSKI, 2001, p.107).

De modo geral, as principais críticas que cabem ao modelo de institucionalidade adotado no Brasil recaem sobre as fragilidades do arcabouço legal e dotação de recursos. A ordem jurídico-institucional encontra limites tanto na fragmentação governamental – dado que a presença de diferentes instâncias de governo nem sempre envolve relações harmoniosas, e as disputas político-partidárias prejudicam a tomada de decisões de âmbito regional –, quanto na dispersão de agências setoriais responsáveis pelo planejamento e execução das funções públicas, desenvolvendo, da mesma forma, disputas de poder (NEGREIROS, 2001). Além disso, a prática da gestão é dificultada pela superposição de funções, em um horizonte de atuação com pouca clareza na condução de competências comuns e concorrentes entre as instâncias governamentais. Na essência do problema, mesmo que reconhecidamente estes sejam espaços de expressão econômica e social, não lhes são reservados direitos, pois as unidades instituídas não circunscrevem territórios aptos a normatizar, tributar, decidir ou exercer o poder, situando-se num hiato entre a autonomia do município e a das demais esferas governamentais.

A inadequação de fontes de financiamentos, as assimetrias provocadas pelas transferências intergovernamentais e a ausência de fundos redistributivos de recursos prejudicam os municípios de maior porte populacional das periferias metropolitanas, particularmente os municípios-dormitório ou aqueles com funções ambientais limitadas a determinadas atividades produtivas. Isso, entre outros fatores, torna o recorte institucional da escala da Região Metropolitana internamente fragmentado, com diferentes níveis de integração dos municípios à dinâmica da aglomeração (RIBEIRO, 2009). A natureza distinta das relações econômicas e sociais entre os diversos municípios envolvidos formalmente em seu conjunto e o não-enfrentamento da problemática metropolitana acentuam as desigualdades socioespaciais e a heterogeneidade em seus limites. As alternativas de parcerias entre municípios para a solução de problemas comuns ainda não representam uma solução adequada, já que passam ao largo de questões estruturais e afetas à legitimidade de ações deflagradas no conjunto regional. Além disso, conforme Brandão (2007, p.208), para “aperfeiçoar essas ações que extrapolam a escala local, é preciso pactuar, com definição e registro em contratos claros, a contribuição de fundos, explicitando a contribuição das partes em termos de capacidade gerencial, participação da comunidade, compartilhamento de equipamentos, equipes etc.”

Consórcios,⁴⁷ comitês ou associações supramunicipais, em parcerias que se disseminam envolvendo municípios e, algumas vezes, o Estado e a iniciativa privada, são apontados como movimentos “recentralizadores”, organizados na tentativa de compensar as limitações do poder

⁴⁷ A lei dos consórcios (Lei Federal n.º 11.107/05) visa à realização de objetivos de interesse comum não somente entre municípios, mas com estados e União, o que pode garantir maior e mais duradoura estabilidade institucional entre municípios associados. Essa lei viabiliza que os novos consórcios tenham figura jurídica, formato de autarquia, contratos de programa e de rateio, facilitando a contratação de serviços e a fiscalização pelo Tribunal de Contas, com a vantagem do cumprimento da Lei de Improbidade. Permite ainda que a sustentabilidade seja provida por subsídios públicos dos contratos, parcerias público-privadas, projetos bancados por agentes nacionais e internacionais e até mesmo por medidas promovidas pelos municípios. Porém, pouco vem sendo praticada.

municipal em responder a questões que ultrapassam os limites político-administrativos dos municípios (ROLNIK e SOMEKH, 2000). A maioria, contudo, restringe-se a subespaços ou a escalas da aglomeração, segmentados em recortes temáticos, territoriais e de interesses políticos, pouco representativos das organizações e das demandas efetivamente regionais e coletivas. Iniciativas dessa ordem são enfraquecidas se não são orientadas por estratégias regionais de desenvolvimento que articulem a ação dos organismos institucionais e os recursos necessários à implementação de suas decisões. São estratégias que se inviabilizam na ausência de uma política nacional metropolitana, apoiada em fontes permanentes de recursos.

Ribeiro (2004b, p.12) argumenta que os governos vêm se “eximindo do papel de ator público capaz de incentivar ações cooperativas”. Tal papel teria importante impacto na construção de uma estratégia de desenvolvimento metropolitano, passível de induzir mecanismos de negociação entre os segmentos econômicos, sociais e públicos, e superar a concepção localista de políticas públicas inerentes aos modelos de planejamento, formulando políticas federais de incentivos seletivos à cooperação metropolitana.

Essa dificuldade de organização de alternativas para a dimensão metropolitana expressa a dinâmica desigual de estruturação escalar, em seus rearranjos e suas lutas cotidianas nos processos socioespaciais, e espelha a tensão na organização desses processos que se reflete na subordinação a políticas de escala deliberadas.

Genericamente, as análises da gestão ou governança metropolitana convergem quanto à fragilidade das articulações regionais em função das diversas e distintas escalas territoriais, que não se inserem na compreensão de ordens consagradas. Nessas aglomerações, os fenômenos acontecem a partir de um universo de relações em redes, com o desempenho simultâneo de funções locais, regionais, nacionais e globais. Cada problema, demanda ou prática tem escala própria e exprime relações conflituosas de diferentes naturezas, pelos diversos interesses que interagem na dinâmica da produção do espaço. Portanto, qualquer exercício de atuação sobre esses espaços deve obrigatoriamente respeitar a dimensão transescalar, seja nas abordagens analíticas seja na construção de estratégias políticas (SWYNGEDOUW, 1997; RIBEIRO e DIAS, 2001; VAINER, 2002; BRANDÃO, 2003; 2007).

Brandão (2007) argumenta que não se trata de analisar o mesmo fenômeno em escalas diferentes, mas de definir e caracterizar a natureza do problema, considerando suas determinações e escalas espaciais específicas. Além disso, o problema deve ser enfrentado a partir da articulação das esferas de poder pertinentes a cada problemática particular, tendo em conta que a definição da escala supralocal é complexa, porém necessária. Para tanto, buscando assegurar um novo patamar de convívio de escalas, níveis e esferas, devem-se utilizar variados instrumentos, politizar as relações, construir cidadania e combater as coalizões conservadoras, que procuram preservar seus privilégios (BRANDÃO, 2007).

A escala é central e decisiva, material e politicamente, para estruturar processos. Por suposto, escolher uma escala é também escolher um determinado sujeito, “um determinado modo e campo de confrontação”, e isto significa que qualquer estratégia de transformação “envolve, engaja e exige táticas em cada uma das escalas em que hoje se configuram os processos sociais, econômicos e político-estratégicos” (VAINER, 2002, p.25). Nessa escolha, a naturalização do

local, regional – e aqui a Região Metropolitana –, nacional, global etc., como categorias dadas, faz se perder a clareza de que as escalas foram construídas deliberadamente como abstrações analíticas específicas ou propósitos políticos (HOWITT, 1998).

Sintetizada a essência das limitações e possibilidades de sucesso das ações em busca de estratégias de desenvolvimento na escala metropolitana, fica ainda mais explícita a complexidade dos arranjos urbano-regionais, em que a dimensão metropolitana é uma das inúmeras dimensões. Não obstante, reforça-se a crença de que os meios de superar tais limitações encontram-se no próprio interior dessas espacialidades, no imenso potencial de recursos provenientes da multiescalaridade, que podem viabilizar o êxito das políticas públicas.

Na direção contrária à articulação de uma escala regional, a ênfase localista – como se a escala local tivesse poderes ilimitados (VAINER, 2002; BRANDÃO, 2003) – negligencia as questões estruturais do país e região, e subestima os limites colocados à regulação local, não só estimulando práticas individuais municipalistas, como transferindo alternativas e discursos locais ao âmbito dos espaços urbano-regionais, numa reprodução indevida à densidade de relações desses.

O neolocalismo competitivo se estrutura, salvo exceções, a partir de posições adquiridas ou pretendidas em circuitos produtivos que, de maneira direta ou indireta, se conectam verticalmente às escalas nacional e global. A escala local passa a operar sob um voluntarismo que cristaliza o que Brandão (2004) chama de um verdadeiro “pensamento único localista”, que numa simplificação ideológica desqualifica o dissenso e a análise crítica, e subestima os enormes limites colocados à regulação. É disseminada a crença de que a escala menor estruturará a força sinérgica comunitária capaz de promover o verdadeiro desenvolvimento sustentável. Essa concepção de “endogenia exagerada” passa a ideia de que as escalas intermediárias entre o local e o global estão perdendo sentido. Defende uma agenda que nega cabalmente a política, os conflitos, as classes sociais, o papel da ação estatal, a nação e o espaço nacional, todas as questões estruturais e, assim, todas as escalas existentes entre o local e o global. A realidade mostra que há processos assimétricos que privilegiam agentes ou centros de decisão, que delimitam e negam o domínio de ação de outros agentes. Conforme Brandão (2007, p.50), há hierarquias.

No comando desse processo, as redes transnacionais representam novos modos de coordenação e governança, uma nova política de relações horizontais que também tem uma espacialidade distinta. Enquanto a espacialidade de uma política de escala é associada a relações verticais entre entidades políticas definidas territorialmente, em contraste, redes cruzam o espaço em vez de recobri-lo, transpondo fronteiras que separam e definem essas entidades políticas (LEITNER, 2004).⁴⁸

Assim, pode-se concluir que há uma política de escala que emana de decisões e ideologias alheias a esses espaços aglomerados, e que são estas, e não tendências objetivas inexoráveis, que produzem e reproduzem a fragmentação. Tal política dá sentido ao conceito de “glocalização”, de Swyngedouw (1997), como ilustrativo do processo de estruturação escalar,

⁴⁸ LEITNER H. The politics of scale and networks of spatial connectivity: transnational interurban networks and the rescaling of political governance in Europe. In: SHEPPARD, E.; MCMASTER, R.B. (Eds). **Scale and geographic inquiry**. Blackwell: Oxford, 2004, *apud* Marston *et al.* (2005).

dado que o atual estágio da globalização se caracteriza por um processo de reescalonamento, no qual as cidades e estados são reterritorializados para produzir escalas “glocais” fixas. Glocalização se refere a dois processos concomitantes: os arranjos institucionais reguladores saltam da escala nacional para a supralocal ou global; e saltam, ao mesmo tempo, para a escala dos corpos individuais ou para configurações locais, urbanas ou regionais. Neles, as atividades econômicas e as redes interfirmas estão se tornando simultaneamente mais localizadas/regionalizadas e transnacionais. Assim, tanto a escala dos fluxos econômicos e redes, quanto a da governança territorial são reescaladas na glocalização.

Ao mesmo tempo, Swyngedouw (2004) admite que proliferam modos e formas de resistência ao inquieto processo de desterritorialização/reterritorialização do capital, o que requer grande atenção quanto ao engajamento de políticas de escala. Tais processos estão afetos à expansão geográfica do capital, criando novas fronteiras e rompendo as velhas ou tornando-as mais porosas. Engendram um significativo movimento de reescalonamento, no qual não apenas a escala do Estado-Nacional mas também outras escalas de governança e regulação dos conflitos sociais e da reprodução social são remodeladas. Para o autor, a ideologia de um abstrato processo de reorganização global impõe-se com facilidade.

Acredita-se que, nessa hierarquia, a escala do Estado-Nação deve ser assumida como a principal possibilidade do desenvolvimento regional, a despeito da ênfase à biescalaridade e da crença na escala local como a única portadora dos requisitos ao desenvolvimento, por ser capaz de efetivas conexões aos fluxos globais. Por certo, enquanto a escala global se consolida para viabilizar a estratégia de grupos dominantes, a local se fortalece como detentora da viabilidade territorial para materializar a ação desses grupos – no caso brasileiro, reforçada pela presença do município como ente autônomo na estrutura do Estado.

A escala nacional é a base territorial para a reprodução social, que possui os mecanismos e instituições reguladoras, e a autonomia de decisão e comando, sendo responsável por disciplinar os movimentos do capital (BRANDÃO, 2007). A ação efetiva da escala do Estado-Nação, no tocante ao desenvolvimento, requer, além de políticas regionais, a própria regionalização das políticas, articulando-as a um projeto nacional de desenvolvimento.

Não somente as aglomerações metropolitanas brasileiras vivem limitações e impasses, mas a mobilização pelo desenvolvimento regional conta uma história mais antiga, sem ter construído políticas que efetivamente viessem contemplar as diferenças socioprodutivas do território nacional. Esta lacuna, sob efeitos do modelo neoliberal, agudizou a privação de lugares e pessoas dos benefícios do desenvolvimento.

Mesmo que algumas políticas públicas de desenvolvimento regional tenham promovido avanços na inserção de economias periféricas ao processo de crescimento, persistem as desigualdades regionais. Esforços no âmbito dessas políticas aconteceram durante a fase de industrialização, a partir de quando houve o recuo, cujo efeito territorial, como ironiza Galvão (2007, p.331), “foi ‘distributivo’ em termos de renda e população”, promovendo a socialização das mazelas do modelo de desenvolvimento brasileiro.

Facilitada por tal recuo, a presença de corporações territorializadas – uma das escalas hegemônicas do complexo escalar dos arranjos urbano-regionais –, ao mesmo tempo em que

influencia positivamente a disputa por investimentos públicos, segmenta o espaço e age negativamente sobre os valores da sociedade local, impondo seus interesses.

Segundo Santos (1999), as relações verticalizadas de um “conjunto de pontos adequados às tarefas produtivas hegemônicas” assumem uma importância extrema sob interesses de segmentos que aproximam regiões avançadas, tecnologicamente capacitadas, inseridas no diálogo das relações mundiais. Essas relações se dão num compasso de tempo cuja velocidade é incompatível com a lentidão de suas áreas circunvizinhas, opondo-se, assim, à sua organização horizontal, representativa dos interesses da coletividade. Nessa perspectiva de ganhos no grau de atratividade, os pactos geridos na escala global não vislumbram uma articulação entre o conjunto de escalas que conformam a aglomeração, particularmente em suas dimensões escalares do local e do regional.

Longe de decisões pensadas para o território como um todo, as corporações colonizam novos territórios, colocando-se como fundamentais para a conexão do lugar com o mundo. O atendimento às suas demandas incita a concorrência entre os lugares, que se lançam à construção de densidade técnica (infraestrutura) e normativa (que combina proteção e atrativos legais), viabilizando uma “produtividade espacial” apta a um determinado tipo (ou possibilidade) de produção. Se antes a inserção dos países e dos lugares na divisão social do trabalho respondia a um processo de internacionalização, limitado em função de relações privilegiadas entre estados, no qual a instância política obtinha certa ascendência sobre a instância econômica, mais recentemente, novos dinamismos, sobretudo nos países subdesenvolvidos, confundem a lógica do “mercado global com a lógica individual das empresas candidatas a permanecer ou a se instalar num dado país, o que exige a adoção de um conjunto de medidas que acabam assumindo um papel na condução geral da política econômica e social” (SANTOS, 1999, p.255).

No Brasil, ao se tornar mais densa a divisão territorial do trabalho, o país busca viabilizar-se aos grandes capitais, adaptando as condições de equipamentação de algumas regiões e adequando os mecanismos de regulação da economia e do território.

Assim, *holdings* nacionais e globais irão desenhar novas topologias no território brasileiro, mantendo, porém, seus centros de comando. (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p.109) (...)

Alargam-se os contextos ao mesmo tempo em que as regiões perdem o comando sobre o que nelas acontece, contribuindo para uma verdadeira fragmentação territorial. As novas vocações regionais são amiúde produtoras da alienação, pela pressão da ordem global sobre as populações locais. (p.106)

Como não há instrumentos globais de regulação a essas ações, cabe às esferas de poder dos estados nacionais tal competência. Na falta de um pacto territorial democraticamente estabelecido, que reconheça a autonomia de estados e municípios, e ao mesmo tempo, sua necessária solidariedade e complementaridade, o resultado da guerra de lugares é a vitória daqueles que oferecem mais vantagens – fiscais, fundiárias, legais –, privilegiando grandes corporações e empresas privadas. Ou seja, que cumprem os requisitos exigidos para que a opção empresarial seja rentável “pois tais firmas não hesitam em trocar de sítio quando aquele em que se encontram deixa de oferecer vantagens para o exercício de sua própria

competitividade” (SANTOS, 1999, p.256). O espaço organizado para servir às grandes empresas hegemônicas paga “por isso um preço, tornando-se fragmentado, incoerente, anárquico para todos os demais atores” (p.258).

E, como um capital globalmente comandado não tem fidelidade ao lugar, este é continuamente extorquido. O lugar deve, a cada dia, conceder mais privilégios, criar permanentemente vantagens para reter as atividades das empresas, sob a ameaça de um deslocamento. (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p.116)

Essa guerra de lugares expressa tanto o vácuo de políticas territoriais na escala federal, como novas formas de articulação entre capitais e forças políticas, redefinindo as relações entre as escalas (municipal, estadual, regional, nacional e global) e aprofundando os processos de fragmentação territorial (com multiplicação de outras escalas). Conforme Brandão (2007), responde a práticas concretas adotadas por coalizões locais, ancoradas em teorias de circulação internacional, altamente valorizadas no mercado das agências multilaterais e dos consultores internacionais.

Os arranjos urbano-regionais refletem o ambiente difuso que a retórica, desprovida de efetividade prática, enfrenta. Neles, é evidente o jogo do *scale jumping/scale bending*, de Smith (1984; 2004), e a política de escalas se manifesta na extensão de poder e na pressão sobre escalas, porém provocando resistências, ainda que tênues. São arranjos cuja organização poderia convergir a uma formação regional, o que não ocorre; e que se fragmentam em escalas regionais instituídas, incapazes de se constituírem em sujeitos e adquirirem uma identidade.

Essa síntese remete à reflexão sobre o significado da reemergência da região no debate contemporâneo. Concepções não-relacionais de região – como uma porção delimitada do espaço concreto, recortada da paisagem, como um *container* dos processos sociais – escamoteiam o papel das relações, os conflitos e controles inter-regionais, e ofuscam o processo de desenvolvimento espacial desigual em si (PECK, 2002). Pensada como uma construção relacional e política, a região se transforma em um sujeito com identidade, um domínio estratégico, um objeto de luta; ou um sítio e escala em processo de construção (JONAS, 2006). Dependendo das relações de poder e luta, a escala regional seria estruturada e institucionalizada a partir de práticas e discursos que incorreriam em des/reterritorialização, in/desinstitucionalização, e poderia ser parcialmente concreta, poderosa e delimitada, mas também indelimitada, vaga ou invisível (PAASI, 2004).

Se por um lado a relação paradoxal localização/globalização, ou glocalização, obscurece a “regionalização” (JONAS, 2006), por outro, a visão interescalar e as emergentes arquiteturas de metagovernança⁴⁹ colocam foco nas possibilidades de superação do atual impasse teórico e político entre formulações usualmente positivas quanto às possibilidades do

⁴⁹Peck recupera de Jessop (1999) a expressão metagovernança ou “governança da governança”, como a recondução e reestruturação do papel do Estado, em parte para engajar em processos mais ativos de coordenação e gestão de escalas nos níveis local e internacional. Refere-se a: JESSOP, B. Narrating the future of the national economy and the national state? Remarks on remapping regulation and reinventing governance. In: STEINMETZ, G. (Ed.) **State/culture: State formation after the cultural turn**. Ithaca: Nova York, Cornell University Press, 1999.

localismo – nas quais as estratégias políticas de escopo de baixo para cima são exageradas –, e de leituras pessimistas mais frequentes do globalismo neoliberal, nas quais o poder presumido das forças extralocais torna aparentemente fúteis as formas da ação política nacional e local (PECK, 2002). Regimes e regras interescares, muitos dos quais continuam a ser mediados e orquestrados pelos Estados-Nacionais, podem, em princípio, ser repensados nos modos de diminuir ou reverter o localismo competitivo e a fragmentação espacial.

Com o avanço do neoliberalismo como projeto político, intimamente associado a novas narrativas políticas e estratégias de reescalonamento e à desconstrução de papéis e escalas consagradas – lugares competem livremente em um mercado global desregulado, mercados determinam as regras do jogo, enquanto o Estado-Nacional encolhe-se a uma forjada insignificância como unidade de análise e agente político –, a dimensão escalar global assume peso preponderante na produção do espaço. Conforme, como define Veltz (1996), um território que se torna ao mesmo tempo mais homogêneo, em larga escala, e mais fraturado, na escala fina; cada vez menos descritível em macrodiferenças, enquanto as microdesigualdades tornam-se mais nítidas, com o convívio contíguo da extrema riqueza com a extrema pobreza – um território “fractal”, como entende Soja (2002), à imagem de uma estrutura geométrica que reproduz um mesmo motivo de desigualdade em todas as escalas.

Nas metrópoles, a polarização não resulta de uma migração massiva e homogênea de atividades e pessoas, mas de processos seletivos, que acentuam a desigualdade espacial intrametropolitana, tanto quanto as disparidades intermunicipais ou inter-regionais. A dualização territorial é de fato social, pois, como já abordado, os centros metropolitanos ricos não mais precisam de suas periferias pobres (SAVY e VELTZ, 1993);⁵⁰ dos fardos que perturbam seu dinamismo (VELTZ, 2001). Para enfrentar um virtual descarte, a solidariedade entre territórios é vista como condição essencial e se encontra fortemente associada às redistribuições estatais (BENKO, 2002), que no caso brasileiro se espelham no Fundo de Participação dos Estados e Municípios.

Com aderente justificativa na preocupação com as desigualdades, pelas tensões sociais resultantes, e na direção de garantir o livre curso das relações globais, o funcionamento dos mercados e a consolidação do modelo vigente, as cidades-regiões globais (SCOTT *et al.*, 2001) e as megarregiões (SASSEN, 2007) colocam-se como novas escalas de maior amplitude espacial e notória capacidade de articulação global.

Scott *et al.* (2001) apontam um novo regionalismo, uma nova organização das relações, não mais nos países, mas sob uma hierarquia de escalas territoriais interpenetradas de atividade econômica e de relações de governança, variando do global ao local. Esse regionalismo, passível de se efetivar nas cidades-regiões globais, viria superar os impasses das grandes aglomerações ora apoiadas em estruturas institucionais de governança e planificação que se revelam inadequadas para manter a ordem social e econômica. Como argumentam, poderiam implementar uma nova

⁵⁰ SAVY, M.; VELTZ, P. Le nouveaux espaces de l'entreprise. La Tour d'Aigues: DATAR-Éd. De l'Aube, coll. “Monde en cours”, 1993, *apud* Leroy (2000).

ordem escalar, num momento em que a autoridade dos estados territoriais está sendo redefinida em relação a uma economia mundial que não corresponde à soma das economias nacionais, baseada em fluxos que derrubam as delimitações fronteiriças e as atividades protegidas territorialmente dentro dos Estados-Nacionais. Momento em que tampouco existem níveis supranacionais e globais de regulação inter-regional, sendo necessárias novas formas de organização política.

Sassen (2007) advoga que a escala megarregional e as redes intercidades são instâncias que favorecem maior integração econômica entre as cidades mais globalizadas de um país e outras áreas que desempenham funções subordinadas dentro da hierarquia urbana nacional.

En otras palabras, el tomar una escala mega-regional puede ayudar a conectar a los "ganadores" y los "rezagados" – la mega región se convierte en una escala que incluye ciudades y áreas tanto globalizadas como locales y provinciales –. Pero esta conexión de ganadores y rezagados también puede ser extendida a redes inter-ciudades trans-fronterizas mediante el fortalecimiento de las conexiones de ganadores y rezagados entre fronteras. (SASSEN, 2007, p.10)

O privilégio das porções “ganadoras”, quanto aos recursos focalizados para a constituição das cidades mundiais, se estende às “da retaguarda”, na medida em que ambas estão dinamicamente interconectadas. Para tanto, torna-se relevante orientar recursos às regiões mais pobres, reconhecendo que elas são parte de novas dinâmicas econômicas que combinam a necessidade de áreas dispersas de baixos custos e áreas densas de altos custos. “*El objetivo sería evitar una carrera hacia abajo y proveer rutas de desarrollo alternativas a la de privilegiar actividades de punta, tales como parques biotécnicos, parques de oficinas de lujo, como ocurre hoy en los países desarrollados*” (SASSEN, 2007, p.11).

Enfatiza-se que ambas as compreensões se referem a recortes escalares que estariam mais aptos a formulações de políticas integradoras. Esse detalhe não captado por pesquisadores desatentos faz com que as escalas propostas virtualizem mudanças alcançáveis com o cumprimento de um conjunto de requisitos – similarmente ao que ocorre em relação às cidades globais. Algumas análises fazem um verdadeiro *check list*, concluindo se lugares específicos constituem-se ou estão prestes a se constituírem em cidades-regiões globais ou megarregiões. Essa compreensão equivocada traduz a transformação dessas escalas em modelos, e destes em paradigmas.

Parte desses conceitos, em sua dimensão operacional, reflete em seu eixo de análise a idéia-força de que qualquer grande cidade, sendo dotada dos requisitos de conectividade com os fluxos econômicos mundiais, pode se transformar em plataforma competitiva e em ator político decisivo na disputa pelos mercados globais (BRANDÃO, 2007). A condição da conexão em rede estaria transformando o espaço de lugares e, nesses termos,

a globalização, enquanto fenômeno síntese dessas transformações, estimularia a regionalização das relações socioeconômicas mundiais, abrindo caminho para um uso do atributo de versatilidade que as redes propiciam. A “cidade global” – figura típica da nova sociedade – não seria um lugar, mas um processo, no qual os centros produtivos e de consumo de serviços avançados e suas sociedades auxiliares locais estão conectadas em uma rede global que, concomitantemente, diminui a importância das conexões desses centros com suas respectivas hinterlândias. Essas relações “processam” sobretudo informações, fator essencial do processo de acumulação global dominante. (GALVÃO, 2005, p.32)

Em síntese, o apogeu de conceitos e novas noções de cidades expandidas e conectáveis, entendidas como escalas, faz parte de narrativas escalares que buscam justificar, de maneira coerente e unilateral, as transformações na localização escalar de processos sociopolíticos, articulados por atores ou grupos posicionados em contextos histórico-políticos concretos (GONZÁLES, 2008) – quais sejam, corporações transnacionais, redes financeiras e de negócios, e outras forças do mercado.

A escala regional está então recolocada na agenda teórica e política internacional. Uma salutar ressurgência, conforme (STORPER, 1997),⁵¹ pela compreensão da região tanto como uma localização da atividade econômica quanto como uma escala para integração da sociedade civil. Entretanto, esse novo regionalismo não está tentando explicar a produção de uma escala particular de vida social e econômica, mas representa uma nova maneira de abordar regiões teoricamente como lugares estratégicos do capitalismo pós-fordista (LIPIETZ, 1993),⁵² ou seja, regiões como novos espaços para o desencadeamento de processos econômicos e políticos, para maiores articulações globais.

A emergência das regiões como uma escala na produção global do espaço decorre, sim, de sua valorização como um sítio absoluto da produção econômica; como uma “plataforma geográfica de produção”, estável ou não, fixa ou fluida (SMITH e DENNIS, 1987),⁵³ e pode acentuar no processo de diferenciação espacial o desenvolvimento desigual (MASSEY, 1978).⁵⁴

Mais que isso, essa nova narrativa escalar ou esse novo regionalismo, agora supranacional, pode fazer parte de uma estratégia de desnaturalizar o nacional, como aponta González (2008). Tomando em conta observação de Larner e Walters (2002, p.391),⁵⁵ a autora agrega que essa é “*la forma de espacialidad que más posiblemente puede proveer el capitalismo global con el discurso y las condiciones institucionales necesarias para un nuevo orden institucional*” (GONZÁLEZ, 2008, p.13).

Os arranjos urbano-regionais no Brasil podem vir a ser objetos virtuais desse novo regionalismo, como de certa forma já se constata no caso de São Paulo. A análise mais particularizada desses arranjos, no próximo capítulo, contribuirá ao debate de tal possibilidade. No caso do arranjo urbano-regional de Curitiba, lido em maior detalhe no terceiro capítulo, um levantamento da diversidade escalar em disputa, sob o peso dos efeitos da imagem paradigmática do modelo-Curitiba, ilustra e dá concretude à abordagem teórica aqui desenvolvida.

⁵¹ STORPER, M. **The regional world: territorial development in a global economy**. Guildford: London, 1997, *apud* Jonas (2006).

⁵² LIPIETZ, A. The local and the global: regional individuality or interregionalism? **Transactions of the Institute of British Geographers**, n.18, 1993, p.8–18, *apud* Jonas (2006).

⁵³ SMITH, N.; DENNIS, W. The restructuring of geographical scale: coalescence and fragmentation of the northern core region. **Economic Geography** 63, 1987, p.160–82, *apud* Marston (2000).

⁵⁴ MASSEY, D. Regionalism: some current issues. **Capital and Class**, 6, 1978, p.106-26, *apud* Paasi (2004).

⁵⁵ LARNER, W.; WALTERS, W. The Political Rationality of the ‘New Regionalism’: Towards a genealogy of the ‘Region’. **Theory and Society**, v.31, n.3, p.391-432, 2002, *apud* González (2008).

Como desfecho deste primeiro capítulo, assinala-se que a transformação da natureza de algumas cidades, a hibridez da dimensão que assumem – nem urbana, nem regional – e a multiplicidade escalar, movida pelos fluxos e relações, exigem que efetivamente se adote a categoria urbano-regional no plano analítico e na gestão do território. Porém, longe se está de determinadas narrativas, circunscritas territorialmente, que apregoam que o poder aglutinado por esses arranjos e sua desmesurada expansão física poderiam configurar unidades autônomas, que prescindem do Estado-Nação; ou que venham a constituir cidades-Estado, mesmo que dialoguem diretamente com canais globais de decisão. Qualquer olhar mais atento percebe que ainda vigora no caso brasileiro uma lógica federativa – por mais que pareça esgarçada –, que une esses arranjos às suas instâncias estaduais e ao país.

Da mesma forma, ao incorporarem a dimensão regional, não estão dando margem à dissolução do urbano, mas ao seu reforço como elemento estruturador das dinâmicas territoriais, porém requalificado e complexificado por assumir uma natureza híbrida, urbano-regional. O urbano que permanece avança em direção a uma nova escala, muito mais móvel, muito mais permeada por fluxos, com tendência ao espraiamento e à expansão tentacular ao longo de eixos viários. E muito mais premido pela inoperância dos sistemas de mobilidade e pelas infraestruturas, que apenas precariamente garantem a fluidez necessária à efetiva articulação dos fragmentos que se “arranjam” no espaço.

2 CONFIGURAÇÃO DOS ARRANJOS URBANO-REGIONAIS NO BRASIL

2.1 Arranjos urbano-regionais no processo de metropolização brasileiro

Os arranjos urbano-regionais em território brasileiro definem-se a partir do processo de urbanização, que, tendo seu ápice nos anos 1960, com altas taxas de crescimento vegetativo da população urbana e expressiva migração campo-cidade, refletia a industrialização do país (MARTINE *et al.*, 1988). Porém, somente em 1970 constata-se no Brasil a superação da casa dos 50% dos habitantes vivendo nas áreas urbanas – 52 milhões contrapondo-se aos 41 milhões nas áreas rurais.

Nos anos 1970, São Paulo e Rio de Janeiro já conformavam amplas aglomerações metropolitanas. Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife e Salvador configuravam aglomerações menores. Esse conjunto densamente urbanizado e aglomerado foi incorporado em unidades formais institucionalizadas como Regiões Metropolitanas. A concentração nessas unidades era expressiva: em 1970, as RMs de São Paulo e Rio de Janeiro detinham, respectivamente, 15,6% e 13,2% da população urbana brasileira, enquanto as demais RMs concentravam juntas 16,7%. Embora o fenômeno da metropolização se ampliasse, o hiato entre esses dois conjuntos mantinha-se notório.

Entre as aglomerações metropolitanas que foram se formando posteriormente, a institucionalizada como Região Integrada de Desenvolvimento (RIDE) do Distrito Federal e Entorno é uma das que apresentam dinamismo e crescimento populacional elevado, tendo cumprido o papel de foco receptor da migração do Nordeste brasileiro, contendo, de certo modo, o fluxo para as RMs de São Paulo e Rio de Janeiro. Da mesma forma, as aglomerações interioranas vêm absorvendo parte do crescimento antes vivido pela principal metrópole dos estados, contribuindo para um reforço da rede urbana.

Ao se considerar o volume do incremento ao longo desses anos, os polos, apesar da tendência à desaceleração no ritmo de crescimento, mantêm sua condição de principais áreas de concentração populacional no país, tendo absorvido a maior parcela do incremento populacional verificado nos grandes espaços urbanos brasileiros no último período intercensitário. Os municípios periféricos, embora com redução nas taxas de crescimento populacional pós-anos 1990, mantiveram-se ao longo das décadas anteriores com elevado padrão de crescimento, demonstrando seu papel de sustentáculos da ocupação no processo de expansão física das metrópoles. Essa ocupação das periferias, conduzida pela lógica do mercado de terras, criou majoritariamente porções territoriais caracterizadas pela extrema pobreza e por carências diversas. Algumas vezes pontualmente localizados, processos de

diversificação socioeconômica também buscaram localização nas áreas periféricas, dando início a um movimento de expansão que amplia horizontes e aproxima manchas de ocupação de aglomerações vizinhas.

A dinâmica posta em anos recentes confirma a presença de fortes externalidades urbanas que propiciam a inovação e assinalam a persistência dos espaços aglomerados. A terciarização de segmentos ligados à atividade industrial, a desintegração vertical da indústria e a separação das atividades dirigentes das efetivamente produtivas apresentam-se como formas de obter benefícios das vantagens comparativas oferecidas pelas diferentes localizações. Nas grandes áreas urbanas, os principais centros cada vez mais se especializam em tarefas intensivas em conhecimento, fazendo com que as atividades aparentemente dispersas, porém interdependentes, mantenham-se sob direção centralizada, garantindo eficiência à função empresarial (LENCIONI 2003a e b; CARAVACA e MÉNDEZ, 2003). Estas condições dão suporte à expansão física dos espaços aglomerados e induzem, em determinados casos, a formação de espacialidades mais complexas.

A expressividade dos números apresentados, aliada à disposição contínua dos arranjos espaciais, aponta que há um adensamento que amplia fisicamente e em grau de importância o principal polo de concentração do país, São Paulo, mas que, em menores escalas, fenômenos similares, concentrando em áreas contínuas às aglomerações principais o cerne da dinâmica populacional e econômica dos estados, também se reproduzem em outras UFs. Configuram arranjos que se estendem em raios geográficos de aproximadamente 200 km, sempre se valendo da presença de infraestruturas que facilitam os fluxos de fornecedores e mercadorias, e o acesso a portos e aeroportos, sendo fundamentalmente polarizadas por uma metrópole e compondo uma rede polinuclear e multiescalar de centros urbanos, sem fixar limites.

Assim, transformam os resultados mais representativos da metropolização, que induziu aglomerações de diferentes formas e dimensões, muitas das quais mantendo o esquema de expansão polo/periferias, com fluxos nitidamente convergentes para a centralidade principal. Outras aglomerações se expandiram para além de suas periferias, acompanhando eixos viários e alcançando outras centralidades que também se expandiam, dando origem a morfologias mais complexas, como os arranjos urbano-regionais.

O Atlas do Censo Demográfico de 2000 (IBGE, 2003) apresenta cartogramas representativos da mancha de ocupação, segundo densidade demográfica, dos maiores espaços urbanos brasileiros. Além das aglomerações metropolitanas, sobressaem ocupações em continuidade, acompanhando eixos do sistema viário principal, com destaque aos nítidos vetores de São Paulo na direção de Campinas, Sorocaba e do Vale do Paraíba, e, guardadas as escalas, os referentes aos eixos Brasília/Goiânia, Londrina/Maringá e Joinville/Jaraguá do

Sul/Florianópolis, também comendo amplas extensões contínuas. Em qualquer dos casos, confirma-se a importância regional das aglomerações metropolitanas singulares ou complexas, porém em algumas essa importância assume proporções de maior relevância, pela natureza e densidade das atividades desenvolvidas, que as coloca como condutoras do processo de inserção regional e do país na divisão social do trabalho. Tais aglomerações podem estar conformando arranjos urbano-regionais, merecendo, cada qual, para confirmar essa natureza, leituras específicas, como a dedicada ao arranjo urbano-regional de Curitiba, que será feita no próximo capítulo.

Neste, serão identificados os arranjos urbano-regionais existentes em território brasileiro e tecidas breves considerações sobre os mesmos, remetendo análises mais aprofundadas para trabalhos vindouros. Essa identificação apoiou-se na utilização de análise fatorial e análise exploratória espacial, considerando a totalidade dos municípios brasileiros; em resultados de identificações precedentes de espaços urbanos aglomerados; em análise dos movimentos pendulares da população para trabalho e/ou estudo em município que não o de residência; e em estudos de polarização econômica e das áreas de abrangência dessa polarização. Foram considerados trabalhos que tomaram por base todo o território nacional, reconhecendo a importância mas descartando estudos dedicados a porções específicas do território, pela restrição que oferecem à comparabilidade.

Os resultados das análises realizadas permitiram identificar configurações cuja relevância econômica e tecnológica, concentração de população e renda, somadas à extensão das áreas de abrangência da polarização e à multiescalaridade geográfica, sugerem uma dimensão urbano-regional. Não devem ser obscurecidas outras configurações de menor escala, que, mesmo sem essa natureza de polarização, apresentam continuidade espacial, articulação produtiva e complexidade escalar. Algumas já vêm sendo objeto de pesquisa, outras são merecedoras de estudos detalhados.

2.2 Identificações de aglomerados e classificações precedentes

A identificação de aglomerações urbanas em território brasileiro descreve uma história que tem como marco os anos 1960, quando a política nacional de desenvolvimento urbano, formulada pelo governo federal, introduziu a preocupação com a implantação de Regiões Metropolitanas e polos secundários no sistema de cidades, como suporte a um projeto de descentralização urbana nos níveis nacional e regional. A questão metropolitana é então incorporada na Constituição Federal de 1967 (Art.157, §10), assim como na Emenda Constitucional de 1969, e assimilada no I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND – 1972/1974).

Nos anos 1970, foi criado, no IBGE, o Grupo de Áreas Metropolitanas, responsável pela identificação e delimitação das unidades metropolitanas instituídas pelas Leis Complementares 14/73 e 20/74. Esse Grupo dedica-se às nove unidades predefinidas no Plano Estratégico de Governo, assim como a Brasília (GALVÃO *et al.*, 1969). Define metrópole pelo porte populacional e pela presença de funções urbanas diversificadas e especializadas; e a respectiva área metropolitana, pelo conjunto de municípios “integrados econômica e socialmente a uma metrópole, principalmente por dividirem com ela uma estrutura ocupacional e uma forma de organização do espaço característica e por representarem, no desenvolvimento do processo, a sua área de expansão próxima ou remota” (GALVÃO, *et al.*, 1969, p.55-56).

No âmbito das demais aglomerações, Davidovich e Lima (1975) desenvolvem estudo atendendo à solicitação, ao IBGE, da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU) nos anos 1970. O estudo concebe a aglomeração urbana como o resultado da expansão de uma cidade central, com estrutura central característica, para os municípios contíguos. Em conformidade às peculiaridades do processo de urbanização, identifica aglomerações de diferentes níveis: (i) as metropolitanas, distintas em áreas metropolitanas, áreas metropolitanas incipientes e aglomerações submetropolitanas; (ii) as não-metropolitanas, com espaço urbanizado contínuo, que incluem aglomeração pela expansão do núcleo central; aglomeração por processo de conurbação, pela expansão simultânea de dois ou mais núcleos urbanos de tamanho similar; e aglomeração de cidades geminadas, com integração pelas características do sítio geográfico; e (iii) as não-metropolitanas, sem continuidade de espaço urbanizado, porém configuradas por municípios contíguos e integrados por funções que se complementam. Nesse estudo, as autoras já apontam a existência de aglomerações em proximidade, muitas vezes dificultando a inserção de municípios fronteiriços.

Os resultados desses estudos dos anos 1970 orientaram delimitações e classificações presentes em muitos dos mais importantes trabalhos subsequentes. Os anos 1980 podem ser considerados um hiato no debate acadêmico metropolitano no Brasil. No âmbito governamental, os órgãos técnicos estaduais criados em apoio às unidades metropolitanas instituídas já manifestavam dificuldades na gestão regional de espaços em crescente complexidade, e para os quais os mecanismos e instrumentos de gestão existentes eram inadequados e insuficientes. Essas manifestações ficaram explícitas no acompanhamento de representantes desses órgãos nos processos constituintes federal e estaduais, por meio de um “fórum metropolitano”. Mesmo assim, o que se logrou no novo texto constitucional brasileiro ficou muito aquém das expectativas e necessidades, e trouxe um novo elemento para a discussão acadêmica, a introdução das três

categorias institucionais para o planejamento e gestão metropolitana: a Região Metropolitana, a aglomeração urbana (AU) e a microrregião (MR).

Nos anos 1990, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) coordenou o estudo “Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil” (IPEA, 2002a e b), realizado conjuntamente com o IBGE e o Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional (NESUR), da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Esse estudo também contempla a identificação de aglomerações urbanas, dentro de seu objetivo mais amplo que é o de analisar a configuração e as tendências de evolução da rede urbana, enfocando as transformações espaciais do desenvolvimento e buscando qualificar os determinantes do processo de urbanização e do sistema urbano brasileiro, com vistas a oferecer subsídios à formulação de uma política urbana nacional e de políticas setoriais e territoriais.⁵⁶

O estudo salienta que a configuração espacial da dinâmica das últimas décadas tem nas 49 aglomerações urbanas identificadas (12 de natureza metropolitana e 37 de natureza não-metropolitana) um fenômeno de importância incontestável no que se refere à absorção populacional, porém alguns centros isolados manifestam sinais de reforço de sua importância regional.

Apesar de o estudo analisar toda a rede urbana brasileira, estabelece a hierarquização e categorização apenas para centros urbanos com mais de 100 mil habitantes, independentemente de configurarem ou não aglomerações. O limite de corte de análise também se dá na identificação e composição das aglomerações urbanas, que se pautam em critérios nacionais de seleção, não incorporando muitas das aglomerações urbanas de menor porte detectadas pelas equipes regionais. Entre essas aglomerações, algumas desempenham, na rede urbana regional, papel mais relevante do que alguns centros maiores classificados pelo estudo.

O estudo entende que as aglomerações urbanas “são formadas por áreas urbanizadas integradas – logo funcionalmente complementares” (IPEA, 2002b, p.244) – e que podem ser constituídas por espaços urbanizados contínuos e descontínuos. Considera, para efeitos do trabalho, apenas aquelas com espaços urbanos contínuos, em função de os indicadores disponíveis não permitirem identificar as demais. Com base em Davidovich e Lima (1975), o estudo ajusta os referenciais de classificação à realidade populacional dos anos 1990 e demarca três tipos de aglomerações entre aquelas com espaço urbano contínuo: (i) decorrentes da expansão de um núcleo urbano central; (ii) da expansão de dois ou mais núcleos simultaneamente; ou (iii) da integração resultante do sítio geográfico.

⁵⁶ Em 2002, o IPEA disponibilizou todo o conjunto de estudos que deram suporte às análises e classificações, assim como os produtos realizados e os resultados regionais do trabalho, em seis volumes da série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil. O volume correspondente à Região Sul foi publicado antecipadamente pelo IPARDES (2000).

Os resultados finais chamam a atenção para a incompatibilidade entre os territórios definidos pelas aglomerações institucionalizadas (na época, 18 RMs) e a espacialidade composta a partir da aplicação dos critérios, apontando tanto municípios inseridos por lei e que não correspondiam aos limites mínimos dos indicadores considerados, quanto, o contrário, municípios que atendiam aos critérios e que não foram inseridos nas devidas unidades. Apontam também algumas aglomerações não institucionalizadas e que apresentavam características de aglomeração metropolitana.

Embora os critérios de identificação e classificação desses estudos tenham diferenças de corte dos patamares mínimos, a base de indicadores é bastante comum (quadro 3). Foram considerados: tamanho da população, crescimento, densidade, ocupação predominante, movimento pendular (quando disponível) e, num dos casos, as ligações telefônicas com o município central. Indicadores de ordem econômica e social agregaram-se a estes, servindo de parâmetro para a classificação das cidades centrais na rede urbana brasileira.

QUADRO 3 - CRITÉRIOS DE IDENTIFICAÇÃO DE AGLOMERAÇÕES URBANAS, SEGUNDO ESTUDOS SELECIONADOS

INDICADOR	AUTOR		
	GALVÃO, <i>et al.</i> (1969)	DAVIDOVICH e LIMA (1975)	IPEA (2002a)
AGLOMERAÇÕES METROPOLITANAS			
População do núcleo central	> 400 mil	>300 mil	>800 mil
Densidade	> 500 habitantes/km ²		
AGLOMERAÇÕES NÃO-METROPOLITANAS			
População do núcleo central		>100 mil (mononucleada)	>200 mil (mononucleada)
		>75 mil (polinucleada)	>150 mil (polinucleada)
MUNICÍPIOS DO ENTORNO			
Densidade	> 60 habitantes/km ² ou no mínimo um distrito contíguo a outro município	> 60 habitantes/km ²	> 60 habitantes/km ²
Ocupação (PEA)	> 10% em atividades industriais; ou valor da produção industrial correspondente ao triplo do valor da produção agrícola	> 65% em atividades urbanas (secundário e terciário)	>65% em atividades urbanas (secundário e terciário)
Crescimento da população dos municípios	>45% no último período intercensitário	>45% no último período intercensitário	
Movimento pendular dos municípios "dormitórios"	>20% dos residentes em ocupações em outro município		
Movimento pendular dos municípios integrados	> 10% dos residentes em ocupações em outro município	>10% dos residentes em ocupações em outro município	
Outros	> 80 ligações telefônicas/aparelho para o município central		

FONTE: Organizado pela autora

Além de indicadores econômicos e sociais, como subsídio à classificação dos centros, teve papel de destaque o estudo Regiões de Influência das Cidades – REGIC (IBGE, 2000). Esse

estudo integra um conjunto de pesquisas, desenvolvido pelo IBGE, a partir da análise dos fluxos entre cidades brasileiras para acesso a funções determinadas. Fundamenta-se na Teoria das Localidades Centrais, de Christaller (1996), por concordar com os pressupostos dessa teoria de que os lugares adquirem maior ou menor nível de centralidade em decorrência das funções de distribuição de bens e serviços para a população externa à localidade, residente em sua área de mercado ou região de influência, além de materializar o sistema de produção, articulando circulação, distribuição e consumo, e de cristalizar o sistema de decisão e gestão, por meio da localização seletiva de órgãos da administração pública e sedes de grandes corporações, oferecendo um nítido posicionamento hierarquizado dos centros.

A primeira classificação realizada pelo IBGE data de 1973, quando houve uma revisão do estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (IBGE, 1972), com base em informações contidas em questionários especialmente preparados e relativos ao ano de 1966. Essas questões deram origem às pesquisas subsequentes de 1978 (IBGE, 1987), de 1993 (IBGE, 2000) e de 2007 (IBGE, 2008a).⁵⁷ A classificação mais recente considera a introdução de novas tecnologias e alterações nas redes técnicas, o aprofundamento da globalização da economia brasileira e o avanço da fronteira de ocupação, como fatores que imprimiram modificações marcantes no território. Tais mudanças, associadas ao avanço da divisão técnica e territorial do trabalho, ampliaram a organização em redes – de produção e distribuição, de prestação de serviços, de gestão política e econômica –, cujos nós são constituídos pelas cidades. Argumentam que “em um país como o Brasil, marcado por profundas desigualdades de renda e de acesso a mercados consumidores, a rede urbana divide-se entre uma arquitetura clássica desenhada pelos fluxos materiais – muitas vezes limitada aos níveis hierárquicos mais elementares para parcela significativa da população (CORRÊA, 1996)⁵⁸ – e os pontos inseridos nas redes globais, mais dinâmicos economicamente” (IBGE, 2008a, p.9).

Demarcando os nós das redes hierárquicas, a gestão pública e empresarial estabelece relações de comando e controle entre centros urbanos, propagando decisões, definindo relações, destinando investimentos, caracterizando, assim, os centros de gestão do território, onde se situam a grande diversidade de órgãos do Estado e sedes de empresas com poder de decisão que afeta direta ou indiretamente um espaço determinado.

⁵⁷ A partir do estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (IBGE, 1972), nos demais estudos das regiões de influência das cidades tomou-se por base as 12 questões, ampliando-as para a pesquisa de 1978, que define 76 funções centrais (bens e serviços), agrupadas em seis conjuntos hierarquizados que designam os níveis de centro metropolitano, centro submetropolitano, capital regional, centro sub-regional, centro de zona e município subordinado (IBGE, 1987). A pesquisa de 1993 considerou 46 funções centrais (relativas a bens e serviços), das quais 14 eram de baixa complexidade e frequentes nas cidades de hierarquia mais baixa, 30 geradoras de fluxos de média a alta complexidade e duas de fluxos relativos à busca de serviços de informação. Foram definidos oito níveis de centralidade: máximo, muito forte, forte, forte para médio, médio, médio para fraco, fraco e muito fraco (IBGE, 2000). A pesquisa que fundamenta a classificação de 2008 privilegia a função de gestão do território como definidora das hierarquias urbanas, assim como a intensidade de relacionamentos e as diferenciações regionais (IBGE, 2008a).

⁵⁸ Os autores recordam que o artigo citado foi previamente publicado na Revista Brasileira de Geografia, v. 50, n. 1, jan./mar., 1988, p.61-83, disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201988%20v50_n1.pdf

Para a identificação das centralidades da rede urbana brasileira, o REGIC 2007 considerou informações de subordinação administrativa no setor público federal e de localização das sedes e filiais de empresas, assim como a oferta de equipamentos e serviços. Nesse caso, tomou em conta informações de ligações aéreas, deslocamentos para internações hospitalares, áreas de cobertura das emissoras de televisão, oferta de ensino superior, diversidade de atividades comerciais e de serviços, oferta de serviços bancários e presença de domínios de internet – capazes de dotar uma cidade de centralidade, complementando a identificação dos centros de gestão do território.

Identificados esses centros, foram definidas as suas regiões de influência, com base nas redes de interação que conectam as cidades. Considerando que as informações disponíveis a partir de fontes secundárias sobre fluxos, materiais e imateriais, entre cidades não têm a abrangência necessária, o IBGE realizou um levantamento específico nos municípios que não foram identificados como centros de gestão. “De um universo de 5.564 municípios vigentes em 2007, foram pesquisados 4.625, dos quais cerca de 85% têm menos de 20.000 habitantes.” (IBGE, 2008a, p.9)⁵⁹

Para as cidades que constituem grandes aglomerações urbanas, a unidade de observação foi o conjunto da Área de Concentração de População (ACP) ou de suas subáreas (SubACPs). O IBGE identificou 40 ACPs entre as cidades brasileiras, constituídas pela agregação de 336 municípios. As ACPs de São Paulo e Porto Alegre dividem-se em subáreas. A de São Paulo tem como núcleo principal a capital e como demais núcleos Campinas, Jundiaí, Santos, São José dos Campos e Sorocaba; e a de Porto Alegre, na qual se identifica uma subdivisão ainda embrionária, tem Porto Alegre como núcleo principal e Novo Hamburgo-São Leopoldo como subnúcleo (CASTELLO BRANCO, 2006). Conforme o IBGE (2008a, p.12),

As ACPs são definidas como grandes manchas urbanas de ocupação contínua, caracterizadas pelo tamanho e densidade da população, pelo grau de urbanização e pela coesão interna da área, dada pelos deslocamentos da população para trabalho ou estudo. As ACPs se desenvolvem ao redor de um ou mais núcleos urbanos, em caso de centros conurbados, assumindo o nome do município da capital, ou do município de maior população.

Representam, assim, unidades com grande integração, podendo apresentar um entorno formado por cidades de menor dimensão, mas intensamente associadas ao núcleo e com características acentuadamente urbanas.

⁵⁹ O questionário preenchido pela Rede de Agências do IBGE em fins de 2007 investigou: (i) as principais ligações de transportes regulares, em particular as que se dirigem aos centros de gestão; e (ii) os principais destinos dos moradores nos municípios pesquisados para obter produtos e serviços, tais como: compras em geral, educação superior, aeroportos, serviços de saúde, bem como os fluxos para aquisição de insumos e o destino dos produtos agropecuários. Como nas pesquisas anteriores, o informante é o próprio agente do IBGE, que, “por realizar pesquisas regulares e percorrer o território, tem conhecimento de sua área de jurisdição e acesso a fontes locais para confirmar as informações solicitadas” (IBGE, 2008a, p.9).

A identificação das ACPs utiliza informações do Censo Demográfico de 2000, referentes a municípios, sedes municipais e setores censitários (área dos setores urbanos agregados, população total e urbana, população ocupada em atividades urbanas e deslocamento para trabalho e estudo), e Imagens de Sensores Orbitais (IBGE, 2008b). Os núcleos das ACPs são os municípios que, segundo o Censo de 2000, possuíam uma população de 350 mil habitantes ou mais, constituídos por uma cidade ou cidades de porte semelhante conurbadas que, em conjunto, atendessem ao mesmo critério. A delimitação do entorno considerou: (i) municípios contíguos ao núcleo ou a outro integrante do entorno (observa-se que a contiguidade não é quebrada por massas d'água); (ii) municípios que atendessem a pelo menos dois entre os três critérios: alta densidade demográfica da área urbana (igual ou superior a 850 hab./km²), predominância de população ocupada em atividades urbanas (igual ou superior a 81,5%) e grande integração do conjunto, medida pela proporção de no mínimo 10% da população com 15 anos ou mais que trabalha ou estuda deslocando-se para outro município (fluxos de movimento pendular dominante em direção ao núcleo ou a um município já integrado à área); e (iii) morfologia com continuidade da mancha urbana, obtida na análise das Imagens de Sensores Orbitais.⁶⁰ Nessa análise, foram mapeadas as áreas urbanas contínuas de municípios pré-selecionados por critérios estatísticos, e definidas três categorias de áreas urbanizadas: “muito densas”, ou áreas verticalizadas, áreas consolidadas, áreas não-verticalizadas imediatamente adjacentes; “densas” ou outras áreas consolidadas não-verticalizadas; e “pouco densas”, ou áreas não consolidadas em fase de expansão urbana.

Do conjunto de estudos apresentados, depreende-se que é antiga a busca por conceituar, identificar e delimitar aglomerações urbanas, caracterizando-as conforme sua natureza. Anota-se que, nessa busca, a intenção governamental de instituir regiões-programa foi e segue sendo fortemente motivadora de novas pesquisas, que atualizam pressupostos e conceitos, conforme os avanços da literatura internacional sobre o processo de metropolização. Mesmo assim, se por um lado essas pesquisas se tornam precisas quanto ao conceito adotado e ao dimensionamento da extensão dessas aglomerações, apresentando o fato metropolitano em sua essência, por outro, a contínua institucionalização de unidades regionais não incorpora esses resultados na delimitação do território formal. Esse fato leva a incompatibilidades, seja por exceder o tamanho dessas unidades em relação aos aglomerados, seja por segmentar esses aglomerados, fragmentando espaços efetivamente integrados em uma única dinâmica.

⁶⁰ A inclusão de municípios nas ACPs se deu por continuidade da mancha urbana (máximo de 3,7 km de espaçamento entre as manchas). Foram excluídos municípios que não apresentaram continuidade na mancha urbana e os localizados distantes dos limites da área urbana, uma vez que os fluxos de movimento pendular pesquisados não separam os fluxos diários de outros fluxos, que seriam os relevantes para estes casos (IBGE, 2008b).

Outros estudos voltaram-se a identificar aglomerações ou porções integradas à dinâmica destas, porém com finalidades específicas. Entre estes, o estudo de Castello Branco (2003) identificou os “espaços urbanos” situados no que chama de “topo” da hierarquia urbana brasileira, ou seja, os espaços urbanos de grande dimensão. Os mesmos foram considerados sob dois aspectos: a forma espacial, referente à extensão territorial e à continuidade do espaço urbano construído; e as diferenças na urbanização, expressas na hierarquia urbana que emerge das interações assimétricas entre cidades e da interação destas com o restante do território. Diferentemente dos arranjos urbano-regionais que não pressupõem manchas de ocupação contínua, os espaços urbanos são grandes áreas urbanas, definidas “pela continuidade e extensão do espaço urbano construído, e são representativas da concentração espacial do fenômeno” (CASTELLO BRANCO, 2007, p.102). Para sua definição, é considerada a localização relativa das principais cidades em seus contextos estaduais. Emprega, portanto, indicadores de tamanho relativo, tamanho absoluto, centralidade e poder de direção, os quais, sob processo de somatória, levaram à hierarquização dos centros selecionados; e também densidade demográfica distrital, resultados do REGIC de 1993 (IBGE, 2000) e a localização das sedes das 500 maiores empresas do país em valor de vendas no ano 2000, na identificação da extensão territorial dos espaços urbanos.

Os diferentes padrões espaciais das morfologias identificadas foram categorizados nos seguintes modelos de espaços urbanos: (i) restrito, com um único município; (ii) conurbado, com duas ou mais cidades conurbadas; (iii) em rede, com conjunto de cidades maiores e menores, em processo de interação reticular; (iv) núcleo-periferia, como resultado do crescimento do centro principal, englobando centros urbanos das periferias, com presença de sedes de grandes empresas apenas no centro; (v) polinucleado, resultante da expansão de um ou mais de um centro próximos, que cresceram e coalesceram, integrando um espaço urbano contínuo, com presença de grandes empresas no centro e em municípios do entorno; e (vi) em rede de grandes espaços urbanos. Este último modelo

é mais complexo, e configura nova forma, novo patamar na escala de metropolização. Trata-se, na verdade, de uma Rede de Grandes Espaços Urbanos, próximos, interligados, praticamente sem descontinuidade na área de ocupação, embora possa abrigar em seu interior áreas agrícolas dinâmicas (SANTOS, 1993). Esse novo tipo de modelo surge em áreas de grande dinamismo, onde a rede urbana forma “adensamentos ou condensações” (MACHADO, 1999, p.126)⁶¹ extremamente concentrados. (CASTELLO BRANCO, 2003, p.160)

Como apresentado no capítulo anterior, tal modelo remete somente ao entorno do espaço urbano de São Paulo, juntamente com Santos, os espaços urbanos de Campinas, São José dos Campos e Sorocaba, formando um “intrincado conjunto urbano compreendendo um total de 63 municípios” (p.161). A autora sugere que, desconsiderada a condição de

⁶¹ MACHADO, L.O. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia. **Cadernos do IPPUR**. Rio de Janeiro, IPPUR, ano XIII, n.1, 1999, p.109-138, *apud* Castello Branco (2003).

contiguidade e assumida a continuidade da ocupação do espaço, a extensão dessa mancha urbana incluiria ainda Piracicaba e Taubaté.

Castello Branco (2003, p.128) ressalta que “a delimitação realizada oferece apenas o quadro preliminar dos espaços urbanos (cidades centrais e seu entorno), que deverá ser complementado quando forem divulgadas as informações relativas à estrutura de atividade da população e ao deslocamento para trabalho ou estudo”. No caso das últimas, os resultados dos movimentos pendulares foram incorporados à pesquisa dos arranjos urbano-regionais, e os resultados são apresentados neste trabalho.

Tomando como referência os “espaços urbanos” definidos por Castello Branco (2003), o Observatório das Metrôpoles, atendendo à demanda do Ministério das Cidades, com vistas a colher subsídios para a construção da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, realizou, em 2004, a pesquisa Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil (RIBEIRO, 2009). Criadas por diferentes legislações, as RMs configuram unidades regionais bastante distintas, nem sempre tendo uma metrópole como cidade central e compondo-se de um universo de municípios com diferentes níveis de integração à dinâmica da aglomeração.

A pesquisa do Observatório das Metrôpoles (RIBEIRO, 2009) voltou-se a classificar e identificar a natureza metropolitana entre as unidades compreendidas por regiões metropolitanas institucionalizadas, regiões integradas de desenvolvimento centralizadas por capital de Estado, aglomerações urbanas não-institucionalizadas, desde que polarizadas por capitais de estados, e capitais que não configuram aglomerações, reunindo 37 unidades de análise. Emprega o conceito de aglomeração urbana para as unidades que compõem uma mancha contínua de ocupação sobre mais de um município, envolvendo fluxos intermunicipais, complementaridade funcional e integração socioeconômica, diferindo do entendimento de Região Metropolitana, que, nessa pesquisa, corresponde a uma porção definida institucionalmente. Considera metrópole a cidade principal de uma aglomeração, desde que se destaque pelo tamanho populacional e econômico, desempenho de funções complexas e diversificadas, e relações econômicas com várias outras aglomerações, funcionando como centro de comando e coordenação da rede urbana.

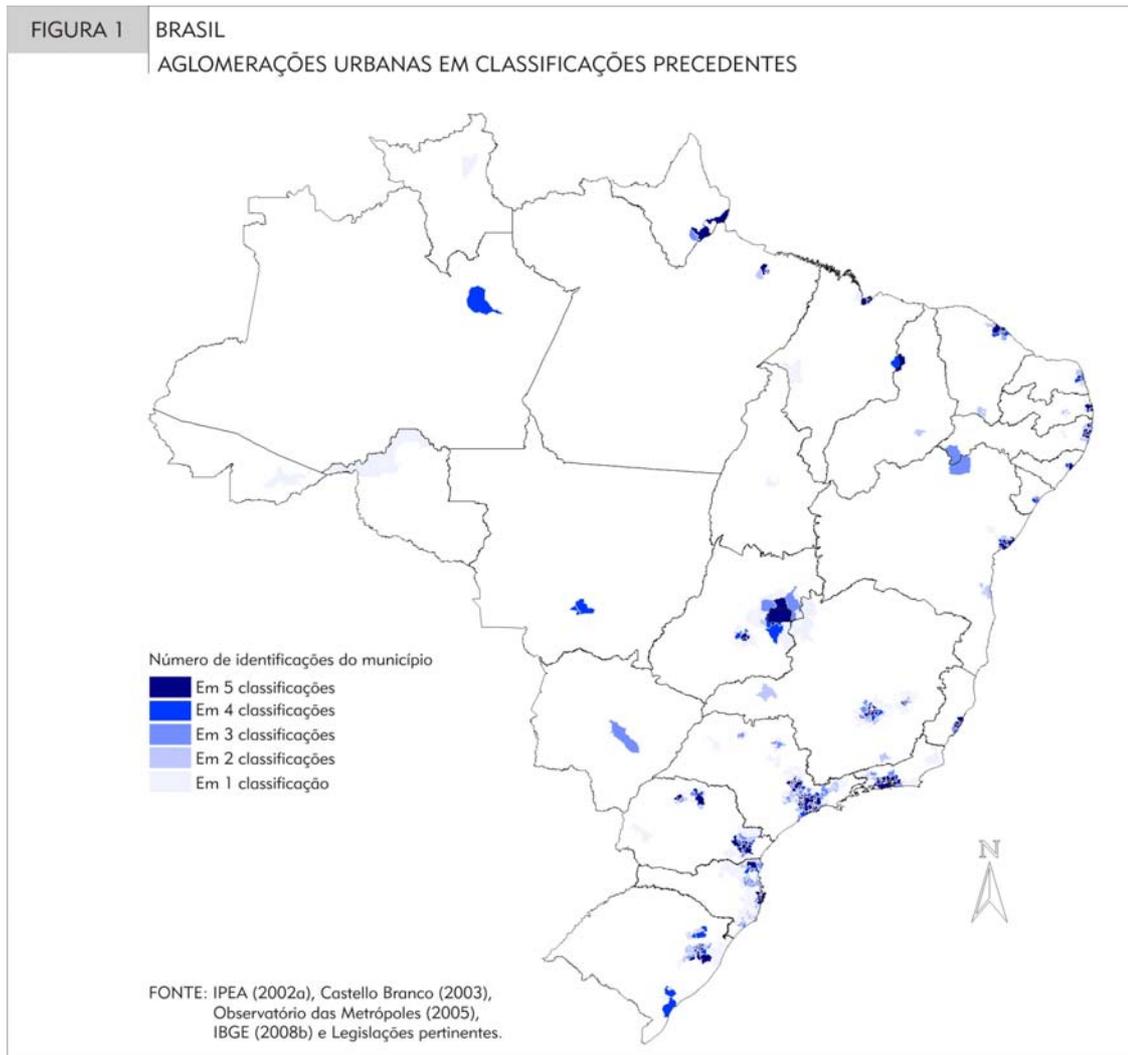
Os municípios dessas unidades selecionadas foram classificados conforme nível de integração à dinâmica da aglomeração, o que, de certo modo, dimensiona sua mancha efetiva, guardando grande compatibilidade com as ACPs definidas posteriormente pelo IBGE (2008a). Esses níveis foram captados por indicadores de evolução demográfica, fluxos de deslocamentos pendulares, densidade, características ocupacionais, presença de funções específicas e indispensáveis à circulação de pessoas e mercadorias (portos e aeroportos), e capacidade de geração de renda pela economia local, tomando como referência a participação do município na composição do PIB total da unidade. Por meio deles foi delimitada a abrangência efetiva do fato urbano na aglomeração.

Entre as 37 unidades analisadas, apenas 15 foram consideradas metropolitanas, confirmando a incongruência de inúmeras RMs oficialmente criadas – RMs que, respeitando as categorias territoriais dispostas na Constituição (Art. 25, §3º), poderiam ter sido criadas como

aglomerações urbanas ou microrregiões. O trabalho do Observatório das Metrôpoles (RIBEIRO, 2009), do mesmo modo que o do IPEA (2002a), mostra a dissociação entre os limites das unidades institucionalizadas e a extensão da aglomeração urbana, pois 39,8% dos municípios pesquisados apresentam níveis baixo ou muito baixo de integração à dinâmica da aglomeração, podendo ser considerados como não-integrados ou em integração embrionária a essa dinâmica. O trabalho aponta arranjos espaciais mais complexos, sem se aprofundar na natureza de sua configuração, e remete à necessidade de ampliação do universo de análise, com a incorporação de municípios localizados nas proximidades das unidades consideradas, dado que podem estar configurando novos vetores de ocupação e crescimento, alterando o perfil e a morfologia das unidades consideradas. Para confirmar essa hipótese, recomenda como imprescindível a análise do movimento pendular da população, cuja densidade de fluxos contribui para identificar o que denomina “complexos urbanos”, formados por regiões metropolitanas, aglomerações e centros urbanos. Recoloca que, nesses arranjos espaciais mais complexos, é necessário debater sobre a capacidade institucional para gestão urbano-regional, porém não adentra análises específicas ao tema. As sugestões dadas orientaram em grande medida a delimitação dos objetivos da pesquisa aqui relatada.

Para identificação dos arranjos urbano-regionais, os resultados desses estudos foram considerados como elementos definidores da análise, por representar uma trajetória de aperfeiçoamento na identificação de arranjos espaciais aglomerados em território brasileiro, observando-se rigor técnico e cuidado metodológico na definição de critérios e na operacionalização das bases de dados. Tais estudos oferecem uma enorme contribuição à identificação dos arranjos urbano-regionais, mas são insuficientes, pela desatualização das informações ou pelo recorte adotado, exigindo que se empreenda um novo exercício, que capte unidades concentradoras descontínuas, articuladas e que transcendem o urbano, assumindo uma dimensão urbano-regional.

A partir dos resultados dos estudos citados foi composto um mapa-síntese (figura 1), no qual aparecem todos os municípios apontados em algum momento como integrantes de aglomeração urbana (IPEA, 2002a), de espaço urbano (CASTELLO BRANCO, 2003) e de ACP (IBGE, 2008a), assim como aqueles classificados nos níveis de integração médio a muito alto, dentro do universo pesquisado pelo Observatório das Metrôpoles (RIBEIRO, 2009), e os inseridos em algum tipo de unidade institucionalizada (RM, RIDE ou AU). Essa junção foi organizada por se considerar que todas as classificações tiveram como objeto o fenômeno da aglomeração urbana, e que em função dos diferentes objetivos e temporalidades de cada estudo foram incluídos diferentes municípios (Anexo 1, planilha 1).



A maior parte dos municípios foi enumerada por todos os estudos considerados; alguns, apenas por parte deles. Há municípios que somente são inseridos nas unidades formais, e, embora tendo em vista que os limites dessas unidades em pouco se relacionam ao fenômeno da aglomeração, os mesmos foram incorporados ao conjunto pelo fato de agregarem uma escala e ampliarem o número de agentes em interlocução nesses recortes.

Como síntese, a espacialização revela as áreas de concentração mais densas e as que se estendem em descontinuidade, aglutinando desde grandes aglomerações urbanas a pequenos aglomerados e centros isolados em proximidade. O resultado representa um instrumento auxiliar e apto a ser comparado com os demais processamentos desta pesquisa.

2.3 Aplicação da análise exploratória espacial

A defasagem de alguns indicadores dos estudos precedentes e os objetivos específicos de cada estudo mostraram a necessidade de se realizarem novos procedimentos, que captem unidades de outra natureza – os arranjos urbano-regionais. Tomando como base todos os municípios do Brasil criados até o Censo Demográfico de 2000, foram selecionados quatro indicadores, dois expressando concentração e dois expressando movimento: (i) tamanho populacional, com base nas informações da Contagem da População de 2007 e em estimativas populacionais para os municípios com população superior ao limite para a Contagem (IBGE); (ii) tamanho da economia, ou PIB total do município, em 2005 (IBGE, 2007); (iii) intensidade dos deslocamentos, ou fluxos de pessoas para trabalho e/ou estudo em município que não o de residência,⁶² em 2000 (IBGE); e (iv) participação do número de pessoas que saem do município para trabalho e/ou estudo sobre o total de pessoas do município que trabalham e/ou estudam.

Essas informações, disponíveis para todos os municípios do Brasil, por mais simples e tradicionais que possam parecer, permitiram atualizar a base de informações para identificar municípios mais densos e mais dinâmicos. Para verificar a dimensão morfológica dos aglomerados, particularizada nos arranjos urbano-regionais, empregou-se como método de trabalho a conjugação da análise fatorial e análise exploratória espacial, esta utilizando a localização geográfica dos dados para identificar e descrever padrões de associação espacial, principalmente de agrupamentos de áreas com valores semelhantes (aglomerados espaciais ou *clusters*). Foi adotado este método de análise por ser adequado ao estudo de processos de difusão espacial, pois garante a identificação de padrões de autocorrelação espacial. O detalhamento dos procedimentos da análise fatorial e da análise exploratória espacial encontra-se no Anexo 2.

A análise exploratória espacial foi realizada com base no escore fatorial final padronizado, obtido a partir da análise fatorial, tendo em vista que foram selecionadas quatro variáveis para a identificação de aglomerações. Consiste em uma técnica de análise multivariada que estuda as relações internas de um conjunto de variáveis, substituindo as variáveis originais por um conjunto menor de fatores que explicam a maior parte da variância do conjunto original. Após terem sido obtidas as cargas fatoriais, para facilitar a interpretação

⁶²Enfatiza-se que, no Brasil, nos anos 1960, o Grupo de Áreas Metropolitanas, então existente no IBGE, definiu os movimentos pendulares como um dos critérios para identificar os municípios integrados a essas áreas, “pelo menos 10% de sua população total deslocando-se diariamente, em viagens intermunicipais, para o município que contém a cidade central ou outros municípios da área” (GALVÃO *et al*, 1969, p.61). Davidovich e Lima (1975) também tomaram por base o mesmo percentual de 10% de pessoas residentes que trabalham fora do município em relação ao total da população economicamente ativa, para definir a integração entre municípios de uma mesma aglomeração urbana. A pesquisa da informação sobre o município de destino para trabalho e estudo foi introduzida no Censo de 1970, mantendo-se no de 1980, ficando ausente no de 1991, e sendo reintroduzida no de 2000. Neste Censo, ela traz algumas ambiguidades, pois a pergunta não especifica a periodicidade do deslocamento ou a duração do percurso, que pode ser cotidiano ou não. Mesmo assim, não se descarta a importância da informação para a identificação da área compreendida pela comutação intra e interaglomerados, posto que, no âmbito da informação estão implícitos, como grande maioria, movimentos de proximidade, que tendem a ser diários.

dos fatores foi feita uma rotação ou uma transformação dos fatores originais, cujo objetivo foi obter uma estrutura mais simples, onde cada variável tanto quanto possível se correlaciona significativamente apenas com um fator.

Obteve-se inicialmente, com base em Anselin (1995), a matriz de correlações de Pearson, com as quatro variáveis selecionadas (tabela 1) e, em seguida, o número de fatores, definido pelos autovalores maiores ou iguais a 1,0 (critério de Kaiser). Assim, foram retidos dois fatores comuns, que explicam 96,10% da variância total do conjunto de dados originais (1º fator, 70,9%; 2º fator, 25,2%).

TABELA 1 - MATRIZ DE CORRELAÇÕES DAS QUATRO VARIÁVEIS

VARIÁVEL	PIB 2005	POPULAÇÃO 2007	MOVIMENTO PENDULAR (ENTRADA+SAÍDA)	% SAÍDAS DO MOVIMENTO PENDULAR/POPULAÇÃO QUE ESTUDA E/OU TRABALHA
PIB 2005	1,0000	0,9523	0,8734	0,0143
População 2007	0,9523	1,0000	0,9172	0,0317
Movimento pendular (entrada+saída)	0,8734	0,9172	1,0000	0,1622
% Saídas do movimento pendular/total da população que estuda e/ou trabalha	0,0143	0,0317	0,1622	1,0000

FONTE: Organizada pela autora

Observa-se que há elevada correlação entre os indicadores de população e PIB (0,95), e entre população e a soma dos fluxos de entrada e saída do movimento pendular (0,92). É baixa, no entanto, a correlação entre o PIB e a proporção de pessoas que saem para trabalho e/ou estudo em relação ao total de pessoas do município que estudam e/ou trabalham (0,01). Esse resultado pode indicar a relação existente entre a incapacidade de alguns municípios de gerar riquezas e de reter a própria população que trabalha e/ou estuda – caso típico de municípios-dormitório.

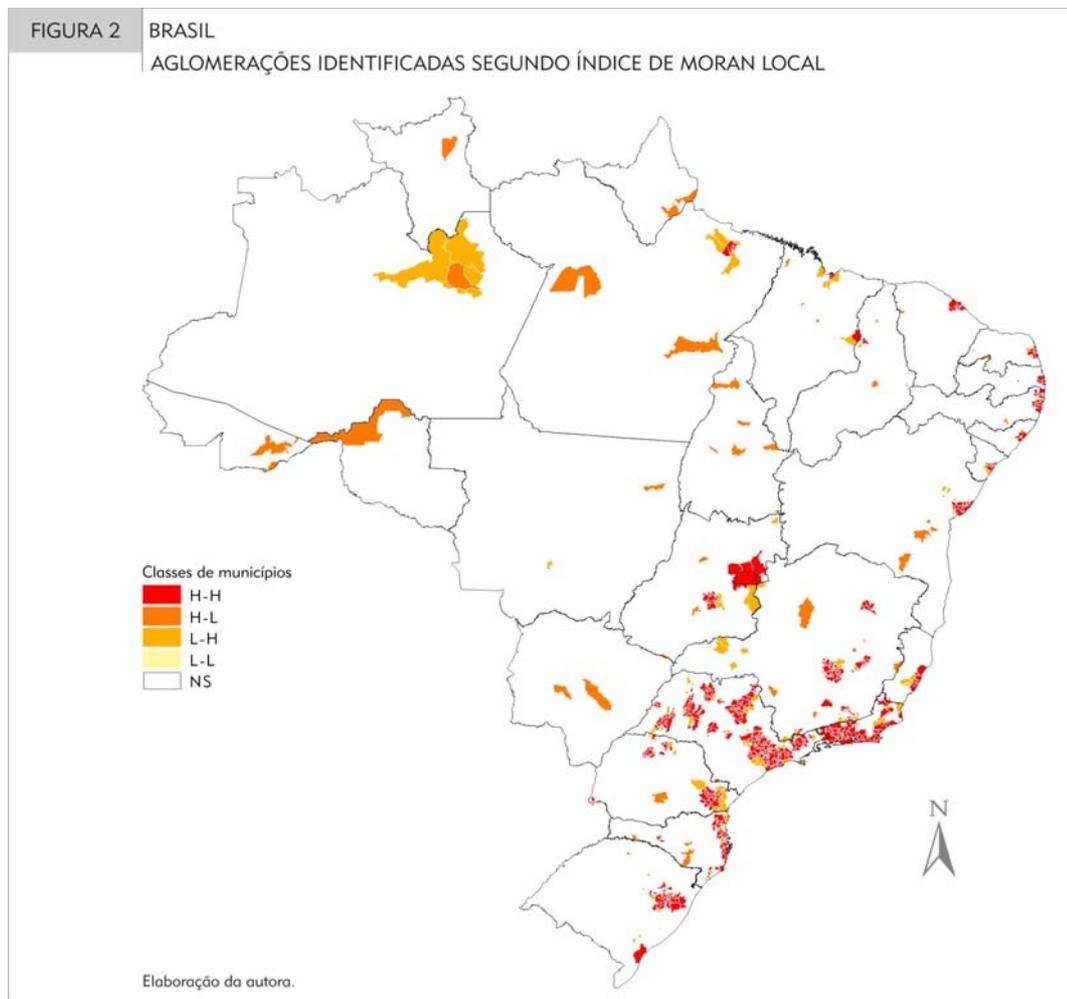
Os fatores foram rotacionados pelo método Varimax,⁶³ com o objetivo de obter uma estrutura das cargas fatoriais mais facilmente interpretável/identificável. A partir deles, foram obtidos os escores fatoriais, que são estimativas dos valores de cada fator para cada unidade observacional (município), e o escore fatorial final padronizado (Anexo 1, planilha 2). Desta forma, as quatro variáveis originais foram representadas por uma única variável, o escore fatorial final para cada município, padronizado na escala entre 0 e 1, na qual 1 exprime a melhor situação, utilizada para a análise de autocorrelação espacial.

Para a análise de autocorrelação espacial local utilizou-se o Índice de Moran Local (Estatística LISA - *Local Indicators of Spatial Association*), conforme Anselin (1995). Os indicadores locais produzem um valor específico para cada área, possibilitando, a identificação de agrupamentos de áreas com valores semelhantes. Os *clusters* espaciais locais

⁶³Rotação ortogonal que permite que os coeficientes de correlação entre as variáveis e os fatores comuns fiquem o mais próximo possível de zero, 1 ou -1, facilitando sua interpretação.

podem ser identificados como os locais ou conjunto de locais contíguos para os quais as estatísticas LISA são significantes. A estatística LISA é definida para cada observação (município) em função da média dos vizinhos, e sua significância foi avaliada adotando-se a abordagem de permutação (999 permutações), considerando-se nível de significância de 10%.

Assim, foram consideradas as aglomerações cuja estatística LISA foi significativa, obtendo-se as seguintes classificações: (i) HH (*high/high*), agrupando município com valor positivo e com a média dos vizinhos também positiva; (ii) LL (*low/low*), município com valor negativo e com a média dos vizinhos também negativa; ambas indicando pontos de associação espacial positiva, no sentido que uma localização possui vizinhos com valores semelhantes; (iii) LH (*low/high*), município com valor negativo e com a média dos vizinhos positiva; e (iv) HL (*high/low*), município com valor positivo e com a média dos vizinhos negativa; ambas indicando pontos de associação espacial negativa, no sentido que uma localização possui vizinhos com valores distintos (figura 2).



Para efeitos da identificação das aglomerações, a classe mais significativa é a HH, pois expressa a correlação espacial de dois ou mais municípios com elevada população e PIB, e elevados fluxos pendulares da população, sugerindo a existência de intensos fluxos,

complementaridades e integração produtiva e funcional regional. A classe HL revela a preponderância de um único município com valor positivo, com um entorno com fracas condições de gerar riqueza, reter ou atrair população, e sem participação, mesmo que seja como cidade-dormitório, na dinâmica do município central – captar municípios com tais características é fundamental quando se buscam espaços que transcendem as aglomerações tradicionais. A classe LH pode exprimir franjas de aglomerações, nas quais municípios fracos cercam-se de municípios mais fortemente integrados à dinâmica da aglomeração. Pelas características descritas, considerou-se que as três classes devem ser consideradas na identificação de aglomerações com natureza urbano-regional. A classe LL expressa conjuntos de municípios com correlação espacial sem características de aglomeração, ou seja, com baixa capacidade de gerar riqueza ou atrair e manter uma base populacional elevada, e sem realizar movimentos pendulares. Para identificação das aglomerações de natureza urbano-regional foram consideradas e espacializadas as classes HH, HL e LH.

Uma comparação dos resultados da análise de autocorrelação espacial em relação ao conjunto de municípios identificados nas classificações precedentes mostra forte aproximação entre os resultados. De modo geral, os municípios classificados na condição HH, HL e LH representam a grande maioria dos municípios inseridos nessas classificações, evidentemente sem considerar aqueles apenas inseridos em unidades institucionalizadas.

O método captou ainda aglomerações interioranas, particularmente do Estado de São Paulo, não apontadas em nenhum dos estudos anteriores. São aglomerações em áreas de importante produção agrícola, algumas no entorno de centralidades regionais reconhecidas e que, além da capacidade de geração de riqueza, vêm desenvolvendo intensos fluxos pendulares de população para trabalho e/ou estudo (mais particularmente para o trabalho). A ausência de sua inserção em classificações precedentes deveu-se, em parte, aos critérios adotados, que estimavam limites mínimos de tamanho de população, densidade, existência de contiguidade da mancha de ocupação urbana, entre outros que caracterizam grandes aglomerações urbanas, conforme consagra a literatura especializada. A natureza produtiva dessas aglomerações não pressupõe densidade populacional, nem contiguidade de mancha de ocupação. Mas, como são áreas favorecidas por densa rede de infraestrutura viária, os deslocamentos de curta distância são privilegiados, alimentando a base produtiva.

Algumas aglomerações identificadas nas classificações precedentes, particularmente do interior do Nordeste brasileiro, pela menor significância do tamanho populacional e capacidade de geração do PIB, assim como pela baixa intensidade de fluxos pendulares, embora cumpram as condições que as caracterizaram como aglomerações urbanas, não atenderam aos critérios considerados pela metodologia de análise adotada. Nesse caso, incluem-se aglomerações como Petrolina (PE)/Juazeiro (BA), ou Juazeiro do Norte/Crato/Barbalha (CE), comprovadamente formando manchas contínuas de ocupação, porém sem inserir um conjunto maior de municípios limítrofes em sua dinâmica, resultando em valores baixos dos municípios aglomerados, não sendo estatisticamente significativos.

Muitos municípios das franjas externas de aglomerações não foram captados pelas classes citadas, alguns dos quais inseridos nas classificações precedentes por se constituírem vetores de expansão da ocupação urbana. Tal exclusão evidencia que esses municípios não participam ativamente da dinâmica das aglomerações onde se situam.

Também não foram incluídas algumas centralidades importantes, que polarizam aglomerações configuradas por ampla área de ocupação contínua. É o caso de São José dos Campos (SP), Londrina (PR), Blumenau (SC), Caxias do Sul e Pelotas (RS), Teresina (PI), São Luís (MA) e Cuiabá (MT). Nesses casos, o tamanho extenso do território municipal – uma configuração arbitrária – e o elevado número e a heterogeneidade dos municípios limítrofes, alguns inseridos na dinâmica da aglomeração, outros não inseridos, rebaixaram a média entre os vizinhos. A estatística se vale dessa média, desconsiderando a distinção entre subconjuntos limítrofes. Isso faz com que os valores do polo, embora sejam elevados, não encontrem correspondência na média dos vizinhos, ou seja, não guardam correlação com um entorno similar (também H) ou fraco (L), situando-se entre os casos de correlação sem significância.

À primeira vista, pode causar estranheza que os principais municípios aglomerados aos polos citados tenham sido classificados em HH, porém, o que pode parecer um paradoxo revela, de fato, uma autocorrelação espacial: esses municípios aglomerados, individualmente, possuem relativo grau de expressividade, e essa expressividade encontra correspondência com a média dos vizinhos, no caso, influenciada pelos elevados valores do polo. Assim, não só aparecem como HH inúmeros municípios vizinhos partícipes das aglomerações de São José dos Campos, Blumenau, São Luís ou Caxias do Sul, como se classifica nessa posição apenas um dos municípios que formam aglomerações do tipo “cidades-gêmeas”, nesse caso, o município de importância secundária. Tal fato ocorre em aglomerações como Pelotas/Rio Grande (Rio Grande, no caso) ou Teresina (PI)/Timon (MA) (Timon, no caso).

Para melhor compreender essa situação, aparentemente paradoxal, tomou-se Londrina e seus nove municípios vizinhos como exemplo. Destes, apenas cinco, conformam a aglomeração, três dos quais classificados como HH e um como LH. Entre os demais, um tem correlação LH, e os outros quatro, correlação não significativa. A média desse amplo e heterogêneo conjunto não foi alta o suficiente para propiciar uma correlação positiva HH com o polo, nem baixa o suficiente para espelhar uma relação HL. Outro exemplo esclarecedor é o de São Luís, o qual, situado numa ilha, aglomera-se com os demais municípios dessa ilha e faz limite ainda com outros municípios do continente. Na classificação, Paço do Lumiar e São José de Ribamar, correlacionados com São Luís, aparecem como HH, enquanto São Luís, correlacionado a estes e a outros municípios do seu entorno continental, não-aglomerados, não obtém grau de significância.

Algumas questões merecem ser discutidas à luz desses exemplos. Uma delas é que os perímetros heterogêneos dos municípios e o número de vizinhos, alterando-se conforme a região, com maior ou menor grau de fragmentação, devem ser cuidadosamente considerados em qualquer análise de autocorrelação espacial com base no município. Outra é que nem

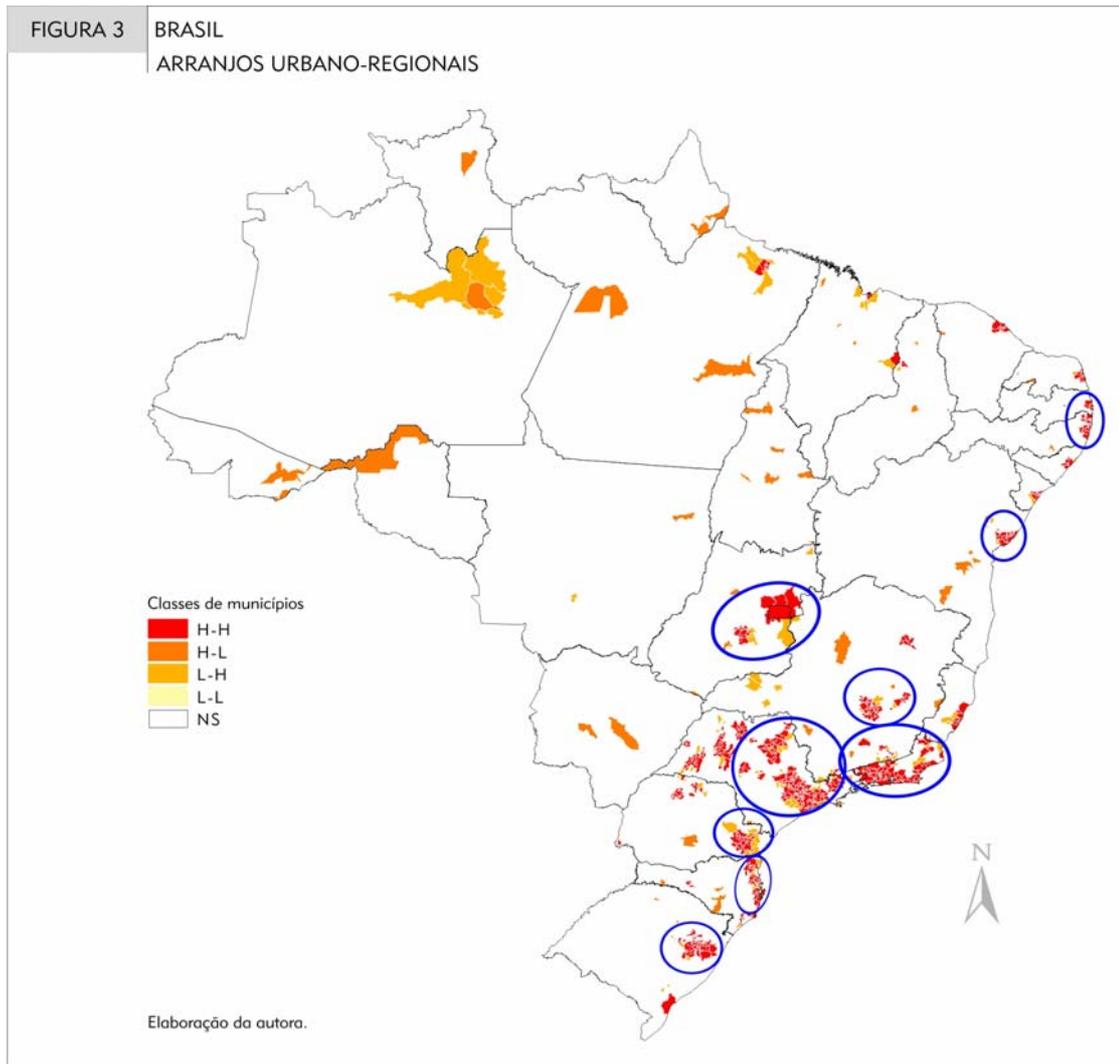
sempre as aglomerações contornam a totalidade do município polo, podendo conformar-se a partir de uma parte dele ou estender-se em eixo linear, compondo duas situações que também comprometem resultados, se lidos sem as ressalvas necessárias a análises dessa natureza. Entretanto, um resultado fica explícito: a autocorrelação espacial (estatísticas LISA) não poupa a expansão desigual das áreas dinâmicas para com os seus entornos, mostrando com clareza as assimetrias entre vizinhos.

2.4 A natureza dos arranjos identificados

Espacializadas as aglomerações pelo método de análise de autocorrelação espacial, e demarcadas as aglutinações de aglomerados em arranjos espaciais, procedeu-se a caracterização da natureza dos mesmos, a partir de resultados de estudos precedentes, o que contemplou três novos passos: (i) análise das informações das centralidades superiores da escala da rede urbana do Brasil (níveis de metrópoles, capitais regionais e centros sub-regionais – Anexo 1, planilha 3), segundo o IBGE (2008a), para identificar a conjunção de centros de gestão e distribuidores de funções a uma rede de municípios que extrapola os contornos das aglomerações identificadas; (ii) aferição da conectividade interna dos arranjos apontados, com base na rede viária instalada; e (iii) dimensionamento do grau de polarização funcional e econômica dos centros principais dos arranjos apontados, descartando aqueles com menor alcance ou com influência apenas local. Para este último passo, além da análise espacial dos movimentos pendulares da população, foram considerados resultados de outros estudos, como a localização de aglomerações industriais e exportadoras (LEMOS *et al.*, 2005; MORO *et al.*, 2006) e a abrangência da polarização econômica (RUIZ e PEREIRA, 2008), além da classificação dos centros urbanos por sua condição funcional (IBGE, 2008a).

Entre as porções mais concentradoras de população, PIB e com maior densidade de fluxos pendulares de população para estudo e/ou trabalho, classificadas em HH, HL e LH pela análise de autocorrelação espacial, considerados os casos de não-significância dos polos citados, as espacializações mais aglutinadoras de unidades com autocorrelação espacial (ou aglomerações) foram destacadas como possíveis arranjos urbano-regionais.

Assim, foram demarcadas situações espaciais que se enquadram no conceito de arranjo urbano-regional; ou seja, foram apontados aqueles agrupamentos com características de aglomerações que aglutinam mais de uma unidade contínua. Como resultado, chegou-se a nove arranjos com características espaciais e funcionais que remetem a uma possível dimensão urbano-regional, a ser confirmada ou refutada na sequência das comparações com os padrões descritos pelos movimentos pendulares da população, escala da polarização econômica e tecnológica e presença de atividades industriais inovadoras e com perfil de exportação. São eles: São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília/Goiânia, Porto Alegre, Curitiba, Leste Catarinense, Belo Horizonte, Salvador e Recife/João Pessoa (figura 3).



Arranjos singulares pontuam as demais porções do território, mantendo com os arranjos urbano-regionais relações de complementaridade e/ou subordinação, que consubstanciam a inserção regional na divisão social do trabalho em uma totalidade, ao mesmo tempo em que expressam os diferentes estágios e as distintas naturezas dessa inserção em cada espacialidade. Alguns arranjos singulares, embora evidenciem uma abrangência regional de polarização, não se enquadram entre os arranjos urbano-regionais por ainda comporem formas simples, expressas na extensão dos polos e conformação de periferias, sem a aglutinação de centros ou aglomerações vizinhas – como se verificam, particularmente, nos casos de Manaus, Belém e Fortaleza.

Os arranjos urbano-regionais não se restringem a limites estaduais, não demarcam limites precisos, são polarizados pela principal metrópole regional, salvo exceções, e trazem em sua composição conjuntos de centralidades expressivas, categorizadas como capitais regionais e centros sub-regionais (quadro 4). Destaca-se o arranjo Leste Catarinense, como o único com polaridade difusa entre três capitais regionais da rede urbana de Santa Catarina e com parte (a área de influência de Joinville) formando uma intersecção com o arranjo urbano-regional de Curitiba.

QUADRO 4 - CENTRALIDADES SUPERIORES DOS ARRANJOS URBANO-REGIONAIS - BRASIL 2007

ARRANJO	METRÓPOLE	CAPITAL REGIONAL	CENTRO SUB-REGIONAL
São Paulo	São Paulo (GMN)	Campinas (CRA)	Limeira (CSRA)
		Ribeirão Preto (CRB)	Rio Claro (CSRA)
		Araraquara (CRC)	São Carlos (CSRA)
		Piracicaba (CRC)	São João da Boa Vista (CSRA)
		Santos (CRC)	Araras (CSRB)
		São José dos Campos (CRC)	Bragança Paulista (CSRB)
		Sorocaba (CRC)	Guaratinguetá (CSRB)
Rio de Janeiro	Rio de Janeiro (MN)	Campos de Goytacazes (CRC)	Itapetininga (CSRB)
		Volta Redonda/Bara Mansa (CRC)	Caxias (CSRA)
		Juiz de Fora (CRB)	Nova Friburgo (CSRA)
			Cabo Frio (CSRA)
			Itaperuna (CSRA)
			Macaé (CSRA)
			Resende (CSRB)
Brasília/Goiânia	Brasília (MN) Goiânia (M)		Teresópolis (CSRB)
			Anápolis (CSRA)
Porto Alegre	Porto Alegre (M)	Caxias do Sul (CRB)	Bento Gonçalves (CSRA)
		Novo Hamburgo/São Leopoldo (CRC)	Santa Cruz do Sul (CSRA)
Curitiba	Curitiba (M)	Ponta Grossa (CRC)	Lajeado (CSRA)
		Joinville (CRB)	Paranaguá (CSRA)
Leste Catarinense		Florianópolis (CRA)	Mafra (CSRB)
		Blumenau (CRB)	Itajaí (CSRA)
			Balneario Camboriú (CSRB)
Belo Horizonte	Belo Horizonte (M)	Ipatinga (CRC)	Brusque (CSRB)
			Conselheiro Lafaiete (CSRB)
Salvador	Salvador (M)		Divinópolis (CSRB)
			Santo Antonio de Jesus (CSRA)
			Valença (CSRB)
Recife/João Pessoa	Recife (M)		Cruz das Almas (CSRB)
			Aralagoinhas (CSRB)
		João Pessoa (CRA)	Vitória de Santo Antão (CSRB)

FONTE: IBGE (2008a)

NOTA: GMN - Grande Metrópole Nacional; MN - Metrópole Nacional; M - Metrópole; CR - Centro Regional (A, B ou C); CSR - Centro Sub-regional (A ou B).

As áreas de influência dos polos desses possíveis arranjos urbano-regionais têm alcance bem diferenciado. Em relação à abrangência das redes dos centros de primeiro nível, os metropolitanos, o REGIC 2007 (IBGE, 2008a) aponta a supremacia da extensão da metrópole de São Paulo. Assim, a Grande Metrópole Nacional, segundo o REGIC 2007, representada exclusivamente pela ACP de São Paulo, referida como o maior conjunto urbano do país, com 19,5 milhões de habitantes, em 2007, é alocada no primeiro nível da gestão territorial, tendo em sua área de influência 20 capitais regionais, 33 centros sub-regionais e 1.028 municípios, que totalizam 28% da população brasileira em 2007 e 40,5% do PIB do Brasil em 2005 (tabela 2).

TABELA 2 - DIMENSÃO DAS REDES DE PRIMEIRO NÍVEL - BRASIL - 2007

REDES DE PRIMEIRO NÍVEL	DIMENSÃO						
	Capitais Regionais	Centros Sub-regionais	Centros de Zona	Municípios	População 2007	% Pop. do Brasil 2007	% PIB do Brasil 2005
São Paulo	20	33	124	1.028	51.020.582	28,0	40,5
Rio de Janeiro	5	15	25	264	20.750.595	11,3	14,4
Brasília	4	10	44	298	9.680.621	2,5	4,3
Recife	8	18	54	666	18.875.595	10,3	4,7
Salvador	6	16	41	486	16.335.288	8,8	4,9
Belo Horizonte	8	15	77	698	16.745.821	9,1	7,5
Curitiba	9	28	67	666	16.178.968	8,8	9,9
Porto Alegre	10	24	89	733	15.302.496	8,3	9,7
Goiânia	2	6	45	363	6.408.542	3,5	2,8

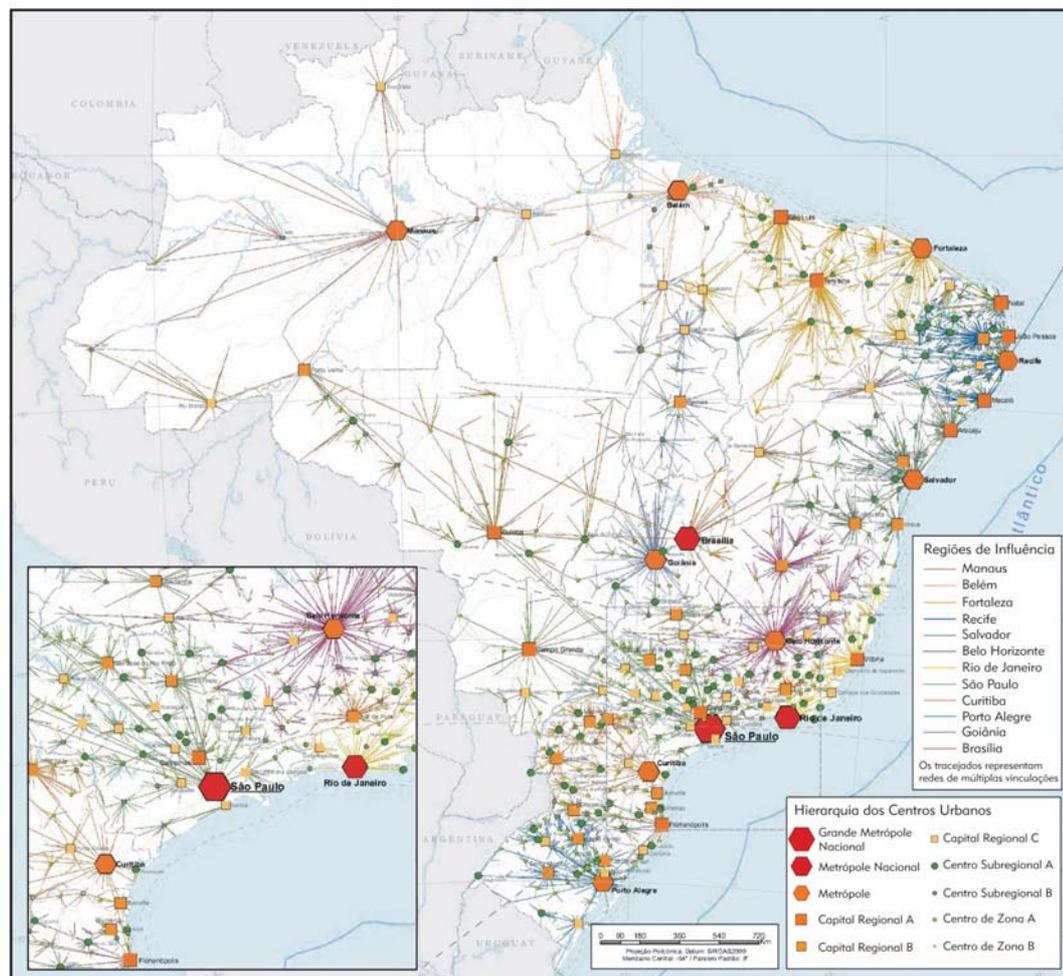
FONTE: IBGE (2008a , p.13)

Mostrando um distanciamento elevado na ordem dos indicadores, a Metrópole Nacional, representada pela ACP do Rio de Janeiro, tem em sua área de influência 5 Capitais Regionais, 15 Centros Sub-regionais, num total de 264 municípios, 11,3% da população brasileira e 14,4% do PIB nacional. A de Brasília reúne uma rede de 4 Capitais Regionais, 10 Centros Sub-regionais, 298 municípios que respondem por 2,5% da população e 4,3% do PIB. Ambas situam-se no primeiro nível da gestão territorial e, juntamente com São Paulo, constituem foco para centros localizados em todo o país.

Entre as Metrôpoles que polarizam os possíveis arranjos, Porto Alegre e Curitiba agregam o maior número de Capitais Regionais, Centros Sub-regionais e municípios, cabendo anotar que compartilham a área de influência de muitas cidades de Santa Catarina. Reúnem também as maiores proporções do PIB do Brasil. Das cidades catarinenses sob influência dessas metrôpoles, a área polarizada por Joinville inclui-se com exclusividade na rede de Curitiba, confirmando forte associação entre os arranjos urbano-regionais de Curitiba e do Leste Catarinense (figura 4). Anota-se ainda que, embora Goiânia tenha sido classificada entre as centralidades de 1º nível da rede urbana, em termos do arranjo urbano-regional configurado, sua região de influência é absorvida pela polarização exercida por Brasília.

A abrangência da polarização desses centros, assim como a extensão e o desenho espacial dos arranjos, estão fortemente condicionados à presença de um sistema de circulação de melhor qualidade, e o próprio formato que assumem associa-se à malha viária principal dos respectivos estados. Internamente, a integração de um maior ou menor número de municípios e aglomerações ou centralidades vizinhas também se associa à existência desse sistema e suas ramificações locais. Tal sistema viabiliza as conexões e permite a aceleração de fluxos internos aos arranjos, dando suporte a uma relativa dispersão de atividades e à expansão horizontal da área ocupada, alcançando distâncias cada vez maiores. A descontinuidade física do espaço construído é superada pela intensidade dos fluxos favorecidos por tal sistema.

FIGURA 4 BRASIL
REDE URBANA DO BRASIL - 2007



FONTE: IBGE - REGIC 2007
NOTA: Extraída de IBGE (2008b, p. 12)

No caso do arranjo de São Paulo, o mais extenso, constata-se uma densa rede de rodovias federais e estaduais, em grande parte duplicadas e pedagiadas, interligando as centralidades principais. Diniz e Campolina (2007) observam que a expansão econômica e populacional dessa região é resultado dos grandes troncos rodoviários, concebidos a partir do Plano Rodoviário Pentecado, aprovado em 1922, que desenharam seis grandes eixos de expansão a partir do município de São Paulo: São Paulo/Santos, pelas rodovias Anchieta (SP 150) e Imigrantes (SP 160); Vale do Paraíba e Rio de Janeiro, pelas rodovias Dutra (BR 116) e Airton Senna (SP 070); São Paulo/Minas Gerais, pela rodovia Fernão Dias (BR 381); região de Campinas, nordeste do Estado, Triângulo Mineiro e Goiás, pelas rodovias Anhanguera (SP 330) e Bandeirantes (SP 348); região de Sorocaba, oeste do Estado e Mato Grosso do Sul, pelas rodovias Castelo Branco (SP 280) e Raposo Tavares (SP 270); e São Paulo/Paraná, pela rodovia Regis Bittencourt (BR 116). Esses eixos, reforçados pelo Rodoanel, que potencializou os deslocamentos intra e intermetropolitanos, contribuem na formação de uma grande região estendida.

Rodovias duplicadas também interligam Rio de Janeiro a Volta Redonda/Barra Mansa (BR 116) e a Juiz de Fora (BR 040), além de cobrir um pequeno trecho entre Niterói e Rio Bonito, rodovias estaduais complementam as ligações. Outros arranjos que se interconectam por rodovias duplicadas são o de Curitiba e o Leste Catarinense. Um sistema de importantes rodovias federais duplicadas cruza a aglomeração metropolitana de Curitiba, em eixos: um se alonga no sentido da BR 116 norte-sul, fazendo a conexão Curitiba (PR)/Mafra (SC); outro se estende de leste a oeste, ao longo da BR 277, depois 376, interligando Paranaguá a Ponta Grossa; um terceiro grande eixo interliga Curitiba a Florianópolis (BR 376, depois BR 101), passando pelo Leste Catarinense (Joinville, Itajaí, Balneário Camboriú), sendo cruzado por rodovias estaduais, não duplicadas, que dão acesso a Blumenau, Brusque, entre outros centros. O trecho Brasília/Goiânia (BR 060) também é completamente duplicado.

Os demais arranjos apontados sofrem as limitações de serem dotados de pequenos trechos duplicados ou possuir apenas algumas rodovias de melhor qualidade. No arranjo de Porto Alegre, salvo a ligação de Porto Alegre a Osório, as demais conexões são feitas por rodovias de pista única, pavimentadas. Mesmo assim, há um sistema que interliga todas as centralidades. No de Belo Horizonte, apenas a conexão via Fernão Dias (BR 381) e a ligação Belo Horizonte a Sete Lagoas são duplicadas; no de Salvador, é duplicado apenas o trecho que liga esse centro a Feira de Santana; e no de Recife/João Pessoa, a duplicação ocorre num trecho curto, ainda na aglomeração urbana de Recife. Os trechos melhor servidos são os mais adensados e os que reúnem maior número de municípios em estreita conexão, o que pode ser comprovado pelos indicadores de fluxos disponibilizados pelo REGIC 2007 (IBGE, 2008a).

O adensamento nessas posições encontra correspondência com o que salienta Caravaca Barroso (1998, p.13).

En efecto, el interés de las empresas por mantener una elevada accesibilidad a las infraestructuras y servicios, así como a los contactos con abastecedores y clientes, explica que se localicen nuevas actividades a lo largo de los principales corredores de transportes multimodales formando verdaderas redes de núcleos interrelacionados y especializados en actividades diversas que contribuyen, a su vez, a que se produzca una difusión por contigüidad de las mismas.

Assim, a relação direta entre a infraestrutura viária de melhor qualidade e a expansão e configuração dos arranjos urbano-regionais reforça a já conhecida importância das infraestruturas de transporte e comunicações como condicionantes dos processos de desenvolvimento, posto que se constata a presença dos espaços mais dinâmicos das UFs brasileiras ao longo das vias de comunicações que unem as principais aglomerações urbanas, constituindo vetores de difusão de atividades econômicas.

Favorecidos pelo sistema viário e por sistemas urbanos de circulação e transporte de passageiros, os movimentos pendulares da população criam desenhos próprios nas porções mais densas dos arranjos urbano-regionais: no Brasil, 7.403.456 pessoas deixam o município

de residência para trabalho e/ou estudo em outro município, em fluxos de origem (ou saída),⁶⁴ dos quais 72,1% apenas para trabalho. Os fluxos de destino (ou de chegada) correspondem a 7.030.250 pessoas, das quais 72,6% para trabalho. Caracterizam-se por uma mobilidade predominantemente entre municípios próximos, no interior das próprias unidades da federação (UFs) (tabela 3); entre estas, os fluxos de maior volume de população ocorrem em São Paulo, tanto referentes a origem quanto a destino (Anexo 1, planilha 4).

TABELA 3 - TIPOS DE FLUXOS PENDULARES – BRASIL – 2000

TIPO DE FLUXO	NÚMERO DE PESSOAS	
	Abs.	%
Intraestadual	6.655.263	89,9
Interestadual	671.872	9,1
Brasil não-especificado	24.366	0,3
Outros países	51.955	0,7
TOTAL	7.403.456	100,0

FONTE: IBGE (microdados do Censo Demográfico 2000)

A espacialização dos fluxos dos municípios brasileiros, classificados pelo método de análise de agrupamentos, deixa nítidas as áreas onde a movimentação é mais expressiva. Os municípios com os maiores volumes de fluxos de origem (saída) para trabalho e/ou estudo aparecem bastante concentrados em torno das capitais de estados e do Distrito Federal. Os conjuntos mais expandidos, e envolvendo um maior número de municípios, são as aglomerações de São Paulo, Rio de Janeiro e Distrito Federal, seguidas pelas de Porto Alegre e Curitiba. Nelas, há grande volume de pessoas se movimentando para trabalho e/ou estudo em outro município. Em termos das proporções de pessoas que saem do município onde residem para trabalho e/ou estudo em outro município, em relação ao total das pessoas que trabalham e/ou estudam, delinea-se um quadro que, além de ampliar a extensão das áreas dos entornos dos aglomerados destacados, aponta outras porções do território com dinâmicas expressivas. Essas porções correspondem, particularmente, ao oeste do Estado de São Paulo, norte do Paraná, leste de Santa Catarina, além de pequenas manchas no Centro-Oeste, Norte e Nordeste brasileiros.

Quanto aos fluxos de destino, o resultado espacial mostra a força das principais centralidades como receptoras, e ressalta uma mancha ampliada de grande extensão, conjugando municípios receptores de volumes elevados de população para trabalho e/ou estudo no entorno das aglomerações de São Paulo, incluindo áreas de aglomerações

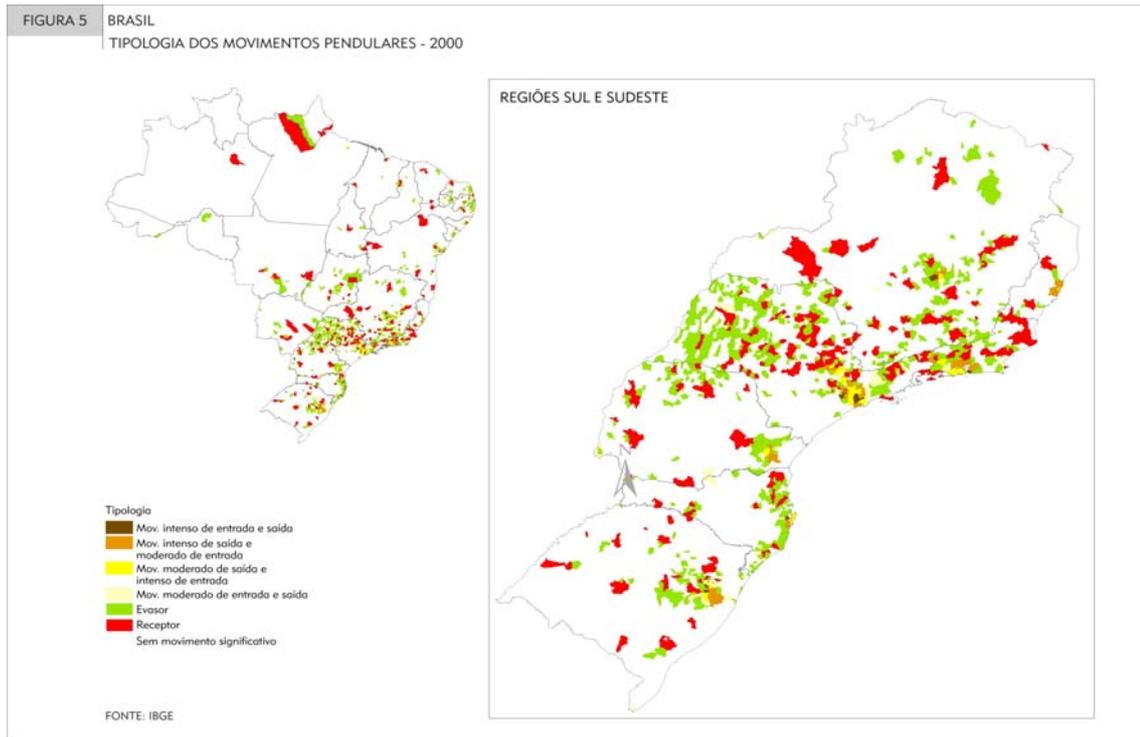
⁶⁴ É fundamental salientar que esse volume, se por um lado parece pequeno diante da dimensão da população brasileira, é significativamente concentrado em aglomerações urbanas, o que faz com que seja pertinente considerar estas últimas como espaços em movimento. Por outro lado, como a informação é coletada na unidade do município, ela não incorpora os fluxos internos, entre bairros do município, que tornam ainda maior o movimento atribuído às aglomerações. Também por esse motivo, algumas aglomerações constituídas basicamente por um município de grande porte, como a de Manaus, aparentam relativa imobilidade da população, no que concerne ao movimento pendular.

próximas, e do Rio de Janeiro. Com relação aos valores relativos, são poucos os municípios brasileiros com proporções de pessoas que chegam para trabalho e/ou estudo superiores a 10% do total da população que trabalha e/ou estuda e reside no próprio município.

Visando compreender a intensidade dos movimentos, seja pelo volume de pessoas em deslocamento, seja pelo quanto esse volume significa em proporção ao total das pessoas que trabalham e/ou estudam no município, foi realizada uma relação entre as informações referentes aos volumes absolutos e valores relativos, para origem e para destino. O indicador composto a partir dessa relação destaca municípios nos quais essa movimentação implica em: (i) elevados ou moderados volumes e proporções de deslocamentos; (ii) elevados volumes, mas sem significância proporcional; (iii) expressivas proporções, mas sob fluxos de reduzidos volumes; ou (iv) volumes e proporções baixos a insignificantes. Foram elaboradas duas ordens de correlações referentes a fluxos de origem e a fluxos de destino. Os parâmetros de cortes para preponderância e as demais escalas da classificação foram definidos por análise de agrupamentos. Em seguida, foram relacionadas as classificações obtidas quanto à origem e destino, e identificados municípios com: (i) elevados volumes e/ou elevadas proporções, ou seja, movimento intenso, de entrada e saída, (ii) movimento intenso de saída e moderado de entrada; (iii) movimento moderado de saída e intenso de entrada; (iv) movimento moderado de entrada e saída; (v) municípios evasores; (vi) municípios receptores; e (vii) municípios sem movimento significativo.

Essa correlação resultou em uma tipologia que, além dos aglomerados singulares nos entornos da grande maioria das capitais de estados, revelou áreas com intensa dinâmica de fluxos, dotadas de algumas particularidades (figura 5; Anexo 1, planilha 5). Revelou ainda movimentos expressivos, porém esparsos, distribuídos entre outros municípios dispersos no território, refletindo situações localizadas.

As porções do território onde ocorrem as dinâmicas mais complexas, envolvendo um grande número de municípios com movimentos intensos a moderados de entrada e de saída, são muito nítidas no Estado de São Paulo. O município de São Paulo compõe o *core* de uma área de fluxos multidirecionais que aglutina aglomerações das proximidades, nos vetores norte, noroeste e Vale do Paraíba. Também são nítidas no entorno da aglomeração metropolitana do Rio de Janeiro, compondo uma auréola extensa, assim como no entorno de Porto Alegre, Curitiba e Belo Horizonte, estendendo-se a aglomerações urbanas vizinhas. Com menor intensidade, ocorrem na extensão do aglomerado Distrito Federal/Goiânia, tendo o DF como o grande receptor. Partindo dessas porções, os fluxos se estendem continuamente e tentacularmente ao longo do sistema viário principal, anunciando conexões mais distantes, como em São Paulo, densificando-se nos eixos das rodovias que cortam os vetores apontados; no Rio de Janeiro, expandem-se nos eixos das rodovias Rio de Janeiro/Belo Horizonte e Rio de Janeiro/Vitória, e em menor escala, no eixo Salvador/Feira de Santana.



Fluxos menos intensos de evasão e recepção contornam as aglomerações metropolitanas do Nordeste, criando um lineareamento na faixa litorânea, pontuando descontinuamente as aglomerações urbanas de Recife, João Pessoa e Natal. No sul do país, no Estado de Santa Catarina, o mesmo lineareamento, com distinta natureza, se repete no eixo da BR 101, com vários municípios desenvolvendo fluxos multidirecionais, articulando continuamente as aglomerações de Joinville, Itajaí, Blumenau, Florianópolis e Criciúma, entre outros centros.

Outras configurações espaciais descritas pelos movimentos pendulares da população evidenciam a conjunção de municípios receptores (polos regionais) e evasores em amplas extensões no interior do país, e mais particularmente no interior do Estado de São Paulo e norte/noroeste do Paraná, num espraiamento difuso, sem características de aglomerações. Tal realidade coloca em evidência uma situação que merece ser investigada: as dinâmicas que induzem movimentos de saída, fundamentalmente para trabalho, não estão restritas a atividades urbanas, embora se vinculem nitidamente a elas, dado que os municípios com as maiores proporções são os localizados em regiões industrializadas e de serviços, mas podem estar correspondendo também a atividades ligadas à base agropecuária.

As morfologias, desenhadas a partir da espacialização dos fluxos dos movimentos pendulares, remetem a espaços mais complexos e correspondem aos arranjos urbano-regionais identificados pela análise exploratória espacial.

As conexões viárias, entre outros indicadores, também foram consideradas por Ruiz e Pereira (2008), para estimar o grau de polarização e a região de influência econômica dos

grandes espaços urbanos brasileiros (GEUBs),⁶⁵ alguns dos quais integrantes dos arranjos urbano-regionais. O estudo realizado tomou como referência a estrutura recente (1999/2005) dessas unidades concentradoras, o processo de diferenciação intra e interGEUBs e a capacidade dos GEUBs de influenciar a estruturação do seu entorno urbano-regional. Para tanto, além de uma matriz de tempo de deslocamento, foram considerados os PIB municipais (2005), dados populacionais do Censo Demográfico (2000) e uma matriz insumo-produto (2002). A matriz de deslocamento constituiu-se em uma *proxy* do tempo despendido em uma viagem entre cidades, por vias (malha rodoviária e hidroviária de transporte) em condições variadas de pavimentação (terra, pista simples, pista dupla etc.), supondo velocidades constantes e sem interrupções.

Para os autores, a análise da polarização pelos GEUBs e municípios-polos parte do pressuposto de que as regiões devem estar internamente integradas e formar um sistema com fluxos internos. Ao mesmo tempo, considera que, do ponto de vista teórico, a polarização busca os sistemas urbano-regionais com diferenças internas e com conexões inter-regionais por intensos fluxos de mercadorias e pessoas.

Como resultado, de modo geral os centros das áreas polarizadas mostraram-se relevantes em termos econômicos e políticos, com dominância em nível estadual. São raros os centros que não são capitais estaduais e se apresentam como polarizadores de áreas significativas; nesse caso, os GEUBs não-capitais têm alguma influência regional, mas pequena quando comparada aos das capitais. O estudo observa que alguns GEUBs não têm área de influência relevante, enquanto, em outros, as áreas de influência são superiores ao peso econômico e populacional dos próprios polos, como ocorre no GEUB de Campinas, que centraliza uma região econômica e populacionalmente densa. No inverso, o GEUB da Baixada Santista, por exemplo, não apresenta uma área de influência relevante, pois a proximidade a São Paulo faz com que toda a sua região de influência seja polarizada por esse GEUB.

Os nove arranjos urbano-regionais identificados têm como centralidades principais GEUBs que possuem as maiores escalas de polarização, tanto da população como do PIB, em relação aos demais GEUBs, aproximando-se deles apenas os de Fortaleza e Manaus – não identificados como arranjos urbano-regionais. Entre os nove arranjos urbano-regionais, os GEUBs que polarizam os arranjos de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Porto Alegre têm as proporções mais elevadas de população e PIB do conjunto, com o primeiro sobressaindo-se nitidamente, com valores de 10,6% e 19,4%, respectivamente (tabela 4).

⁶⁵ Ruiz e Pereira (2008) tomam como universo de pesquisa as unidades adotadas pelo Observatório das Metrópoles para a classificação das regiões metropolitanas (RIBEIRO, 2009), conforme descritas anteriormente, reunindo aos 37 espaços urbanos a RIDE Petrolina/Juazeiro. Os 38 GEUBs agregam 489 municípios, aproximadamente 76 milhões de habitantes (45% da população nacional) que possuem uma renda agregada mensal de aproximadamente R\$ 31 bilhões (61% da renda nacional, em 2000). Embora configurados por recortes que não expressam o fenômeno urbano-metropolitano em si, os indicadores relativos agregados, pela insignificância dos municípios das bordas das aglomerações efetivas, traduzem as condições do aglomerado existente. Cabe observar que aglomerações urbanas importantes, como Caxias do Sul, pelo fato de não terem sido institucionalizadas como RMs, e por não serem polarizadas por capitais, foram desconsideradas pelo estudo, integrando apenas as áreas de influência dos GEUBs polarizados pelas capitais.

TABELA 4 - ESCALAS DOS GEUBS INTEGRANTES DE ARRANJOS URBANO-REGIONAIS E ÁREAS DE INFLUÊNCIA - 2005

GEUB	POLO (% SOBRE O TOTAL DOS GEUBS)		ÁREA DE INFLUÊNCIA (% SOBRE O TOTAL DOS GEUBS)	
	População	PIB	População	PIB
São Paulo	12,9	23,1	10,8	12,7
São Paulo	10,6	19,4	7,1	8,1
Campinas	1,4	2,7	3,7	4,6
Baixada Santista	0,9	1	0	0
Rio de Janeiro	6,1	7,9	2,9	4
Brasília/Goiânia	3	4,9	2,2	1,8
Brasília	1,9	4	1,1	0,7
Goiânia	1,1	0,9	1,1	1,1
Porto Alegre	2,2	3,2	4,1	4
Curitiba	1,7	2,4	1,5	1,5
Leste Catarinense	1,6	2,3	0,8	0,7
Norte/Nordeste	0,6	0,9	0,4	0,3
Vale do Itajaí	0,3	0,5	0,4	0,4
Foz do Itajaí	0,2	0,4	0	0
Florianópolis	0,5	0,5	0	0
Belo Horizonte	3,2	3,6	3,9	2
Belo Horizonte	2,9	3,2	2,6	1,7
Vale do Aço	0,3	0,4	1,3	0,5
Salvador	1,8	2,1	4,3	1,4
Recife/João Pessoa	2,6	1,9	3	0,9
Recife	2	1,5	2,2	0,6
João Pessoa	0,6	0,4	0,8	0,3
TOTAL GEUBS	46,02	60,55	53,98	39,45

FONTE: IBGE

NOTA: Extraída de Ruiz e Pereira (2008).

Considerando-se as áreas de influência, o GEUB de São Paulo permanece predominando (7,1% da população e 8,1% do PIB) e se fortalece com a inclusão do de Campinas entre as quatro melhores posições, tanto em população quanto em PIB (3,7% e 4,6%), apresentando neste indicador o segundo percentual mais elevado do conjunto. Rio de Janeiro e Porto Alegre equiparam-se na terceira posição quanto ao PIB. Em termos de população, a área de influência de Salvador tem a segunda maior concentração.

Outra informação analisada por Ruiz e Pereira (2008) é a capacidade tecnológica, que reflete uma força polarizadora muito superior à expressa na geração e apropriação de renda. O indicador de capacidade tecnológica resulta da média da participação do GEUB no total das patentes nacionais, artigos científicos, população com mais de 12 anos de estudo e valor bruto da transformação industrial (VTI) das firmas que inovam em produto e processo, de acordo com dados da Pesquisa Industrial Anual (PIA) e da Pesquisa de Inovação Tecnológica (PINTEC), ambas do IBGE, 2000. O Índice de Capacidade Tecnológica (ICT) mostra que, em geral, os GEUBs pertencentes aos arranjos urbano-regionais são centros tecnológicos, e que alguns incluem nessa condição municípios de sua área de influência, como no caso de Campinas, onde há significativa dispersão da capacidade tecnológica na polarização (tabela 5).

TABELA 5 - CAPACITAÇÃO TECNOLÓGICA E RENDA AGREGADA DOS GEUBS INTEGRANTES DE ARRANJOS URBANO-REGIONAIS E ÁREAS DE INFLUÊNCIA - 2000

GEUB	ÍNDICE DE CAPACITAÇÃO TECNOLÓGICA (ICT)		RENDA AGREGADA MENSAL (% total dos GEUBs)	
	ICT Polo	ICT Área de Influência	Polo	Área de Influência
São Paulo	32,9	13,4	21,4	12,5
São Paulo	25,7	6,7	17,9	7,8
Campinas	6,2	6,7	2,2	4,7
Baixada Santista	1	0	1,3	0
Rio de Janeiro	11,4	2,3	9,7	2,8
Brasília/Goiânia	3	0,1	4,3	1,7
Brasília	2,2	0	2,9	0,5
Goiânia	0,8	0,1	1,4	1,2
Porto Alegre	4,8	2,5	3,4	4,3
Curitiba	3,8	0,2	2,5	1,2
Leste Catarinense	2,9	0,2	2,3	0,3
Norte/Nordeste	1	0	0,6	0
Vale do Itajaí	0,6	0,2	0,5	0,3
Foz do Itajaí	0,2	0	0,3	0
Florianópolis	1,1	0	0,8	0
Belo Horizonte	5,6	1,5	3,9	2,7
Belo Horizonte	5,1	1,4	3,6	2
Vale do Aço	0,5	0,1	0,3	0,7
Salvador	2,1	0,2	1,9	1,7
Recife/João Pessoa	2,3	0,3	2,4	1,2
Recife	1,8	0	1,9	0,9
João Pessoa	0,5	0,3	0,5	0,3
TOTAL GEUBs	77,5	22,5	61,4	38,6

FONTE: IBGE

NOTA: Extraída de Ruiz e Pereira (2008).

De modo geral, os GEUBs que polarizam os arranjos urbano-regionais demonstram os maiores ICTs entre o conjunto, destacando-se além deles os de Fortaleza e Manaus, com desempenho significativo.

A concentração da renda agregada mensal das pessoas está fortemente associada à capacidade tecnológica. Em 2000, os polos concentravam 77,5% da capacidade tecnológica total dos GEUBs e 61,4% da renda agregada. As áreas de influência guardam grande defasagem em relação aos polos, exceto a do GEUB de Campinas. Nesta, tanto o ICT quanto a renda são superiores na área de influência. No tocante à renda, observa-se que a da área de influência do GEUB de Porto Alegre supera a do polo, e nos de Salvador e Goiânia, os valores ficam muito próximos.

Considerando os arranjos urbano-regionais e padronizado um índice relativo a cada indicador usado para medir a escala das áreas de influência dos respectivos GEUBs, foi possível uma somatória indicativa do peso de sua participação e uma hierarquia dos mesmos. Partindo do maior grau de concentração, tem-se São Paulo (0,26), Rio de Janeiro (0,09), Porto Alegre (0,05), Belo Horizonte (0,05), Brasília/Goiânia (0,04), Salvador (0,03), Curitiba (0,03), Recife/João Pessoa (0,03) e Leste Catarinense (0,02).

A natureza da atividade desenvolvida por essas áreas determina suas relações internacionais e também sua inserção na divisão social do trabalho. É o que mostra o estudo de Lemos *et al.* (2005) o qual, para identificar as aglomerações industriais brasileiras relevantes (AIEs), emprega, como na presente pesquisa, o método de análise exploratória espacial, fazendo uso da estatística Moran local, como indicador da significância e do sentido da autocorrelação espacial.

Nesse estudo, a definição das AIEs incorpora apenas os municípios cujo produto industrial (VTI) está estatisticamente correlacionado com a média de seus vizinhos. Compõe quatro tipos: i) os que possuem elevado VTI com alta correlação positiva com seus vizinhos (*high-high*); ii) os que possuem elevado VTI com alta correlação negativa com seus vizinhos (*high-low*); iii) os que possuem baixo VTI com alta correlação positiva com seus vizinhos (*low-low*); e iv) os que possuem baixo VTI com alta correlação negativa com seus vizinhos (*low-high*). “Do ponto de vista da identificação das AIEs, o primeiro tipo (HH) é o único relevante, pois expressa a correlação espacial de dois ou mais municípios com elevado produto industrial, sugerindo a existência de transbordamentos e encadeamentos produtivos espaciais, através de complementaridades e integração industrial regional.” (LEMOS *et al.*, 2005, p.342)

O trabalho explica a existência de indústrias favorecendo-se dos efeitos desses “transbordamentos e encadeamentos”, potencializados a partir dos fluxos entre localidades geograficamente próximas.⁶⁶ A análise identificou 15 AIEs que agrupam 254 dos 5.507 municípios brasileiros considerados, que concentram 75% do produto industrial do conjunto das firmas do país (tabela 6). Segundo os autores, mais de 90% do produto dessas aglomerações provém de firmas que inovam e diferenciam e de firmas especializadas em produtos padronizados. Isso evidencia a possível existência de barreiras à presença de firmas que não diferenciam produtos e têm produtividade menor, nas aglomerações espaciais.

A distribuição espacial das AIEs é fortemente concentrada no território, particularmente em corredores industriais bem delimitados nas regiões Sul e Sudeste (figura 6). Comparativamente aos arranjos urbano-regionais identificados, tem-se grande semelhança, exceto pela inserção das aglomerações de Fortaleza, Natal, Vitória e Londrina.

⁶⁶Os autores utilizam o valor da transformação industrial (VTI), de 2000, do município (relativo à média de seus vizinhos) na construção da tipologia, e a Pesquisa de Inovação Tecnológica (PINTEC), do IBGE (2000), nas análises para avaliar a inovação e diferenciação de produtos. Conforme Lemos *et al.* (2005, p.340), a “incidência de tais aglomerações depende, em primeiro lugar, da significância estatística do teste de autocorrelação espacial (definida a 10%), pois pode restringir o número de aglomerações no território e excluir aglomerações existentes, mas que não são significativas estatisticamente. Por essa razão, denominaremos as aglomerações existentes e significativas AIEs, que serão mais restritas do que as aglomerações industriais identificadas em outros estudos no Brasil, como em Diniz e Crocco (1996)”.

TABELA 6 - AGLOMERADOS INDUSTRIAIS - BRASIL - 2000

AIE	MUNICÍPIOS	VTI			
		Valor ⁽¹⁾	Total AIEs (part.)	Firmas que inovam e diferenciam produtos ²	Firmas especializadas em produtos padronizados ⁽²⁾
São Paulo	120	97.798	0,42	0,37	0,57
Belo Horizonte	17	10.102	0,04	0,24	0,68
Rio de Janeiro	7	13.632	0,06	0,17	0,76
Vale do Aço	5	4.173	0,02	0,01	0,97
Vitória	6	3.570	0,02	0,03	0,92
Volta Redonda	8	3.280	0,01	0,46	0,5
Fortaleza	7	2.231	0,01	0,04	0,86
Natal	3	1.131	0	0,01	0,95
Recife	9	2.097	0	0,04	0,79
Salvador	6	7.621	0,03	0,14	0,83
Caxias do Sul	9	2.851	0,01	0,27	0,67
Curitiba	10	8.642	0,04	0,34	0,62
Joinville	14	5.899	0,03	0,34	0,61
Londrina	5	1.137	0	0,36	0,53
Porto Alegre	28	12.120	0,05	0,18	0,76

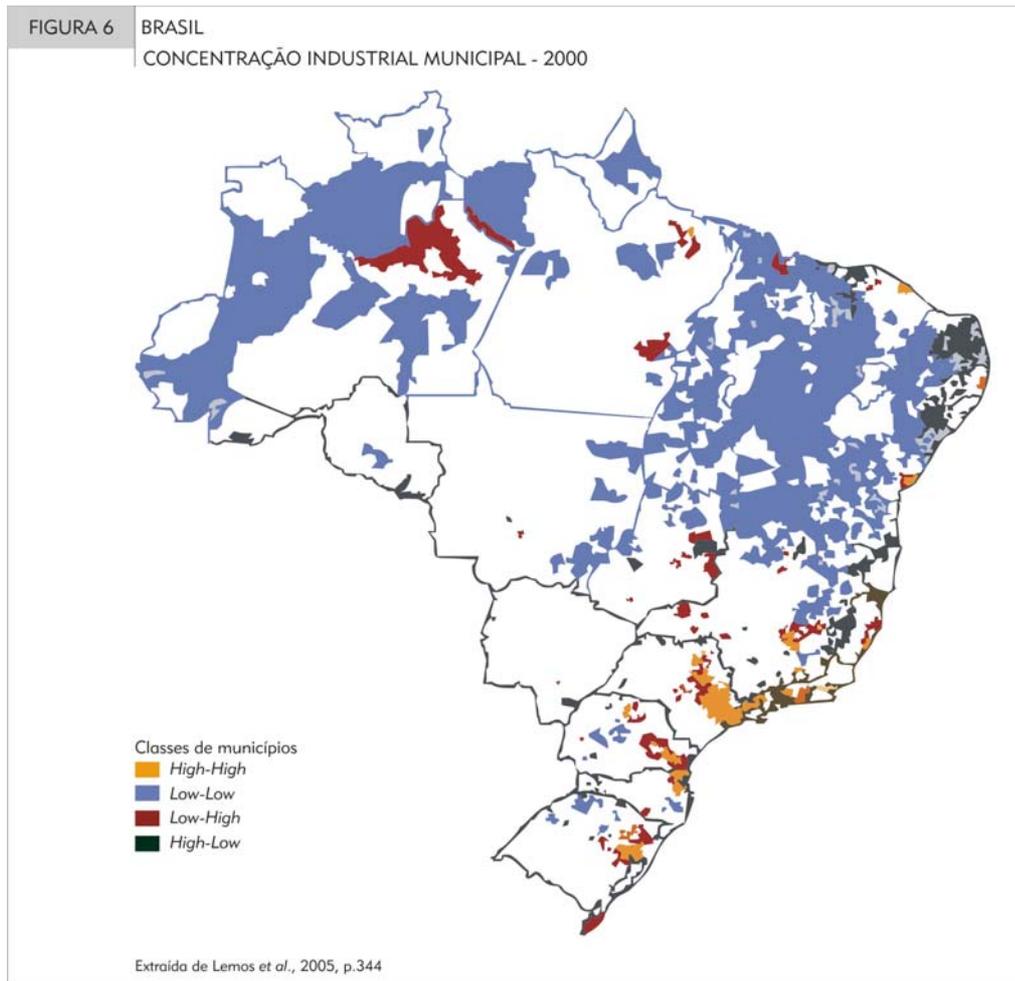
FONTES: IBGE/Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Indústria, PINTEC 2000

NOTAS: Extraída de LEMOS *et al.* (2005).

(1) Valores em R\$ 1 milhão.

(2) Participação relativa ao valor total do VTI da AIE.

Elaboração: IPEA/DISET e CEDEPLAR a partir da transformação dos dados obtidos na fonte e com a incorporação de dados da PIA/IBGE, SECEX/MDIC, CEB e CBE/BACEN, ComprasNet/MPOG, RAIS/MTE, Atlas do Desenvolvimento Humano/IPEA-FJP, SIMBRASIL/IPEA-UFPE e IPEADATA.



Para os autores, o papel de “lugar central” de ordem superior da cidade de São Paulo e seu entorno metropolitano lhe confere a função de centro primaz urbano-industrial do território nacional, configurando uma extensa área de influência da capital paulista, que incorpora 120 municípios, estendendo-se a noroeste, em direção aos municípios polarizados por Campinas-Ribeirão Preto; ao Vale do Paraíba, municípios polarizados por São José dos Campos; e à expansão litorânea de Cubatão-Santos. Essa abrangência corresponde ao arranjo urbano-regional de São Paulo.

Mais do que um corredor industrial, essa extensão da aglomeração revela um espaço industrial contíguo no território regional, indicando níveis avançados de integração e complementaridade produtiva industrial. Assume uma dimensão urbano-regional, com a dinâmica industrial originando-se da área metropolitana de São Paulo. Os testes do modelo univariado de correlação espacial de unidades locais de firmas que inovam e diferenciam produtos revelam que o núcleo dessa aglomeração, composto por firmas dessa natureza, é extenso geograficamente, sendo reduzido apenas em suas bordas, particularmente no cinturão agroindustrial polarizado por Ribeirão Preto. Este só é significativo para a aglomeração de firmas especializadas em produtos padronizados, sem predominância de firmas que inovam e diferenciam produtos.

Além da aglomeração primaz de São Paulo, o Sudeste possui as AIEs do Rio de Janeiro, Volta Redonda, Belo Horizonte, Vale do Aço e Vitória. A do Rio de Janeiro tem pequena extensão geográfica, limitando-se a sete municípios de sua área metropolitana, incluindo Petrópolis. Nela, Duque de Caxias se destaca pelo maior tamanho do VTI. Os autores apontam uma possível integração produtiva da AIE do Rio de Janeiro com a indústria petrolífera da aglomeração local de Macaé, no litoral norte fluminense.

A AIE de Volta Redonda apresenta correlação espacial significativa estatisticamente entre seus municípios e com as firmas especializadas em produtos padronizados, já que é elevado o número de municípios com significância positiva nos testes para firmas que inovam e diferenciam produtos e firmas especializadas em produtos padronizados. Esse resultado evidencia que a “cidade-empresa”, centrada na Companhia Siderúrgica Nacional, deixou de predominar na aglomeração, dada a diversificação produtiva e a incorporação de outros municípios ao longo da Via Dutra, na direção de São Paulo. Os autores alertam que

seria forçado supor a aglomeração de Volta Redonda, uma extensão geográfica da aglomeração carioca, já que suas composições setoriais não são complementares. Pelo seu nível de complementaridade produtiva-setorial, seria também mais plausível considerar Volta Redonda uma fronteira em expansão do nordeste de São Paulo ao longo da Via Dutra, com possíveis complementaridades à indústria metal-mecânica de São José dos Campos. (LEMOS *et al.*, 2005, p.351)

A correlação espacial também se verifica no arranjo urbano-regional do Rio de Janeiro, que se insinua ainda em direção a Vitória. A aglomeração industrial de Vitória é de pequena extensão, já que apenas cinco municípios possuem correlação espacial positiva e significativa no teste univariado do conjunto das firmas.

A aglomeração de Belo Horizonte possui a quarta maior escala industrial de firmas do país, ficando abaixo das aglomerações de São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre. Porém, a análise espacial mostra que sua “qualidade industrial” é inferior às aglomerações de Curitiba e Porto Alegre e superior à do Rio de Janeiro. Esse fato se deve à sua extensão geográfica, limitada a 12 municípios de seu entorno que possuem correlação positiva e significativa para o teste univariado para todos os tipos de firmas, assim como à baixa proporção de firmas que inovam e diferenciam produtos no produto industrial do aglomerado (24%).

A aglomeração do Vale do Aço, uma aglomeração industrial monoproduto, é liderada por Ipatinga e incorpora os municípios de Timóteo, João Monlevade e Itabira, típicas cidades dominadas por grandes empresas especializadas em produtos padronizados (97% do VTI), neste caso, usinas siderúrgicas integradas e mineradoras. Possui forte integração industrial à Região Metropolitana de Belo Horizonte, com elevado nível de complementaridade produtiva no complexo metalmeccânico da capital mineira. No caso do arranjo urbano-regional de Belo Horizonte, essas duas aglomerações se aglutinam.

Na Região Sul, foram identificadas as AIEs de Porto Alegre, Caxias do Sul, Joinville-Blumenau, Curitiba e Londrina-Maringá, também fortemente concentradas no território. Porto Alegre é considerada a terceira aglomeração industrial do país, com a maior extensão geográfica em número de municípios, depois de São Paulo. Comparativamente, a

aglomeração de Curitiba possui relativamente maior “qualidade industrial” medida pela participação de firmas que inovam e diferenciam produtos no produto industrial do aglomerado. O mais relevante, em termos de dinamismo industrial no espaço, é que ambas [Curitiba e Porto Alegre] lideram dois corredores industriais regionais, formados, respectivamente, por Porto Alegre-Caxias do Sul e Blumenau-Joinville-Curitiba-Londrina-Maringá, o que revela vantagens potenciais de atração industrial em função das externalidades de serviços produtivos especializados e complementaridade produtiva decorrentes das vantagens de proximidade geográfica. (LEMOS *et al.*, 2005, p.346)

As características tecnológicas das firmas que inovam e diferenciam produtos, nessa aglomeração, concentradas em um subconjunto dentro da AIE, indicam possíveis transbordamentos tecnológicos espaciais na exploração de externalidades de conhecimento e/ou pecuniárias. A correspondência com os arranjos urbano-regionais de Curitiba e Porto Alegre fica nítida, inclusive confirmando a intersecção de Joinville ao primeiro.

A região Nordeste possui quatro AIEs, restritas às áreas metropolitanas de Salvador, Fortaleza, Recife e Natal, com apenas 6% do produto industrial das firmas industriais do país. A aglomeração de Salvador é a mais relevante, tanto em termos do fator escala (tamanho do VTI) como de seu transbordamento espacial. Os testes univariados para firmas que inovam e diferenciam produtos e para firmas especializadas em produtos padronizados são ambos positivos e significativos para quatro municípios. As firmas especializadas em produtos padronizados predominam para o conjunto da aglomeração e para as principais empresas do seu núcleo industrial, localizadas no polo petroquímico de Camaçari. Nesse sentido, caracteriza-se como uma AIE de firmas especializadas em produtos padronizados.

A segunda maior aglomeração é a de Fortaleza, com escala industrial e extensão geográfica bem inferior às de Salvador. A aglomeração de Recife vem em terceiro lugar, com seu VTI inferior ao de Fortaleza. Natal é a menor entre todas as aglomerações nesse estudo, tanto em escala industrial como em extensão. Não foram identificadas AIEs nas regiões Norte e Centro-Oeste, apesar da participação relevante da Zona Franca de Manaus no produto industrial do país. Na Região Centro-Oeste, essa ausência se revela pelo fato de que “o intenso processo de agroindustrialização nos últimos 20 anos ainda não foi suficiente para criar densidade industrial para o surgimento de transbordamentos e encadeamentos industriais no espaço” (LEMOS *et al.*, 2005, p.344-345).

Os autores ressaltam que o resultado positivo e significativo desse modelo bivariado (HH) evidencia que a interação entre firmas que inovam e diferenciam produtos e firmas especializadas em produtos padronizados, por meio da proximidade geográfica, é um fator possivelmente relevante do dinamismo do conjunto da aglomeração. Esse dinamismo pode beneficiar inclusive firmas, aí localizadas, com menor produtividade e que não diferenciam produtos.

A mesma metodologia, aplicada para estimativas do grau de correlação espacial entre municípios, com base em firmas industriais com potencial exportador, aponta um conjunto bastante similar de aglomerações industriais exportadoras (AIEEX) (MORO *et al.*, 2006), entre as quais se distinguem 11 AIEEX de grande porte no Brasil, agregando 258 municípios, que respondem por 60,8% das exportações e 69,3% do valor da transformação industrial em 2000 (tabela 7).

TABELA 7 - AGLOMERAÇÕES INDUSTRIAIS EXPORTADORAS - BRASIL - 2000

AGLOMERAÇÃO	MUNICÍPIOS	% TOTAL NACIONAL	
		VTI	Exportações
Manaus	2	3,3	1,8
Belém	4	0,5	2,1
Fortaleza	5	0,9	0,6
Salvador	7	1,9	2,2
São Paulo	107	39,8	33,7
Belo Horizonte	11	3,3	3,1
Rio de Janeiro	14	6,6	2,6
Porto Alegre/Caxias do Sul	54	6,2	7,4
Joinville	30	2,7	3,2
Curitiba	16	3,6	3,4
Londrina/Maringá	8	0,5	0,7

FONTES: SECEX, PIA, PINTEC, RAIS E BACEN

NOTA: Extraída de MORO *et al.* (2006).

Em um primeiro plano está a de São Paulo, respondendo por 33,7% das exportações e 39,8% do VTI. É a mais extensa espacialmente e de escala industrial-exportadora superior às demais, incorporando elevado número de municípios do Estado. Num segundo plano, posicionam-se as do Sul, sendo que a de Porto Alegre incorpora em continuidade a de Caxias do Sul, com “forte associação espacial do potencial exportador regional” (MORO *et al.*, 2006, p.119) – respondem por 7,4% das exportações e 6,2% do VTI. A de Joinville expressa grande relevância, “pela sua escala e capacidade de incorporação de extensa área industrial do nordeste catarinense, que chega até a divisa com o Estado do Paraná e se torna quase contígua à aglomeração de Curitiba” (p.119-120), também com larga escala e elevada capacidade de integração produtiva – juntas respondem por 6,6% das exportações e 6,3% do VTI. Londrina-Maringá possui base exportadora “predominantemente agroindustrial e relativamente extensa comparada a outras regiões do agronegócio brasileiro” (p.120).

As AIEX de Belo Horizonte e Rio de Janeiro encontram-se em um terceiro plano, caracterizando-se por baixa competitividade industrial e pelo entorno industrial espacialmente restrito, demonstrando pequenos efeitos de transbordamentos intrarregionais. As de Manaus e Salvador possuem maior escala industrial-exportadora, bem como maior potencial de firmas exportadoras, porém com pequena extensão geográfica e elevado grau de especialização – produtos eletroeletrônicos e petroquímicos, respectivamente –; e a de Fortaleza, com base frágil em termos de escala e natureza dos produtos, concentrados em indústria tradicional.

Os autores, num exercício de refinamento e maior qualificação da pesquisa, com base em ponderações, chegam a um número mais reduzido dessas aglomerações, assim como de seus municípios componentes. Nesse caso, prevalecem as aglomerações de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Volta Redonda, Salvador, Porto Alegre/Caxias do Sul, Joinville e Curitiba, totalizando 213 municípios, que concentram 61,8% do VTI e 53,5% das exportações.

A discussão posta nessa análise evidencia possíveis transbordamentos espaciais entre municípios contíguos, ou seja, a existência de um efeito multiplicador do potencial exportador num espaço contínuo, delimitado como aglomerações industriais exportadoras. Considera que a

existência de indústrias com potencial exportador, realizado ou não, em uma localidade é explicada não apenas pelos atributos específicos das firmas estabelecidas e da localidade, mas também pelo fato de as firmas aí localizadas serem favorecidas pela existência de atividades exportadoras em localidades vizinhas. Tais vantagens de vizinhança – efeitos de transbordamento e encadeamento – surgem de diversos tipos de redução de custos no fornecimento de insumos, formação de mercado regional de trabalho especializado e facilidade de acesso a informações relevantes – particularmente as tecnológicas – compartilhamento de infra-estruturas intensivas em escala, como transporte. Essas economias externas no âmbito de uma localidade têm seus efeitos potencializados a partir do fluxo de trocas entre localidades contíguas geograficamente. (MORO *et al*, p.115-116)

Tais aglomerações expressam a contiguidade geográfica como força centrípeta da atividade exportadora das firmas industriais. “As firmas com maior tendência à aglomeração são aquelas com elevados requisitos locacionais, especialmente os relacionados às atividades intensivas em informação e conhecimento, que requerem escalas urbanas elevadas e diversidade produtiva.” (p.116)

Os resultados desses trabalhos, quando comparados aos arranjos urbano-regionais identificados, sugerem que a indústria nem sempre é o elemento constitutivo determinante. Por um lado, o arranjo urbano-regional pode prescindir da presença da indústria para realizar fluxos em alta densidade, expandir-se geograficamente e assumir funções de natureza urbano-regional, como confirma o arranjo urbano-regional de Brasília/Goiânia. Por outro, nem sempre a indústria altera a natureza das relações de um polo ou cria nexos indutores da expansão física e articulação com outros centros e aglomerados, seja por decorrer de uma produção especializada seja por incidir sobre uma localização geográfica na qual não ocorrem centros ou aglomerações importantes nas proximidades – casos de Manaus e Fortaleza, não enquadrados entre os arranjos urbano-regionais.

Demonstram ainda a complexidade da organização produtiva nacional e a concentração do progresso técnico, que geram uma modernização econômica altamente diferenciadora no âmbito das estruturas produtivas regionais, criando um mosaico heterogêneo de regiões. Deixam claro que há regiões “ganhadoras”, como apontam Benko e Lipietz (1994), e não deixam de evidenciar que o contrário também é verdadeiro: há regiões à margem do processo mais dinâmico expresso no território – regiões estas que, possivelmente, sustentam a consolidação e expansão das regiões ganhadoras.

Ademais, como aponta Caravaca Barroso (1998, p.14), “*no todo son ventajas en los espacios considerados privilegiados en el nuevo modelo territorial por su capacidad para competir en la economía-mundo*”. Associados aos processos de reestruturação e globalização, são produzidos espaços de precarização e marginalização cada vez maior de segmentos sociais, promovendo ou o “triunfo” da desigualdade ou o reforço de uma relação de dependência de poucos pontos “ganhadores” sobre uma vastidão de recursos alheios – questão já explicitada por Benko e Lipietz (1994).

Nojima (2008), analisando as disparidades regionais de renda (focadas no mercado de trabalho) nas aglomerações mais urbanizadas do Brasil,⁶⁷ descarta em definitivo a idéia da convergência, ressaltando a diversidade do quadro regional e mostrando que, em relação a equilíbrios ou estágios de desenvolvimento, evidenciam-se tanto regiões envolvidas em ciclos viciosos de pobreza quanto regiões em escape das armadilhas de pobreza (particularmente pelo crescimento do setor intensivo no Centro-Oeste e Norte), e, evidentemente, regiões com relativos padrões mais elevados de renda *per capita*. Nesse caso, o autor alerta que, pela proximidade geográfica, regiões com menor taxa de modernização estariam reproduzindo padrões salariais de regiões com maior taxa de modernização. Reforça que as disparidades de renda *per capita* podem ser minoradas pela transformação estrutural, e que é o perfil dessa transformação que definirá as diferenças regionais remanescentes, no longo prazo.

Na hipótese remota de uma grande mudança estrutural, suas conclusões levam a crer que os arranjos urbano-regionais podem se consubstanciar em unidades nas quais se eleva a produtividade e a renda, influenciadas pelo grau mais intensivo de atividades que requerem conhecimento e tecnologia, permanecendo, assim, como os principais elos na divisão social do trabalho. Na ausência de perspectiva de mudança, atentando para a concentração da atividade econômica e dos movimentos populacionais, pode-se concluir que o território se encontra num ciclo de reconcentração, e, nesse caso, os arranjos urbano-regionais apresentam-se como as localizações mais rentáveis. Mas não se deve esquecer que atividades tradicionais ainda permeiam enorme parcela do território, em regiões decadentes ou estagnadas, por sua vez contribuindo para que outras regiões se tornem cada vez mais ganhadoras.

Analisando o movimento da atividade econômica no território como resultado da desconcentração poligonal, Diniz (1999) aponta para uma reconcentração da atividade produtiva no espaço metropolitano de São Paulo. Esse estaria reforçado pela disponibilidade de recursos de infraestrutura científica e tecnológica, qualificação do mercado de trabalho e amplitude do mercado de consumo, em condições de atrair vários segmentos da indústria de alta tecnologia. Curitiba e entorno estariam beneficiados pela tendência a um reforço do processo de reaglomeração na região Centro-Sul, especialmente nas cidades dotadas de boas condições locais.

Azzoni e Ferreira (s/d) também apontam para uma tendência reconcentradora, vislumbrando a retomada da competitividade da área industrial de São Paulo, que se requalificou com grande potencial para receber novos investimentos industriais, e que delineiam tendências concentradoras para o futuro. O mesmo aponta Haddad (2007), para quem o novo ciclo de expansão, intensivo em ciência e tecnologia, poderá provocar uma reconcentração geográfica no Sul e Sudeste do país, dada a atual distribuição espacial de fatores não-tradicionais entre as regiões brasileiras.

⁶⁷Nojima (2008) seleciona, entre as microrregiões geográficas definidas pelo IBGE, aquelas com aglomerações populacionais superiores a 50 mil habitantes, na cidade principal, elevado grau de urbanização e elevada densidade demográfica. Trabalha um universo de 135 regiões selecionadas, agrupando 1.330 municípios.

Pacheco (1998) confirma a continuidade do processo de desconcentração, sob forma de uma “desconcentração concentrada”, na medida em que predomina a localização da atividade econômica nos estados do Sudeste e do Sul. Observa que a desconcentração não pode ser tomada de modo uniforme, já que se dá sobre setores específicos, como também observa Cano (1998), que evidencia a reconcentração apenas em alguns setores. Denomina o período atual como de “inflexão da desconcentração”, com continuidade da queda de participação e diminuição da velocidade do fenômeno, considerando que nesse período tanto prossegue uma “desconcentração virtuosa”, decorrente do processo de crescimento, quanto a que adjetiva como “desconcentração espúrea” ou “desconcentração estatística”. Esta, decorrente da “guerra fiscal”, assim como dos efeitos estatísticos extraídos da queda de alguns ramos industriais em São Paulo, maior que no restante do país.

Confirma-se, assim, a complexidade da organização produtiva nacional, com enorme concentração do progresso técnico, gerando uma modernização econômica altamente diferenciadora no âmbito das estruturas produtivas regionais, criando um mosaico variado em termos de produção e produtividade, ampliando as desigualdades entre setores produtivos e regiões, e reforçando a heterogeneidade estrutural. Em tal organização, os arranjos urbano-regionais se colocam como localizações privilegiadas à reprodução do capital, sendo considerados como espaços ganhadores, por excelência.

Fica claro, também, que o modelo de desenvolvimento mantém seu viés polarizador, mesmo que se percebam alguns movimentos difusores, e que a acumulação segue provocando a desigualdade e a concentração do crescimento nas grandes aglomerações urbanas, e acentuando as disparidades regionais, articulando e incluindo os territórios funcionais e rentáveis, e excluindo os ineficientes ou pouco competitivos. O que difere esta fase de fases anteriores é o caráter ainda mais seletivo do modelo de acumulação, o qual por se basear na existência de redes, torna-se ao mesmo tempo mais interdependente e mais fragmentado. Nesse contexto, os arranjos urbano-regionais terão ampliadas suas contradições e a desigualdade interna entre suas partes.

2.5 Considerações breves sobre os arranjos urbano-regionais do Brasil

Os resultados da análise exploratória espacial realizada neste trabalho identificam configurações cuja relevância econômica e tecnológica, e concentração de população e renda, somadas a extensas áreas de abrangência da polarização, sugerem arranjos urbano-regionais. Estudos tomados como referência confirmam, em grande medida, a dimensão, articulação espacial e natureza urbano-regional dos arranjos identificados. Não devem ser obscurecidas outras configurações de menor escala que, mesmo sem a natureza urbano-regional, apresentam continuidade espacial, articulação produtiva e complexidade escalar. Algumas já vêm sendo objeto de pesquisas, outras são merecedoras de estudos detalhados.

Entre os nove arranjos identificados como de natureza urbano-regional, São Paulo é fortemente aglutinador de outros grandes e pequenos arranjos vizinhos, do próprio Estado, do sul de Minas Gerais e da aglomeração de Volta Redonda/Barra Mansa, no Estado do Rio de Janeiro, estabelecendo com eles articulação produtiva. A natureza de suas atividades, com elevada incidência da indústria, capacidade tecnológica, firmas exportadoras e a abrangência de sua polarização, confirmam sua dimensão urbano-regional e situam-no como a principal formação dessa ordem em território brasileiro.

Na análise de Ruiz e Pereira (2008), evidencia-se que o GEUB de São Paulo, em 2005, comanda uma área não muito superior a seu próprio tamanho, mostrando a proximidade de concorrentes que disputam sua influência na organização do espaço, tais como Campinas, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e mesmo Londrina – entre estes, Campinas se destaca pela importância de sua área de influência, mais rica que as áreas do entorno de outros GEUBs. Os autores reforçam que, somadas as áreas polarizadas por Campinas e São Paulo, tem-se 34% do PIB nacional, 18% da renda agregada, 23% da população em 2005 e a maior renda *per capita* entre os GEUBs, com transbordamento de riqueza e população de São Paulo para Campinas, o que mantém, entre 1996 e 2005, o elevado peso relativo dessas duas grandes aglomerações no conjunto da economia nacional. Somada a capacidade tecnológica do GEUB de São Paulo e de Campinas, tem-se 32% da capacidade total e 26% do VTI das empresas exportadoras; agregadas a essas duas aglomerações suas áreas de influência, tem-se 45% da capacidade tecnológica dessas unidades.

Configura-se, como visto, o complexo industrial metropolitano paulista, ou a macrometrópole (MEYER *et al.*, 2004), ou o complexo metropolitano expandido (EMPLASA, 1999),⁶⁸ entre outras denominações. Compreendido, além das RMs de São Paulo, Santos e Campinas, pelas regiões administrativas de Sorocaba e São José dos Campos, já na década de 1920 podia ser caracterizado como uma concentração territorial da atividade industrial paulista. Segundo Lencioni (2003a), essa concentração decorre de uma lógica histórica particular que incorpora outros processos em curso, mas dos quais se distingue – caso da desconcentração da indústria metropolitana da década de 1980, com espraiamento das atividades no entorno metropolitano, sem a criação de um novo centro industrial, da elevada concentração do ponto de vista econômico; ou ainda da interiorização da indústria, pautada em gêneros distintos. Está associada à reestruturação produtiva, em uma nova lógica histórica de reprodução do capital, que por mais que tenha alterado as determinações das estratégias e práticas territoriais da indústria, reafirmou a tradicional área industrial do interior paulista, metamorfoseando-a como território metropolitano. No mesmo processo se inclui a região de Santos, porto da cidade de São Paulo, que constitui com esta uma “unidade historicamente

⁶⁸No final dos anos 1990, a folha de rosto do sítio *web* da EEMPLASA fazia menção ao complexo metropolitano expandido (http://www.emplasa.sp.gov.br/portalemplasa/Linha_do_Tempo/LinhadoTempo_1999.asp); esse sítio atualmente refere-se à macrometrópole, reportando-se ao mesmo arranjo espacial (<http://www.emplasa.sp.gov.br/portalemplasa/>).

indissolúvel” (LENCIONI, 2003a, p.6). Ao contrário de efetivar uma “descentralização metropolitana”, o processo reforçou esse centro, que reafirma sua primazia.

Retoma-se a observação de Diniz e Campolina (2007) quanto à importância da estruturação do sistema viário, datado dos anos 1920, na expansão econômica e populacional dessa região. Reforçado pela presença do Rodoanel, impulsionou a configuração de um arranjo incluindo microrregiões dentro de um raio inferior a 100 km do centro do município de São Paulo, formando uma nova configuração industrial contida dentro do entendimento de “campo aglomerativo”, proposto por Azzoni (1986).

Rolim (1999) sublinha a adequação da infraestrutura rodoviária nas últimas décadas, com a ampliação e modernização dos eixos rodoviários, que interligam a metrópole de São Paulo com os polos regionais do entorno, considerado “um sistema de rodovias moderno e de alto padrão técnico-operacional, convergente a São Paulo”, com eixos principais e perimetrais (p.5), absorvendo o conceito de “sistema integrado”. Com base em levantamentos no âmbito do Programa de Cooperação Brasil/Alemanha, que evidenciam a grande mobilidade no arranjo, o autor aponta que, em 1997, 68% das 227.179.000 viagens de passageiros, com origem ou destino na macrozona⁶⁹ São Paulo, estavam relacionadas às macrozonas da macrometrópole paulista (23%, Campinas; 17%, Santos; 16%, São José dos Campos; 12%, Sorocaba). Os demais 32% estavam distribuídos nas outras regiões: 22% entre o restante do interior de São Paulo e região Sul do país, e 10% entre o restante do Brasil, inclusive o exterior.

Essa grande região estendida se favorece pela dimensão e qualificação do mercado de trabalho, infraestrutura de ciência e tecnologia, aeroportos, infraestrutura de transportes terrestres e atividades de suporte à produção, que exercem efeitos positivos sobre as decisões locais, pois criam externalidades econômicas e socioculturais. Assim, São Paulo e suas regiões próximas, especialmente Campinas e São José dos Campos, passam a assumir novas funções e posições no contexto da economia nacional e internacional, atraindo um conjunto de atividades modernas e de serviços (DINIZ e CAMPOLINA, 2007).⁷⁰

⁶⁹ Incorpora-se a divisão regional empregada pelo autor, na qual a macrozona de São Paulo se compõe da Região Metropolitana de São Paulo.

⁷⁰ No âmbito do posicionamento internacional, Friedmann (1986) define São Paulo, assim como o Rio de Janeiro, como cidade global de segunda ordem, tendo o papel de intermediadoras (porteiros) na rede mundial de cidades, conectando regiões inteiras aos centros mundiais de comando. Nas classificações de Sassen (1998, 2007), São Paulo é citada na classificação de 1998 juntamente com Paris, Frankfurt, Zurich, Amsterdã, Sidney, Hong Kong e Cidade do México como pontos de comando da organização da economia mundial; como lugares e mercados fundamentais para as atividades de destaque do atual período; na classificação de 2007, que mede a conectividade das cidades referindo-se aos movimentos atuais nas escalas, espaços e conteúdos da atividade econômica e examinando a rede intercidades *top* geradas por 100 firmas principais no setor de serviços especializados (especificamente advocacia, publicidade, consultoria de gestão, contabilidade e seguros), usando metodologia do GaWC (*Globalization and World Cities*, www.lboro.ac.uk/gawc), São Paulo aparece na sexta posição do *ranking* de 24 cidades, sendo a única cidade brasileira classificada. Tal classificação direciona a análise para a vinculação desses centros com novos processos transfronteiriços, como o da formação de “megarregiões” e a expansão de fluxos que conectam cidades de diversos níveis da hierarquia urbana, compondo o que a autora denomina “geografias intercidades”. Sublinha-se que essas classificações, mais que criar indicadores para comparações entre centros, contribuem para realçar o fator paradigmático embutido em alguns conceitos de cidades, como discutido no capítulo anterior.

De modo bastante concreto, segundo o IBGE (2008a), para efeitos estatísticos São Paulo já não deve ser considerado como circunscrito apenas aos seus limites municipais, tampouco aos de sua aglomeração metropolitana, mas incorporando em sua área de concentração de população o conjunto das subACPs de São Paulo, Campinas, Santos, São José dos Campos, Jundiaí e Sorocaba, confirmando um arranjo urbano-regional extenso e complexo. Os demais arranjos urbano-regionais brasileiros, mesmo sem ter a dimensão do arranjo de São Paulo, também tiveram incorporadas as suas ACPs para efeitos estatísticos. Respeitadas as escalas, reproduzem a complexidade desse, mas raramente são objetos de estudos de ordem teórico-conceitual.

O Rio de Janeiro descreve com seu entorno o segundo maior arranjo de dimensão urbano-regional, extrapolando a divisa estadual e estendendo-se em direção a Juiz de Fora, em Minas Gerais. Aponta possíveis relações com o de São Paulo, em consequência da articulação da aglomeração industrial de Volta Redonda a esse arranjo, criando um elo de relações com dois polos (DAVIDOVICH, 2001). Ruiz e Pereira (2008) também apontam para possíveis transbordamentos da atividade de Volta Redonda, e que uma maior densificação populacional e econômica das polaridades São Paulo e Rio de Janeiro poderá, num futuro próximo, estender as manchas de extensão de ambas, unindo-se no que poderá se constituir no maior e mais complexo arranjo espacial urbano-regional do Brasil.

A conjunção de variáveis entre Rio de Janeiro e Volta Redonda traz similaridades à conjunção observada entre os GEUBs de Campinas e São Paulo, mas a virtuosidade do entorno é menor. Apesar disso, ocorrem perdas na participação do município do Rio de Janeiro no conjunto nacional, e mesmo com sua área polarizada tendo elevado seu peso na economia nacional, não consegue se contrapor à queda da participação do polo.

Davidovich (2001) enfatiza a elevada concentração, no município do Rio de Janeiro, das atividades comerciais, financeiras, industriais e de serviços da aglomeração metropolitana, cujo acervo político, cultural e tecnológico acumulado como capital do país constituiu-se no suporte para a instalação do contexto “sociotécnico”, conforme concepção que empresta de Santos (1996b), que atribui novos valores a lugares e objetos. Niterói, correspondendo a um outro setor dessa aglomeração, também deve sua posição 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. A Baixada Fluminense, com grande heterogeneidade interna, tendo como centralidades Duque de Caxias e Nova Iguaçu, representa expressivo potencial de mercado, motivando investimentos na área.

Grandes obras de infraestrutura, como a construção de vias expressas, viadutos extensos, entre outras, vêm constituindo novos eixos de estruturação do espaço metropolitano e vias de ligações mais rápidas entre o aeroporto internacional e setores importantes ao favorecimento da expansão de negócios, particularmente com a Zona Sul, Barra da Tijuca e Riocentro, reforçando internamente a metrópole. No entorno metropolitano, na perspectiva da iniciativa privada, algumas centralidades se apontam a partir da instalação da fábrica de

caminhões da Volkswagen, em Porto Real, antigo distrito de Resende, que se vale da tecnologia avançada e do sistema de gestão em consórcio modular, viabilizando parcerias com grupos empresariais distintos (DAVIDOVICH, 2001).

Aspecto levantado por Ruiz e Pereira (2008) é que no entorno do GEUB do Rio de Janeiro não há uma área de expansão tão estruturada e contígua como no eixo São Paulo/Campinas/São José dos Campos/Sorocaba/Ribeirão Preto. Davidovich (2001) é mais enfática, assinalando que a mancha urbana do Rio de Janeiro se restringe a alguns eixos, tendo a aglomeração metropolitana como centro e expandindo-se em linhas e pontos, diferentemente da de São Paulo, que se espraiou em área.

Tomando em conta o crescimento elevado do GEUB de Vitória, que surge como uma área de expansão forte ao norte desse GEUB relativamente decadente, Ruiz e Pereira (2008, p.14) perguntam: “Seria Vitória a ‘Campinas’ do Rio de Janeiro?”

Entre os arranjos urbano-regionais do Sudeste, Belo Horizonte articula em seu arranjo, também de dimensão urbano-regional, municípios do “colar metropolitano”⁷¹ e do Vale do Aço, particularmente o aglomerado Ipatinga/Coronel Fabriciano/Timóteo – aglomeração na qual se encontram empresas exportadoras de grande porte e com participação crescente no valor da exportação de Minas Gerais, ligadas à cadeia produtiva do aço, desde a extração da matéria-prima até o beneficiamento. A articulação abrange uma dimensão espacial com centros funcionalmente complementares, tendo Belo Horizonte como polo de inovação, pesquisa e tecnologia, serviços produtivos, serviços pessoais modernos e atividades culturais. A indústria das décadas de 1970 e 1980, impulsionada pelo complexo minero-metalmeccânico, destaca a importância de Betim e Contagem, hoje já caracterizados por uma complexa urbanização e uma organização do espaço urbano voltada à incorporação de indústrias (RUIZ e PEREIRA, 2007). Porém, as mudanças recentes na base tecnológica criaram novos vetores de inversões industriais e em serviços, com poucas conexões com a base industrial consolidada, ampliando a área mais densa de atividades e população do arranjo. Belo Horizonte polariza todo o Estado de Minas Gerais, exceto porção ao sul e o Triângulo Mineiro, ligadas a São Paulo, e áreas de influência compartilhadas com o Rio de Janeiro, como Juiz de Fora (IBGE, 2008a).

No Centro-Oeste, o eixo Brasília/Goiânia, incorporando Anápolis num intenso fluxo de relações, reitera movimentos que perpassam unidades da federação. Este eixo guarda em suas origens o papel da ação do Estado no processo de ocupação territorial, tanto no que concerne à criação de Brasília quanto, mais recentemente, na expansão da moderna agricultura comercial e *agrobusiness*, “que impactaram decisivamente sua economia e sua estrutura urbana” (LEME, 2003, p.623). Esses centros tornaram-se expressão regional e nacional, concentrando, funcionalidades urbanas restritas a um número reduzido de núcleos. Esse arranjo combina um centro administrativo federal e um entorno formado por ampla

⁷¹ Colar Metropolitano é a porção instituída por lei estadual no entorno de regiões metropolitanas de Minas Gerais.

economia regional conduzida pelo agronegócio, com pequena presença da indústria. A área polarizada demanda dos centros principais serviços pessoais, produtivos, financeiros e produtos manufaturados. Dessa forma, o arranjo Brasília-Goiânia, mesmo tendo presença industrial incipiente, possui extensa área de abrangência da polarização, reforçada pela importância da função de gestão e comando político nacional de Brasília, o que lhe atribui natureza urbano-regional.

Há poucos estudos voltados aos arranjos urbano-regionais do Nordeste do Brasil, e estes têm foco na dimensão urbana das aglomerações metropolitanas, infraestrutura econômica dos estados ou projetos regionais, sem se dedicar a leituras quanto a processos de articulação espacial. Esses arranjos demonstraram menor peso industrial, capacidade tecnológica e presença de firmas exportadoras, porém grande agregação de população e geração de riqueza, ao menos do ponto de vista regional (LEMOS *et al.*, 2005; MORO *et al.*, 2006; RUIZ e PEREIRA, 2008). Tanto Salvador quanto Recife se afirmam como arranjos urbano-regionais, o primeiro circunscrevendo sua abrangência ao próprio Estado da Bahia, morfologicamente extrapolando os limites do aglomerado metropolitano, em direção a Feira de Santana; e o segundo, adentrando o Estado da Paraíba. Fortaleza e Manaus, este na região Norte, demonstram importância urbano-regional, porém não descrevem espacialidades aglutinadoras e ampliadas que os classifiquem entre os arranjos mais complexos.

Estudos realizados para a Região Sul (IPARDES, 2000) apontam a configuração de um conjunto significativo de aglomerações urbanas com tendências à articulação entre si, como o “complexo” formado pela aglomeração metropolitana de Porto Alegre, que espacialmente se articula à aglomeração urbana de Caxias do Sul e a pequenas aglomerações do entorno, particularmente Santa Cruz do Sul, Lajeado/Estrela, Gramado/Canela – confirmado no arranjo urbano-regional de Porto Alegre. Também descrevem a mancha reticular do eixo catarinense da BR 101, que aproxima as aglomerações urbanas de Joinville, Itajaí, Blumenau e Florianópolis – arranjo urbano-regional do Leste Catarinense. Como será analisado no próximo capítulo, estudos mais recentes apontam e confirmam a articulação da aglomeração metropolitana de Curitiba à aglomeração descontínua de Ponta Grossa e à ocupação contínua do litoral paranaense, esta centralizada por Paranaguá – expressa no arranjo urbano-regional de Curitiba –, assim como a configuração de eixos no norte, como o formado pelas aglomerações de Londrina e Maringá, juntamente com outras centralidades-satélite a essas aglomerações, e no oeste do Estado, nas direções Cascavel/Foz do Iguaçu, onde se desenha uma aglomeração transfronteiriça, e Cascavel/Toledo até Marechal Cândido Rondon e Guaíra (IPARDES, 2004; 2005a e 2008).

As aglomerações e centros articulados do norte do Paraná e do nordeste e leste de Santa Catarina resultam em morfologias de certa forma difusas quando tomadas no conjunto. Com origens distintas, ambas se desenvolveram a partir de pequenos núcleos situados em proximidade, ligados por atividades específicas de seu processo de ocupação. Como abordará o próximo capítulo, no Norte Central paranaense, o arranjo foi idealizado no âmbito do

projeto de colonização, em plena expansão da fronteira agrícola do café. Seu conjunto de centros desenvolveu-se como parte do planejamento de uma rede de cidades interligadas por uma estrutura viária, mantendo regularidade e padrão na distância entre eles, integrada aos grandes centros do país. Os principais centros foram concebidos como prestadores de serviços e os demais núcleos, voltados ao abastecimento da população rural (MONBEIG, 1945; MULLER, 1956; MENDES, 1982).

O nordeste e leste catarinense consolidam uma rede de aglomerações apoiada na localização de fábricas em um processo de industrialização também nascido na época da colonização do Estado (LINS, 2000). Pautado em segmentos especializados e geograficamente distintos, tal processo estruturou centros urbanos importantes em várias regiões catarinenses. Entre os centros espacialmente articulados da porção nordeste, Joinville polariza o segmento da metalmecânica e Blumenau, o segmento têxtil, sendo beneficiados pelos portos de São Francisco do Sul e Itajaí, que vêm garantindo suporte aos fluxos da produção.

Esse perfil se consolidou nos anos 1960 e 1970, com fortes transformações, não só no desempenho dos setores como na dinâmica de urbanização do Estado (CUNHA, 2001). Embora Joinville tenha se tornado o município mais populoso de Santa Catarina, Florianópolis reforçou sua função político-administrativa, agregando um relevante sistema de agências governamentais, instituições financeiras, de comunicações e universitárias.

Esse conjunto de aglomerações e centros, favorecido ainda pela expansão da atividade turística, vem induzindo o que se chama de um processo de “litoralização” (SIEBERT, 2009) do Estado e apontando para a expansão da articulação espacial na direção das pequenas aglomerações de Tubarão e Criciúma, na porção sul do litoral catarinense, também ao longo da BR 101 – tendência que seguramente será confirmada quando ocorrer a duplicação desse trecho da rodovia.

Origens também distintas dão forma às aglomerações-núcleo dos arranjos urbano-regionais de Curitiba e Porto Alegre, casos com grande associação à ideia de metrópole expandida (DE MATTOS, 2001; 2002; 2005), mas com especificidades que remetem a uma dimensão de maior complexidade. As mudanças percebidas na ordem da configuração de novas espacialidades no interior da aglomeração metropolitana de Curitiba se devem, em grande medida, a um processo de desconcentração ou de expansão física da área dinâmica da indústria dos dois principais distritos industriais metropolitanos (Curitiba e Araucária), em direção a municípios vizinhos da própria aglomeração ou do entorno mais distante. Estes ofereceram vantagens comparativas, atendendo ao novo padrão locacional de produção modular em condomínios industriais. Contudo, essas mudanças não foram capazes de romper a primazia desempenhada por Curitiba no conjunto metropolitano, como será visto no capítulo seguinte. A incorporação de Ponta Grossa e Paranaguá nesse mesmo arranjo consolida relações históricas e demonstra a especialização funcional de um conjunto que opera articuladamente na inserção do Estado na divisão social do trabalho e confirma os efeitos da proximidade como multiplicadores de sua dinâmica.

A aglomeração de Porto Alegre passou por um processo de industrialização mais antigo, com segmentos especializados expressivos e geograficamente distribuídos, constituindo centralidades fortes, como Novo Hamburgo, São Leopoldo e Canoas. O que se observa nesse aglomerado é o movimento de espraiamento ou extravasamento das novas localizações industriais, num processo de incorporação de territórios do entorno metropolitano de Porto Alegre ao espaço econômico regional, os quais vêm sendo denominados de “área de expansão metropolitana ou zona perimetropolitana” (IPARDES, 2000; ALONSO, 2004). Espraiamento que beneficia e articula a aglomeração metropolitana à aglomeração urbana de Caxias do Sul, além de incluir novas localizações.

No caso de Porto Alegre, Alonso (2004) faz referência a que, no final dos anos 1990, houve indícios fortes de retomada do processo de concentração industrial no âmbito da aglomeração metropolitana. Nesse contexto, as alterações decorrentes da reestruturação produtiva da indústria reforçaram a hipótese apontada em IPARDES (2000) quanto à configuração dos eixos de expansão da região em um vetor a leste do seu território, na direção de Lajeado/Estrela/Teutônia e de Santa Cruz do Sul/Venâncio Aires. A proximidade espacial com a aglomeração de Caxias do Sul mantém aberta a hipótese de uma articulação ainda maior, também espelhando os diferentes papéis e funcionando como uma unidade no arranjo urbano-regional que é o condutor da participação riograndense na divisão social do trabalho.

A configuração final do mapa dos aglomerados sulinos desenha uma mancha semicontínua de aglomerações que se estendem do entorno de Curitiba, formando tentáculos ao longo das BRs 116 e 277, acompanha o eixo das BRs 376 e 101, em território catarinense, adentra o Vale do Itajaí e atinge, em solo sulriograndense, o entorno de Porto Alegre, deixando traços na serra gaúcha.

Ocorre ainda no Sul uma forte articulação produtiva entre os arranjos de Curitiba e Joinville, reforçando a centralidade do primeiro e, de certa forma, minorando a de Florianópolis. As análises atuais confirmam a dimensão urbano-regional do arranjo de Curitiba, associando a estas aglomerações e centros do norte/nordeste catarinense e apontando vetores de expansão em direção a Florianópolis. O arranjo do Leste Catarinense exerce nítida articulação espacial entre suas aglomerações, porém sem constituir polaridade específica, sofrendo forte influência de Curitiba. Porto Alegre também confirma a articulação espacial e produtiva do conjunto de pequenos arranjos vizinhos, com forte presença de Caxias do Sul, e confirma sua dimensão urbano-regional.

Essa visão geral dos arranjos urbano-regionais em território brasileiro merece ser aprofundada caso a caso para que possam ser discutidas suas lógicas e resultados no processo de gestão do território. Desde já, pode-se afirmar que o papel da aglomeração na economia e na indústria dos arranjos analisados – reforçado pela ação do Estado na formulação de políticas localizadas e realização de investimentos, pelas externalidades de densidade urbana, de atividades, infraestrutura, conhecimento e inovação, assim como pela proximidade geográfica e organizacional – leva à ampliação da sua dinâmica diferenciada. Infere-se, também, que tendem a reforçar a concentração regional no Brasil, acompanhando tendência mundial de reforço às localidades mais servidas aos requisitos da economia global.

A análise realizada e sintetizada nesse parágrafo dá materialidade ao conceito de espaço de Lefebvre (1976)⁷² incorporado na introdução deste trabalho, pois os arranjos urbano-regionais são focos de processos passados relativos à sua apropriação e uso, que influenciaram nas referências técnicas consideradas em sua caracterização. Mais que isso, foram formados e moldados por elementos históricos e naturais, sob um processo político repleto de ideologias, o que se confirma pela presença do Estado e de segmentos do capital como escalas prevaletentes no delineamento dos vetores de expansão física e econômico-institucional dos arranjos urbano-regionais.

2.6 Para além dos arranjos brasileiros: similaridades em casos latino-americanos

No âmbito dos países latino-americanos, apenas o México apresenta uma rede urbana e um processo de metropolização comparáveis ao do Brasil, apesar de uma estruturação agrária bastante distinta, tendo raízes na propriedade comunal indígena, os *pueblos*, e no respeito a ela pelas formas adotadas para distribuição de terras, após a revolução mexicana do início do século XX, que influenciaram na intersticialidade da ocupação do território. A dimensão do país, a diversidade, heterogeneidade, inserção internamente diferenciada na divisão social do trabalho e a condição de desenvolvimento desigual o tornam um modelo comparativo quanto à configuração de arranjos urbano-regionais em seu território.

Nos demais países, apesar de estarem passando por intensa transformação em suas áreas metropolitanas principais (DE MATTOS 2002; 2004; DEMATTEIS, 1998), os sistemas articulados se restringem a essas áreas que se caracterizam pela expansão física do território ocupado, densificação dos fluxos de mercadorias, comutação de pessoas e emergência de novas centralidades, sem ocorrer uma extensão de maior alcance territorial. Mesmo assim, tendem à conjugação e articulação de unidades distintas em arranjos articulados a partir da implantação de grandes obras de infraestrutura dentro de uma estratégia de integração produtiva sul-americana.

Embora o México registre uma urbanização recente, tendo atingido o grau de 50% da população vivendo em cidades apenas nos anos 1970, o processo de metropolização teve início na década de 1940, com o impulso industrializador do modelo de substituição de importações. Desde então, foram inúmeros os esforços, tanto no meio acadêmico como governamental, para definir e delimitar as “zonas metropolitanas” do país. Em 1940, Unikel *et al.* (1978) reconheceram a existência de cinco zonas metropolitanas; em 2005, o *Consejo Nacional de Población* (CONAPO, 2007) constatou 56 zonas metropolitanas, que concentram 56% da população total do país, 79% da população urbana e 75% do produto interno bruto nacional, o que significa uma transformação do perfil demográfico e econômico do México para um caráter predominantemente metropolitano (quadro 5).

⁷² Op. cit. Ref. 5.

QUADRO 5 - INDICADORES DA METROPOLIZAÇÃO – MÉXICO - 1960/2005

INDICADOR	1960	1980	1990	2000	2005
Zona Metropolitana	12	26	37	55	56
Delegações e municípios metropolitanos	64	131	155	309	345
Entidades federativas	14	20	26	29	29
População total (em milhões)	9	26,1	31,5	51,5	57,9
Participação na população nacional (%)	25,6	39,1	38,8	52,8	56
Participação na população urbana (%)	66,3	71,1	67,5	77,3	78,6

FONTES: 1960 – UNIKEL, RUIZ e GARZA (1978); 1980 – NEGRETE e SALAZAR (1986); 1990 – SOBRINO (1993); 2000 – SEDESOL, CONAPO e INEGI (2007);⁷³ 2005 – CONAPO (2007)

NOTA: Extraído de CONAPO (2007).

Segundo o CONAPO (2007), entre 2000 e 2005, o peso relativo das 56 zonas metropolitanas elevou-se de 54,7% para 56% da população nacional, contribuindo com 79,3% do incremento populacional, o que demonstra sua importância na dinâmica demográfica do México, mesmo tendo registrado taxas menores de crescimento anual da população.

O CONAPO reconhece que as principais cidades no México são consideradas zonas metropolitanas que proveem de bens e serviços os setores mais produtivos, motores do desenvolvimento econômico nacional e regional, e com mais alta capacidade científica e tecnológica, o que lhes possibilita um melhor posicionamento no mercado global. Paradoxalmente, também são as que alojam a maior parte da pobreza urbana no país. Mesmo assim, entende que as zonas metropolitanas representam uma grande oportunidade para propagar o desenvolvimento econômico e social, desde que se coloquem em prática mecanismos de coordenação intermunicipal e intergovernamental. Mecanismos esses sabidamente complexos, particularmente tomando em conta que seis das zonas metropolitanas são interunidades federativas.

Para traçar um perfil comparativo com o Brasil, foram analisados os critérios da delimitação mais recente das zonas e municípios metropolitanos do México, realizada pelo CONAPO em 2005 (CONAPO, 2007),⁷⁴ e concluiu-se que há muita proximidade entre estes e

⁷³ NEGRETE, M.E.; SALAZAR, H. Zonas metropolitanas en México. Estudios Demográficos y Urbanos, INEGI, v.1, n.1, 1986; SOBRINO, J. Gobierno y administración metropolitana y regional. México: INAP, 1993; SEDESOL, CONAPO e INEGI. Delimitación de las zonas metropolitanas de México. México, 2004: *apud* CONAPO (2007).

⁷⁴ É definida como zona metropolitana o conjunto de dois ou mais municípios onde se localiza uma cidade de 50 mil ou mais habitantes, cuja área urbana, funções e atividades superam o limite do município que originalmente os continha, incorporando municípios vizinhos predominantemente urbanos como parte de si mesma ou de sua área de influência direta, com os quais mantém alto grau de integração socioeconômica. Nessa definição, com fins programáticos, incluem-se ainda aqueles municípios que não necessariamente cumprem os critérios assinalados, mas que, por suas características particulares, são relevantes para o planejamento e política urbanas. Os critérios de delimitação das zonas metropolitanas e a identificação dos municípios metropolitanos levam em consideração: (i) municípios centrais, com cidades de 1 milhão ou mais habitantes; ou que compartilham uma conurbação intermunicipal e que mostram alto grau de integração física e funcional com municípios vizinhos predominantemente urbanos, desde que compondo no conjunto 50 mil ou mais habitantes; ou ainda municípios com cidades que formam parte de uma zona metropolitana transfronteiriça, com 250 mil ou mais habitantes; (ii) municípios exteriores definidos com base em critérios estatísticos e geográficos, quais sejam, municípios contíguos aos anteriores, cujas localidades não estão conurbadas à cidade principal, porém que manifestam um caráter predominantemente urbano (população economicamente ativa ocupada em atividades urbanas maior ou igual a 75%) e alto grau de integração funcional

os empregados na delimitação das aglomerações urbanas do Brasil. Em ambos os casos, consideram-se indicadores de população (volume, densidade, movimentos pendulares), ocupação em continuidade e integração funcional.

Tais critérios, por melhor que apreendam as peculiaridades da configuração física de aglomerações, contínuas ou descontínuas, não são capazes de captar a efetiva natureza de suas relações, se metropolitana ou não. Isso leva a crer que, como no Brasil, um conjunto principal tenha natureza metropolitana, enquanto um conjunto maior deva caracterizar-se como aglomerações urbanas de natureza não-metropolitana. Supõe-se que as nove zonas metropolitanas com mais de 1 milhão de habitantes tenham natureza metropolitana, pois são as centralidades principais das regiões mais industrializadas do México: Valle de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla/Tlaxcala, Toluca, Tijuana, León, Juárez e La Laguna, onde residem 36,6 milhões de pessoas, correspondendo a 35,4% da população total nacional.

Tais regiões são representativas da diferenciação territorial dos modelos de industrialização adotados pelo país, inicialmente centrado em Ciudad de México, e mais recentemente focado em outras partes. Como resume Hiernaux-Nicolas (1998a e b), sintetizam-se nos territórios: (i) do centro, mantendo-se como polo industrial do país, desconcentrando-se a partir de atividades menos competitivas, da modernização de plantas produtivas e do crescente controle da atividade industrial nacional por meio das sedes de grandes empresas ali localizadas; (ii) da zona industrial da franja fronteiriça com os Estados Unidos, com empresas voláteis, essencialmente *maquiladoras*, de baixa geração de empregos e baixas inversões, como as Juárez, porém estendendo-se cada vez mais na direção norte-sul; (iii) da denominada segunda fronteira, onde se encontram Monterrey e Chihuahua, composta por grandes empresas e novas relações com o Estado, com o capital e o trabalho, diferentes daquelas do “capitalismo selvagem” da fronteira; e (iv) da zona industrial mais ao centro (centro-norte), que surge do crescimento da segunda fronteira e se articula aos três grandes subsistemas macrorregionais do México.

A zona metropolitana do Valle do México, onde se situa Ciudad de México, tem se destacado historicamente por seu domínio sobre as demais regiões desde a época pré-hispânica. Segundo Hiernaux-Nicolas (1998b, p.101), a “*Revolución Mexicana no modificó estas tendencias y la fase de sustitución de importaciones privilegió a la Ciudad de México y, accesoriamente, a Guadalajara y Monterrey con sus nuevas bases de acumulación, con los resultados de concentración y centralización bien conocidos y ampliamente estudiados por los especialistas mexicanos*”.

Tanto a abertura de mercados quanto a postura atrativa a investimentos estrangeiros diretos têm reforçado a primazia de gestão de Ciudad de México e, secundariamente, de Monterrey, inclusive “*eclipsando radicalmente Guadalajara*” (HIERNAUX-NICOLAS, 1998b,

com os municípios centrais da zona metropolitana. Devem estar localizados a não mais de 10 km, por rodovia pavimentada e duplicada, da localidade ou conurbação principal; ter ao menos 15% de sua população ocupada residente trabalhando nos municípios centrais da zona metropolitana, ou 10% ou mais da população que trabalha no município, residente nos municípios centrais dessa última; e uma densidade média urbana de no mínimo 20 habitantes por hectare; (iii) municípios exteriores definidos com base em critérios de planejamento e política urbana.

p.111). Uma primazia já não tão focada na concentração do emprego e da população, mas no fato de sediar grandes empresas e manter o controle financeiro e político do país. Recentralização com desconcentração seria então a tônica da dinâmica atual dessa centralidade, segundo o autor.

As mudanças na economia mexicana ocorridas durante os últimos 15 anos provocaram profundas repercussões na organização do território, na escala nacional e regional, nos sistemas sociais, assim como nas economias urbanas, com forte crescimento demográfico e econômico das cidades médias, e modernização da arquitetura e das formas urbanas na maioria das cidades do sistema urbano nacional (HIERNAUX-NICOLAS, 1999). A reestruturação econômica e das antigas bases industriais das metrópoles tanto atraiu novos complexos comerciais e espaços “pós-modernos” como intensificou a segregação de bairros. O autor associa a transformação progressiva de Ciudad de México à metápole de Ascher (1995), com forte capacidade para incidir no ordenamento da região central do país. Refere-se à cidade reconstruída sobre si mesma, concomitantemente à sua expansão periférica sobre novos territórios, nos quais se instalam segmentos mais pobres. Ambos os processos testemunham a reacomodação socioterritorial de uma metrópole que *“busca su lugar en el concierto de las ciudades mundiales, pero que, al mismo tiempo, redibuja sus comunidades y vuelve a tejer las relaciones sociales hacia el interior de su territorio”* (HIERNAUX-NICOLAS, 1999).

Com ênfase nas áreas periurbanas, ou “periferias metropolitanas expandidas” das megacidades, zonas onde se dá grande parte da dinâmica de crescimento metropolitano, Aguilar (2002) também descreve o padrão urbano de Ciudad de México, bem mais disperso que na maior parte do território regional, com a emergência de subcentros, numa estrutura multinuclear que constitui a estrutura básica dos territórios metropolitanos. Esta vem adquirindo forma diferente daquela de um passado recente. Enquanto as taxas de crescimento desaceleram, a concentração econômica persiste em alto grau e contínua incorporação de novos municípios adjacentes. De compacta, a megacidade assume uma expansão mais policêntrica, criando um padrão associado a redes, com limites e fronteiras dificilmente definíveis; concretiza um padrão de expansão com tendência à dispersão urbana, que incorpora progressivamente pequenos povoados e periferias rurais dentro de um sistema metropolitano cada vez mais amplo e complexo.

Assim, entre as nove zonas principais, fortemente condicionadas por processos de concentração e expansão geográfica da atividade econômica, encontram-se configurações que se assemelham aos arranjos urbano-regionais identificados no Brasil, aglutinando conjuntos expressivos de zonas metropolitanas e alongando-se em manchas de grande extensão. A principal reúne em continuidade as zonas metropolitanas de grande porte do Valle de México, Puebla/Tlaxcala e Toluca, além de outras zonas de menor porte, como Cuernavaca, Cautla, Tlaxcala/Apizaco, Tulancingo, Pachuca e Tula, com nítido vetor em direção a Querétaro, a noroeste, e a sudeste, Tehuacán, Orizaba e Córdoba. Conjugam uma região megametropolitana

com 12 zonas metropolitanas, 165 autoridades metropolitanas, 3 governos de Estado e 16 delegações, “confirmando um fenômeno prevalecente e em crescimento”.⁷⁵

No atual contexto econômico desses países continentais, tais configurações espaciais peculiarizam um processo de metropolização avançado, no qual a urbanização mantém-se associada, entre outros fatores, à concentração industrial e a movimentos migratórios e pendulares de curta distância, porém mantendo inconcluso o processo de ocupação e expansão das áreas metropolitanas principais.

Poucas são as cidades do interior desses países capazes de reter volumes significativos de população sem conformar aglomerações. Apontando para arranjos, podem ser considerados ainda os conjuntos formados por Monterrey, Saltillo e Monclova/Frontera, no nordeste mexicano, e Minatitlán, Coatzacoalcos e Acayucán, no Golfo do México.

No caso da primeira, Villareal (1998) ressalta as intensas relações entre o empresariado e governos de estados do norte e nordeste do México com os do Texas, tendo Monterrey em posição fundamental, firmando uma zona de interdependência econômica. No nível regional, cita que está sendo gerado um corredor industrial junto às áreas metropolitanas de Saltillo e Ramoz Arizpe (a 85 km de Monterrey), com a instalação de montadoras que articulam empresas locais com transnacionais.

Guardando muita similaridade com o Brasil no processo de metropolização e formação de arranjos urbano-regionais, o México se distingue pela fronteira altamente metropolizada – fruto da vizinhança com um país rico, os Estados Unidos –, enquanto no Brasil, com exceção da fronteira tríplice Brasil/Argentina/Paraguai, as demais descrevem pequenas aglomerações transfronteiriças, mesmo assim, com relativa complexidade. Destacam-se, no México, as zonas metropolitanas fronteiriças de Tijuana (Mx)/San Diego (EUA) e Ciudad Juárez (Mx)/El Paso (EUA), com mais de 1 milhão de habitantes do lado mexicano.

Considerando países latino-americanos de menor dimensão, também se encontram processos e morfologias similares aos do Brasil e do México. Na Argentina, intensifica-se a expansão da metrópole de Buenos Aires, cujo padrão concentrador, que passava por uma desconcentração incipiente nos anos 1970, agudiza-se a partir dos anos 1990; é para essa metrópole que convergem investimentos públicos e privados, além da modernização de serviços e equipamentos, ampliando suas vantagens comparativas e sua capacidade de articulação externa das economias nacional e internacional. A cidade passa por uma série grandes operações urbanísticas, enquanto outras intervenções acontecem em sua aglomeração metropolitana como um todo, alcançando um significado mais modesto, porém crescente. Como nas demais metrópoles latino-americanas, capitais locais e exógenos “*parecen ver a ciertas áreas de Buenos Aires como el mercado del capitalismo mundializado, o como ‘locus de gestión empresarial y control de la información’ de segundo orden en la red jerárquica de las ciudades globales*” (CICCOLELLA, 1998).

⁷⁵ Palavras de Ligia González, Secretária de Desenvolvimento Social do Governo da República do México, durante o IV Seminário Internacional da *Red de Investigación sobre Áreas Metropolitanas de Europa y América Latina* (RIDEAL), em Juárez, México, 26 de maio de 2008.

Tal fortalecimento da capital federal esvaeceu o crescimento de cidades médias e metrópoles vizinhas, incluindo as de sua maior proximidade, Rosario e Mar del Plata, assim como de Montevidéu, no Uruguai, que vêm apresentando desempenhos débeis no que concerne à reestruturação produtiva. Mesmo assim, grandes obras de infraestrutura podem refortalecer esses centros e aproximá-los mais de Buenos Aires. Dentro do Plano Ferroviário Estratégico desenhado para a Argentina, que pretende o uso de novas tecnologias de circulação, está previsto um trem de alta velocidade entre Buenos Aires, Rosario e Córdoba e outro, já em processo licitatório, ligando Buenos Aires a Mar del Plata (SCHWEITZER, 2008). Serão percursos com poucas paradas e curta duração (estima-se em 90 minutos o trajeto entre Buenos Aires e Rosario).

Além destes, a ligação Buenos Aires-Montevidéu, que já conta com sistemas modernos de travessia de passageiros por aerobarco, complementada por *ferry* para a travessia de passageiros e veículos a partir de Colonia del Sacramento, no Uruguai, na baía do Plata, será reforçada. Entre as grandes obras de infraestrutura pensadas no âmbito dos projetos que conformam a estratégia internacional de vinculação Atlântico-Pacífico inclui-se uma ponte entre Buenos Aires e Colonia del Sacramento, como alternativa de transporte entre a Região Metropolitana de Buenos Aires, Montevidéu, Porto Alegre e o Sudeste brasileiro (LAURELLI *et al.*, 1998). Em ambos os casos, os efeitos dessas infraestruturas sobre o território serão marcantes, podendo confirmar materialmente a configuração (já insinuada) de um arranjo urbano-regional transfronteiriço nessa região, polarizado por Buenos Aires.

No caso do Chile, embora com dimensão incomparável à do Brasil, inúmeros estudos mostram que a globalização transformou o país até mais rapidamente que o Brasil. A profunda reestruturação pós-anos 1970 culminou em uma etapa de crescimento econômico sustentado, reindustrialização e terciarização do aparato produtivo, com progressiva recuperação da tendência à concentração metropolitana em Santiago (DE MATTOS, 1999). A capital chilena não só assumiu o comando do novo poder econômico, como a localização das principais atividades industriais e terciárias. Nesse processo, intensificou-se a suburbanização tanto de atividades produtivas como de população na área metropolitana de Santiago. Fundamentalmente, deu-se a emergência de uma cidade de “*cobertura regional, suburbanizada y policéntrica, de límites imprecisos, configurada como archipiélago, cuya dinámica expansiva ha ido incorporando a diversos centros urbanos aledaños y áreas rurales, que han pasado a formar parte de un extenso periurbano*” (p.29). Do ponto de vista arquitetônico, surgiu e se consolidou um conjunto de novos artefatos urbanos (*shopping malls*, grandes centros comerciais, condomínios e bairros fechados, centros empresariais descentralizados etc.), também presentes nas demais aglomerações latino-americanas, fortemente estruturadores e articuladores do novo espaço metropolitano.

Santiago reforça sua primazia regional ao mesmo tempo em que intensifica relações com a região litorânea, mantendo com Valparaíso e Viña del Mar uma complementaridade, dado o exercício da função portuária pelo primeiro e de serviços complementares pelo segundo, num

momento em que a dinâmica importadora/exportadora se faz mais acentuada no país. Tal relação tem grande similaridade com a desenvolvida entre as RMs de São Paulo e da Baixada Santista, no caso brasileiro. No Chile, essa aproximação é também favorecida por um sistema viário moderno e um sistema de transporte de passageiro de ampla cobertura, que intensifica as trocas cotidianas entre essas regiões e centros, expandindo-se a uma extensão mais ampla e transformando a natureza de suas relações, que assumem uma dimensão urbano-regional.

No Equador, país também de reduzida dimensão territorial, são visíveis articulações entre centros. Dono de uma diversidade natural que lhe impõe regiões altamente peculiarizadas, há duas expansões que merecem ser analisadas: a da costa, polarizada por Guayaquil, onde se situa o principal porto do país, estendendo-se ao longo do eixo litorâneo do Pacífico; e a da Serra, desde Quito, com vetores a noroeste (província de Imbabura) e a sudeste (província de Tungurahua). Em ambos os casos, empiricamente evidenciam-se fluxos intensos de pessoas e mercadorias em conexões entre essas centralidades, centros menores e pequenos núcleos rurais, em um raio da ordem de 150 km.

Segundo o Censo de 2001, Quito e Guayaquil respondiam por uma concentração de 45,5% da população urbana e 27,8% da população total do Equador (INEC, s.d.). Há mais de 30 anos, as províncias com maior peso na população total do país são Pichincha, onde se situa Quito, e Guayas, onde está Guayaquil. Desde os anos 1990, Pichincha, mais notoriamente Quito, e em menor proporção a província de Imbabura, na região serrana ao norte, vêm sendo destino de migrações de outras províncias, chegando a superar o ritmo de crescimento de Guayaquil, considerado o mais elevado do Equador na década precedente. Estas são também províncias de elevada densidade populacional, com Pichincha se consolidando como a região mais densa do país.

Observações realizadas em janeiro de 2009 anotam que o percurso entre Quito e Ibarra, capital da província de Imbabura, com um total de 120 km, tendo Cayambe e Otavalo como centralidades intermediárias no trajeto, chama a atenção pela continuidade de ocupação, ora mais ora menos dispersa. É intensa a movimentação de veículos e passageiros nos caminhos que interpenetram a periferia do Distrito Metropolitano de Quito e os arredores de cada centralidade que se interpõe no percurso. Há ônibus a cada 10 minutos cobrindo essa extensão, com expressivo movimento de passageiros e contínuas paradas para embarque e desembarque. Atualmente, o trajeto é feito por vias de mão dupla, mas há projetos de ampliação do trecho da rodovia Panamericana, principal tronco desse trajeto, para seis pistas. O mesmo movimento se repete em direção ao sul, com mais intensidade até Ambato, a 140 km de Quito, na província de Tungurahua. Na costa, a continuidade de ocupação e a pendularidade também se repete, particularmente na faixa litorânea e no trecho da rodovia E 25 (Guayaquil/Quito), até Quevedo, numa extensão 180 km, paralela à linha da costa. Uma base produtiva ainda muito vinculada à pequena produção rural, com forte presença de comercialização direta, e a especialização dos demais setores da economia, focada nas centralidades principais, podem explicar a elevada mobilidade observada.

Infere-se, portanto, a conformação de dois importantes arranjos urbano-regionais no Equador, um na serra e outro na costa, respondendo por um modo peculiar de inserção do país na divisão social do trabalho, e que motivam estudos complementares sobre sua natureza.

Estes são alguns exemplos marcantes selecionados, uns difundidos, outros nem tanto. Certamente, repetem-se nos demais países e mesmo internamente a eles. Mostram um evento que não é novo, que faz parte de uma fase mais recente do processo de metropolização e, como no caso brasileiro, foi moldado por elementos históricos e naturais, sob processos políticos repletos de ideologias. Mas, no evento, há elementos novos, ideologizados e obscurecidos pela ideia de que são apenas dinâmicas que se reproduzem. Esses elementos e mesmo as dinâmicas, com suas novas interfaces, merecem ser profundamente estudados. A discussão posta por De Mattos (1999) é de que muito do que existia se esvai no horizonte de transformações céleres da globalização. Cita Aglieta (1979, p.4),⁷⁶ que afirma:

Hablar de reproducción es mostrar los procesos que permiten que lo que existe siga existiendo. En un sistema en que las relaciones internas se transforman, no todo sigue existiendo. Es necesario, por lo tanto, estudiar el modo en que surge lo nuevo en el sistema.

Como analisado no primeiro capítulo, os arranjos urbano-regionais mostram que há processos e resultados distintos, tanto na morfologia urbana brasileira quanto na de países latino-americanos, cada vez mais enredadas e distantes do desenho em sequência de anéis concêntricos a um polo principal – desenho que caracteriza ainda muitas das aglomerações urbanas existentes, mantendo válido o modelo núcleo-periferia, tão questionado por expoentes da literatura contemporânea. Processos e resultados também distintos da fragmentação de um núcleo metropolitano em múltiplas e novas centralidades, que aparentemente adquirem vida própria, o que remete à metropolização expandida ou dilatada de De Mattos (2004), pois vão além desta em termos de abrangência e composição; ou à cidade difusa de Indovina (1990), dada sua natureza.

Matizados por um estreitamento regional das relações pré-existentes intrinsecamente e entre espacialidades, transformadas sob novas dinâmicas, tais processos desencadeiam outras formas complexas de natureza urbano-regional, algumas consoantes à cidade-região de Scott *et al.* (2001), como propõe Lencioni (2006) para São Paulo, ou à metápole de Ascher (1995), conforme Hiernaux-Nicolas (1999), para Ciudad de México.

O próximo capítulo coloca o foco em um arranjo de menor dimensão, o de Curitiba, mas que representa as dinâmicas presentes em grande parte dos demais arranjos identificados em território brasileiro, ou existentes nos demais países latino-americanos. Nele, detalhando leituras sobre suas relações interiores e exteriores, parte-se para ressaltar os processos que se transformam ou permanecem, e os novos fenômenos que se impõem e podem fazer com que se percam na memória os elementos que lhe deram origem. Nesse exercício – já confirmado que os arranjos

⁷⁶ Aglietta, M. **Regulación y crisis del capitalismo**. Madrid: Siglo XXI de España Editores, 1979, *apud* De Mattos (1999).

urbano-regionais são inerentes à dinâmica produtiva e se relacionam aos estágios mais avançados da inserção do território na divisão social do trabalho –, as análises buscarão revelar a efetiva articulação entre atividades e o grau de homogeneidade/desigualdade entre municípios, atividades ou pessoas que sustentam o arranjo em sua totalidade.

3 O ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA

O arranjo urbano-regional de Curitiba, identificado entre o conjunto de nove arranjos urbano-regionais em território brasileiro, analisados no capítulo precedente, é a unidade de maior expressão econômica, social, institucional e política no Paraná, como já apontam estudos anteriores. Essa expressividade vem se construindo ao longo das últimas décadas e dando a tônica à organização urbano-regional desse Estado e à sua inserção na divisão social do trabalho.

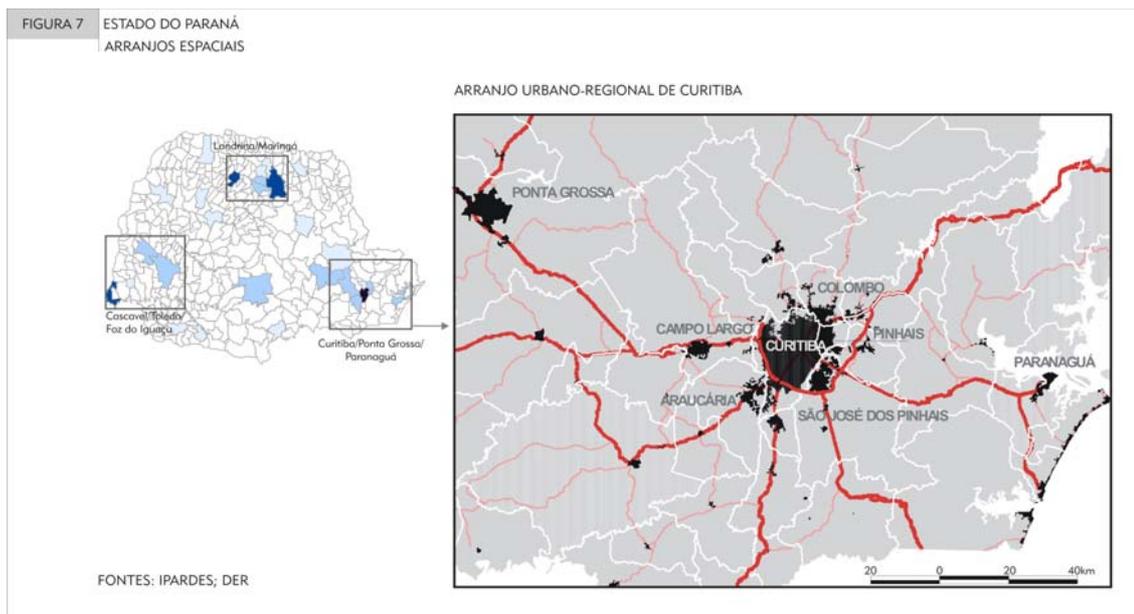
Emanados das cidades, os movimentos da atividade econômica e da distribuição da população no território paranaense definiram arranjos espaciais concentradores como os principais elos da rede urbana regional. Tais arranjos, com forte articulação espacial das atividades, caracterizam-se por áreas densamente urbanizadas, polarizadas pelas principais centralidades do Estado. Apresentam indicadores de elevado crescimento populacional; concentração da riqueza, medida pela produção industrial, pelo comércio, serviços e emprego gerado; densa rede de ativos científicos e tecnológicos e de infraestrutura; intrincados fluxos de pessoas e mercadorias; assim como ocupações e usos compondos, em alguns casos, manchas contínuas sobre mais de um município.

Atividades fundamentalmente ligadas aos circuitos mais modernos de produção conduzem a economia desses arranjos. Paradoxalmente, os municípios de maior porte, com indicadores de melhor desempenho econômico e social, concentram grande volume de pessoas pobres, déficits e carências domiciliares, além de se avizinharem de municípios extensivamente críticos, ou seja, com proporções ainda mais elevadas de pessoas pobres e de domicílios deficitários. Estes, caracterizados pelo desempenho de atividades tradicionais, quase sempre se situam com acesso mais dificultado às infraestruturas disponíveis.

As dinâmicas territoriais que produzem esses espaços de concentração resultam das lógicas do capital, em sua busca de condições vantajosas para reprodução e acumulação, favorecidas pela atuação do Estado a partir da formulação de políticas e adoção de estratégias de desenvolvimento, e têm nas cidades o seu elemento estruturador.

Estudos do IPARDES (2000; 2004; 2005a e 2006) identificam, caracterizam e ordenam os arranjos do Paraná pela relevância econômica e institucional. O principal arranjo espacial, que comanda a rede urbana estadual e extrapola regionalmente essa influência, é o configurado pela aglomeração metropolitana de Curitiba, que se articula espacialmente à aglomeração urbana descontínua de Ponta Grossa e à ocupação contínua litorânea paranaense, que tem Paranaguá como principal centralidade. Por suas características morfológicas, decorrentes dos fluxos econômicos e sociais, e pelo grau de relevância numa escala de recortes espaciais que incluem todos os municípios do Paraná, esse arranjo é chamado, no estudo “Os Vários Paranás” (IPARDES, 2005a; 2006) de “1.º espaço relevante”.⁷⁷ Neste trabalho, passa a denominar-se “arranjo urbano-regional de Curitiba” (figura 7).

⁷⁷ Esse estudo cria uma ordem de relevância entre conjuntos de municípios do Paraná, os quais denomina “espacialidades” ou “espaços”, com classes de máxima, elevada, média e mínima relevância, assim como espacialidades socialmente críticas. Apenas o arranjo urbano regional de Curitiba compõe uma espacialidade de máxima relevância (IPARDES, 2005a; 2006).



O arranjo urbano-regional de Curitiba possui uma geografia diversa e marcada por expressivos umbrais. Paranaguá e a ocupação contínua situam-se na Planície Litorânea. Dessa planície, há que se transpor as escarpas graníticas íngremes da Serra do Mar para se alcançar o Planalto de Curitiba, ou Primeiro Planalto, conforme Maack (1968), no qual se situa a aglomeração metropolitana. Rumo a oeste, transpondo a escarpa sedimentar do devoniano, atinge-se o Segundo Planalto, ou Planalto de Ponta Grossa, onde se localiza a aglomeração urbana de Ponta Grossa. Essa geomorfologia complexa, cruzada por linhas orográficas de elevadas altitudes, não serviu de obstáculo ao estreitamento de relações entre as três unidades, facilitadas pelo sistema rodoviário e ferroviário – este, datado de finais do século XIX. Mesmo assim, essa base natural acentua as discontinuidades da mancha de ocupação do arranjo.

Entre outras espacialidades apontadas no Estado do Paraná, sobressaem-se dois arranjos singulares – hierarquizados na sequência quanto à ordem de relevância –, que compartilham com Curitiba a influência sobre regiões do Estado e participam, cada qual com suas especificidades, da inserção paranaense na divisão social do trabalho. O segundo arranjo em relevância econômica e institucional, que se situa na porção Norte Central paranaense, articula as aglomerações urbanas de Londrina e de Maringá, assim como importantes centralidades situadas entre elas, tendo sido anteriormente denominado “complexo urbano” (IPARDES, 2000). O terceiro arranjo, ou 3.º espaço relevante, é composto por eixos de integração espacial a partir da aglomeração urbana de Cascavel/Toledo, com vetores de expansão na direção de Marechal Cândido Rondon e Guaíra, e da aglomeração transfronteiriça de Foz do Iguaçu – esta, configurando mancha de ocupação em continuidade com Santa Terezinha do Itaipu, Ciudad del Este (Paraguai) e Puerto Iguazú (Argentina) (IPARDES, 2008). Cada um desses espaços relevantes tem como polo articulador uma ou mais aglomerações urbanas.

Os estudos tomados como referência concluem convergentemente que, em se mantendo o modo de produção e a estrutura produtiva vigente, esses arranjos tendem a se consolidar, reforçando o desenho concentrador atual da rede urbana. Com vistas a

compreender os condicionantes dessa organização e a discutir a pertinência das conclusões, este trabalho buscou na história recente da ocupação do território os elementos explicativos para a dinâmica da concentração, e se valeu de dados mais atualizados, organizados em séries temporais que captam o momento da reestruturação produtiva e inserção do Paraná nos novos circuitos da divisão internacional do trabalho. Ao mesmo tempo, aprofundou-se em análises sobre a dinâmica de fluxos entre municípios, seja de pessoas para trabalho e estudo, seja dos fluxos movidos pela oferta e demanda por funções urbanas, para identificar as aglomerações e as relações interaglomerações, a partir dos fluxos e dos adensamentos desses movimentos. Os resultados não só confirmaram o grau de importância dos três arranjos identificados, destacando a natureza urbano-regional apenas no arranjo de Curitiba, como reiteraram a dinâmica concentradora, com poucas perspectivas de ser revertida no âmbito do modelo econômico vigente.

3.1 Organização urbano-regional do território paranaense

A organização do território do Paraná associa-se a um processo de ocupação diferenciado, no qual a estruturação das principais centralidades resultou, cada uma em seu tempo, da inserção do Estado na divisão social do trabalho. Inserção também diferenciada e marcadamente apoiada em ações governamentais, muitas das quais expressas em projetos de “colonização” e, mais recentemente, reforçadas pelas políticas urbanas. Tomando como corte de análise as últimas quatro décadas, que compreendem desde a modernização da base produtiva, nos anos 1970, até a reestruturação econômica dos anos 1990 e 2000, pode-se observar que as regiões mais dinâmicas e mais urbanizadas do Estado permanecem centradas nos mesmos municípios. Porém, o Estado passa por uma relativa inversão quanto à situação geográfica do comando da atividade econômica.

Até os anos 1960, o Paraná encontrava-se desarticulado em relação às suas próprias regiões e à economia nacional. Sua base econômica estava ligada ao extrativismo, à pecuária extensiva e a uma agricultura incipiente, destinada aos mercados locais. A produção do café vinculava o Estado à economia paulista, para a qual destinava a safra e da qual adquiria bens e insumos. Constata-se, nessa década, a existência de “dois Paranás” (IPARDES, 1982), o do norte cafeeiro e o do restante do Estado, ambos com uma integração débil na economia nacional. Mesmo assim, até os anos 1970 conformou-se uma indústria no Estado, associada a essa base econômica e majoritariamente sediada no Norte Central. Porém, faltava ao Paraná uma política industrial, suportada por linhas de financiamento aos investimentos industriais.

Ainda nos anos 1960, tentando superar essas fragilidades, é criada a Companhia de Desenvolvimento do Paraná (CODEPAR), voltada a “atender às exigências de uma estratégia de desenvolvimento, ou, mais especificamente, de financiamento da infraestrutura básica do Estado, condição essencial para a dinamização do escoamento da produção agrícola e o posterior recebimento da indústria” (LOURENÇO, 2000). Concomitantemente, para o apoio financeiro, foi criado o Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE). Essas instituições foram fundamentais

para um substantivo aporte de infraestrutura, voltada ao aumento da oferta de energia elétrica, modernização do sistema de comunicações, implantação de rodovias e ferrovias, adequação do porto de Paranaguá e criação de um sistema público de armazenagem. Uma primeira tentativa de industrialização foi implementada no Estado, ainda calcada nos pressupostos do Plano de Desenvolvimento do Estado do Paraná (PLADEP) dos anos 1950. Esse conjunto de iniciativas, de fato, criou as bases para o projeto industrial dos anos 1970, executado pelo governo estadual, com apoio do governo federal. Já nessa época, o projeto se pautava em concessão de benefícios físicos, fiscais e financeiros, e muito apoio político.

O trabalho de intermediação de interesses era executado por paranaenses ocupantes de importantes cargos públicos federais, preponderantemente entre 1975 e 1978, buscando derrubar reservas de mercado, resistências políticas e bloqueios burocráticos (...) para aprovação de projetos prioritários fora do Sudeste brasileiro. (LOURENÇO, 2000, p.53)

O anos 1980 se iniciam com a supremacia de uma indústria pautada em novos segmentos e localizada em Curitiba e entorno.⁷⁸ A maior participação na geração da renda estadual, até então garantida pelos municípios do Norte Central, desloca-se para a porção que se consolidou como metropolitana.

Anunciando essa reversão, a Política de Desenvolvimento Urbano do Paraná (PDU) (PARANÁ, s.d. a), formulada em 1972 para consubstanciar alternativas ao equilíbrio territorial entre os centros urbanos, reconhece como área mais forte do Estado as centralidades de Londrina, Apucarana e Maringá, que se encontravam em fase de constituir a “metrópole linear do norte do Paraná”, formada por numerosos centros de diversas ordens articulados entre si. Mas já identifica outra área forte, a de Curitiba, subordinando um vasto sistema que gravita em seu entorno. No restante do território, essa política aponta as regiões Sudoeste e Oeste, que se revelam como áreas com potencialidade econômica (PARANÁ, s.d. a).

A política citada propôs três alternativas para o fortalecimento da rede de cidades: o sistema polinuclear, com reforço a centralidades identificadas; o sistema biaxial, com reforço aos eixos de exportação, integrando-se às metas do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND); e um sistema tripolar, com o fortalecimento de três polos de grande dinamismo (que de certa forma estavam explícitos nos três sistemas propostos, e que centralizam os três espaços relevantes apontados por IPARDES).

O primeiro polo compreende a cidade de Curitiba, somado à potencialidade do Centro Industrial da Transformação de Ponta Grossa. O segundo polo é formado pelas cidades de Maringá e Londrina, as quais dariam atendimento a todo o Norte do Estado. O terceiro polo fica no eixo das cidades de Cascavel e Guaíra provocando a concentração daquelas atividades necessárias a suportar e impulsionar o dinamismo do Sudoeste e do Oeste paranaense. (PARANÁ, s.d. a, p.41)

⁷⁸ Para efeitos da análise realizada, considera-se o entorno metropolitano em duas escalas: o entorno imediato, composto pelos 14 municípios da Área de Concentração de População (ACP) de Curitiba (IBGE, 2008a) – Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul e São José dos Pinhais; e o entorno mais distante, composto pelos demais municípios da Mesorregião Metropolitana, definida pelo IBGE, além da aglomeração urbana Paranaguá/Castro/Carambeí, conforme IPARDES (2000).

Se por um lado essa política identifica com muita propriedade as principais polaridades paranaenses, por outro, apoiada nos investimentos propostos pelo I PND, delinea o percurso para a consolidação das mesmas.

A metrópole linear, ou o segundo polo priorizado pela PDU de 1972 (PARANÁ, s.d. a), tem sua origem em iniciativas governamentais, como conta a história da colonização e de um novo povoamento da região, num momento de expansão da fronteira agrícola cafeeira do Estado de São Paulo. Frisa-se que é um novo povoamento, pois “não há dúvida que já havia um povoamento, e como conseqüência caminhos e culturas” (MONBEIG, 1945, p.12), sob um projeto de colonização formulado com muita racionalidade e planejamento. Conforme Monbeig (1945, p.17), é “uma colonização – não mais de francos atiradores ou de associação familiar – mas do tipo de economia capitalista moderna”.

A expansão do café e o ramal ferroviário – que a partir de Ourinhos, no Estado de São Paulo, adentrou o Norte Pioneiro paranaense – abriram caminhos ao projeto colonizador, fundado por capitais ingleses voltados à aquisição de terras para cultivo de algodão. Em 1929, foi formada a *Paraná Plantations Co*, que se desdobrou na Companhia de Terras Norte do Paraná, que trataria da colonização, e na Companhia Ferroviária São Paulo Paraná, que comprou o ramal ferroviário Ourinhos/Cambará (MULLER, 1956).

O eixo de toda a colonização, a espinha dorsal da penetração das vias de circulação, é o espigão divisor de águas entre as bacias do Ivaí e Paranapanema, com seu topo largo e plano. Nêle foram traçados os leitos da ferrovia e da estrada principal, nêle foram reservadas áreas para os principais núcleos urbanos da região. Dêle saíram as estradas secundárias que, acompanhando os contrafortes, iriam depois se desdobrar nos caminhos vicinais, bem como receber os núcleos urbanos menores. Por uma hierarquia de estradas e centros urbanos, toda a área colonizada ficava engrenada no sistema de circulação, além de nenhuma propriedade ficar a mais de 15km de uma vila ou cidade. (MULLER, 1956, p.77)

Londrina foi fundada como a capital desse projeto, e mais tarde, em 1946, já com a Companhia nas mãos de paulistas e denominada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, foi fundada Maringá, “destinada a se tornar a capital da porção mais ocidental dos domínios da Companhia”, assim como Apucarana (MULLER, 1956, p.79). Afirma a autora (p.85), que apenas em raros casos “as cidades nasceram independentemente da valorização da região”.

Essas cidades, estrategicamente localizadas em pontos que saem dos contrafortes e, em conseqüência, de onde se irradiam estradas secundárias, são pequenas “capitais” regionais, dominando, cada uma, certa área de povoamento. Algumas mais desenvolvidas irradiam sua influência por áreas maiores, tais como Londrina, Apucarana e Maringá. (MULLER, 1956, p.87)

Assim, grandes projetos imobiliários e um sistema de circulação foram indutores das aglomerações e centros que atualmente se articulam espacialmente nessa porção do Estado, tendo atraído novos empreendimentos de ocupação, bem como outros tipos de investimentos comerciais, industriais e de serviços.

Com a industrialização da região, nos anos 1960, particularmente em Londrina e Cambé, trazendo algumas empresas que se voltavam para o mercado nacional e internacional,

a região não só ampliou sua participação na economia do próprio Estado como também estreitou relações com o Estado de São Paulo, passando a viver uma intensa dinâmica econômica e populacional. A ocupação urbana estendeu-se fisicamente já nos anos 1970, conformando uma aglomeração entre Londrina e Cambé. Paralelamente, expressivo crescimento também ocorreu em Maringá, Apucarana, Araongas, entre outras cidades, consolidando o eixo fortemente urbanizado entre Londrina e Maringá, que se tornou uma das porções mais densas e com as mais elevadas taxas de crescimento econômico e populacional no Paraná no início da década de 1970.

Consoante ao fenômeno urbano que se verificava, ainda nos anos 1970 começou a ser organizado na região um esforço para a constituição de um modelo articulado de gestão, expresso no projeto Metrópole Linear do Norte do Paraná (METRONOR). Projeto tido como visionário na época, propunha tornar-se um instrumento político-administrativo destinado a orientar o processo de crescimento dos municípios do eixo Londrina-Maringá, respeitando suas autonomias, porém ressaltando a importância da unidade desse espaço. Entendia que a junção de esforços dotaria o conjunto de um maior poder de reivindicação para a obtenção de recursos ao atendimento das demandas regionais, otimizando as possibilidades de organização do espaço e melhorando a qualidade de vida. Mais que isso, aumentaria o poder de atratividade a novos empreendimentos, especialmente a industrialização, como a alternativa que melhor dinamizaria os demais setores de atividades (PARANÁ, 1980).

Seu objetivo central era organizar o planejamento na busca de evitar os “males” que a densificação e o crescimento provocam nas áreas urbanas, como a conurbação, os movimentos pendulares entre municípios, o crescente tráfego entre as localidades do eixo e o abastecimento de água para os municípios, como consta no projeto. Essa problemática era tida como que assumindo “contornos de estágios metropolitanos de desenvolvimento”, o que justificava medidas de intervenção próprias dessa escala de urbanização (PARANÁ, 1980). A própria duplicação da rodovia Londrina-Maringá viabilizou-se por meio da chancela desse projeto.

O METRONOR não se consolidou, tampouco surtiram resultados outras iniciativas de gestão articulada desse espaço. Ao mesmo tempo, iniciativas regionais de peso, como o projeto colonizador da Companhia de Terras Norte do Paraná, não se repetiram, fazendo com que cada vez mais o segundo polo – Londrina e Maringá, conforme a PDU de 1972 – se distanciasse do primeiro – Curitiba e Ponta Grossa –, em termos de participação na geração da renda da economia do Estado. Além do mais, a metrópole linear, em fase de constituição, ofusca-se com o reforço econômico e institucional obtido por Curitiba, ainda em processo inicial de metropolização, mas já beneficiada pela institucionalização como Região Metropolitana, por lei federal – o que não ocorreu no Norte Central, tendo em vista que, nessa época, apenas as capitais dos estados eram alçadas à categoria de RM.

Essa trajetória revela um apogeu extremo, porém passageiro, dessa região do Estado, particularmente ligado ao café. O processo de industrialização, ao longo da primeira metade do século XX, esteve fortemente representado por Curitiba e Ponta Grossa, ganhando peso no

Norte Central apenas nas décadas de 1960 e 1970. As mudanças na base produtiva dos anos 1960, aliadas à política industrial desenvolvimentista dos anos 1970, consolidaram a polaridade da localização industrial em Curitiba e entorno, dando elevado impulso ao então considerado primeiro polo. Em meados dessa década, foi instalada a Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e implantada a Refinaria Presidente Bernardes, em Araucária, entre outras infraestruturas que propiciaram a vinda de grandes grupos empresariais, fazendo crescer significativamente o grau de inserção da região e do Estado na economia brasileira e internacional, e atribuindo importância a produtos dos segmentos mais modernos em detrimento dos tradicionais (NOJIMA *et al.*, 2004). Esforços governamentais garantiram suporte financeiro, por meio de investimentos do extinto Banco do Desenvolvimento do Paraná (BADEP) e do Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE), recentemente revitalizado, para os segmentos da metalmeccânica.

A industrialização paranaense pós anos 70 não se relaciona, portanto, com a continuidade das iniciativas industriais locais incipientes desde o início do século XX, mas sim com a completa ruptura, na medida em que se baseia num outro tipo de indústria, voltada para um outro mercado (nacional e internacional), com controle acionário externo, enfim, com um perfil muito distinto daquele predominante anteriormente. (FIRKOWSKI, 2001, p.25)

Outro reforço infraestrutural aconteceu nos anos 1990, com a remodelação aeroportuária, em São José dos Pinhais, adequação do sistema viário, contornos metropolitanos, e reestruturação do sistema portuário, com ampliação do corredor de exportações em Paranaguá e revitalização do porto de Antonina. A fase recente de industrialização representa, de fato, um resgate, ampliado e atualizado, do projeto dos anos 1970, estancado pela crise dos anos 1980.

O terceiro polo preconizado pela PDU de 1972, no Oeste do Estado – centrado em Cascavel –, emerge no processo concentrador da atividade econômica, particularmente a industrial, nos anos 1990, fortemente impulsionado pela atividade agroindustrial, e rapidamente se aproxima da participação mantida pelo Norte Central na economia paranaense (IPARDES, 2005a e 2006). Beneficiado por inversões de grande porte, também resultantes do desenvolvimentismo nacional dos anos 1970, esse polo tem sua origem demarcada como última fronteira de expansão da exploração agropecuária no Estado. Na década de 1930, sua ocupação foi incentivada pelo movimento “Marcha para o Oeste”, implementado pelo Governo do Presidente Getúlio Vargas, com o intuito de interiorizar a ocupação do território brasileiro. Movimento que introduziu a exploração agrícola e implementou o processo planejado de ocupação da faixa da fronteira ocidental por companhias colonizadoras gaúchas, voltadas ao mesmo tempo a atividades imobiliárias e à exploração de madeira (WACHOWICS, 1982). Nos anos 1970, o reforço às centralidades regionais se deu a partir da implantação de um conjunto de infraestruturas e fundamentalmente da instalação da usina hidrelétrica de Itaipu, em Foz do Iguaçu, que provocaram mudanças abruptas na região.

Guaíra, antiga centralidade regional, tendo seu marco natural, o salto das Sete Quedas, alagado pela represa, perdeu substancialmente posição enquanto centro receptor de

turismo e atividades econômicas. Nem por isso o eixo previsto na PDU de 1972 (PARANÁ, s.d. a) deixou de acontecer; além do que, outro eixo se configurou na direção de Foz do Iguaçu, a qual, sediando as principais obras, passou por crescimento e transformação vorazes. Segundo Peris (2002), Cascavel polarizava a distribuição de bens para a construção da usina, o que fez fortalecer o eixo Cascavel/Foz do Iguaçu. A urbanização e o crescimento subsequentes deram origem a algumas aglomerações no entorno desses centros principais (IPARDES, 2008).

Reolon (2007) confirma a aglomeração descontínua identificada por IPARDES (2000), apontando a bipolarização pelos núcleos Cascavel e Toledo, e o espaço aglomerado com os municípios de Corbélia, Ouro Verde do Oeste e Santa Tereza do Oeste. Esse espaço é denominado pelo autor como “aglomeração urbana da soja”, evitando a contraposição entre urbano e rural. Denominação que encontra ressonância com a síntese de IPARDES (2008), na qual o eixo configurado a partir dessa aglomeração polariza e organiza o que se pode chamar de uma economia efetivamente regional, baseada na cadeia de produção de proteína animal.

Porção mais beneficiada pela ação governamental, Foz do Iguaçu foi considerada por IPARDES (2008) como um enclave, pouco articulado a essa economia regional. Esse centro peculiariza-se e distingue-se do conjunto regional por atividades fortemente fundadas na geração de energia hidroelétrica, e no acúmulo das funções comerciais e de serviços, intensificadas pela presença do comércio fronteiriço e de um dos mais importantes polos turísticos nacionais, além de sua inserção em um fluxo de relações urbanas internacionais. Ademais, integra-se a uma aglomeração transfronteiriça complexa, desenvolvendo estreitas relações com um conjunto de cidades: além de Foz do Iguaçu e Santa Terezinha do Itaipu, no Brasil, Ciudad del Este, Minga Guazu, Presidente Franco e Hernandarias, do lado paraguaio, e Puerto Iguazú, do lado Argentino. Compõe um espaço heterogêneo, diverso e assimétrico, sendo ponto de passagem e origem de diversos fluxos de pessoas e mercadorias de variadas procedências. A presença dos rios Paraná e Iguaçu delinea a fronteira física entre os países, sem criar obstáculos às intensas relações econômicas e sociais, tampouco ao desempenho de papéis específicos dessas cidades, que compõem um espaço ocupado em continuidade e com condições diferenciadas de inserção na divisão internacional do trabalho (IPARDES, 2008).

Passada a fase desenvolvimentista, estavam postas as condições básicas para o deslanche e consolidação desses três principais arranjos espaciais do Paraná. Dando um salto na história das políticas urbanas, o século XXI inicia reeditando proposições e ações públicas de reforço às mesmas polaridades.

A atual Política Estadual de Desenvolvimento Urbano e Regional (PARANÁ, 2003) organiza-se em três programas específicos: estruturação integrada das grandes aglomerações e suas respectivas regiões funcionais, promoção acelerada de regiões deprimidas e atuação dirigida a regiões especiais. O primeiro desdobra-se em quatro projetos, que focam os três espaços considerados relevantes, com um Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI) para cada “região funcional ou polarizada por essas cidades” (p.29): PDI da Região Metropolitana

de Curitiba; PDI da Região Funcional de Ponta Grossa; PDI do Eixo Londrina-Maringá; e PDI da Região Polarizada por Cascavel-Toledo-Foz do Iguaçu. Planos de Desenvolvimento Regional seriam elaborados para as regiões deprimidas, e Planos de Desenvolvimento Regional Integrados, para as demais regiões. A Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano (SEDU), responsável pela concretização desses programas, finalizou a elaboração dos planos propostos – consubstanciados nos Planos Regionais de Desenvolvimento (PRDE) (PARANÁ, 2007) –, reestruturou-se internamente para a implementação das definições formuladas nesses Planos, porém não logrou a definição dos instrumentos de intervenção ou ações para sua implementação.⁷⁹

Ao mesmo tempo, a Secretaria de Estado do Planejamento (SEPL) divulgou a Política de Desenvolvimento do Estado (PDE), em 2007, “priorizando as regiões com menores índices de desenvolvimento humano, respeitando os limites fiscais das contas públicas” (PARANÁ, s.d. b, p.3); ou seja, focando a atuação pública na porção socialmente crítica do território, como área prioritária de governo, para a qual propôs um conjunto de ações e definição orçamentária envolvendo todos os órgãos do governo estadual. O objetivo principal foi a inclusão social e a ampliação da presença do poder público, por meio da oferta de serviços sociais e do aporte técnico e financeiro para viabilizá-la economicamente. Aparentemente, pode-se vislumbrar uma ação mais distribuída no território, o que poderia contribuir para a reversão da concentração econômica e populacional, ou ao menos para minimizar seus males.

Contudo, por mais que a PDE tenha proposto ações regionalizadas, verifica-se que ela se limitou a constituir um plano de definição orçamentária e distribuição regional dos investimentos estaduais, e de orientação ao Plano Plurianual (PPA) [...]. Nesse sentido, não pode ser considerada uma política desenvolvimento regional, não articula uma estratégia de desenvolvimento regional para o Paraná, tampouco instaura o planejamento e a gestão para o desenvolvimento do Estado. (MOURA *et al.*, 2008, p.155)

Políticas setoriais somam-se a essas, porém sem um elemento articulador que se volte à reversão de tendências. Permanece reforçada, então, na virada do século, a mesma tripolaridade vislumbrada nos anos 1970, estruturada nos três principais arranjos espaciais que se consolidam no Estado. Distingue-se o de Curitiba, pela natureza de suas atividades e dimensão de seus relacionamentos internos ao Estado ou externos a ele, como demonstram as informações consideradas na sequência do capítulo.

⁷⁹ Para a finalidade específica do desenvolvimento regional, foi criada a Coordenadoria das Regiões Metropolitanas, Microrregiões e Conselhos das Cidades (Decreto n.º 350, de 21/03/2007), que assumiu as coordenações das Regiões Metropolitanas de Maringá e de Londrina e das microrregiões de Cascavel, Foz do Iguaçu e Litoral, todas elas vinculadas à SEDU, fazendo-se presente nas principais aglomerações do Estado. As Regiões Metropolitanas de Londrina e de Maringá já estavam institucionalizadas desde 1998, mas ainda não havia, no âmbito do governo estadual, uma instância de coordenação. As três microrregiões foram formalizadas a partir da constituição das coordenações, embora não tenham sido institucionalizadas por lei, conforme exige a Constituição Federal, no Artigo 25, § 3.º. Há que se mencionar que, em 2006, a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), que atende à principal espacialidade socioeconômica do Estado, em funcionamento desde 1975, passou a se vincular à SEDU.

3.2 Dinâmicas da urbanização e consolidação de um arranjo hegemônico

A presença governamental deu sustentação à dinâmica do capital, e ambas, desencadearam processos socioespaciais que transformaram o perfil do Paraná, nas últimas décadas, em um Estado eminentemente urbano. Como no Brasil, nesse Estado a população também cresceu e se urbanizou em ritmo intenso, tendo como marco da transição a reestruturação produtiva (anos 1960 e 1970), que provocou mudanças gerando o esvaziamento de amplas áreas rurais e o destino migratório para os centros urbanos. Como fronteira agrícola nacional, a população do Paraná saltou de pouco mais de 2,1 milhões de habitantes, em 1950, para quase 7 milhões em 1970, com taxas geométricas de crescimento anuais próximas e/ou superiores a 5% ao ano. A partir de então, sofreu grande influxo, passando a taxas de aproximadamente 1% ao ano. O grau de urbanização do Estado manteve uma elevação acentuada, de 36,1%, em 1970, para 84% em 2007.

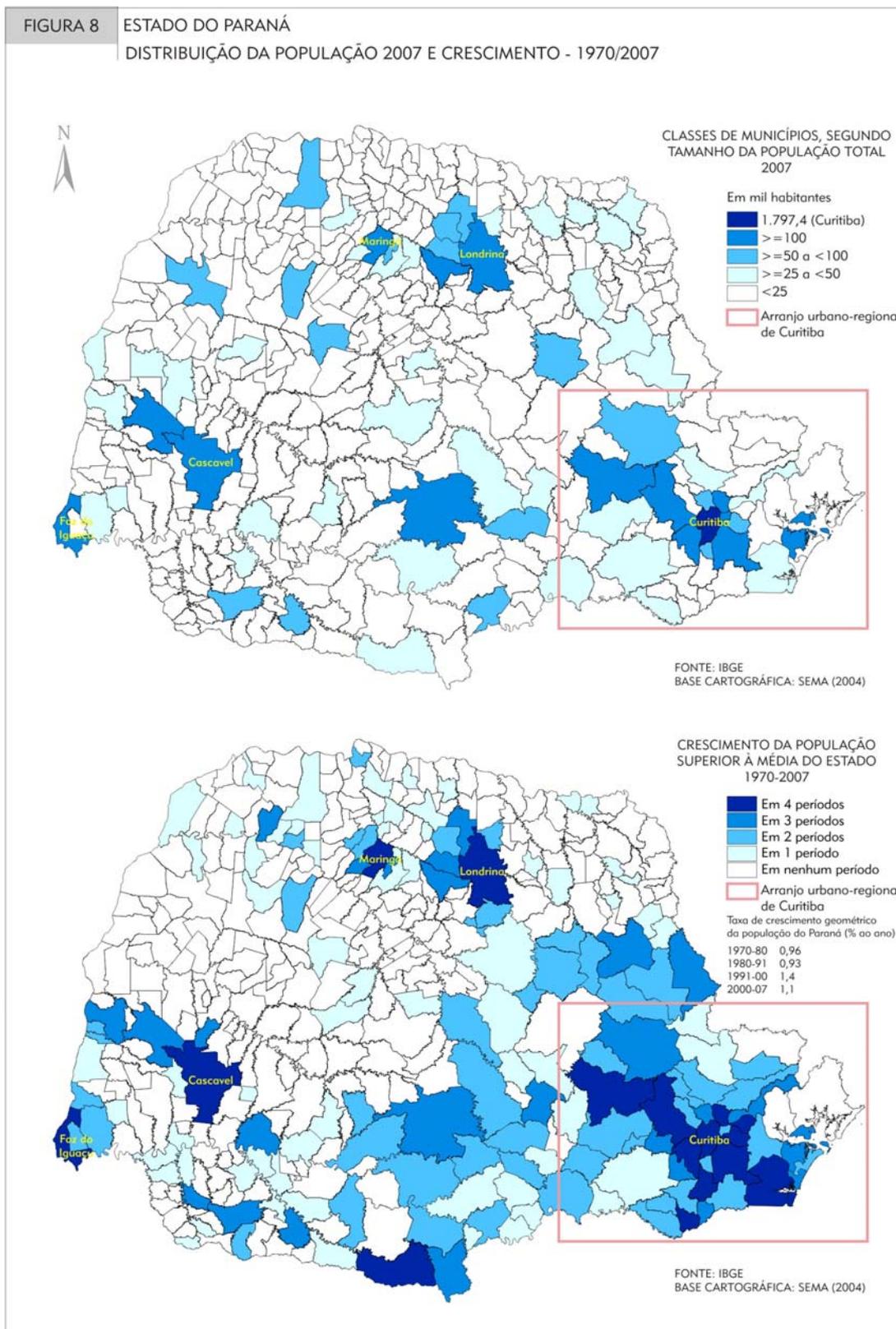
A horizontalidade da urbanização paranaense, perpassando todos os municípios, encontra aderência no conceito de urbanização extensiva (MONTE-MÓR, 2006), por integrar o rural, nas mais recônditas regiões do Estado, aos movimentos do urbano-industrial que se implantava, a partir de Curitiba. Ocorre no Estado a singular relação apontada por Santos (1993) para o país, onde um Brasil urbano inclui áreas agrícolas e um Brasil agrícola inclui áreas urbanas. Note-se que esse autor refere-se a áreas “agrícolas”, e não rurais, contendo cidades adaptadas às suas demandas, e a áreas urbanas, contendo atividades rurais adaptadas às demandas urbanas. Esse padrão de relações faz crer, como mostra Santos (1993, p.125), que estamos “deixando a fase da mera urbanização da sociedade, para entrar em outra, na qual defrontamos a urbanização do território”; fase em que a cidade torna-se “o *locus* da regulação do que se faz no campo” (p.52).

Ao longo das décadas, a diversidade funcional reforçou a importância regional de alguns centros situados ao longo das principais rodovias, desenhando uma rede de cidades relativamente distribuída, estruturada nos polos regionais (MOURA e MAGALHÃES, 1996). Com o crescimento elevado e a expansão física desses centros, essa rede passou a se articular a partir de aglomerações e, conseqüentemente, adquiriu maior complexidade (MOURA, 2004). Mesmo com a ampliação e densificação da rede urbana, Curitiba consolidou-se como a metrópole paranaense, compondo, em sua aglomeração, um conjunto de municípios nos quais se concentram população, riqueza e conhecimento.

Na história desse processo, em 1950, Curitiba era o único município paranaense que contava com mais de 50 mil habitantes em sua área urbana e essa população correspondia a pouco mais de 8% da população urbana do Estado. Em 1970, cinco municípios (Curitiba, Londrina, Maringá, Ponta Grossa e Paranaguá) passaram a ter população urbana superior a 50

mil habitantes e a concentrar 40,5% da população urbana. Nos anos 1980, Paranaguá manifestou declínio populacional, cedendo posição a outros centros regionais, como Foz do Iguaçu, Cascavel, Guarapuava e mesmo municípios do entorno de Curitiba, como São José dos Pinhais e Colombo, que superaram os 50 mil habitantes urbanos. Esse conjunto agregou novos municípios numa composição que incluiu alguns centros isolados e os situados nos limites político-administrativos dos principais polos urbanos paranaenses. Em 2007, são 28 municípios com mais de 50 mil habitantes, concentrando 65,6% da população urbana do Paraná (Anexo 3, planilha 1). Assim, foram reforçadas as aglomerações, pela expansão de seus contornos físicos, e demarcada a rede de centros regionais do Estado.

Cabe anotar que, nos últimos sete anos, diminuiu o ritmo do crescimento anual da população total do Paraná, de 1,4% a.a., entre 1991 e 2000, para 1,1% a.a. entre 2000 e 2007, e que seu incremento populacional também arrefeceu – de uma média de 123,8 mil habitantes/ano, para 103 mil, respectivamente, nesses períodos. Tomando em conta os municípios com mais de 100 mil habitantes em relação ao total da população, 32,8% da população do Paraná se concentra em municípios com esse porte populacional, situados no entorno imediato de Curitiba e em seu entorno mais distante, incluindo Ponta Grossa, Castro e Paranaguá, atestando o peso do arranjo urbano-regional de Curitiba; 12,3% em municípios desse mesmo porte situados entre Londrina e Maringá; e 6,9% em Cascavel, Toledo e Foz do Iguaçu. Esses arranjos se mostram como os mais concentradores do Estado e consolidam os três polos preconizados pela PDU de 1972. Agregando ao cálculo os municípios com mais de 25 mil habitantes, não só a concentração aumenta como é possível mapear manchas contínuas expandidas, com elevado volume populacional (figura 8).



O incremento de 721.045 novos habitantes no Paraná, entre 2000 e 2007, particularmente se distribuiu entre Curitiba (210 mil) e municípios vizinhos, como São José dos Pinhais (59,3 mil), Colombo (50,6 mil), Araucária (15,7 mil), Campo Largo (12,7 mil) e Fazenda Rio Grande (12,1 mil), assim como Ponta Grossa (32,7 mil); distribuiu-se também entre Foz do

Iguaçu (52,8 mil), Cascavel (40,4 mil) e Toledo (11,7 mil), como também entre Londrina (50,8 mil), Maringá (37,3 mil) e Araçongas (11,2 mil) – todos integrantes dos três arranjos mais concentradores. Esses 13 municípios, os únicos que absorveram contingentes superiores a 10 mil novos moradores, totalizam 82,8% do total do incremento do Paraná no período.

A análise da distribuição da população nos municípios paranaenses, e da dinâmica recente de seu crescimento é reveladora dos focos concentradores e de seus vetores de expansão no território. Há um conjunto de municípios, com tamanho de população superior a 50 mil habitantes, que não só concentra elevada parcela do contingente populacional do Estado como mantém padrões de crescimento anual da população com taxas acima da média (em alguns casos acima do dobro da média) da taxa de crescimento do Paraná desde os anos 1970. É o caso de Curitiba e entorno imediato, considerando Araucária, Campo Largo, Colombo, São José dos Pinhais, Quatro Barras, Piraquara e Mandirituba, assim como Pinhais e Fazenda Rio Grande, desmembrados destes últimos nos anos 1990; e em seu entorno mais distante, Ponta Grossa, Piên e Guaratuba; caso também de Londrina e Maringá, no Norte Central, assim como de Cascavel e Foz do Iguaçu, no Oeste do Estado. Além desses, Palmas, na fronteira com Santa Catarina, singulariza-se por manter uma dinâmica contínua de crescimento elevado (ver figura 8).

A permanência do elevado crescimento populacional em Curitiba e entorno imediato, e nos polos dos outros dois arranjos espaciais, desde os anos 1970 até os anos recentes, confirma a crítica de Santos (1993) à propalada desmetropolização no Brasil. Como o autor, os dados mostram que não só a aglomeração metropolitana se adensou como, no lastro da metropolização, outras aglomerações urbanas se consolidaram no Paraná.

Sem negar que as aglomerações se fortalecem, alguns municípios de porte populacional superior a 50 mil habitantes apresentam sinais de perda do dinamismo de crescimento, passando de um padrão superior a um padrão inferior à taxa de crescimento do Estado. Isso ocorre em Almirante Tamandaré, no entorno imediato da metrópole, e em Paranaguá e Castro, no entorno metropolitano mais distante; em Apucarana e Cambé, no Norte Central; e em outros municípios distantes das aglomerações principais, como Guarapuava, Pato Branco, Campo Mourão, Irati, Paranavaí, Telêmaco Borba, Umuarama e União da Vitória.

Esse fenômeno alerta para duas situações. A primeira é de que alguns municípios das periferias das aglomerações superam a fase do auge do crescimento e se estabilizam, seja pela falta de oferta de ocupação que evoque atração ou justifique a permanência, seja pela valorização do solo mediado pelo mercado de terras, que deixa de ser atrativo à população de menor renda. A segunda é de que não se confirma a retórica nas cidades de médio porte como novos focos de crescimento populacional, ao menos no Paraná, salvo quando se situam no entorno das aglomerações urbanas. Há que se considerar, entretanto, que apesar de não registrarem um crescimento populacional significativo, esses municípios mantêm a capacidade de reter sua população e muitos deles permanecem no mapa das principais

centralidades do Estado ao longo de décadas, pela relevância de seu papel como centros de oferta de serviços de funções de maior complexidade.

Essa dinâmica populacional faz com que Curitiba e entorno se projetem como a principal centralidade regional. O estudo Região de Influência das Cidades (REGIC), desenvolvido pelo IBGE (2008a), destaca Curitiba e sua área de concentração de população, integrada por Curitiba e 13 municípios do entorno, como a única “Metrópole” do Estado (quadro 6).

QUADRO 6 - PRINCIPAIS NÍVEIS DE CENTRALIDADE⁽¹⁾ - MUNICÍPIOS DO PARANÁ - 1966, 1978, 1993 E 2007

MUNICÍPIO	CENTRALIDADE 1966		CENTRALIDADE 1978	CENTRALIDADE 1993		CENTRALIDADE 2007	
	Níveis	Denominação	Denominação	Níveis	Denominação	Níveis	Denominação
ACP de Curitiba	1d	Centro Macrorregional	Metrópole Regional	8	Máximo	1C	Metrópole
ACP de Londrina	2a	Centro Regional A	Centro Submetropolitano	7	Muito forte	2B	Capital Regional B
ACP de Maringá	2b	Centro Regional B	Capital Regional	7	Muito forte	2B	Capital Regional B
Cascavel	3a	Centro Sub-regional A	Capital Regional	6	Forte	2B	Capital Regional B
Ponta Grossa	2a	Centro Regional A	Capital Regional	6	Forte	2C	Capital Regional C
Apucarana	3a	Centro Sub-regional A	Capital Regional	5	Forte para médio	3A	Centro Sub-regional A
Campo Mourão	3b	Centro Sub-regional B	Centro Sub-Regional	5	Forte para médio	3A	Centro Sub-regional A
Foz do Iguaçu	4a	Centro Local A	Centro de Zona	5	Forte para médio	3A	Centro Sub-regional A
Francisco Beltrão	3a	Centro Sub-regional A	Centro Sub-Regional	5	Forte para médio	3A	Centro Sub-regional A
Guarapuava	3b	Centro Sub-regional B	Capital Regional	5	Forte para médio	3A	Centro Sub-regional A
Paranaguá	4a	Centro Local A	Centro de Zona	-		3A	Centro Sub-regional A
Paranavaí	3a	Centro Sub-regional A	Capital Regional	5	Forte para médio	3A	Centro Sub-regional A
Pato Branco	2b	Centro Regional B	Capital Regional	5	Forte para médio	3A	Centro Sub-regional A
Toledo	4a	Centro Local A	Centro Sub-Regional	4	Médio	3A	Centro Sub-regional A
Umuarama	3b	Centro Sub-regional B	Capital Regional	5	Forte para médio	3A	Centro Sub-regional A
Cianorte	3b	Centro Sub-regional B	Centro Sub-Regional	4	Médio	3B	Centro Sub-regional B
Ivaiporã	4b	Centro Local B	Centro Sub-Regional	4	Médio	3B	Centro Sub-regional B
Santo Antônio da Platina	3b	Centro Sub-regional B	Centro Sub-Regional	4	Médio	3B	Centro Sub-regional B
União da Vitória	3a	Centro Sub-regional A	Centro Sub-Regional	5	Forte para médio	3B	Centro Sub-regional B

FONTES: IBGE - DGC/CGEO/REGIC 2007; IBGE (1972); IBGE (1987); IBGE (2000)

(1) Toma como base os principais níveis de 2007.

Outros estudos já apontavam a condição metropolitana desse espaço, como IPEA (2002a), no qual Curitiba foi posicionada como Metrópole Nacional, com apenas mais sete capitais de estados, polarizando um dos 12 sistemas urbanos do país; no estudo do Observatório das Metrôpoles (RIBEIRO, 2009), em que sua Região Metropolitana foi confirmada como de natureza metropolitana e inserida na mesma categoria das principais aglomerações da rede urbana brasileira (categoria 3); ou em classificação realizada para o conjunto dos municípios do Paraná (IPARDES, 2005a), segundo características de centralidade, na qual Curitiba deteve, com raras exceções, mais que o dobro do valor dos indicadores analisados, comparativamente ao município subsequente, e foi classificado como o único município paranaense que polariza uma aglomeração considerada metropolitana.⁸⁰

⁸⁰ As demais centralidades expressivas no Paraná, reveladas pela pesquisa, Londrina, Maringá e Cascavel (Capitais Regionais B), e Ponta Grossa (Capitais Regional C) foram classificadas por IPEA (2002a) como: Londrina, Centro Regional; Maringá e Cascavel, Centros Sub-regionais 1; e Ponta Grossa, Centro Sub-regional 2, juntamente com Foz do Iguaçu, Guarapuava e Paranaguá.

Depreende-se que as principais centralidades paranaenses não sofrem grandes mudanças ao longo do período – 1966, ano da primeira pesquisa do IBGE, até 2007, ano da última –, mas se reposicionam.

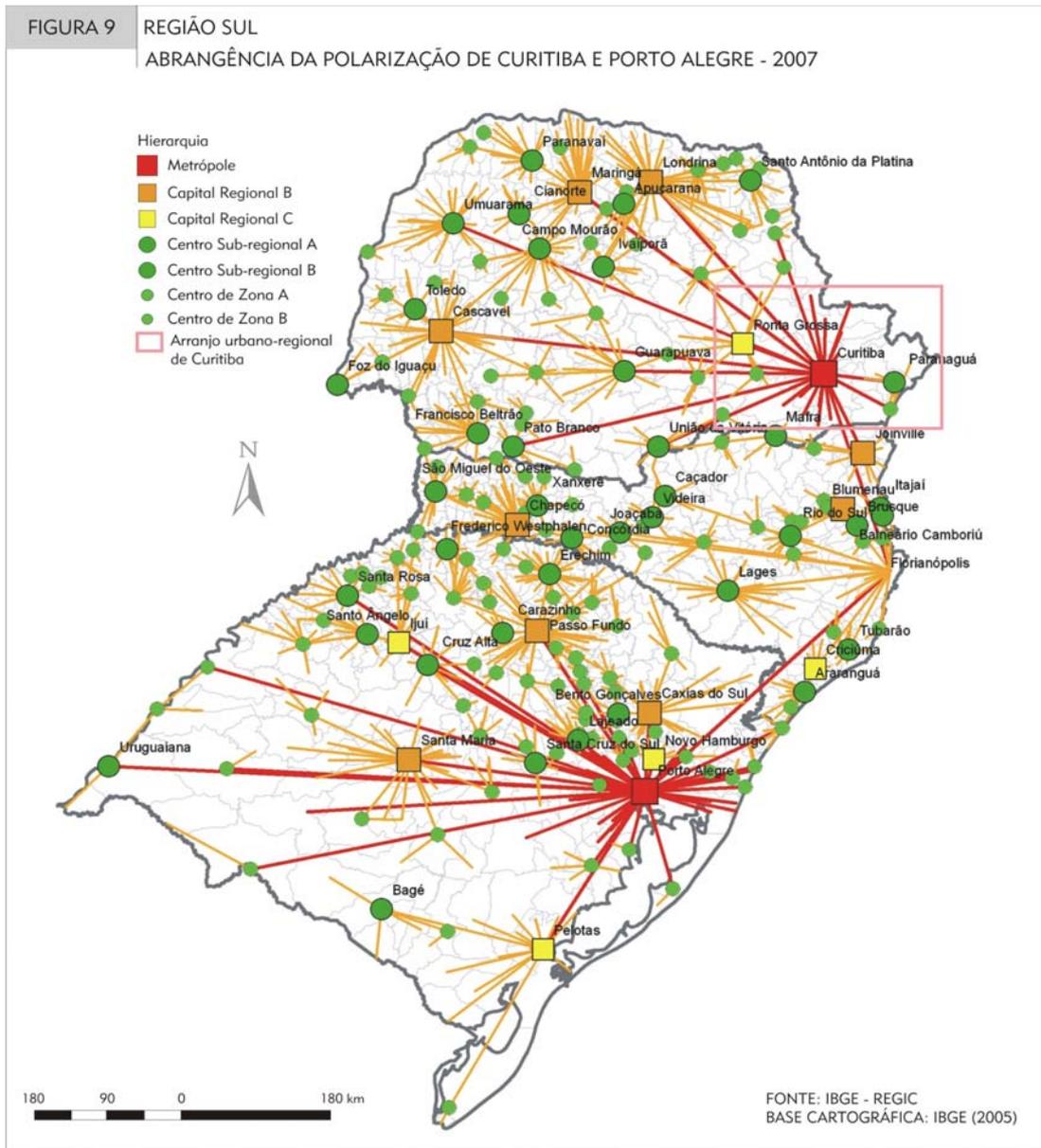
Na sequência hierárquica da rede urbana do Paraná, conforme os estudos das regiões de influência das cidades, do IBGE (1972; 1987; 2000; 2008a), em 1966, apareciam Londrina e Ponta Grossa como Centros Regionais A, e Maringá e Pato Branco como Centros Regionais B. Destaca-se o importante papel desempenhado por Ponta Grossa e Pato Branco nessa época, e a modificação, comparativamente a 2007, cada qual por suas especificidades. A classificação recente posiciona Ponta Grossa como Capital Regional C, tendo em posições superiores Londrina, Maringá e Cascavel (Capitais Regionais B). Pato Branco mantém-se como Capital Regional na pesquisa de 1978, mas na atual é classificado como Centro Sub-regional A.

Considerando os níveis superiores da hierarquia de 2007, tem-se que municípios do Oeste do Estado ascenderam na classificação. Cascavel assume o mesmo nível de centralidade das ACPs de Londrina e de Maringá, numa trajetória que inicia como Centro Sub-regional A, em 1966, Capital Regional, em 1978, e nível Forte, em 1993 (nível de centralidade que corresponderia em 2007 à Capital Regional C). Toledo também eleva sua posição no período, e Foz do Iguaçu mantém-se no nível compatível à pesquisa anterior, ambos classificando-se como Centro Sub-regional A (4.º nível na escala do Estado do Paraná).

No Norte Central, Londrina, que se distinguia isoladamente como segundo nível de centralidade nas pesquisas de 1966 (Centro Regional A) e de 1978 (Centro Submetropolitano), equipara-se a Maringá, classificando-se com nível Muito Forte em 1993. Maringá, na pesquisa de 1978, posicionava-se no mesmo nível de outros sete municípios paranaenses, como Capital Regional, tendo sido o único a ascender ao nível Muito Forte na pesquisa seguinte. Apucarana, como Centro Sub-regional A, mantém-se em classificações compatíveis ao longo do período. Desses sete municípios, além de Cascavel e Ponta Grossa, que passam na classificação da pesquisa seguinte ao nível Forte, os demais ficam na classificação abaixo, Forte para Médio, mantendo-se todos na pesquisa atual como Centros Sub-regionais A.

Ponta Grossa não consegue acompanhar a trajetória de Cascavel, certamente sob influência da proximidade com a metrópole. Também sob essa influência, porém agindo em sentido oposto, Paranaguá, que anteriormente se mantinha em classificações de final da hierarquia, galga agora o nível de Centro Sub-regional A. A importância das classes desses centros reforça a centralidade da ACP metropolitana de Curitiba e confirma a relevância do arranjo urbano-regional no âmbito do conjunto do Estado.

Além de sua extensão estadual, com base em IBGE (2008a), a abrangência da polarização da ACP de Curitiba comparte com a ACP de Porto Alegre o comando da rede urbana da Região Sul, transcendendo o Estado de Santa Catarina e inserindo em sua rede as áreas de abrangência das principais centralidades catarinenses (figura 9).



Muito além da concentração e crescimento populacional, este é um dos principais elementos que difere o arranjo urbano-regional polarizado por Curitiba dos dois outros arranjos paranaenses. A extensão de sua polarização, abrangendo todo o território do Estado, incluindo as áreas de influência dos arranjos do Norte Central e do Oeste, e a transcendência para territórios de estados vizinhos, particularmente Santa Catarina, consolidam sua centralidade regional e dão a tônica da dimensão urbano-regional dessa polarização.

Como será visto na sequência, essa configuração espacial traduz a metropolização de Curitiba, absorvendo a compreensão que predomina na literatura especializada quanto a esse conceito, de que, mais que concentrar população e riqueza, essa condição se reforça por funções econômicas superiores e poder de decisão e de gestão (LEROY, 2000; JULIEN, 2002); mais que expandir e densificar sua morfologia, compondo uma espacialidade diversa e socialmente diferenciada (GOTTDIENER, 1993), a metropolização difunde a partir desse arranjo urbano-regional atividades e funções (CASTELLS, 2000), embrenhando-se em suas relações sociais, políticas e econômicas, expressando uma nova época (LENCIONI, 2006).

A ACP de Curitiba, instituída como uma unidade para fins estatísticos, compõe um núcleo de municípios integrados numa mesma dinâmica. Seus 14 municípios correspondem exatamente aos municípios classificados pelo Observatório das Metrôpoles (RIBEIRO, 2009) nos níveis de integração “muito alto”, “alto” e “médio”, considerados como integrados à dinâmica da aglomeração. Tendo analisado os 26 municípios que compõem esse conjunto, o estudo apontou Curitiba como polo da aglomeração; Almirante Tamandaré, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais e São José dos Pinhais, com nível muito alto de integração; Araucária e Piraquara, com nível alto; e Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Itaperuçu, Mandirituba e Quatro Barras, com nível médio. Os demais municípios, com níveis baixo e muito baixo, foram considerados com integração tênue à dinâmica metropolitana.

Na extensa área de abrangência da polarização da ACP de Curitiba, algumas centralidades mantêm relações mais intensas com o polo metropolitano e municípios vizinhos, configurando uma área fortemente integrada que corresponde ao arranjo urbano-regional de Curitiba; outras mantêm relações mais tênues, porém com tendências de inserção nesse arranjo num futuro não tão longínquo. Foram analisados os fluxos das áreas de influência das principais centralidades que se interconectam com a metrópole, num raio de aproximadamente 200 km: no Paraná, as áreas de Ponta Grossa (Capital Regional C) e Paranaguá (Centro Sub-regional A) e, em Santa Catarina, as de Joinville (Capital Regional B) e Mafra (Centro Sub-regional B), com suas respectivas ligações locais (quadro 7; Anexo 3, planilha 2).

QUADRO 7 - RELAÇÃO ENTRE CENTRALIDADES SELECIONADAS – PARANÁ – 2007

METRÓPOLE	CAPITAL REGIONAL B	CAPITAL REGIONAL C	CENTRO SUB-REGIONAL A	CENTRO SUB-REGIONAL B	CENTRO DE ZONA A	CENTRO DE ZONA B	
Curitiba	Joinville			Mafra	Canoinhas		
						Rio Negro	
						São Bento do Sul	
			Paranaguá				
	Ponta Grossa					Irati	
						Telêmaco Borba	
							Jaguariaíva
							Palmeira
						Prudentópolis	

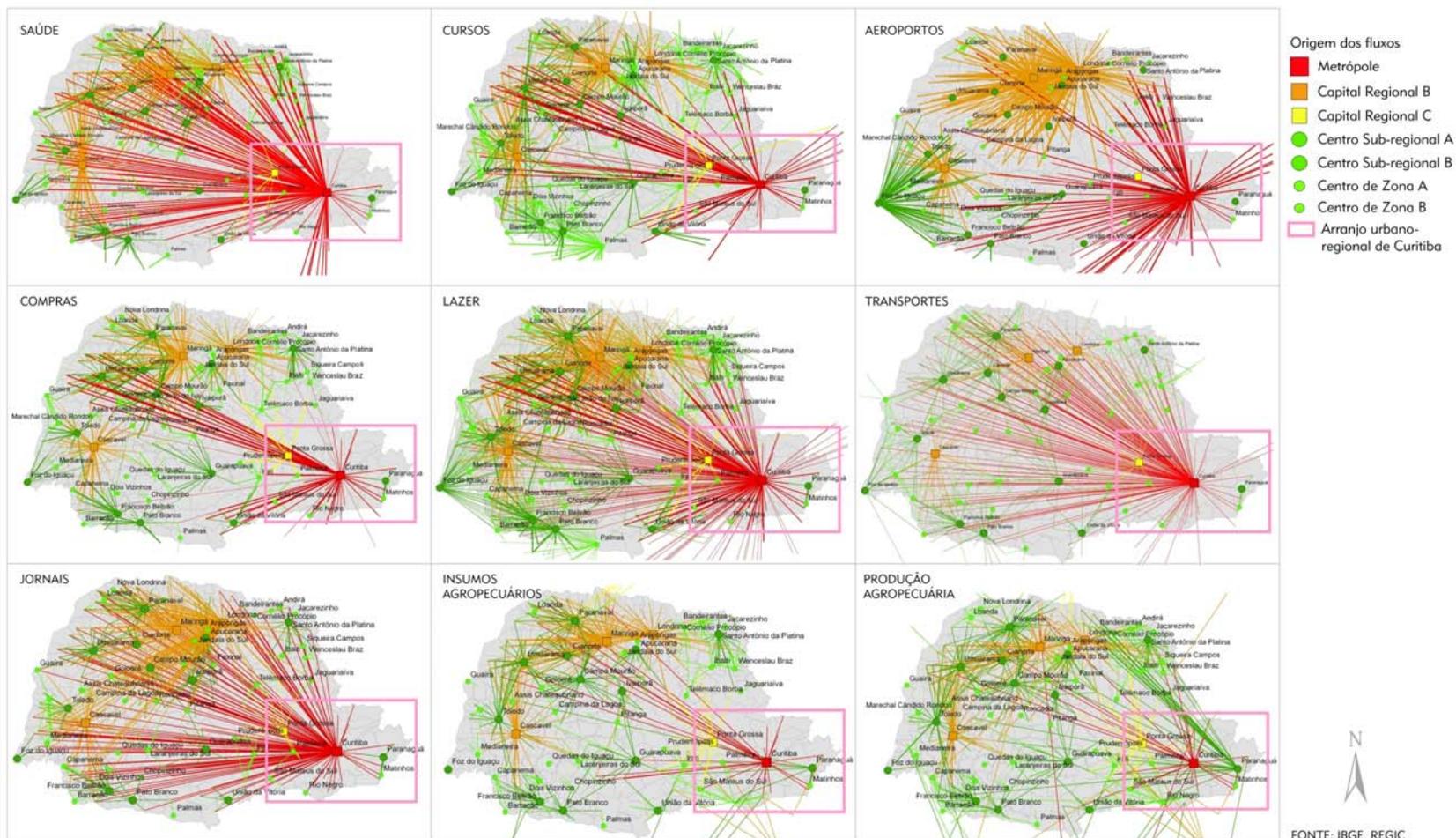
FONTE: IBGE - REGIC 2007

Embora o REGIC mapeie apenas a relação principal da matriz da rede urbana, composta pela síntese dos relacionamentos entre os vários níveis hierárquicos de centros (ver figura 9), um conjunto de importantes indicadores de ligações entre os centros deixa as inter-relações muito claras. Permite aferir entre quais municípios há um maior número de conexões, suas direções, e revelar assim o espaço mais adensado do arranjo urbano-regional. Tais indicadores de fluxos oferecem referenciais para se medir o grau de articulação entre os municípios do entorno metropolitano. Evidenciam que muitos dos Centros de Zona que se ligam às centralidades principais selecionadas estabelecem trocas diretas com municípios do entorno metropolitano, densificando esse espaço de relações e salientando circuitos de estreitos vínculos entre as regiões de influência de Curitiba, Paranaguá, Ponta Grossa e Joinville.

Selecionados os municípios das áreas de influência desses centros e listados apenas aqueles com números superiores a três ligações entre municípios, verificam-se os seguintes comportamentos (figura 10):

- Ligações entre centros de gestão do território (informações referentes a aeroportos, compras, cursos, lazer e saúde): no caso de compras, aparecem ligações destes com municípios limítrofes do Estado de São Paulo; em cursos, destaca-se Curitiba; em aeroportos, Curitiba e Joinville servem a sua vizinhança nos respectivos estados e compartilham o serviço na atenção aos municípios litorâneos; saúde demonstra ligações entre municípios com muita proximidade; e lazer define alguns pontos preferenciais, como Curitiba, Litoral, Castro, Lapa, Rio Negro, Joinville e Mafra. As ligações em maior número e para mais destinos referem-se a compras e cursos. De modo geral, Curitiba centraliza o maior número de ligações com a proximidade e ainda com municípios paulistas do Vale do Ribeira e municípios do norte catarinense; Paranaguá e Lapa vêm na sequência, com grande número de ligações em proximidade; Mafra também se destaca por ligações em proximidade, fundamentalmente com Rio Negro (Anexo 3, planilha 3).
- Destino dos transportes coletivos: além da forte interconexão entre Curitiba e os municípios vizinhos, verifica-se uma busca de maior distância, entre municípios do Vale do Ribeira e Curitiba, e outra mais difusa, entre municípios do litoral paranaense e Joinville, assim como Paranaguá (Anexo 3, planilha 4).
- Origem de jornais: Curitiba tem o maior número de ligações de proximidade, assim como com municípios de São Paulo e de Santa Catarina; Paranaguá apresenta ligações com o próprio entorno; e aparece Almirante Tamandaré ligando-se com municípios vizinhos (Anexo 3, planilha 5).
- Destino agropecuário: os principais fluxos verificados se dão entre municípios vizinhos, inclusive transpondo limites político-administrativos estaduais. Alguns produtos têm destinos mais distantes, como os cítricos, que se dirigem ao mercado de São Paulo e Chapecó, no oeste catarinense, ou o fumo, que vem de municípios do entorno para Rio Negro, em alguns casos diretamente, inclusive desse, para Santa Cruz do Sul; a produção de banana tem expressiva circulação entre os municípios litorâneos vizinhos, inclusive de Santa Catarina; a soja e o milho vêm de todo o interior paranaense e de muitos municípios catarinenses, assim como do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul, e em menor proporção do interior do Rio Grande do Sul e de São Paulo, com destino ao porto de Paranaguá. Curitiba recebe produtos de todo o entorno da metrópole e do litoral paranaense, constatando-se muitas trocas entre esses municípios. Tais ligações sintetizam fortes relações entre o entorno metropolitano e litoral, incluindo municípios do litoral norte catarinense, e a importância da atividade portuária, que torna o entorno metropolitano um local de passagem. Os maiores números de ligações acontecem em direção a Curitiba. Na sequência, com grande desnível posicionam-se Lapa, com buscas procedentes do entorno e litoral; Paranaguá, em ligações com o entorno metropolitano, litoral, interior e outros estados; Rio Negro, também com ligações de proximidade e elevado número com o interior do Paraná e outros estados; Quitandinha, Ponta Grossa e Araucária, com ligações de vizinhança (Anexo 3, planilha 6).

FIGURA 10 ESTADO DO PARANÁ
PRINCIPAIS CONEXÕES ENTRE CENTROS - 2007



- Destino agropecuário: os principais fluxos verificados se dão entre municípios vizinhos, inclusive transpondo limites político-administrativos estaduais. Alguns produtos têm destinos mais distantes, como os cítricos, que se dirigem ao mercado de São Paulo e Chapecó, no oeste catarinense, ou o fumo, que vem de municípios do entorno para Rio Negro, em alguns casos diretamente, inclusive desse, para Santa Cruz do Sul; a produção de banana tem expressiva circulação entre os municípios litorâneos vizinhos, inclusive de Santa Catarina; a soja e o milho vêm de todo o interior paranaense e de muitos municípios catarinenses, assim como do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul, e em menor proporção do interior do Rio Grande do Sul e de São Paulo, com destino ao porto de Paranaguá. Curitiba recebe produtos de todo o entorno da metrópole e do litoral paranaense, constatando-se muitas trocas entre esses municípios. Tais ligações sintetizam fortes relações entre o entorno metropolitano e litoral, incluindo municípios do litoral norte catarinense, e a importância da atividade portuária, que torna o entorno metropolitano um local de passagem. Os maiores números de ligações acontecem em direção a Curitiba. Na sequência, com grande desnível posicionam-se Lapa, com buscas procedentes do entorno e litoral; Paranaguá, em ligações com o entorno metropolitano, litoral, interior e outros estados; Rio Negro, também com ligações de proximidade e elevado número com o interior do Paraná e outros estados; Quitandinha, Ponta Grossa e Araucária, com ligações de vizinhança (Anexo 3, planilha 6).
- Origem dos insumos da produção agropecuária: repetem-se trocas de vizinhança, mas são muitas as trocas de longa distância, particularmente em relação à cana-de-açúcar, com destino a Curitiba e Castro; fumo, com destino a Rio Negro; e soja, entre outros produtos, com destino a Paranaguá. Os maiores números de ligações se dão entre Curitiba e seu entorno e o litoral paranaense, assim como com municípios dos estados de São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul; Paranaguá realiza ligações de vizinhança e de longa distância com os mesmos estados, além de Mato Grosso; Rio Negro apresenta ligações de vizinhança e de longa distância, particularmente com municípios catarinenses; Castro, também de vizinhança, e entre as mais distantes, principalmente com o interior de São Paulo; e, com ligações apenas de vizinhança, Lapa, Araucária, Colombo, Cerro Azul e São José dos Pinhais (Anexo 3, planilha 7).

Essas informações reforçam as centralidades de Curitiba, Paranaguá e Ponta Grossa, mostrando maior integração e densidade de relacionamentos entre as duas primeiras, e apontam para a presença de Joinville, com fortes ligações com os municípios do litoral. Registram também trocas intensas entre municípios vizinhos à metrópole, numa abrangência que transcende a ACP de Curitiba, integrando o litoral paranaense e o norte/nordeste catarinense. No caso de Ponta Grossa e sua aglomeração, são visíveis as trocas com

municípios do Vale do Ribeira. Deve-se ressaltar que estes, assim como Ponta Grossa e outros municípios de sua proximidade, mantêm ligações históricas com municípios paulistas.

Consoantes aos fluxos da região de influência das cidades, no Paraná, os fluxos dos movimentos pendulares da população para trabalho e/ou estudo em município distinto do de residência, informados pelo Censo Demográfico de 2000, demonstram a mancha da abrangência física que se forma por deslocamentos frequentes, induzida pelos diferentes papéis desempenhados pelos municípios do arranjo urbano-regional. De modo geral, esses fluxos vêm desenhando os núcleos ampliados das aglomerações e as franjas que se conformam em seu entorno, como frentes da urbanização (GILLI, 2002), mostrando não só movimentos unidirecionais em relação aos polos, como revelando a condição dessas franjas como atrativas a fluxos externos, inclusive partindo dos polos. Há municípios receptores, evasores e aqueles que ao mesmo tempo atraem e enviam fluxos a municípios vizinhos, conforme tipologia apresentada no capítulo anterior (ver figura 5). A grande maioria dos municípios, contudo, apresenta fluxos pendulares insignificantes (DESCHAMPS, *et al.*, 2008).

No Paraná, essa mancha e esses papéis diferenciados foram adquirindo expressão ao longo dos anos e salientando a elevada mobilidade nos arranjos espaciais. Analisando informações referentes aos movimentos pendulares da população em 1980⁸¹ e em 2000,⁸² observa-se que houve uma intensificação dos fluxos, seja em relação ao número e perfil de pessoas em movimento, seja em relação ao número de municípios de origem ou destino desses fluxos.

Em 1980, 110,8 mil pessoas residentes nos municípios do Paraná realizavam movimento pendular para trabalho e/ou estudo (tabela 8; Anexo 3, planilha 8). Esse número elevou-se para 359,4 mil em 2000. Nesses vinte anos, também aumentou a proporção de mulheres nesses movimentos, de 26,1% para 37,6%, enquanto entre os grupos etários diminuiu a participação da faixa de pessoas de 15 a 24 anos, fundamentalmente em favor da faixa de 25 a 59 anos. Assim, há mais mulheres, mais adultos e inclusive mais crianças se locomovendo para trabalho e/ou estudo entre os municípios paranaenses.

⁸¹ As variáveis relativas ao Censo de 1980, por dificuldades ainda não solucionadas na organização da base completa dos dados, restringiram-se às análises dos municípios do Estado do Paraná, correspondendo aos fluxos medidos no município de origem (pessoas que partem do município de residência em direção ao município de trabalho e/ou estudo) e fluxos medidos no município de destino (pessoas que o município recebe para trabalho e/ou estudo, procedentes de outro município de residência); ambos segundo número de pessoas e proporção em relação ao total da população do município que estuda e/ou trabalha.

⁸² As variáveis selecionadas para análise dos movimentos pendulares, referentes ao Censo de 2000, correspondem a fluxos de origem e fluxos de destino, ambos segundo número de pessoas e proporção em relação ao total da população do município que estuda e/ou trabalha; e ao total dos fluxos de origem e de destino, ambos segundo pessoas que apenas estudam, apenas trabalham, e estudam e trabalham. Na organização dos dados foram desconsideradas as informações quanto a municípios com fluxos para destinos não especificados pelo entrevistado. As variáveis referentes a trabalho incluem apenas pessoas de 10 anos e mais; as referentes a estudo incluem todas as faixas etárias.

TABELA 8 - NÚMERO DE PESSOAS QUE TRABALHAM E/OU ESTUDAM EM OUTRO MUNICÍPIO QUE NÃO O DE RESIDÊNCIA - PARANÁ -1980/2000

SEXO/GRUPOS DE IDADE	NÚMERO DE PESSOAS			
	1980		2000	
	Abs.	%	Abs.	%
Total	110.802	100	359.407	100
Homens	81.908	73,9	224.293	62,4
Mulheres	28.894	26,1	135.115	37,6
0 a 14 anos	5.764	5,2	24.642	6,9
15 a 24 anos	45.263	40,9	112.115	31,2
25 a 59 anos	58.094	52,4	216.726	60,3
60 anos ou mais	1.567	1,4	5.924	1,6

FONTE: IBGE - Censos Demográficos, 1980 e 2000 (arquivo de microdados)

NOTA: Dados extraídos de DESCHAMPS e CINTRA (2007).

Houve também uma mudança dos municípios mais envolvidos pelos fluxos principais dos movimentos pendulares. Em 1980, entre aqueles com maiores fluxos (considerados os acima de mil pessoas), além de municípios limítrofes a Curitiba, encontravam-se Cambé, Marialva, Londrina, Ibiporã, Maringá, Cascavel, Ponta Grossa e Apucarana (quadro 8). Nos anos 2000, com exceção de Cambé e Londrina, esses municípios deixam o conjunto correspondente aos principais fluxos (agora considerados os superiores a 5 mil pessoas). Passam a integrar essa categoria municípios das aglomerações urbanas de Maringá, casos de Paiçandu e Sarandi, este desmembrado de Marialva no período, portanto, possivelmente tendo absorvido os seus fluxos; outros da metropolitana de Curitiba, casos de Campina Grande do Sul, Pinhais e Fazenda Rio Grande, os dois últimos também desmembrados no período; além de Foz do Iguaçu (Anexo 3, planilha 9). Aumenta também o número de receptores dos fluxos de origem da maioria dos municípios. Curitiba enviava fluxos a 141 municípios e passa a enviar para 204; Londrina passou de 96 para 154, São José dos Pinhais, de 34 para 58, entre os acréscimos mais expressivos.

Quanto aos fluxos de destino, aproximadamente 60% das pessoas se deslocavam para trabalho e/ou estudo, convergindo para os três maiores centros urbanos do Estado em 1980. Curitiba recebia 47,6 mil pessoas, Londrina, 11 mil, e Maringá, 7,3 mil (quadro 9). Apenas nove municípios, os três citados, e Foz do Iguaçu, Ponta Grossa, Cascavel, Apucarana, Araucária e São José dos Pinhais recebiam fluxos de mais de mil pessoas, somando no conjunto 67,7% do total dos fluxos do Estado. Exceto os vizinhos a Curitiba, todos são polos regionais.

Há que se observar, conforme Deschamps e Cintra (2007), que grande parte do movimento pendular ocorrido no Estado em 1980 envolvia algum município da Região Metropolitana de Curitiba, que, no conjunto, era destino de 55,4 mil pessoas e origem de outras 51,6 mil. No entanto, a quase totalidade desse movimento se dava internamente à Região; ou seja, 87,1% do movimento era intrametropolitano, envolvendo 48,2 mil pessoas, das quais 84,3% buscavam a capital para estudo e/ou trabalho.

QUADRO 8 - MUNICÍPIOS COM MAIORES FLUXOS PENDULARES INTRAESTADUAIS DE ORIGEM, NÚMERO DE MUNICÍPIOS DE DESTINO, PESSOAS ENVOLVIDAS E PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO ESTADO⁽¹⁾ - PARANÁ 1980/2000

MUNICÍPIO DE ORIGEM	1980			MUNICÍPIO DE ORIGEM	2000		
	Pessoas	% no Total do Paraná	Municípios de Destino		Pessoas	% no Total do Paraná	Municípios de Destino
Piraquara	13.991	12,63	47	Colombo	41.197	9,46	52
Colombo	12.926	11,67	33	Curitiba	29.577	6,79	204
Curitiba	7.065	6,38	141	Pinhais	24.441	5,61	42
Cambé	6.396	5,77	39	São José dos Pinhais	24.296	5,58	58
Almirante Tamandaré	6.200	5,6	34	Almirante Tamandaré	23.190	5,33	43
São José dos Pinhais	5.480	4,95	34	Piraquara	17.457	4,01	44
Marialva	4.608	4,16	53	Sarandi	15.184	3,49	48
Londrina	2.772	2,5	96	Cambé	14.644	3,36	57
Ibiporã	2.032	1,83	28	Foz do Iguaçu	12.900	2,96	75
Campo Largo	1.806	1,63	24	Fazenda Rio Grande	12.558	2,88	31
Araucária	1.639	1,48	15	Araucária	9.708	2,23	39
Maringá	1.497	1,35	86	Campo Largo	8.726	2,00	34
Cascavel	1.441	1,3	56	Londrina	8.203	1,88	154
Ponta Grossa	1.265	1,14	55	Paiçandu	5.927	1,36	23
Apucarana	1.090	0,98	49	Campina Grande do Sul	5.286	1,21	24
TOTAL DO ESTADO	110.802	100	290	TOTAL DO ESTADO	435.309	100	⁽²⁾ 398
Municípios com fluxos entre mil e 5 mil pessoas			9				40
Municípios com fluxos entre 500 e mil pessoas			10				61

FONTE: IBGE - Censos Demográficos de 1980 e 2000 (arquivo de microdados)

(1) Somente fluxos com destino identificado.

(2) Tunas do Paraná é o único município do Estado que não realiza fluxo de origem.

QUADRO 9 - MUNICÍPIOS COM MAIORES FLUXOS PENDULARES INTRAESTADUAIS DE DESTINO, NÚMERO DE MUNICÍPIOS DE ORIGEM, PESSOAS ENVOLVIDAS E PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO ESTADO⁽¹⁾ - PARANÁ 1980/2000

MUNICÍPIO DE DESTINO	1980			MUNICÍPIO DE DESTINO	2000		
	Nº Pessoas	% no Total do Paraná	Nº Municípios de Origem		Nº Pessoas	% no Total do Paraná	Nº Municípios de Origem
Curitiba	47.570	42,93	208	Curitiba	174.109	44,48	628
Londrina	11.010	9,94	108	Maringá	30.176	7,71	278
Maringá	7.326	6,61	106	Londrina	27.986	7,15	344
Foz do Iguaçu	2.172	1,96	72	São José dos Pinhais	9.936	2,54	56
Araucária	2.074	1,87	17	Pinhais	8.875	2,27	20
Ponta Grossa	1.439	1,3	93	Cascavel	5.238	1,34	167
São José dos Pinhais	1.247	1,13	13	União da Vitória	4.855	1,24	27
Cascavel	1.154	1,04	60	Umuarama	4.635	1,18	144
Apucarana	1.003	0,91	47	Araucária	4.592	1,17	35
TOTAL DO ESTADO	110.802	100	290	TOTAL DO ESTADO	435.309	100	⁽²⁾ 396
Municípios com fluxos entre mil e 5 mil pessoas			6				32
Municípios com fluxos entre 500 e mil pessoas			15				27

FONTE: IBGE - Censos Demográficos de 1980 e 2000 (arquivo de microdados)

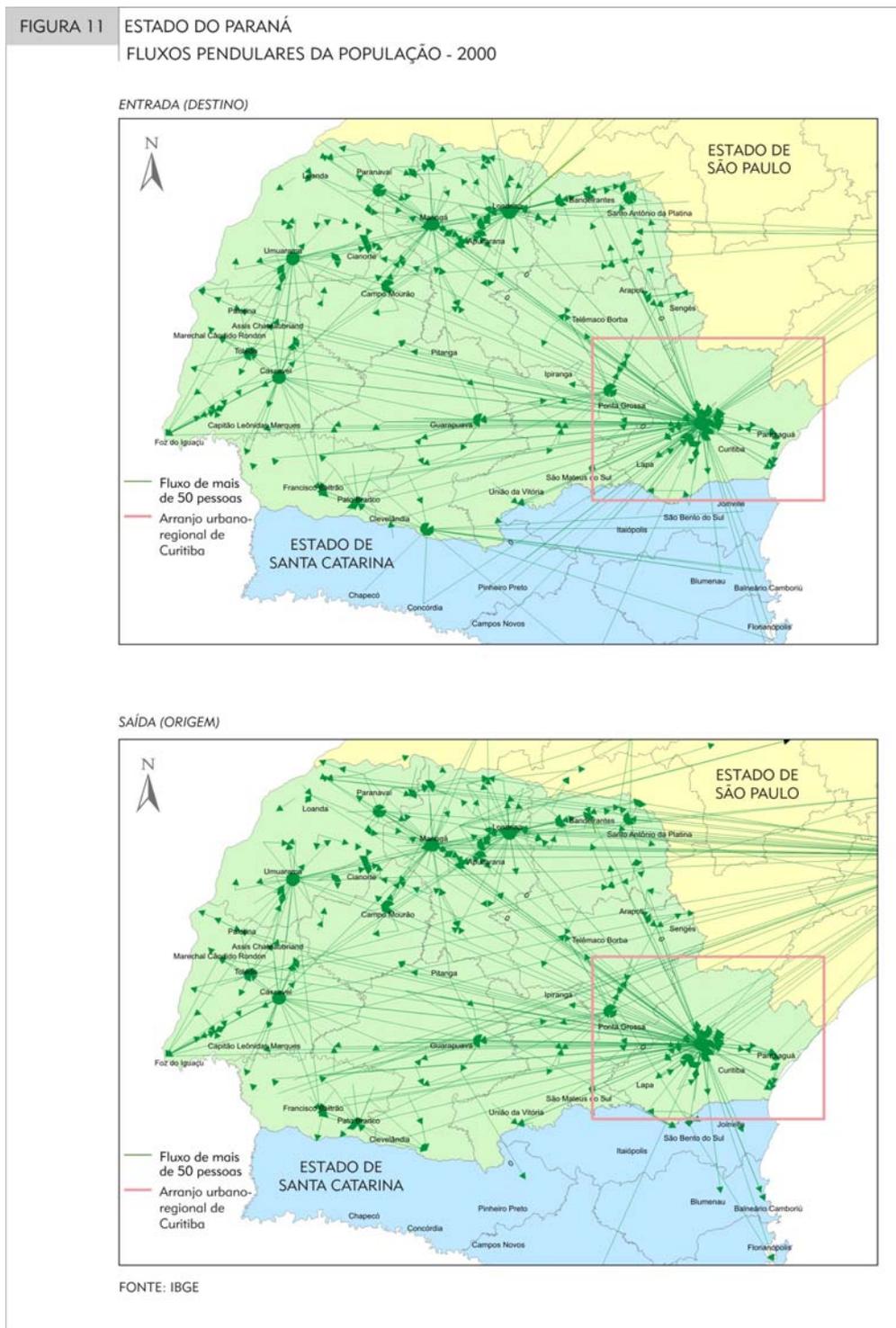
(1) Somente fluxos com destino identificado.

(2) Novo Itacolomi, Paranapoema e São Manoel do Paraná não realizam fluxo de destino.

Nesses 20 anos, Curitiba eleva sua participação de 42,9% do movimento total do Paraná para 44,5%. Foz do Iguaçu, Ponta Grossa e Apucarana deixam o rol dos principais receptores; entram União da Vitória, que conforma uma aglomeração transestadual com Porto

União (SC); Umuarama, definindo uma centralidade emergente no noroeste do Estado; e Pinhais, reforçando o entorno metropolitano.

No âmbito do Paraná, os fluxos ressaltam e consolidam como áreas de maior movimento os três arranjos mais concentradores do Estado, e mostram, no interior deles, deslocamentos em todas as direções, com vetores majoritários e convergentes aos polos. Confirmam, ainda, o arranjo urbano-regional de Curitiba como a porção do Estado onde os volumes são mais elevados e os vetores mais diversificados (figura 11).



Os principais absorvedores de população de outro município para trabalho e/ou estudo em 2000 são as principais centralidades do Estado. Curitiba recebe 174,1 mil pessoas, Maringá, 30,2 mil, e Londrina 28 mil, sendo estes os únicos municípios com fluxos de destino superiores a 10 mil pessoas no Paraná. Deles, respectivamente, 75,3%, 71,7% e 61,8% das pessoas que se movimentam buscam apenas o trabalho. São seguidos por São José dos Pinhais, Pinhais, Cascavel, União da Vitória, entre os principais fluxos. Muitos municípios dos três principais arranjos espaciais do Estado aparecem entre aqueles que realizam fluxos superiores a mil pessoas, como Ponta Grossa, Paranaguá e Rio Negro – este também numa aglomeração urbana transestadual com Mafra (SC) –, no arranjo urbano-regional de Curitiba; Arapongas, Cambé, Apucarana, Rolândia e Ibiporã, no Norte Central; e Foz do Iguaçu e Toledo, no Oeste.

Os municípios que se sobressaem por fluxos de saída superiores a mil pessoas apresentam um comportamento menos heterogêneo, porém são incidentes majoritariamente no arranjo urbano-regional de Curitiba, sendo Colombo o maior evasor, com fluxos de saída de 41.197 pessoas, seguido por Curitiba (29.577), Pinhais (24.441), São José dos Pinhais (24.296), Almirante Tamandaré (23.190), Piraquara (17.457) e Fazenda Rio Grande (12.558), entre aqueles com fluxos superiores a 10 mil pessoas. Nos dois outros arranjos espaciais, os maiores fluxos estão em Sarandi (15,2 mil) e Cambé (14,6 mil), no Norte Central; e Foz do Iguaçu (12,9 mil), no Oeste.

Para se identificar a extensão e as direções dos fluxos pendulares entre os municípios do arranjo urbano-regional de Curitiba, aproximando-se assim de uma delimitação do contorno mais denso de relações desse arranjo, foram inicialmente analisados, a partir de uma matriz origem/destino, todos os municípios das mesorregiões que se limitam com a Metropolitana de Curitiba – Centro-Oriental Paranaense, Sudeste Paranaense e Norte Catarinense (Anexo 3, planilha 10). Entre os municípios dessas mesorregiões, foram selecionados apenas aqueles com fluxos de origem ou destino de mais de 100 pessoas com Curitiba ou outro município da ACP.

Entre os municípios selecionados, havia em 2000 um total de 231,1 mil fluxos de pessoas que saíam para trabalho e/ou estudo, dos quais 76% apenas para trabalho; e 236,3 mil fluxos de entrada no município para trabalho e/ou estudo, dos quais 74,4% apenas para trabalho (tabela 9).

Com referência às entradas, ou seja, aos fluxos de destino, Curitiba recebe um total de 174,1 mil pessoas, das quais 75,3% apenas para trabalho. Esses fluxos correspondem a 73,7% e 74,5%, respectivamente, do total de fluxos para trabalho e/ou estudo ou só trabalho do conjunto selecionado para análise. São José dos Pinhais, Pinhais e Joinville vêm na sequência, com fluxos da ordem de 9,9 mil, 8,9 mil e 8,6 mil pessoas, respectivamente. Embora com volumes próximos, diferem entre si na proporção de fluxos para trabalho em relação ao total, pois são mais elevadas para os primeiros, respectivamente 82,9% e 75,1%, enquanto para o terceiro é de apenas 58,2%. Seguem Araucária, Colombo e Ponta Grossa,

com fluxos entre 3,5 mil e 4,6 mil pessoas, reproduzindo as proporções elevadas de pessoas que se deslocam apenas para trabalho nos municípios limítrofes a Curitiba, sendo 82,4% em Araucária e 77,7% em Colombo, enquanto em Ponta Grossa a proporção cai para 35,9%.

TABELA 9 - FLUXOS DE PESSOAS PARA TRABALHO E/OU ESTUDO E SÓ TRABALHO EM MUNICÍPIOS SELECIONADOS⁽¹⁾ - PARANÁ E SANTA CATARINA - 2000

MUNICÍPIO	SAÍDA (ORIGEM)			ENTRADA (DESTINO)		
	Total	Só Trabalho	% Só Trabalho/Total	Total	Só Trabalho	% Só Trabalho/Total
Almirante Tamandaré	23.190	18.009	77,66	1.149	972	84,65
Araucária	9.708	7.607	78,35	4.592	3.786	82,44
Balsa Nova	1.318	873	66,23	347	269	77,57
Bocaiúva do Sul	743	560	75,33	145	129	88,64
Campina Grande do Sul	5.286	4.244	80,28	1.143	911	79,7
Campo Alegre	673	416	61,78	416	325	77,98
Campo Largo	8.726	6.810	78,04	2.497	1.656	66,31
Campo Magro	3.468	2.837	81,8	234	179	76,85
Carambeí	403	158	39,06	1.066	908	85,19
Castro	1.200	679	56,55	587	390	66,47
Colombo	41.197	32.073	77,85	4.260	3.312	77,74
Contenda	901	567	62,87	172	153	89,14
Curitiba	29.577	22.776	77	174.109	131.073	75,28
Fazenda Rio Grande	12.558	10.725	85,41	987	836	84,7
Guaratuba	446	269	60,27	406	327	80,59
Itaperuçu	2.296	2.103	91,58	154	138	89,36
Joinville	3.852	2.233	57,96	8.635	5.027	58,22
Lapa	910	548	60,21	751	662	88,12
Mafra	2.261	1.601	70,81	1.566	842	53,77
Mandirituba	1.142	904	79,12	488	265	54,25
Matinhos	721	452	62,7	334	276	82,83
Morretes	677	526	77,61	311	272	87,41
Paranaguá	1.532	750	48,95	1.942	1.490	76,73
Piên	623	383	61,46	341	243	71,09
Pinhais	24.441	17.499	71,6	8.875	6.669	75,14
Piraquara	17.457	13.216	75,71	1.630	1.378	84,51
Ponta Grossa	4.075	2.908	71,36	3.599	1.294	35,95
Pontal do Paraná	462	245	53	338	265	78,35
Quatro Barras	2.528	1.989	78,68	2.420	1.479	61,11
Quitandinha	733	564	76,98	152	85	55,83
Rio Branco do Sul	1.815	1.432	78,91	875	751	85,87
Rio Negro	1.910	1.140	59,67	1.800	1.222	67,88
São José dos Pinhais	24.296	18.537	76,29	9.936	8.235	82,88
TOTAL DO CONJUNTO	231.125	175.633	75,99	236.257	175.819	74,42

FONTE: IBGE - Censo Demográfico, 2000 (microdados)

(1) Municípios das mesorregiões Metropolitana de Curitiba e vizinhas, que estabelecem fluxos superiores a 100 pessoas com algum município da ACP de Curitiba.

Essas proporções evidenciam papéis mais diversificados em Joinville e Ponta Grossa, que efetivamente atraem não apenas pela oferta de trabalho; apontam também o exercício de papéis mais especializados entre os municípios da ACP de Curitiba, com predomínio da atração para atividades de trabalho.

Em relação às saídas, mais comuns entre os municípios, Curitiba responde por 12,8% do total dos fluxos e 13% do total dos fluxos relativos apenas a trabalho, no conjunto selecionado. Detém o segundo maior volume de deslocamentos entre os municípios, de 29,6 mil pessoas, sendo 77% apenas para trabalho. Colombo registra o maior volume de fluxos, correspondendo a 41,2 mil pessoas que deixam o município para trabalho e/ou estudo, das quais 77,8% apenas para trabalho. Pinhais, São José dos Pinhais e Almirante Tamandaré têm fluxos entre 23,1 mil e 24,4 mil pessoas, todos com mais de 70% apenas para trabalho. Ainda com fluxos acima de 10 mil pessoas estão Piraquara e Fazenda Rio Grande, esse último com uma proporção de 85,4% das saídas só para trabalho. Cabe anotar que são mais expressivos os fluxos dos municípios da aglomeração metropolitana. Embora populosos, os fluxos de saída de Ponta Grossa e Joinville, respectivamente, 4.075 e 3.852, são menores que os de Araucária, Campo Largo e Campina Grande do Sul.

Na relação entre as saídas só para trabalho e o total de fluxos para estudo e/ou trabalho, Itaperuçu e Fazenda Rio Grande têm as proporções mais elevadas, de 91,6% e 85,4%, respectivamente, colocando-se como abastecedores do mercado de trabalho de municípios próximos. Carambeí e Paranaguá se destacam pelas menores proporções, que atingem, respectivamente, 39% e 48,9% do total de fluxos. Quanto às entradas, os municípios com base produtiva agrícola são os que apresentam as maiores proporções, enquanto as principais centralidades, menores proporções, tendo em Ponta Grossa a menor proporção do conjunto.

Além de elevados volumes, muitos municípios caracterizam-se por elevadas proporções de entradas ou saídas. Tais proporções revelam movimentos de atração e/ou repulsão, como analisado por Deschamps e Cintra (2008), com base em estudo realizado pelo Instituto Nacional de Estatística de Portugal (INE, 2003). São também reveladores de papéis e especificidades, tornando nítidos os municípios-dormitório das aglomerações, caracterizados por apresentarem elevadas proporções de saídas, particularmente para o trabalho, em relação ao total da população do município que trabalha; ou apontam aqueles municípios cujas atividades são absorvidas por pessoas em proporções relativas elevadas, diante da própria população do município que trabalha ou estuda.

As proporções mais elevadas de fluxos de entrada, em relação ao total de pessoas do município que estudam e/ou trabalham entre os municípios selecionados, acontecem em Quatro Barras, correspondendo a 22,2% da população que trabalha e/ou estuda do município; a proporção relativa aos fluxos só para trabalho é ainda maior, 24,2% (tabela 10). Curitiba, com proporção menor dos primeiros (15,8%), mantém elevada a relativa aos fluxos só para trabalho (21,6%). Pinhais e Carambeí, na sequência, têm respectivamente 13,2% e 11,2%, de fluxos para estudo e/ou trabalho, e percentuais bem mais elevados, 17,8% e 19,5%, para os relativos apenas a trabalho.

TABELA 10 - PROPORÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS PARA TRABALHO E/OU ESTUDO E SÓ TRABALHO EM RELAÇÃO AO TOTAL DA POPULAÇÃO QUE ESTUDA E/OU TRABALHA OU QUE APENAS TRABALHA, MUNICÍPIOS SELECIONADOS⁽¹⁾ - PARANÁ E SANTA CATARINA - 2000

MUNICÍPIO	SAÍDA (ORIGEM)		ENTRADA (DESTINO)	
	% Fluxos para Trabalho e/ou Estudo/População que Estuda e/ou Trabalha	% Fluxos só para Trabalho/População que Trabalha	% Fluxos para Trabalho e/ou Estudo/População que Estuda e/ou Trabalha	% Fluxos só para Trabalho/População que Trabalha
Almirante Tamandaré	42,13	59,58	2,09	3,22
Araucária	16,15	24,19	7,64	12,04
Balsa Nova	20,19	23,56	5,32	7,27
Bocaiúva do Sul	13,86	17,27	2,71	3,97
Campina Grande do Sul	24,47	36,08	5,29	7,75
Campo Alegre	8,96	9,31	5,54	7,27
Campo Largo	14,62	20,45	4,18	4,97
Campo Magro	26,11	35,83	1,76	2,27
Carambeí	4,24	3,38	11,22	19,49
Castro	3,07	3,35	1,5	1,93
Colombo	34,99	49,89	3,62	5,15
Contenda	10,05	10,12	1,91	2,73
Curitiba	2,69	3,76	15,85	21,62
Fazenda Rio Grande	32,92	52,75	2,59	4,11
Guaratuba	2,53	2,8	2,3	3,41
Itaperuçu	24,13	42,09	1,62	2,76
Joinville	1,37	1,5	3,07	3,38
Lapa	3,42	3,7	2,82	4,47
Mafra	7,23	9,25	5,01	4,86
Mandirituba	10,87	15,03	4,64	4,4
Matinhos	4,60	5,25	2,13	3,21
Morretes	7,13	9,69	3,28	5,02
Paranaguá	1,98	1,85	2,51	3,68
Piên	9,57	9,87	5,24	6,25
Pinhais	36,29	46,74	13,18	17,81
Piraquara	39,44	55,07	3,68	5,74
Ponta Grossa	2,42	3,33	2,13	1,48
Pontal do Paraná	5,12	4,88	3,75	5,28
Quatro Barras	23,21	32,55	22,21	24,19
Quitandinha	7,44	9,67	1,55	1,46
Rio Branco do Sul	10,66	15,21	5,14	7,98
Rio Negro	10,51	12,06	9,9	12,92
São José dos Pinhais	18,22	24,82	7,45	11,03

FONTE: IBGE - Censo Demográfico, 2000 (microdados)

(1) Municípios das mesorregiões Metropolitana de Curitiba e vizinhas, que estabelecem fluxos superiores a 100 pessoas com algum município da ACP de Curitiba.

Entre as maiores proporções de pessoas que saem para trabalho e/ou estudo, em relação ao total da população do município que trabalha e/ou estuda, destacam-se os municípios vizinhos a Curitiba. Essas proporções são mais elevadas quando relativas a saídas exclusivamente para o trabalho, superando os 50% de pessoas do município que trabalham, apontando para os municípios-dormitório. Almirante Tamandaré tem a maior proporção, 42,1%, de pessoas que saem para trabalho e/ou estudo em outro município, em relação ao

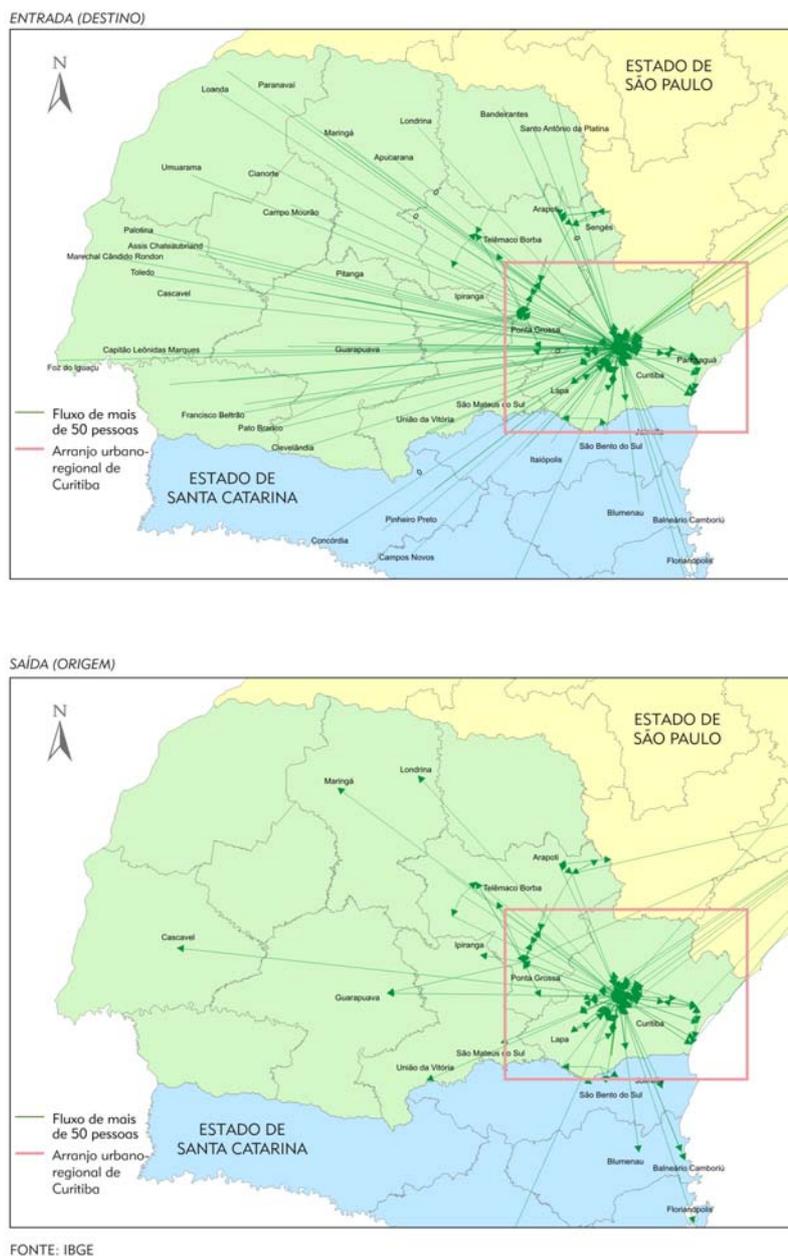
total de sua população que trabalha e/ou estuda. Tem também a maior proporção de pessoas que saem apenas para trabalho, em relação ao total de sua população que apenas trabalha, 59,6%; ou seja, mais da metade de sua população que trabalha não o faz no próprio município. Apresentam também proporções elevadas, mais de 20% dos fluxos para trabalho e/ou estudo, Piraquara, Pinhais, Colombo, Fazenda Rio Grande, Campo Magro, Campina Grande do Sul, Itaperuçu, Quatro Barras e Balsa Nova. Entre eles, Fazenda Rio Grande é o que tem a maior proporção de saídas só para trabalho, 52,7%. Os demais municípios limítrofes a Curitiba apresentam-se com proporções superiores a 10% em ambas as condições, o que reforça a compreensão de que há uma divisão de funções nas relações para trabalho no entorno metropolitano.

Deschamps e Cintra (2008) identificaram quatro movimentos-padrão entre os municípios dos limites oficiais da Região Metropolitana de Curitiba, e que se reproduzem no espaço maior do arranjo analisado:

- municípios com baixas taxas de atração e repulsão, indicando pouca integração à dinâmica da aglomeração, muito em função do distanciamento dos centros de maior atração: Cerro Azul, Agudos do Sul, Quitandinha, Tijucas do Sul, Adrianópolis, Doutor Ulysses, Lapa e Tunas do Paraná;
- municípios com, ao mesmo tempo, elevadas taxas de atração e repulsão, indicando elevada mobilidade de população empregada e algum grau de capacidade de absorção: Quatro Barras, Pinhais, Araucária e São José dos Pinhais;
- municípios com elevadas taxas de atração e baixas taxas de repulsão, ou seja, que conseguem reter a sua população empregada e ao mesmo tempo atrair população de fora: Curitiba, assim como, estendendo-se a leitura para os municípios situados fora do perímetro da Região Metropolitana de Curitiba, Ponta Grossa e Joinville;
- municípios com elevadas taxas de repulsão e baixas taxas de atração, ou seja, que não possuem uma dinâmica econômica própria que absorva sua própria população economicamente ativa. Correspondem aos municípios periféricos aos centros de maior atração, que funcionam como dormitórios – apresentam-se com elevada população, situam-se em vetores de expansão desses centros e têm o solo urbano com baixos valores de mercado –: Almirante Tamandaré, Fazenda Rio Grande, Piraquara, Colombo, Campo Magro, Campo Largo, Campina Grande do Sul, Itaperuçu, Balsa Nova, Rio Branco do Sul, Mandirituba, Bocaiúva do Sul e Contenda. Pode-se inferir que o mesmo ocorra com os municípios que conformam as demais aglomerações identificadas nas vizinhanças de Curitiba, como Araquari, Guaramirim, Três Barras, entre outros localizados em Santa Catarina.

Esses padrões ficam claros ao serem mapeados os fluxos, captados pela matriz origem/destino. Percebe-se um emaranhado de direções, quanto maior a proximidade com a metrópole, que mostra a densificação dos deslocamentos e alerta para a importância de se buscarem políticas públicas adequadas de mobilidade, assim como de moradia, para esse elevado contingente de pessoas em movimento (figura 12).

FIGURA 12 ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA
FLUXOS PENDULARES DA POPULAÇÃO - 2000



Da leitura da matriz, composta pelo total dos municípios da Mesorregião Metropolitana de Curitiba e das três mesorregiões vizinhas, algumas conformações aglomeradas ficaram evidentes. A principal se configura no entorno imediato a Curitiba, analisada em detalhe na sequência, com fluxos de pessoas entre os mais elevados, em múltiplas direções e que se rarefazem no entorno mais distante. Confluências com padrão de aglomeração também se confirmam entre os municípios catarinenses de Joinville, Araquari, São Francisco do Sul, Garuva, Jaraguá do Sul, Guaramirim e Corupá, todos com fluxos entre si de mais de 100 pessoas, com destaque aos de Araquari para Joinville (4.546 pessoas) e aos de Guaramirim para Jaraguá do Sul (2.798). Outra aglomeração é conformada por São Bento

do Sul, Campo Alegre, Rio Negrinho e Mafra, incorporando Piên, este no Paraná; e uma menor, por Canoinhas e Três Barras. Ocorrem ainda as duas aglomerações transestaduais, já citadas, Rio Negro (PR) e Mafra (SC), com fluxos entre si de, respectivamente, 1.199 e 1.439 pessoas; e União da Vitória (PR) e Porto União (SC), com fluxos entre si de 2.146 e 4.338 pessoas, respectivamente.

Entre os municípios paranaenses com deslocamentos superiores a 100 pessoas, também se confirma a aglomeração no entorno de Ponta Grossa, com fluxos procedentes de Castro (395 pessoas), Palmeira (246) e Carambeí (226), e com fluxos no sentido Ponta Grossa/Carambeí (713 pessoas), Castro/Carambeí (189), Ponta Grossa/Castro (201), Carambeí/Castro (100), Pirai do Sul/Castro (144) e Ponta Grossa/Telêmaco Borba (115). No litoral, os movimentos pendulares com fluxos superiores a 100 pessoas ocorrem entre os municípios da ocupação contínua, como os dirigidos a Paranaguá, procedentes de Pontal do Paraná (257 pessoas), Matinhos (194), assim como de Morretes (257), entre outros fluxos de menor intensidade que ocorrem entre Matinhos, Guaratuba e Pontal do Paraná. Ressalte-se que os movimentos entre os municípios dessas duas aglomerações com municípios do entorno imediato metropolitano também são expressivos.

No caso da aglomeração metropolitana, ocorre uma grande convergência de destinos em Curitiba, por parte de todos os municípios do entorno, principalmente de: Colombo, de quem recebe 37.056 pessoas, Pinhais (21.732), São José dos Pinhais (21.681), Almirante Tamandaré (21.428), Piraquara (11.906) e Fazenda Rio Grande (11.208), assim como de Araucária, Campo Largo, Campina Grande do Sul, Campo Magro, Itaperuçu, Rio Branco do Sul, Quatro Barras, Ponta Grossa, Mandirituba e Paranaguá, estes com fluxos acima de 500 pessoas. No entanto, Curitiba também emana fluxos para seus vizinhos, particularmente para São José dos Pinhais (6.951 pessoas), Pinhais (3.124), Araucária (2.786) e Colombo (1.756); originam-se fluxos entre 200 e mil pessoas de Curitiba com destino a Campo Largo, Almirante Tamandaré, Piraquara, Fazenda Rio Grande, Quatro Barras, Paranaguá, Ponta Grossa, Campina Grande do Sul e Joinville.

Nota-se que os municípios de origem e de destino desenham áreas de abrangência, cuja extensão é proporcional à importância do município pelo exercício de funções centrais. Assim, Curitiba projeta a maior abrangência, sendo foco de origem de fluxos de 628 municípios no Paraná e estados vizinhos, como apontado anteriormente. Joinville recebe de 176 municípios e Ponta Grossa de 145, todos se confirmando como centros atrativos para trabalho e/ou estudo da população vizinha e mais distante; na sequência, estão São José dos Pinhais, que tem fluxos de origem de 56 municípios, e Paranaguá, 50. Com relação a destinos, Curitiba também é o ponto de procedência para fluxos dirigidos ao maior número de municípios, 204; Ponta Grossa, 94, Joinville, 72, São José dos Pinhais, 58, e Colombo, 52. Embora os maiores municípios e com maior nível de centralidade urbana tanto recebam quanto emitam, há uma convergência de municípios limítrofes a Curitiba com números elevados de fluxos de destinos que incluem ainda Piraquara, Almirante Tamandaré, Pinhais e Araucária, entre aqueles com maior expressividade.

A concentração de população, em sua dinâmica de intenso crescimento, e a densa

conjunção dos movimentos pendulares da população e das ligações funcionais entre centros mostram que em nível estadual verifica-se no arranjo urbano-regional de Curitiba um posicionamento de supremacia similar ao de São Paulo em relação ao território brasileiro. Essas áreas são exemplos de que a dimensão urbano-regional emana não só da Grande Metrópole Nacional como também de outros arranjos, em outros contextos, cada qual com suas especificidades.

A exploração dos deslocamentos intermunicipais para trabalho e/ou estudo em suas relações matriciais entre municípios, a composição do perfil das pessoas que realizam o movimento e a natureza da busca permitem compor uma síntese dos processos de aglomeração e identificação dos principais vetores de expansão urbana. Processos que sugerem seletividade de uso e apropriação do espaço, com segmentação dos locais de moradia e trabalho, dada a concentração de oportunidades de trabalho e estudo e a própria distribuição de funções, em geral, em município (ou conjunto deles) de maior porte, induzindo a uma segregação socioespacial, como se confirma pelo perfil das condições socioeconômicas da população que se desloca para trabalhar em outro município e daquela que não se desloca, analisado por Deschamps e Cintra (2008).

Esses autores analisaram o perfil social das pessoas ocupadas de 10 anos e mais, residentes nos 15 municípios metropolitanos que mantêm os maiores fluxos pendulares com Curitiba, num universo de 346.183 pessoas (63,4%, homens, e 36,6%, mulheres). Entre os homens, 67,5% trabalham no município onde residem e 32,5% se deslocam a Curitiba para trabalhar; entre as mulheres essas proporções são, respectivamente, de 62,1% e 37,9%, mostrando que, em termos relativos, as mulheres saem mais de seus municípios para o trabalho em Curitiba.

Em termos de renda, relativamente, quem sai do município de residência para trabalhar na capital ganha mais do que aqueles que permanecem. Entre os que saem, 40,3% das pessoas ganham mais de três salários mínimos (SM); entre os que permanecem, 36,1% estão nessa faixa de rendimentos, sendo que destes 15,4% ganham até 1 SM contra apenas 5,9% dos que saem para a capital. Essas diferenças se tornam mais significativas quanto aos gêneros, com vantagens para os homens.

Quando o local de residência é Curitiba, do total de pessoas de 10 anos e mais ocupadas, e que só trabalham, somente 2,5% se deslocam para trabalho nos 15 municípios analisados da RMC. Destes, 57,3% são homens, o que indica uma maior proporção de mulheres ocupadas que permanecem em Curitiba, em relação àquelas que permanecem para o trabalho nos próprios municípios periféricos onde residem. Entre os residentes em Curitiba, repetem-se as mesmas diferenças salariais entre os gêneros, inclusive para o outro extremo salarial, ou seja, pessoas que ganham mais de cinco SM. Nessa faixa de renda, das pessoas ocupadas em Curitiba, 66,5% são homens, aumentando para 73,4% quando o trabalho é fora do município, o que mostra que a maior parte dos fluxos de saída se dá em função de ocupações melhor qualificadas, portanto, melhor remuneradas.

Deschamps e Cintra (2008) desenvolveram também uma análise detalhada sobre as atividades das pessoas que se deslocam apenas para o trabalho. Apontam que, para o conjunto de pessoas ocupadas no município de residência e residentes fora do município de Curitiba, 27,2% desempenham atividades no setor Serviços, destacando mais 7% que se ocupam nos serviços domésticos (tabela 11). Em segundo lugar estão as atividades da Indústria, com 19,7% dos ocupados. Entre os que se ocupam em Curitiba, também é o setor Serviços que mais absorve, registrando 37,6%; os serviços domésticos registram 15,5%, salientando-se como atividade fortemente motivadora de deslocamentos, particularmente de mulheres. A Indústria ocupa relativamente menos, 16,1%, mesmo assim se mantém na segunda posição. O setor Agrossilvopastoril é importante para os que se ocupam no município de residência, respondendo por 16,9% dessas ocupações, porém majoritariamente em faixas de até 1 SM. Observa-se que o setor Serviços é o que apresenta as maiores proporções de ocupações nas faixas superiores de rendimento.

TABELA 11 - PROPORÇÃO DE PESSOAS RESIDENTES EM MUNICÍPIOS SELECIONADOS DA RMC,⁽¹⁾ EXCETO CURITIBA, QUE SÓ TRABALHAM, OCUPADAS NO MUNICÍPIO DE RESIDÊNCIA E QUE SE DESLOCAM PARA CURITIBA, POR SETOR DE ATIVIDADE, SEGUNDO CLASSES DE RENDIMENTO DA ATIVIDADE PRINCIPAL - 2000

SETOR DE ATIVIDADE	PESSOAS QUE SÓ TRABALHAM RESIDENTES NOS MUNICÍPIOS DA RMC EXCETO CURITIBA (%)									
	Ocupadas no Município de Residência					Ocupadas em Curitiba				
	Salário (em SM)					Salário (em SM)				
	Até 1	> 1 a 3	> 3 a 5	> 5	Total	Até 1	> 1 a 3	> 3 a 5	> 5	Total
Agrossilvopastoril	47,09	11,12	6,44	5,89	16,88	2,37	1,00	0,49	0,67	0,91
Indústria	6,74	24,35	22,45	20,09	19,71	6,36	12,05	16,27	16,66	13,47
Construção Civil	5,82	12,96	13,50	6,95	10,58	7,09	15,14	16,44	9,36	13,93
Comércio	10,11	15,61	18,03	22,57	16,03	11,57	15,52	16,22	19,36	16,12
Serviços	12,23	25,78	35,22	41,74	27,19	26,09	33,50	41,44	49,24	37,63
Serviços Domésticos	15,75	7,49	1,33	0,28	6,98	44,47	20,68	6,31	1,64	15,51
Mal especificado	2,27	2,69	3,02	2,49	2,62	2,05	2,10	2,82	3,07	2,43
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

FONTE: IBGE - Censo Demográfico, 2000 (microdados da amostra)

NOTA: Extraído de DESCHAMPS e CINTRA (2008).

(1) Municípios (15) com os maiores fluxos para Curitiba.

Entre as pessoas residentes em Curitiba, 47% das ocupadas no próprio município concentram-se no setor Serviços, e ainda 6,1% nos serviços domésticos (tabela 12). O Comércio absorve 21,6% dos ocupados e a Indústria, na terceira posição, 15,6% das ocupações. Entre os que saem para trabalhar em outro município, 43,3% se ocupam em atividades da Indústria e 33,3% nos Serviços. Neste caso, as ocupações em serviços domésticos são irrisórias, alcançando apenas 0,6%. Para os que se ocupam em Curitiba, as faixas de melhor rendimento remuneram ocupações dos Serviços, enquanto para os que saem, é a Indústria que responde pelos melhores rendimentos.

TABELA 12 - PESSOAS OCUPADAS RESIDENTES EM CURITIBA E QUE SÓ TRABALHAM, OCUPADAS NO MUNICÍPIO E QUE SE DESLOCAM PARA OUTRO MUNICÍPIO DA RMC, POR SETOR DE ATIVIDADE, SEGUNDO CLASSES DE RENDIMENTO DA ATIVIDADE PRINCIPAL - 2000

SETOR DE ATIVIDADE	PESSOAS QUE SÓ TRABALHAM RESIDENTES EM CURITIBA									
	Ocupadas em Curitiba					Ocupadas em outro Município da RMC				
	Salário (em SM)					Salário (em SM)				
	Até 1	>1 a 3	>3 a 5	>5	TOTAL	Até 1	>1 a 3	>3 a 5	>5	TOTAL
Agrossilvopastoril	2,16	0,72	0,36	0,42	0,62	10,10	1,18	0,62	1,00	1,10
Indústria	11,98	17,25	17,22	13,84	15,56	33,66	43,71	45,74	42,46	43,26
Construção Civil	7,82	9,67	8,66	4,75	7,40	4,56	4,50	4,52	2,78	3,53
Comércio	21,93	21,85	22,16	20,98	21,57	13,49	17,96	17,54	16,03	16,72
Serviços	31,15	37,15	46,93	58,13	47,01	29,81	29,37	30,50	35,85	33,26
Serviços Domésticos	22,80	11,70	2,86	0,25	6,13	8,36	2,02	-	-	0,57
Mal especificado	2,16	1,66	1,81	1,62	1,70	-	1,27	1,08	1,88	1,56
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

FONTE: IBGE - Censo Demográfico, 2000 (microdados da amostra)

NOTA: Extraída de DESCHAMPS e CINTRA (2008).

De modo geral, os que se deslocam para Curitiba apresentam rendimentos em faixas superiores às dos que permanecem, considerando os mesmos setores de atividade. Segundo Deschamps e Cintra (2008), no setor Agrossilvopastoril, 57,4% dos ocupados no seu próprio município recebem até 1 SM; entre os que se deslocam, 59,1% recebem entre um e três SM. Na Indústria, para quem fica, 35,6% recebem mais que 3 SM, aumentando para 49,1%, entre aqueles que se deslocam a Curitiba. Nos “serviços domésticos”, 49,8% recebem entre 1 e 3 SM entre as pessoas que ficam, elevando-se para 71,7% entre aquelas que se deslocam. Para os setores Comércio e Serviços, observa-se um leve decréscimo na proporção das pessoas que se encontram na última faixa salarial (acima de 5 SM) em relação a quem fica e quem sai. Há também um decréscimo, um pouco mais elevado, na faixa até 1 SM, e um acréscimo nas faixas intermediárias.

Entre as atividades, ocorrem algumas diferenças entre os que se ocupam em Curitiba e os que se ocupam nos demais municípios, considerando pessoas que realizam ou não movimento pendular apenas para o trabalho, de acordo com Deschamps e Cintra (2008). Em relação às atividades de ocupação de pessoas de 10 anos e mais residentes em Curitiba, as principais são “comércio de produtos alimentícios, bebidas e fumo” (16,5%), “fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos” (11%), “comércio de mercadorias em geral, inclusive mercadorias usadas” (11%) e “serviços de reparação e manutenção de veículos automotores” (10,1). Na Indústria, “fabricação de outros produtos alimentícios” (8,6%) e “fabricação de artigos do mobiliário” (6,8%) são as principais atividades em ocupação. Os ocupados que realizam movimento pendular para trabalho encontram-se fundamentalmente em “fabricação e montagem de veículos automotores” (22,8%), “fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos” (10,2%), “fabricação de cabines, carrocerias, reboques e peças para veículos automotores” (5,9%) e “fabricação de produtos químicos diversos” (5,4%). Ou seja, a indústria localizada nos municípios do entorno de Curitiba é o principal atrativo para os deslocamentos para trabalho com origem no polo.

Entre os domiciliados nos demais municípios da RMC, as atividades que mais absorvem são “comércio de produtos alimentícios, bebidas e fumo” (22,8%) “serviços de

reparação e manutenção de veículos automotores” (14,4%), “outros serviços de alimentação, exceto ambulantes” (11,6%), “fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos” (10,9%), “fabricação de produtos de madeira” (8,7%), “comércio de mercadorias em geral, inclusive mercadorias usadas” (8,6%), “fabricação de outros produtos alimentícios” (8,3%), “fabricação de artigos do mobiliário” (8,1%) e “transporte rodoviário de cargas, exceto de mudanças” (8%). As pessoas que se ocupam no município de residência têm como atividades principais “outros serviços de alimentação, exceto ambulantes” (11,3%), “transporte rodoviário de cargas, exceto de mudanças” (9,8%), “transporte rodoviário de passageiros” (7,8%), “administração do Estado e da política econômica e social” (7,7%), neste caso correspondendo a ocupações ligadas à prefeitura municipal, e “educação regular, supletiva e especial pública” (6,9%). As que realizam movimento pendular para trabalho também têm como principal ocupação atividades de “outros serviços de alimentação, exceto ambulantes” (12,1%), “transporte rodoviário de passageiros” (7,3%) e “transporte rodoviário de cargas, exceto de mudanças” (4,9%), mas entram “condomínios prediais” (5,6%) e “investigação, vigilância e segurança”, como atividades absorvedoras, distinguindo-se das atividades dos que permanecem.

A análise de Deschamps e Cintra (2008) deixa claro que, além das faixas salariais serem mais elevadas para as pessoas que trabalham na capital, vindas de outros municípios metropolitanos, as atividades também são mais seletivas, com ocupações melhor qualificadas que as dos municípios periféricos. Constatase que esses municípios são os grandes abastecedores de mão-de-obra para serviços domésticos em Curitiba, e se infere que os trabalhadores que se deslocam para ocupações nos municípios periféricos são qualificados, dadas as faixas salariais preponderantes nesses casos. Para estes, tem-se uma visível alteração na concentração de pessoas na última faixa salarial, acima de 5 SM, em todos os setores. Entre as atividades, chama a atenção aquelas relacionadas à Indústria, para as quais os que se deslocam teriam maior especialização, envolvendo nelas as montadoras de automóveis em São José dos Pinhais, para onde se conforma o maior fluxo saindo de Curitiba. Também se observa que não há uma atividade industrial predominante nas ocupações, mas uma ampla gama de atividades, desde tradicionais até modernas, incorporando pessoas do polo e dos municípios periféricos.

Essas informações, que expressam pessoas em movimento, mostram a dinâmica existente entre os municípios do arranjo urbano-regional de Curitiba, com fluxos multidirecionais e densos, e revelam a desigualdade no perfil das pessoas que trabalham no próprio município onde residem e as que se deslocam. Mais que isso, ressaltam a dissociação existente entre o local de trabalho e o da moradia, situação que acarreta desgastes, seja pelas exigências da mobilidade, nem sempre em condições adequadas, seja pela permanência de familiares no município de origem, que requerem serviços e cuidados também onerosos particularmente aos municípios-dormitório, assim chamados exatamente por não lograrem atividades econômicas na quantidade e qualidade para absorver sua população economicamente ativa, sofrendo, conseqüentemente, com a baixa arrecadação. Apontam, assim, a importância de se ler esses espaços compondo uma totalidade, com as partes assumindo papéis diferenciados, e na qual a condição de dormitório é uma função em uma dinâmica maior.

Em relação ao perfil desigual dos trabalhadores e uma possível segregação socioespacial, Rodriguez (2008) levanta duas hipóteses quanto aos deslocamentos das localizações periféricas. A primeira é a de uma redistribuição das classes mais abastadas, pela verticalização das áreas centrais dos municípios periféricos e implantação de condomínios fechados nas periferias, criando, desse modo, uma aproximação dos grupos socioeconômicos em algumas zonas das cidades, que tende a espairecer a segregação, ao menos nessa escala. A segunda é a da dualização e crescente desigualdade provocadas pelo modelo econômico vigente, com a pertinaz periferização dos pobres.

Os resultados da análise dos movimentos pendulares no arranjo urbano-regional de Curitiba, com relação à primeira hipótese, são pouco reveladores. Mas, um percurso pelo entorno imediato de Curitiba confirma a presença de condomínios fechados e ocupações horizontais de populações de melhor renda, particularmente nos municípios limítrofes servidos pelas melhores infraestruturas de circulação e transporte. Pode-se perceber também a verticalização e a qualificação urbana das sedes desses mesmos municípios. Entretanto, a segregação velada nas relações sociais se mantém. Mesmo que fisicamente diferentes grupos se aproximem, a distância social permanece, como sintetiza a analogia recorrente nas discussões dos movimentos sociais,⁸³ que contrapõe o Alphaville – condomínio de luxo situado em Pinhais – ao “alfavela”, em alusão às ocupações pobres vizinhas aos seus limites.

Com relação à segunda hipótese, os fluxos pendulares não descrevem uma situação completamente dual. Mesmo assim, na dinâmica observada, Deschamps e Cintra (2008) confirmam a existência da segregação socioespacial entre o polo e os municípios periféricos, que funcionam como abastecedores da demanda por mão-de-obra menos qualificada pela economia da metrópole. Dentro destes, a população que sai auferem rendimentos maiores que a que fica, colocando em evidência mais essa face da segregação.

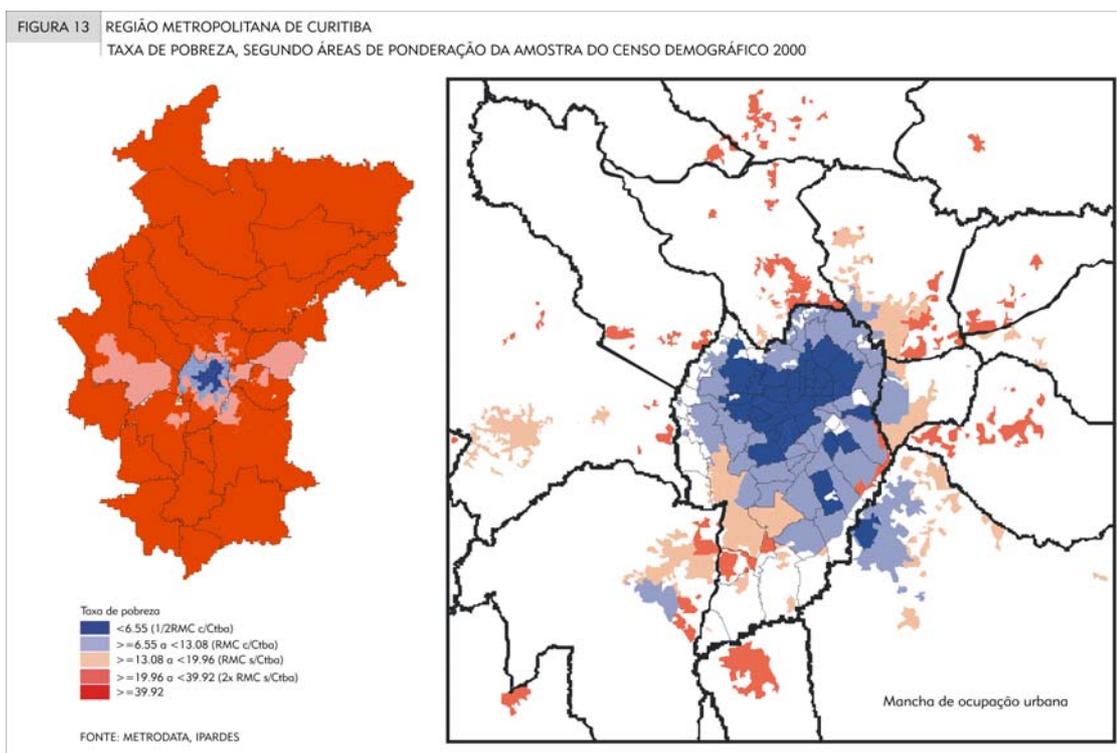
A própria condição referente à mobilidade se distingue, pois as diferentes faixas de renda têm acesso diferenciado aos meios de transporte, sendo que as menos favorecidas não têm outra opção senão o transporte coletivo, já bastante saturado pela demanda e ampliação dos trajetos. Para ambas, a distância a ser percorrida oferece dificuldades, pois enquanto para os pobres essas dificuldades se relacionam com o grande tempo de viagem em condições de transporte incômodas, vias inadequadas de circulação e custos relativos altos, para os setores de alta renda suburbanizados, vinculam-se a congestionamentos e custos elevados de transporte.

Indicadores intrametropolitanos (IPARDES, 2005b), que abrangem informações de demografia, educação, condição domiciliar, bens de consumo, pobreza e trabalho, referentes às áreas de ponderação da amostra (AEDs) do Censo Demográfico de 2000, tornam evidente a segregação socioespacial no território da RM de Curitiba. Descrevem as melhores condições correspondendo às AEDs centrais de Curitiba e de alguns municípios do entorno imediato, particularmente São José dos Pinhais, Pinhais, Araucária e Campo Largo. Os demais municípios apresentam situações de maior precariedade, que aumentam quanto mais distantes do polo metropolitano.

⁸³ Essa analogia tem sido sempre lembrada por lideranças populares de municípios do entorno imediato de Curitiba e mesmo das favelas da capital, em debates e programas de formação realizados pelo Observatório de Políticas Públicas Paraná.

Os dados desse trabalho mostram com clareza a ocupação pobre nas áreas limítrofes a Curitiba, inclusive nos municípios apontados. A taxa de pobreza,⁸⁴ que pode ser considerada uma síntese representativa do comportamento socioespacial dos demais indicadores analisados, é representativa dessa situação. Essa taxa na RMC, em 2000, era de 13,1%, correspondente a 106.805 famílias pobres, ou seja, com renda domiciliar mensal *per capita* de até 1/2 salário mínimo. Curitiba, com a taxa de 8,6%, concentra 39,9% das famílias pobres da Região, e os municípios do entorno imediato, 44,9%. Internamente a Curitiba, há um gradiente de distribuição dessas famílias no território municipal, que varia de 0,5%, em AED de bairro nobre da porção norte da cidade (Juvevê) a 28,8% em AED de bairro popular da porção sul – Uberaba – (figura 13). Em 19 AEDs dessa porção do município, estão concentradas aproximadamente 2/3 das famílias pobres de Curitiba.

Entre os municípios da RMC, os do entorno metropolitano imediato chegam a atingir a taxa de 35%, como ocorre com Itaperuçu, ficando os demais entre 14% e 25%. Os municípios do entorno mais distante, com características mais rurais, têm taxas que superam os 40%, sendo a situação extrema registrada em Doutor Ulysses, com 57,3%.



Também se distinguem os equipamentos urbanos e os serviços públicos, dado que os de melhor qualidade são oferecidos em Curitiba e, quando de competência da administração municipal, muitas vezes restringem o acesso apenas a moradores da capital. Os menores níveis de rendimento dos trabalhadores que permanecem em seus municípios para o trabalho também levam a crer que essas pessoas tenham maior dificuldade de mobilidade e acesso aos equipamentos e serviços públicos mais centrais e melhor qualificados. Se por um lado, a

⁸⁴ A taxa de pobreza corresponde ao percentual de pessoas pobres sobre a população total. São consideradas pobres aquelas pessoas com renda domiciliar mensal *per capita* de até 1/2 salário mínimo.

permanência para o trabalho no mesmo município de residência é positiva no que se refere à redução do custo e do desgaste pelo deslocamento, por outro, conforme Rodriguez (2008), ela pode resultar num “encapsulamento/isolamento” dos pobres, completando o círculo de segregação territorial residência-escola-trabalho. No caso dos ricos, o encapsulamento, na escala municipal ou da comunidade, não parece ainda ser a tônica, mesmo assim, os condomínios residenciais nas periferias tentam oferecer opções de permanência a tudo, exceto ao trabalho.

De qualquer modo, mesmo que não aconteçam de forma extremada, esses fatos obrigam a refletir sobre a segregação residencial sociolaboral (SRS), considerada por Rodriguez (2008, p.3) da seguinte maneira:

La SRS preocupa por varias razones: debilita las finanzas de los municipios pobres, afecta a los residentes de las áreas pobres porque en igualdad de otras condiciones tienen peores desempeños – es decir, opera un “efecto vecindario” adverso, sea por déficit relativos de equipamiento, servicios, capital social (contactos) o capital cultural (códigos), sea por ausencia relativa de modelos de rol, sea por superávit de problemas comunitarios o sea por el factor estigma – dificulta la integración social ya que se asocia al desconocimiento mutuo entre los grupos socioeconómicos y se vincula con ingobernabilidad y anomia en las áreas pobres “segregadas”. Por todo esto, se le considera un mecanismo que tiende a reproducir la pobreza y las desigualdades preexistentes, así como a erosionar la gestión y el desarrollo.

O cenário descrito e a preocupação de Rodriguez confirmam a interpretação de Katzman e Ribeiro (2008, p.20) acerca de que as novas modalidades de acumulação, com elevação na exigência dos níveis de qualificação para ocupações mais estáveis, flexibilização no mercado de trabalho e liberalização do mercado imobiliário, “têm gerado segmentos sociais vitoriosos e perdedores”.

Graças a suas elevadas qualificações, os primeiros puderam aproveitar as oportunidades de mobilidade social ascendente criadas com a abertura e a acelerada incorporação das novas tecnologias. Os mais exitosos se deslocaram para os bairros específicos de maior *status* social e, em algumas metrópoles, passaram a gozar de amenidades e proteções oferecidas por formas privadas de urbanização e produção da moradia, cujos condomínios fechados e seus congêneres (bairros cerrados, bairros privados, *countries*, etc.) são expressões. (p.20)

Ganhadores e perdedores estão distanciados socialmente em termos de renda, qualificação e estabilidade de empregos, segmentação dos serviços sociais e urbanos e também pela segregação residencial. (p.20)

Tal segregação residencial e socioeconômica ressalta a importância de se pensar, para esses espaços mais densos de movimentos pendulares, políticas adequadas de emprego, moradia, mobilidade, entre outras, tendo em vista que não se trata mais de uma vida urbana restrita a um município, mas de um arranjo espacial de natureza e dimensão urbano-regional.

Nos arranjos urbano-regionais, além da desigualdade intra-aglomerações, que sugere segregação socioespacial, a equidade social entre os municípios é um indicador que revela coesão ou rupturas na integração às dinâmicas econômicas e sociais do conjunto. Para aferir as condições de igualdade/desigualdade no arranjo urbano-regional de Curitiba foi empregado

o Índice FIRJAN⁸⁵ de Desenvolvimento Municipal (IFDM) – FIRJAN (2008), que mede a movimentação do mercado formal de trabalho e a atuação municipal em serviços básicos de educação e saúde. Na classificação dos municípios paranaenses, em 2005, oito municípios do entorno metropolitano imediato, além de Ponta Grossa, Carambeí, Piên e Paranaguá, estão entre os 25% melhor posicionados, ou 1.º quartil (Anexo 3, planilha 11). Curitiba, com o índice de 0,8725, é o terceiro município na classificação do Paraná, vindo depois de Maringá e Londrina, e trazendo em sua sequência Pinhais, com o índice de 0,8378. Ponta Grossa é o 8.º município nessa classificação e Paranaguá, o 92.º. O componente emprego e renda influencia o posicionamento dos municípios do arranjo urbano-regional de Curitiba no 1.º quartil, dado que no *ranking* específico também posiciona os mesmos municípios entre os 25% nas melhores posições no Estado. Distanciando-se da metrópole, os índices decrescem, voltando a aumentar nos polos vizinhos e adjacências. Isto se deve, em parte, às precárias condições de emprego e renda nesses municípios. Entre os 25% em piores posições no Paraná, 4.º quartil, estão Rio Branco do Sul e Itaperuçu, do entorno imediato, assim como municípios com características rurais do entorno mais distante da metrópole.

Dentro do mesmo arranjo, tem-se, pois, municípios – como mostra o IFDM – ou partes de municípios – como mostram os indicadores intrametropolitanos – em condições distintas. Tem-se também uma incidência elevada de fluxos caracterizando a divisão de funções e a crescente mobilidade em um espaço fragmentado que funciona como uma unidade. Fragmentação, desigualdade e mobilidade criam condições complexas quando se pretende formular e implementar políticas públicas.

Ou seja, arranjos urbano-regionais materializam a expansão física de uma cidade sobre mais de um ou sobre conjuntos de municípios autônomos, conformando um espaço único, funcionalmente compartimentado, sob intensa renovação de usos e valorização diferenciada do solo, em função da dinâmica do crescimento e do modo de apropriação. São unidades que, da perspectiva urbana, absorvem o aumento de demandas diversificadas, que impõem, fundamentalmente, um exercício contínuo e também articulado de planejamento e execução de funções públicas de interesse comum a mais de um município – exercício este imprescindível, mas de difícil consecução –; e, da perspectiva regional, sofrem os efeitos do desenvolvimento desigual, com inserção diferenciada de municípios, atividades e pessoas, na dinâmica que dá notoriedade ao arranjo como um todo.

⁸⁵ Elaborado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, o IFDM considera, com igual ponderação, as três principais áreas de desenvolvimento humano: emprego e renda, educação e saúde. O indicador de emprego e renda acompanha a movimentação e as características do mercado formal de trabalho, sendo composto por dados do Ministério do Trabalho, considerando as variáveis taxa de geração de emprego formal sobre o estoque de empregados e sua média trienal, saldo anual absoluto de geração de empregos, taxa real de crescimento do salário médio mensal e sua média trienal e valor corrente do salário médio mensal (triênio 2002-2004); para educação incorpora dados do Ministério da Educação, selecionando indicadores que captam tanto a oferta quanto a qualidade da educação do ensino fundamental e pré-escolar, conforme competência constitucional dos municípios, utilizando a taxa de atendimento no ensino infantil, taxa de distorção idade-série, percentual de docentes com curso superior, número médio diário de horas-aula, taxa de abandono escolar e resultado médio no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB); na saúde, utiliza informações do Ministério da Saúde, que permitem avaliar a qualidade do sistema de saúde municipal referente à atenção básica; valendo-se de informações sobre a quantidade de consultas pré-natal, taxa de óbitos mal-definidos e taxa de óbitos infantis por causas evitáveis (médias trienais 2002-2004) – FIRJAN (2008).

3.3 Concentração econômica e conformação da aglomeração industrial de Curitiba

Levando em consideração os fluxos por funções e serviços urbanos e os movimentos pendulares da população, observa-se que, como apontado para o território nacional, a presença de infraestrutura viária adequada é elemento facilitador de conexões entre municípios e intra-aglomerados.⁸⁶ Em se tratando de fluxos de mercadorias, essa presença e sua necessária adequação constituem requisitos que orientam a seletividade das escolhas do capital.

A presença da infraestrutura rodoviária reforça as articulações entre centros e garante os fluxos da atividade econômica, servindo como suporte físico para as interconexões, e é um elemento definidor à conformação de um espaço de concentração e densificação, como conceituam Santos e Silveira (2001). No caso de Curitiba e entorno, essa infraestrutura, associada à atividade industrial instalada no período desenvolvimentista, foi fundamental para fazer convergir os benefícios de alguns processos que se instauraram em território nacional, motivados pela seleção dos lugares para a alocação das atividades econômicas. Tais processos, de modo geral associados a movimentos de desconcentração, sobretudo da atividade industrial, acentuaram a inserção diferenciada na divisão regional do trabalho, agudizando disparidades regionais. Seus reflexos na dinâmica da economia paranaense beneficiaram particularmente o arranjo urbano-regional de Curitiba, dada sua localização privilegiada em relação aos vetores de distribuição e expansão da atividade econômica a partir do Sudeste brasileiro.

O arranjo estaria, assim, nos vetores do que Diniz (1991) compreende como polígono da desconcentração, iniciada nos anos 1970, cujos vértices circunscrevem-se a Belo Horizonte, Uberlândia, Maringá, Porto Alegre, Florianópolis e São José dos Campos, incorporando espaços equipados e ricos em externalidades.

A desconcentração levou à reconcentração da atividade produtiva, como também sugere Diniz (1999), a partir dos impactos da reestruturação produtiva e da mudança do padrão tecnológico das indústrias pós-anos 1990. O espaço metropolitano de São Paulo estaria sendo reforçado pelas condições de atrair segmentos da indústria de alta tecnologia, pela disponibilidade de recursos de infraestrutura científica e tecnológica, pela qualificação do mercado de trabalho e amplitude do mercado de consumo, tendendo a um reforço do processo de reaglomeração na região Centro-Sul, especialmente nas cidades dotadas de boas condições locais.

Firkowski (2005, p.76), tomando o Paraná como exemplo, anota que a “desconcentração não se faz pela supremacia da transferência de unidades produtivas, mas pela implantação de novos estabelecimentos, muitos dos quais pertencentes a uma mesma empresa e que possuem múltiplas localizações”. Muitas das novas empresas que atuam no Paraná não operavam no país, outras foram beneficiadas pelos incentivos oferecidos, além das demais vantagens de infraestruturas, serviços, mercado consumidor e facilidade de acesso ao Mercosul.

⁸⁶ A rede das principais centralidades e aglomerações urbanas paranaenses relaciona-se fundamentalmente apoiada pelo sistema viário principal do Estado, o qual, relativamente, apresenta as melhores condições de trânsito. Curitiba e sua aglomeração se beneficiam do principal nó viário paranaense, onde se entrecruzam as rodovias: BR 277, que atravessa o Paraná de leste a oeste, ligando Paranaguá a Foz do Iguaçu; a BR 376, que interliga o extremo noroeste do Estado, passando por Ponta Grossa, com a divisa com Santa Catarina, de onde prossegue como BR 101, em direção a Joinville; a BR 116, que faz a conexão entre o Estado de São Paulo e o sul do Brasil; e, também ligando São Paulo ao sul, ainda que precariamente, a BR 476, que atravessa a aglomeração metropolitana de Curitiba na direção de União da Vitória.

Essas dinâmicas nacionais encontraram, nos anos 1990, uma aglomeração metropolitana já consolidada e qualificada às exigências do capital; consolidação que se concretizou num curto espaço de tempo.

Em 1970, as atividades do setor primário no Paraná, respondiam por mais de 40% da renda gerada no Estado. A partir de então, progressivamente foram superadas pelas do setor secundário, que consolidaram sua participação, atingindo, em 2005, a metade da renda. A base produtiva, tecnicamente modernizada e com grande expansão de culturas, passou a produzir *commodities* e incrementou a agroindustrialização; surgiram também ramos modernos relacionados ao segmento metalmeccânico, concentrados na aglomeração metropolitana de Curitiba (IPARDES, 2004; 2005a). Houve, assim, a consolidação da metrópole e o reforço de algumas centralidades do interior.

Na trajetória da participação dos municípios no valor adicionado fiscal (VAF)⁸⁷ total do Estado desde 1975, já com a matriz industrial em curso, o conjunto de municípios que obteve mais de 1% de participação é relativamente pequeno ao longo desses anos (tabela 13; Anexo 3, planilha 12).

TABELA 13 - MUNICÍPIOS COM PARTICIPAÇÃO SUPERIOR A 1% NO VAF TOTAL DO ESTADO - PARANÁ - 1975 E 2006

MUNICÍPIO	PARTICIPAÇÃO NO VAF TOTAL DO ESTADO (%)		DIFERENÇA 2006-1975
	1975	2006	
Curitiba	13,474	18,152	4,678
Londrina	6,351	3,561	-2,790
Ponta Grossa	4,196	3,210	-0,986
Maringá	3,798	3,061	-0,737
Cascavel	2,468	1,901	-0,567
Paranaguá	2,336	1,238	-1,098
Guarapuava	1,897	1,179	-0,718
Umuarama	1,803	0,476	-1,327
Toledo	1,631	1,319	-0,312
Apucarana	1,560	0,730	-0,830
Rolândia	1,410	0,592	-0,818
Telêmaco Borba	1,258	1,329	0,071
Campo Mourão	1,247	0,540	-0,707
Marechal Cândido Rondon	1,230	0,497	-0,733
Palotina	1,072	0,353	-0,719
Cornélio Procópio	1,037	0,290	-0,747
Paranavaí	1,013	0,484	-0,529
Campo Largo	0,681	1,018	0,337
Foz do Iguaçu	0,609	3,903	3,294
São José dos Pinhais	0,513	7,731	7,218
Araucária	0,285	10,835	10,550
Pinhais	0,000	1,687	1,687
SOMA E DIFER. PART. >1%	47,781	60,124	12,343
TOTAL DO ESTADO	100	100	
MUN. COM PART. > 1%	17	14	-3

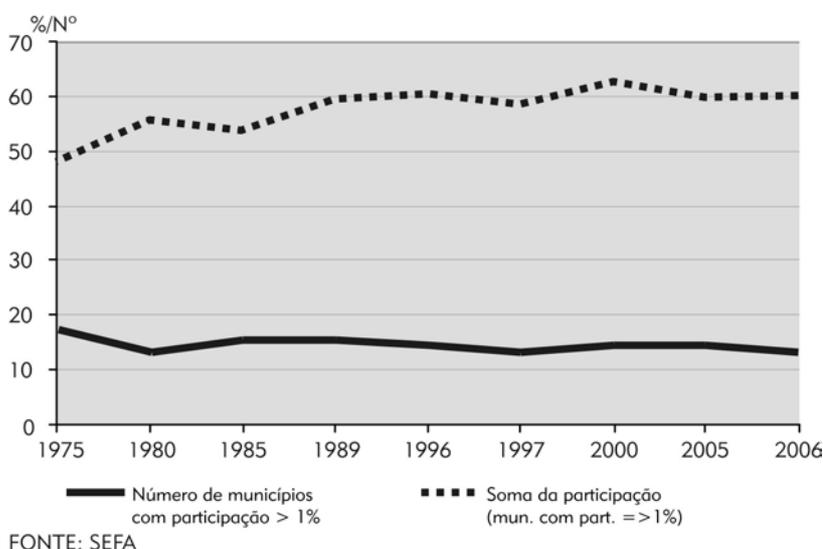
FONTE: SEFA

NOTA: Dados coletados em IPARDES - Base de Dados do Estado.

⁸⁷ O valor adicionado fiscal corresponde à diferença de valores entre as saídas e as entradas de mercadorias e serviços realizados pelos municípios. É uma informação disponibilizada pela Secretaria de Estado da Fazenda, com cobertura de todos os 399 municípios do Paraná. Expressa a riqueza gerada pela atividade econômica e revela o comportamento econômico dos setores de atividades, submetidos ao ICMS.

Decrescem de 17, em 1975, para 14 em 2006, tendo oscilado pouco ao longo do período (gráfico 1).⁸⁸ A soma do total concentrado, ao contrário, desenvolve trajetória de crescimento, também com pequenas oscilações no período, partindo de 47,8% do total do VAF do Paraná, em 1975, para 60,1% em 2006, num acréscimo de 12,3 pontos percentuais. Nesse percurso, apenas Araucária (10,5 pontos percentuais), São José dos Pinhais (7,2), Curitiba (4,7) e Foz do Iguaçu (3,3) obtiveram acréscimos superiores a 1 ponto percentual. Londrina é o município que mais perde pontos percentuais na participação ao longo desses anos (-2,8), seguido de Umuarama (-1,3) e Paranaguá (-1,1).

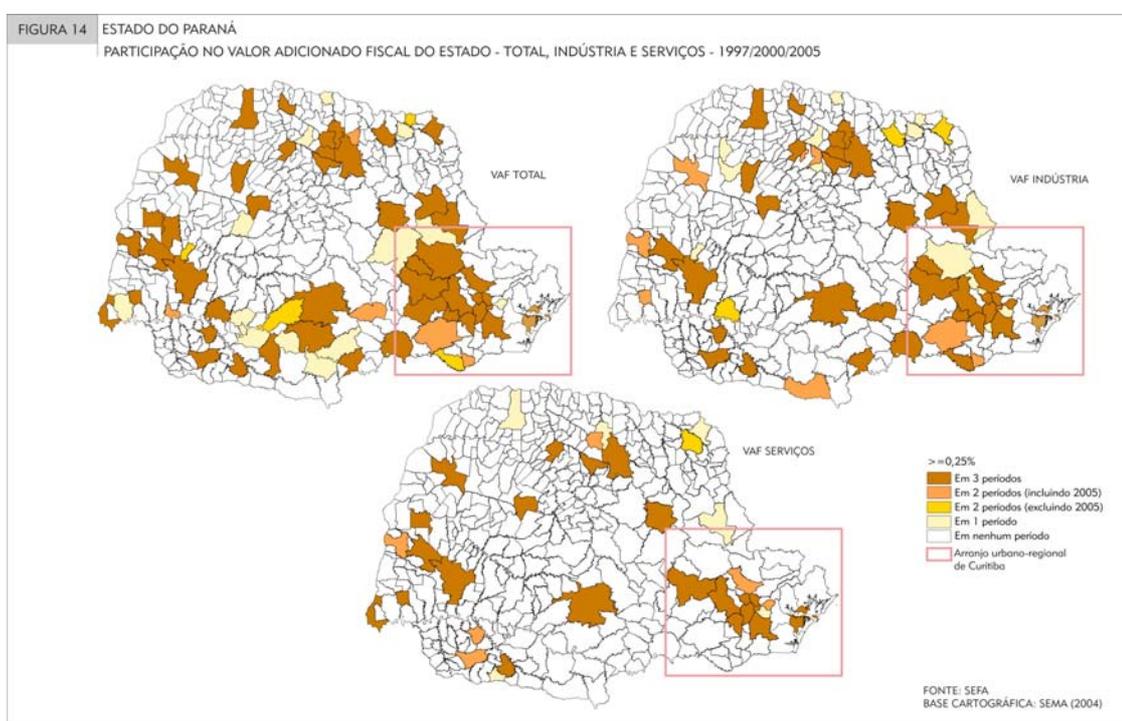
GRÁFICO 1 - EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS COM MAIS DE 1% DO VAF TOTAL DO ESTADO - PARANÁ - 1975/2006



Salienta-se que as participações não significam perdas brutas, mas o acomodamento de mudanças na dinâmica econômica entre municípios. Araucária, após a instalação do polo petroquímico, vem mantendo sua participação elevada, porém oscilando conforme o comportamento do segmento, participando em 2006 com 10,8% do VAF total do Estado. O mesmo se dá com São José dos Pinhais que, com os investimentos dos anos 1990 no município, teve sua participação aumentando de 1,4%, em 1985, para 7,7% em 2006. Curitiba vem se posicionando em cada período como o principal expoente da concentração do VAF no Estado, tendo elevado dos 13,5%, em 1975, para 18,2% em 2006, cabendo considerar ápices superiores a 20% em 1989 e anos 1990. A quarta maior participação é de Foz do Iguaçu, 3,9%, em 2006, que tem se mantido entre as primeiras desde os anos 1990, como resultado da operação da usina de Itaipu.

⁸⁸ É necessário ressaltar que a composição de séries históricas municipais encontra dificuldades devido ao forte processo de fragmentação pelo qual vem passando o território paranaense. O grande número de desmembramentos de novos municípios que vem ocorrendo ao longo dos anos exige muito cuidado na recomposição das unidades territoriais para efeitos da organização da informação, e nem todas são passíveis de reconstituição, fato que induziu a composição de séries mais curtas, ou quando longas, com dados agregados.

No entorno imediato de Curitiba, concentram-se com participação superior a 1% em 2006, além dos três municípios citados, Campo Largo (1%), Pinhais (1,7%); no entorno mais distante, Ponta Grossa (3,2%) e Paranaguá (1,2%). No Norte Central, Londrina (3,6%) e Maringá (3,1%); no Oeste, além de Foz do Iguaçu, Cascavel (1,9%) e Toledo (1,3%). Se forem considerados outros níveis de participação, pode-se perceber que os municípios com até 0,25% do VAF do Paraná alinham-se em proximidade a esses; concentração que fica mais explícita ao se considerar um período mais longo de participação, incluindo 1997, 2000 e 2005,⁸⁹ e representativo do início de operação das montadoras de veículos no Paraná, 1999 (figura 14). A espacialização dessas informações mostra o quanto a geração de riqueza está concentrada no território, particularmente no arranjo urbano-regional de Curitiba, e que, ao se distribuir, outra vez se concentra, com menor proeminência, nas aglomerações do Norte Central e do Oeste.



Setorialmente, essa concentração se manifesta com mais intensidade. Em 2005, são 13 municípios, porém não os mesmos, que participam com mais de 1% do total do Estado no VAF da Indústria e do Comércio, totalizando respectivamente 75,1% e 71% do total setorial (Anexo 3, planilha 13). Nos Serviços, apenas 10 municípios participam com mais de 1% do VAF setorial, compondo 83,6% do total setorial do Estado.

Araucária tem a maior participação no VAF da Indústria (23,8%) e Curitiba, a segunda nesse setor (19,1%) e a primeira nos dois outros (30,2% do Comércio do Estado e 52,5% dos Serviços, sendo este o setor que mais concentra). Aparecem com mais de 1% nos

⁸⁹ Optou-se por compor a série com 2005, também para o VAF total, para compatibilizar com as informações setoriais, ainda não disponíveis para 2006.

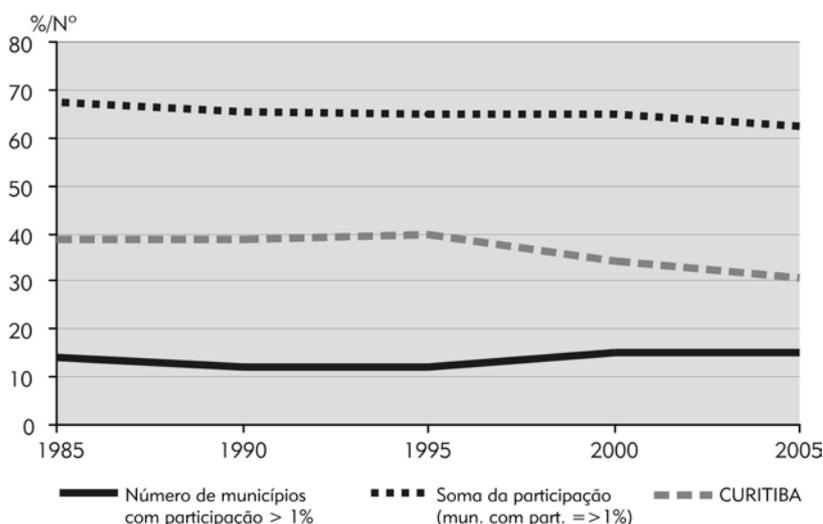
três setores São José dos Pinhais, Araucária, Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Paranaguá e Cascavel, salientando-se como polaridades econômicas no Estado. Desses oito municípios, cinco reforçam o arranjo urbano-regional de Curitiba.

Os mesmos municípios concentradores do VAF são também os que concentram o emprego formal. Considerados aqueles com participação superior a 1% do total do Estado em 2005, Curitiba e os do entorno imediato, São José dos Pinhais, Araucária, Pinhais e Colombo, e do mais distante, Ponta Grossa e Paranaguá, atingem a participação de 41,4%. Curitiba responde por 30,8% do total do emprego formal do Estado, decrescendo dos 39% de sua participação em 1985. Nesse ano, somava com os demais 46%. Desse mesmo conjunto com participação superior a 1%, municípios do Norte Central (Londrina, Maringá, Apucarana e Araçongas) somavam uma participação de 13,2%, em 1985, mantendo-se em 13,1% em 2005; no Oeste, contrariamente, percebe-se crescimento na participação, com Cascavel, Foz do Iguaçu e Toledo passando dos 5,9% de participação em 1985, para 6,5% em 2005.

No entanto, os maiores incrementos se deram em Curitiba, que ao longo dessas duas décadas agregou 219.519 empregos formais, elevando para 648.706 o contingente de empregados em 2005. O incremento registrado aproxima-se do dobro do segundo maior contingente de empregados formais do Estado, observado em Londrina, que foi de 121.991.

Comparando as curvas de evolução do número de municípios com participação superior a 1% no total do emprego formal do Paraná, a soma de suas participações e o comportamento da participação de Curitiba, no mesmo período, pode-se concluir que se eleva o número de municípios entre aqueles com esse percentual de participação, de 14, em 1985, para 15 em 2005, enquanto a soma da participação do conjunto e a própria participação de Curitiba decrescem, respectivamente, de 67,4% para 62,3%, no caso do conjunto, e de 39% para 30,8%, no caso de Curitiba (gráfico 2; Anexo 3, planilha 14). Essa trajetória aponta para uma redução na concentração do emprego formal, com maior distribuição entre municípios do interior do Estado, particularmente do Oeste.

GRÁFICO 2 - NÚMERO DE MUNICÍPIOS COM PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO EMPREGO FORMAL SUPERIOR A 1% E SOMA DAS PARTICIPAÇÕES - PARANÁ - 1985/2005

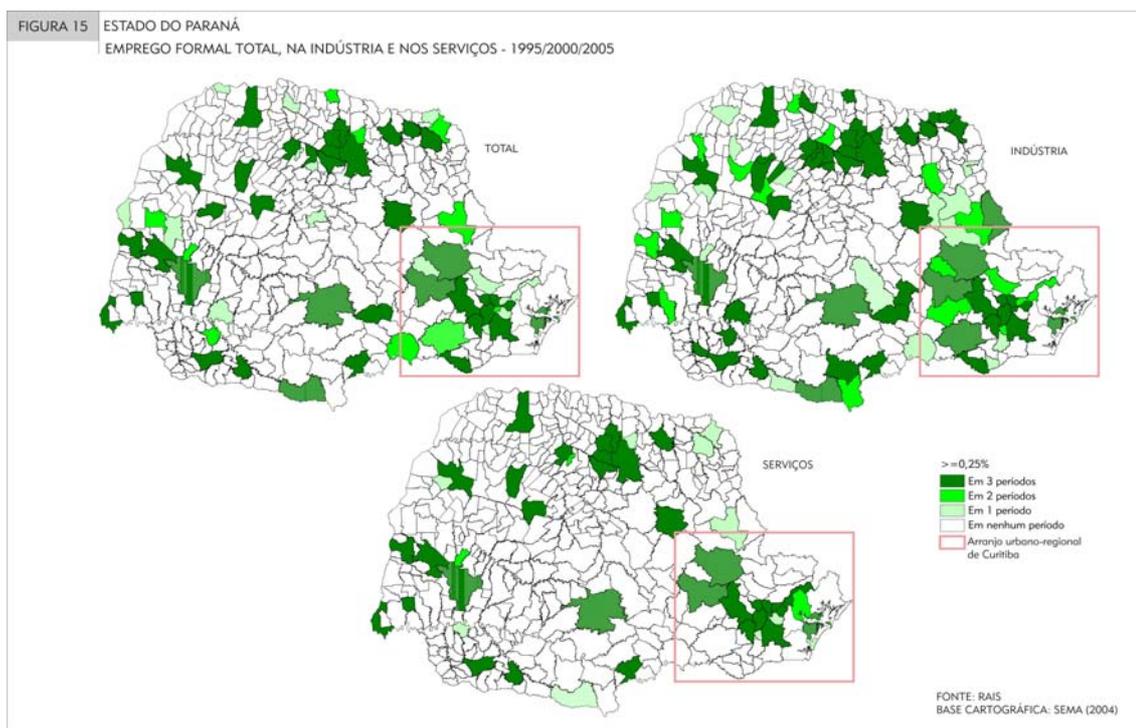


FONTE: RAIS

É importante registrar que, calculando o incremento dos empregos formais nos intervalos 1985/1995 e 1995/2005, a maioria dos municípios do Paraná apresentou maior incremento no segundo intervalo, enquanto Curitiba reduziu para menos da metade o incremento obtido no segundo período, com relação ao primeiro, seja pela desconcentração das atividades empregadoras para o entorno da metrópole, seja pelo nível tecnológico das atividades em Curitiba.

No que se refere ao emprego formal da Indústria, considerando municípios com participação no total do segmento no Estado superior a 1% (21, em 2005, totalizando 59,4% do total do emprego industrial), 7 estão no entorno metropolitano, respondendo por 30,5% desse emprego (Anexo 3, planilha 15). Curitiba vem tendo participação declinante na última década, deixando o marco dos 19% para alcançar os 15,9%, entre 1995 e 2005 – conforme motivos apontados. Entretanto, São José dos Pinhais tem o maior incremento de empregos registrado entre 1995 e 2005, agregando novos 12.162 empregados formais e superando o montante dos 23 mil empregos formais industriais. Curitiba agregou 3.875 empregos, atingindo os 78.570 empregos formais da indústria em 2005. O crescimento da participação vem se distribuindo entre um conjunto crescente de municípios localizados no interior do Estado. Apesar disso, tanto a produtividade do trabalho quanto a renda do trabalhador são sensivelmente mais elevados nesse entorno metropolitano.

Como consequência do aumento do emprego industrial, percebe-se a concentração da participação dos postos de trabalho formais na conformação espacial do emprego no Estado ao longo dos últimos 20 anos, configurando manchas intermunicipais quase sempre contínuas no território estadual (figura 15).



No setor Comércio, as espacialidades repetem o comportamento obtido pela Indústria, com maior incremento entre 2000 e 2005. A taxa de crescimento médio do emprego do Estado, nesse setor, no período 1985-2005, foi de 4,3%, a maior entre os setores econômicos, com geração concentrada de postos de trabalho em 53 municípios com participação superior a 0,25%, que totalizam 83,3% dos empregos formais do setor.

A concentração mais acentuada se dá nos Serviços, com 40 municípios apresentando participação igual ou superior a 0,25%, totalizando 81,3% dos postos de trabalho formais no setor. Tal concentração se deve à localização majoritária das repartições públicas estaduais e federais em municípios de maior porte, com grande prevalência de Curitiba, além do fato de que o maior número e as maiores empresas particulares de serviços estão situadas também nesses municípios. São empresas que geralmente dão suporte às atividades do setor industrial e agrícola, também sediadas nesses municípios (IPARDES, 2008).

No caso desses dois setores, há um reforço da concentração nos municípios do arranjo urbano-regional de Curitiba (ver figura 15). Além de concentrar, esse espaço distingue-se pela qualificação das atividades desenvolvidas nesses setores formais da economia, seja pelos níveis de remuneração seja pela produtividade do trabalho.

Em termos de remuneração, a maioria dos novos postos de trabalho criados no Paraná ocorreu em faixas de remuneração mais baixas, ou seja, até 3 salários mínimos. A exceção coube aos municípios do entorno metropolitano que, até 2000, mantiveram participação bem menor que a do Estado nas primeiras faixas salariais, não atingindo 50% da força de trabalho, revelando que neles a exploração do trabalho é menor, considerando-se a média estadual (IPARDES, 2008). De modo geral, o mercado de trabalho paranaense reproduziu o comportamento verificado em nível nacional, com o crescimento concentrado do emprego, períodos de retração e expansão, avanço de formas precárias de trabalho, entre outros, como resultado de um processo histórico no qual vários fatores econômicos, políticos e institucionais estão relacionados. Igualmente ao Brasil, foi no período 2000-2005 que o Paraná obteve os maiores acréscimos de postos de trabalho, com a ampliação de 27,6% no emprego total e 39,2% no emprego industrial. Mais que elevar o número de novos postos formais de trabalho, nesse período o arranjo urbano-regional de Curitiba salientou-se pela inserção de atividades modernas, aperfeiçoando o perfil paranaense em sua inserção na divisão social do trabalho, e colocando-se como condutor desse processo.

A condição concentradora e condutora desse arranjo fica mais nítida ao se analisar a localização dos maiores estabelecimentos, segundo faturamento, nos municípios do Paraná, com base em informações da SEFA. Dos 300 estabelecimentos com maior faturamento em 2005, 65 estão em Curitiba, 35 em Araucária, 18 em São José dos Pinhais, no entorno imediato da metrópole, e outros 30 em municípios do seu entorno mais distante, sendo 50 estabelecimentos em Paranaguá e 11 em Ponta Grossa (quadro 10; Anexo 3, planilha 16). Em termos de faturamento, 21,5% do total do conjunto dos 300 maiores estabelecimentos é gerado em Curitiba, 20,1% em Paranaguá, 18,6% em Araucária, 8,9% em São José dos

Pinhais e 4,1% em Ponta Grossa, detendo-se apenas nos municípios com geração superior a 5% do total do faturamento dos 300 maiores.

QUADRO 10 - NÚMERO E FATURAMENTO DOS 300 MAIORES ESTABELECIMENTOS DO ESTADO, SEGUNDO MUNICÍPIOS SELECIONADOS⁽¹⁾ - PARANÁ - 1997 E 2005

MUNICÍPIO	ESTAB. ENTRE OS 300 MAIORES DO ESTADO 1997		MUNICÍPIO	ESTAB. ENTRE OS 300 MAIORES DO ESTADO 2005	
	Número	% Faturamento		Número	% Faturamento
Curitiba	97	35,79	Curitiba	65	21,46
Paranaguá	25	7,16	Paranaguá	50	20,12
Maringá	19	3,67	Araucária	35	18,57
Londrina	17	3,24	São José dos Pinhais	18	8,93
Araucária	16	12,70	Londrina	16	3,04
Ponta Grossa	15	4,61	Maringá	15	3,51
São José dos Pinhais	13	2,94	Ponta Grossa	11	4,08
Guarapuava	8	1,17	Guarapuava	10	2,37
Cascavel	7	0,88	Cascavel	7	0,78
Campo Mourão	5	1,34	Cambé	6	1,41
Pinhais	5	0,82	Pinhais	5	0,84
Foz do Iguaçu	3	9,73	Carambeí	4	1,00
Campo Largo	3	1,04	Toledo	2	1,07
Toledo	1	1,35	Foz do Iguaçu	1	2,60
Demais Municípios	66	13,55	Demais Municípios	55	10,21
TOTAL DO ESTADO	300	100,00	TOTAL DO ESTADO	300	100,00

FONTES: SEFA

(1) Com mais de 5 estabelecimentos entre os 300 com maior faturamento ou com mais de 1% de participação no total dos 300.

No Norte Central, Londrina abriga 16 estabelecimentos, com soma de faturamento em 3% do total, e Maringá, 15, com soma de 3,5%. No entorno desses municípios alojam-se mais 11 grandes estabelecimentos (6 em Cambé, 2 em Ibiporã, 2 em Arapongas e 1 em Rolândia, 1). No Oeste paranaense, Cascavel concentra sete estabelecimentos e outros 14 distribuem-se nos municípios dos eixos que dele emanam, com destaque para Cafelândia (3), Palotina (2), Marechal Cândido Rondon (2) e Toledo (2). Embora este aloje apenas dois estabelecimentos, a soma de seu faturamento atinge 1,1% do total do conjunto, sendo o único município da região com valores superando 1% do total analisado.

Comparativamente a 1997, percebem-se pequenas alterações (ver quadro 10). Curitiba predominava com uma concentração ainda maior do número de estabelecimentos (97) e da soma do faturamento (35,8%) entre os 300 maiores do Paraná. Inversamente, no intervalo entre 1997 e 2005, Paranaguá dobrou o número de estabelecimentos, Araucária superou o dobro, São José dos Pinhais teve acréscimo relevante, enquanto outros se mantiveram estáveis. De modo geral, a desconcentração de Curitiba deu-se reconcentradamente, pois enquanto em 1997 eram 63 municípios que possuíam estabelecimentos entre os 300 com maior faturamento, em 2005 são 59. Além de quatro municípios terem saído desse cômputo, o rearranjo da distribuição dos grandes estabelecimentos beneficiou substancialmente o arranjo urbano-regional de Curitiba, em detrimento do restante do Estado.

Entre os demais municípios, Guarapuava se distingue por manter elevado número de estabelecimentos com expressivo faturamento: oito em 1997 e 10 em 2005. Campo Mourão, no primeiro período também se distinguia com cinco estabelecimentos, caindo para dois em 2005.

Tomando por base o indicador apresentado pelo IBGE (2008a)⁹⁰ quanto ao número de sedes das maiores empresas do Brasil em 2004, num total de 1.124 sedes, 83 estão localizadas no Paraná. Destas, 40 na ACP de Curitiba, duas em Ponta Grossa e outras duas em Carambeí, somando mais da metade desse total no entorno metropolitano, o que confirma sua posição de comando da gestão empresarial do Estado. Nove se situam na ACP de Londrina e três na ACP de Maringá. Guarapuava e Cascavel também possuem três sedes. As demais se espalham pelo interior do Estado, com forte associação ao segmento de alimentos.

Além de o arranjo urbano-regional de Curitiba deter o maior número de sedes e estabelecimentos com os maiores faturamentos do Estado, a natureza das atividades desenvolvidas mostra que a concentração não se dá apenas em termos quantitativos como também qualitativos. E a marca dessa diferença está na localização das principais atividades comerciais, com destaque para as grandes redes de hipermercados; de serviços, com ênfase para o aeroportuário; e, fundamentalmente, na atividade industrial, que concentra a maioria das indústrias de bens de capital e de consumo duráveis, e de bens intermediários, geradoras de maior valor industrial. Nos municípios do Norte Central, com nítido desnível em relação ao arranjo urbano-regional de Curitiba, tanto em termos de número de empresas quanto de faturamento das mesmas, em meio a um parque industrial diversificado constata-se uma predominância de atividades voltadas à agroindústria, madeira e mobiliário. No Oeste, a agroindústria prevalece entre as atividades industriais, e é marcante a presença de empresas voltadas à geração de energia, com peso na empresa Itaipu Binacional.

Analisando o perfil dos 300 maiores estabelecimentos do Estado, segundo faturamento, presentes nos municípios do arranjo urbano-regional de Curitiba,⁹¹ tem-se uma grande diversidade produtiva na Indústria, em atividades do Comércio e dos Serviços. No Comércio, os maiores estabelecimentos distribuem-se em um pequeno número de municípios (quadro 11). Entre eles, os estabelecimentos voltados ao comércio atacadista guardam forte relação com a produção industrial de origem, situando-se em Curitiba, Araucária, São José dos Pinhais e Pinhais, no entorno imediato da metrópole, assim como em Paranaguá e Ponta Grossa, incluindo os municípios de sua aglomeração, Castro e Carambeí. Os estabelecimentos do comércio varejista encontram-se em Curitiba, São José dos Pinhais e Pinhais.

⁹⁰ Banco de dados do REGIC (IBGE, 2008a), tendo por fonte as revistas Exame: Melhores e Maiores, e Valor Econômico-Valor1000.

⁹¹ Para organizar as informações relativas a esse arranjo, foram selecionados os municípios integrantes da mesorregião metropolitana de Curitiba, segundo IBGE, e os municípios da aglomeração urbana descontínua de Ponta Grossa, Castro e Carambeí, segundo IPARDES (2000).

QUADRO 11 - ATIVIDADES COMERCIAIS ENTRE OS 300 MAIORES ESTABELECIMENTOS DO PARANÁ, SEGUNDO FATURAMENTO – ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA - 2005

ATIVIDADE	MUNICÍPIO
COMÉRCIO ATACADISTA	
Ferragens e ferramentas	Curitiba
Álcool carburante, gasolina e demais derivados de petróleo - exceto transportador retalhista e lubrificantes	Paranaguá, Araucária (13)
Carnes e produtos de carne	São José dos Pinhais, Paranaguá
Cereais beneficiados	Paranaguá (5), Ponta Grossa (2), Castro
Gás liquefeito de petróleo	Araucária (7)
Livros, jornais e outras publicações	Curitiba
Madeira em bruto e produtos derivados	Curitiba
Máquinas, aparelhos e equipamentos elétricos de uso pessoal e doméstico	Curitiba
Máquinas, aparelhos e equipamentos para uso industrial	Curitiba
Mercadorias em geral sem predominância de artigos para uso na agropecuária	Paranaguá (5), Curitiba (2), Carambei
Outros produtos alimentícios	São José dos Pinhais, Pinhais
Produtos farmacêuticos de uso humano	Curitiba (3)
Resinas e elastômeros	Araucária
Peças e acessórios novos para veículos automotores	Curitiba
COMÉRCIO VAREJISTA	
Hipermercados - comércio varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios, com área de venda superior a 5.000 m ²	Pinhais, Curitiba
Ferragens, ferramentas e produtos metalúrgicos	Curitiba
Máquinas, equipamentos e materiais de comunicação	São José dos Pinhais (2), Curitiba
Máquinas, aparelhos e equipamentos elétricos, eletrônicos de uso doméstico e pessoal, exceto equipamentos de informática	Curitiba
Móveis	Curitiba (2)
Automóveis, camionetas e utilitários novos	Curitiba (5)
Outros produtos não especificados	Curitiba

FONTE: SEFA

NOTA: Entre parênteses, o número de unidades quando maior que 1.

Nos Serviços, Curitiba e Paranaguá têm o maior número de estabelecimentos entre os 300 maiores do Estado (quadro 12), que aparecem ainda em Araucária, São José dos Pinhais e Antonina – os dois últimos, vinculados às particularidades de seus serviços, respectivamente, aeroportuário e portuário.

QUADRO 12 - ATIVIDADES DE SERVIÇOS ENTRE OS 300 MAIORES ESTABELECIMENTOS DO PARANÁ, SEGUNDO FATURAMENTO - ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA - 2005

ATIVIDADE	MUNICÍPIO
Armazéns gerais (emissão de <i>warrants</i>)	Araucária (3), Curitiba (2), Paranaguá
Atividades de despachantes aduaneiros	Paranaguá
Atividades do correio nacional executadas por <i>franchising</i>	Curitiba
Captação, tratamento e distribuição de água	Curitiba
Carga e descarga	Paranaguá
Distribuição de combustíveis gasosos de qualquer tipo por sistema de tubulação	Curitiba
Operação de portos e terminais	Paranaguá
Outros depósitos de mercadorias para terceiros	Paranaguá (15), Antonina, Araucária, Curitiba
Outros serviços prestados principalmente as empresas	Paranaguá
Telecomunicações com fio - telefonia fixa comutada	Curitiba (3)
Transmissão de energia elétrica	Curitiba (2)
Transporte aéreo regular	São José dos Pinhais
Transporte dutoviário	Paranaguá
Transporte ferroviário de cargas, intermunicipal e interestadual	Curitiba
Transporte rodoviário de cargas em geral, intermunicipal, interestadual e internacional	Paranaguá

FONTE: SEFA

NOTA: Entre parênteses, o número de unidades quando maior que 1.

Enquanto o Comércio e os Serviços se concentram fundamentalmente nas centralidades principais, o que reproduz um comportamento comum dessas atividades, a Indústria cria dois recortes concêntricos, sendo a moderna mais circunscrita a Curitiba e a poucos municípios do seu entorno imediato, além de Ponta Grossa e Paranaguá, e a tradicional, descrevendo maior abrangência territorial, sem deixar de envolver também essas mesmas centralidades. Ou seja, a localização desses estabelecimentos desenha uma forte concentração dos segmentos modernos, centrados na metalmeccânica e químicos, em Curitiba e poucos municípios de seu entorno imediato, como São José dos Pinhais, Araucária, Pinhais, Piraquara e Campo Largo, assim como em Ponta Grossa e Paranaguá (quadro 13). A indústria tradicional, no segmento alimentar, tem seus estabelecimentos em alguns desses mesmos municípios, como Curitiba, Araucária, São José dos Pinhais, Ponta Grossa e Paranaguá, mas abrange outros municípios do entorno imediato, como Quatro Barras e Almirante Tamandaré, e se estende em localizações do entorno mais distante, incluindo Piên, Mandirituba, Lapa, Balsa Nova e Carambeí. A indústria do fumo tem um grande estabelecimento em Rio Negro, e a dos minerais não-metálicos, em Balsa Nova e Rio Branco do Sul.

Ampliando a análise para a atividade industrial, independentemente do tamanho do estabelecimento, e buscando confirmar a existência de integração entre as atividades desenvolvidas no entorno metropolitano imediato e mais distante, foi analisado o VAF da Indústria, em 2005, conforme segmentos, e composto o percentual de participação do município no total do segmento no Estado.

Observa-se que alguns segmentos estão fortemente concentrados em municípios desse entorno, chamando atenção para a indústria de “químicos, coque e refino de petróleo”, com 74,6% em Araucária; “máquinas, equipamentos, material elétrico e comunicações”, com 61,5% em Curitiba; “veículos e equipamentos de transporte”, com 53,4% em São José dos Pinhais e 35,4% em Curitiba; “alimentos”, com 20,1% em Curitiba; “madeira e mobiliário”, com 19,7% em Ponta Grossa; e “minerais não-metálicos”, com 21,1% em Rio Branco do Sul (tabela 14; Anexo 3, planilha 17).

QUADRO 13 - ATIVIDADES DA INDÚSTRIA ENTRE OS 300 MAIORES ESTABELECIMENTOS DO PARANÁ, SEGUNDO FATURAMENTO - ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA - 2005

continua

ATIVIDADE	MUNICÍPIO
METALMECÂNICA, ELETROELETRÔNICOS E PLÁSTICOS	
Equipamentos transmissores de rádio e televisão e equipamentos para estações telefônicas, para radiotelefonia e radiotelecomunicações	Curitiba
Artefatos de material plástico para usos industriais - exceto na indústria da construção civil	Curitiba, São José dos Pinhais, Paranaguá
Automóveis, camionetas e utilitários	Curitiba, São José dos Pinhais (3)
Artefatos de plástico para outros usos	São José dos Pinhais
Fios, cabos e condutores elétricos isolados	Curitiba
Fogões, refrigeradores e máquinas de lavar e secar para uso doméstico - inclusive peças	Curitiba
Instrumentos e utensílios para usos médicos, cirúrgicos, odontológicos e de laboratórios	Curitiba
Máquinas e equipamentos para a indústria têxtil - inclusive peças	Curitiba
Máquinas e equipamentos para agricultura, avicultura e obtenção de produtos animais - inclusive peças	Curitiba
Material eletrônico básico	Curitiba (2)
Outras máquinas e equipamentos de uso específico - inclusive peças	Campo Largo, São José dos Pinhais
Outros produtos elaborados de metal	Araucária
Peças e acessórios para o sistema de direção e suspensão	Piraquara
Peças e acessórios para veículos automotores, não classificados em outra subclasse	Curitiba (4), São José dos Pinhais (2), Araucária, Campo Largo
Produção de ferroligas	Araucária
Laminados planos de aço ao carbono, revestidos ou não	Araucária
Embalagem de plástico	Pinhais
QUÍMICOS	
Adesivos e selantes	Pinhais
Fertilizantes fosfatados, nitrogenados e potássicos	Paranaguá (12), Araucária, Ponta Grossa
Gases industriais	Araucária
Refino de petróleo	Araucária
Resinas termoplásticas	São José dos Pinhais
Fabricação de artigos de perfumaria e cosméticos	São José dos Pinhais
Outros produtos químicos não especificados ou não classificados	Araucária
Outros produtos químicos orgânicos	Curitiba (2)

QUADRO 13 - ATIVIDADES DA INDÚSTRIA ENTRE OS 300 MAIORES ESTABELECIMENTOS DO PARANÁ, SEGUNDO FATURAMENTO - ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA - 2005

conclusão

ATIVIDADE	MUNICÍPIO
ALIMENTOS	
Abate de suínos e preparação de carne e subprodutos	Carambeí, Lapa
Derivados do cacau e elaboração de chocolates	Curitiba
Laticínio	Carambeí
Margarina e outras gorduras vegetais e óleos de origem animal não comestíveis	Paranaguá
Óleos vegetais em bruto	Paranaguá (2), Ponta Grossa (2), Araucária
Refino de óleos vegetais	Ponta Grossa
Massas alimentícias	Ponta Grossa
Moagem de trigo e fabricação de derivados	Ponta Grossa, Curitiba
Amidos e féculas de vegetais e fabricação de óleos de milho	Balsa Nova
Produtos dietéticos, alimentos para crianças e outros alimentos conservados	Curitiba
Rações balanceadas para animais	Carambeí
Refrigerantes	Curitiba, Almirante Tamandaré
Cervejas e chopes	Curitiba, Ponta Grossa
Outros produtos alimentícios	São José dos Pinhais, Curitiba
OUTRAS ATIVIDADES DA INDÚSTRIA	
Cimento	Rio Branco do Sul, Balsa Nova
Edição e impressão de livros	Curitiba
Composição de matrizes para impressão gráfica	Pinhais
Fabricação de embalagens de papelão - inclusive a fabricação de papelão corrugado	Curitiba, Ponta Grossa
Artefatos de tanoaria e embalagens de madeira	São José dos Pinhais
Madeira laminada e chapas de madeira compensada, prensada ou aglomerada	Ponta Grossa, Piên, Curitiba, Araucária
Móveis de outros materiais	São José dos Pinhais, Quatro Barras
Outros artefatos de pastas, papel, papelão, cartolina e cartão	Curitiba (2)
Tecelagem de fios e filamentos contínuos artificiais ou sintéticos	Curitiba
Fumo em rolo ou em corda e outros produtos do fumo	Rio Negro
Produção (geração) de energia elétrica - inclusive produção integrada	Curitiba (2)

FONTE: SEFA

NOTA: Entre parênteses, o número de unidades quando maior que 1.

TABELA 14 - PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL NO VAF DO SEGMENTO INDUSTRIAL, SEGUNDO AGRUPAMENTOS POR CLASSES DA CNAE - MUNICÍPIOS SELECIONADOS⁽¹⁾ - 2005

MUNICÍPIO	INDÚSTRIA DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS DE TRANSPORTE (CNAE 34 e 35)	INDÚSTRIA DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS EM GERAL E MATERIAL ELETRÔNICO E APARELHOS DE TELECOMUNICAÇÕES (CNAE 29 a 33)	INDÚSTRIA DE PRODUTOS QUÍMICOS, E DE COQUE, REFINO DE PETRÓLEO (CNAE 23 e 24)	BORRACHA E PLÁSTICO E MINERAIS NÃO-METÁLICOS (CNAE 25 e 26)	PRODUTOS DA MADEIRA, FABRICAÇÃO DE MÓVEIS, PAPEL CELULOSE E OUTROS (CNAE 20, 21, 36)	PRODUTOS TÊXTEIS E DE CONFECÇÕES (CNAE 17 e 18)	INDÚSTRIA ALIMENTAR (CNAE 15)	INDÚSTRIAS DIVERSAS (CNAE 16, 19, 22, 27, 28, 37)	SOMA DAS ATIVIDADES INDUSTRIAIS SELECIONADAS
Araucária	1,656	1,832	74,557	2,428	3,683	0,118	0,647	26,249	24,144
Curitiba	35,390	61,503	3,554	9,464	9,587	8,592	20,072	27,030	18,855
São José dos Pinhais	53,369	6,685	4,125	12,973	1,862	1,096	1,736	5,711	10,694
Ponta Grossa	0,291	0,606	1,045	2,125	19,683	5,733	7,541	3,162	5,359
Pinhais	0,368	5,184	0,795	3,934	0,700	0,844	0,371	10,643	1,905
Campo Largo	3,617	3,436	0,149	4,652	0,471	2,842	0,942	0,952	1,516
Rio Branco do Sul	0,000	0,073	0,035	21,096	0,035	0,062	0,000	0,011	1,404
Paranaguá	0,000	0,022	2,035	1,044	0,009	0,002	3,685	0,022	1,292
Colombo	0,167	1,907	0,628	3,453	0,694	0,392	0,428	1,928	0,921
Balsa Nova	0,000	0,000	0,004	6,664	0,014	0,001	0,914	0,085	0,604
Almirante Tamandaré	0,029	0,835	0,104	0,899	0,127	0,020	2,130	0,112	0,566
Quatro Barras	0,810	0,220	0,341	0,353	1,250	1,478	0,024	0,126	0,502
Carambeí	0,000	0,159	0,000	0,001	0,075	0,000	2,674	0,018	0,493
Piên	0,000	0,000	0,001	0,001	3,016	0,000	0,001	0,001	0,481
Lapa	0,002	0,005	0,016	0,057	0,067	0,000	1,866	0,288	0,364
Piraquara	1,272	0,000	0,000	1,496	0,095	0,006	0,023	0,014	0,287
Rio Negro	0,000	0,014	0,060	0,210	0,691	0,493	0,026	1,681	0,274
Fazenda Rio Grande	0,585	0,222	0,024	0,198	0,415	1,668	0,006	0,106	0,240
Campina Grande do Sul	0,099	0,201	0,080	0,965	0,063	0,150	0,119	0,200	0,165
Mandirituba	0,004	0,044	0,000	0,146	0,218	2,958	0,022	0,073	0,144
Castro	0,000	0,197	0,002	0,073	0,270	0,045	0,046	0,131	0,084
Contenda	0,004	0,000	0,035	0,063	0,173	0,022	0,003	0,302	0,064
Itaperuçu	0,000	0,002	0,001	0,822	0,037	0,000	0,009	0,001	0,062
Campo Magro	0,008	0,060	0,054	0,039	0,141	0,002	0,029	0,060	0,056
Tunas do Paraná	0,000	0,000	0,000	0,028	0,323	0,000	0,000	0,000	0,053

FONTE: SEFA

(1) Municípios do entorno metropolitano imediato e outros do entorno mais distante, desde que com participação igual ou maior que 0,25%.

O conjunto de municípios do entorno metropolitano imediato, assim como Ponta Grossa e Paranaguá, tem participação elevada nas várias atividades que compõem a “metalmecânica, químicos e plásticos”, incorporando ainda Balsa Nova, com participação de 6,7% em “borracha, plástico e não-metálicos”. No segmento “madeira, móveis, papel e celulose”, além de Ponta Grossa e de alguns dos municípios do entorno imediato, Piên se sobressai com a participação de 3,1% e Tunas do Paraná, com 0,8% – ambos localizados no entorno mais distante da metrópole. Cabe anotar que um conjunto de municípios vizinhos a Ponta Grossa responde por participação elevada do segmento no Estado, caso de Telêmaco Borba (16%), Jaguariaíva (5%), Arapoti (3%) e Sengés (1,5%), além de Palmeira, Ventania, Pirai do Sul e Castro, com participações superiores a 0,25%, compondo um recorte especializado na produção de “madeira, papel e celulose”, polarizado por Ponta Grossa.

“Têxtil e confecções”, “alimentos” e “atividades industriais diversas” também estão bastante distribuídas entre os municípios do entorno imediato, assim como Paranaguá e Ponta Grossa. Em “têxtil e confecções”, Mandirituba se agrega ao conjunto com participação de 3%; em “alimentos”, Carambeí, com 2,7%, e Lapa, com 1,9%; nas “atividades industriais diversas”, dos municípios do entorno mais distante ressalta-se Rio Negro, com participação de 1,7%. Esse município também tem participação superior a 0,25% em “madeira e mobiliário” e em “têxtil e confecções”.

Pode-se concluir, com relação às atividades industriais, que existe uma articulação entre os municípios do entorno metropolitano, imediato e mais distante, particularmente em atividades dos segmentos da metalmecânica e químicos. No caso das aglomerações de Ponta Grossa e Paranaguá, os municípios de seus respectivos entornos demonstram não se integrar plenamente às atividades do conjunto, mantendo suas especificidades. Caso de Castro, que tem uma participação mais presente na indústria de madeira, motivada pela proximidade com o recorte especializado anteriormente citado, e de Carambeí, que tem sua atividade industrial girando em torno da indústria de alimentos. Os municípios da aglomeração contínua litorânea não têm presença significativa na atividade industrial.

Sendo a Indústria o carro-chefe do processo concentrador e modernizador do arranjo urbano-regional de Curitiba, é importante resgatar a história de sua implantação nessa localização, sumarizada no início deste capítulo. A presença da metalmecânica e químicos advém de meados dos anos 1970, quando houve uma concentração desses segmentos em Curitiba e municípios do entorno, atraídos por incentivos da criação da Cidade Industrial de Curitiba⁹² e do Centro Industrial de Araucária (CIAR) – empreendimentos que resultaram das

⁹²Para a viabilização dos objetivos de criação da CIC, foi desapropriada uma área de 4.370 ha, provida de infraestrutura e beneficiada por inúmeros incentivos tributários, previstos na Lei Municipal n.º 4471, como isenção do IPTU por um período de até dez anos, isenção do ISS por até dez anos, subvenção de até a quantia equivalente à cota de ICM devida ao município por até cinco anos; incentivos físicos e financeiros, pela venda ou concessão real de uso de bens imóveis, serviços de terraplanagem e de infraestrutura física, assessoria na elaboração dos estudos de viabilidade e dos projetos de engenharia, economia e finanças; e participação acionária de até 30% do capital nominal da sociedade. Como resultado dessa política, foram instaladas 124 empresas no período entre 1973 e 1980, em grande parte ligadas aos ramos metalúrgico, mecânico e autopeças em geral, químicas e fertilizantes, plásticos e borracha (FIRKOWSKI, 2001).

gestões governamentais de reforço da política de industrialização do Estado. No princípio dos anos 1980, essa aglomeração já contribuía com mais de um terço do valor adicionado fiscal total do Paraná. Após os anos 1990, com a incorporação de montadoras de automóveis, de seus fornecedores diretos e com a expansão dos segmentos já instalados, reforçou-se ainda mais essa concentração. Nessa trajetória crescente, o entorno imediato da metrópole, considerando apenas municípios com participação superior a 0,25% no total do VAF da Indústria do Estado, passa a responder, em 2005, por 62,6% da renda industrial estadual. Na mesma trajetória, municípios do entorno mais distante também obtiveram incremento na atividade. Considerando, no caso destes, o mesmo corte de 0,25%, que inclui apenas Ponta Grossa, Carambeí e Paranaguá, essa participação atinge 70%, confirmando o arranjo urbano-regional de Curitiba como polo industrial do Estado.

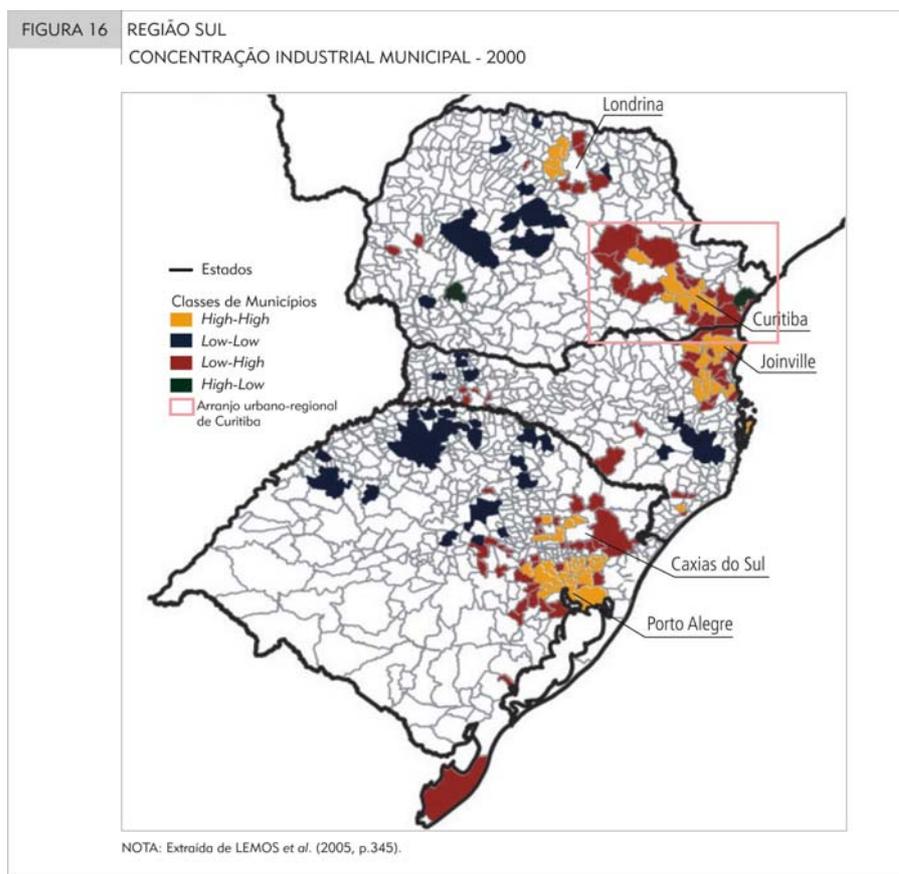
No interior da aglomeração metropolitana de Curitiba, ocorreu um processo de expansão física da área dinâmica da indústria dos dois principais distritos industriais metropolitanos (CIC e CIAR) em direção a municípios vizinhos da própria aglomeração ou do entorno mais distante (FIRKOWSKI, 2001; NOJIMA *et al.*, 2004). Foram privilegiados aqueles que ofereceram maiores vantagens comparativas, atendendo ao novo padrão locacional, agora pautado em condomínios industriais, particularmente os posicionados na proximidade das rodovias principais que interligam mercados fornecedores e consumidores, com mais facilidades para a recepção de insumos e escoamento da produção.

Assim, alguns municípios do entorno constituíram novas áreas industriais, beneficiados pelo posicionamento estratégico na proximidade das BRs 116, 277 e 376 – casos de São José dos Pinhais, cortado pelos acessos ao sul do país e ao litoral; de Paranaguá, onde se situa um dos principais portos brasileiros; e de Ponta Grossa, centro já industrializado e entroncamento viário irradiador dos fluxos metropolitanos para o interior do Estado (NOJIMA *et al.*, 2004). As aglomerações polarizadas por esses dois últimos centros beneficiaram-se da extensão dos efeitos da reestruturação produtiva da aglomeração metropolitana e apontaram para a conformação do que foi considerado um extenso eixo de desenvolvimento (IPARDES, 2004), reafirmando a dimensão concentradora no arranjo urbano-regional de Curitiba.

A estrutura industrial obteve apoio em uma estratégia estadual de atração de investimentos, basicamente implementada por meio da concessão de incentivos fiscais e financeiros que beneficiaram a aglomeração metropolitana (LOURENÇO, 2009), na qual as principais mudanças espaciais foram provocadas pela indústria de material de transporte. Ainda que o município de Curitiba tenha tido papel preponderante na atividade, os investimentos realizados favoreceram os municípios de São José dos Pinhais, Pinhais, Quatro Barras, Campo Largo, Colombo e Fazenda Rio Grande, além de municípios ligados à indústria de minerais não-metálicos, reforçados pelo crescimento da indústria cimenteira, como Rio Branco do Sul, Almirante Tamandaré e Balsa Nova.

Porém, o polo automotivo, gerado já nos anos 1970, com a atração da New Holland e da Volvo, e incorporando, no final dos anos 1990, as montadoras Renault e Audi/Volkswagen, assim como um elevado rol de fornecedores nacionais e estrangeiros, tornou-se um dos pilares de sustentação da economia paranaense. O parque industrial implantado reproduz os rearranjos tecnológicos verificados na indústria automobilística internacional, com a introdução de conceitos e métodos inovadores, aplicação do modelo de desverticalização, terceirização de serviços e adoção do sistema *just in time*, com integração de supridores via consórcios modulares de produção (LOURENÇO, 2000; FIRKOWSKI, 2001; 2009).

A análise desenvolvida por Lemos *et al.* (2005), identificando as aglomerações industriais brasileiras com base em análise exploratória espacial, como tratado no capítulo anterior, revela uma “aglomeração industrial existente e significativa” (AIEs)⁹³ que engloba um conjunto de municípios do entorno imediato e mais distante de Curitiba, transcende os limites político-administrativos do Estado e se une a um amplo conjunto de municípios no entorno de Joinville (figura 16). Segundo os autores, o teste positivo de autocorrelação espacial evidencia a existência de transbordamentos espaciais entre municípios contíguos; ou seja, existe um efeito multiplicador do produto industrial no espaço delimitado por essa AIE.



⁹³ Maiores detalhes sobre a base teórica adotada e os indicadores considerados encontram-se no capítulo 2.

Para os autores, a existência de indústrias se explica não apenas pelos atributos específicos das firmas estabelecidas e da localidade, mas também pelo fato de as firmas aí localizadas serem favorecidas pela existência de atividades industriais em localidades vizinhas (efeitos de transbordamento e encadeamento), que permitem diversos tipos de redução de custos no fornecimento de insumos, formação de mercado regional de trabalho especializado, acesso a informações e tecnologias, e compartilhamento de infraestruturas intensivas em escala, como transporte. Os efeitos dessas economias externas se potencializam a partir do fluxo de trocas entre localidades geograficamente próximas.

Essas classificações se valem das correntes teóricas da proximidade, tomando como referência, particularmente, Rallet e Torre (1995),⁹⁴ Henderson (1999)⁹⁵ e Fujita e Thisse (2000),⁹⁶ mas encontram aderência em outros teóricos ou outras obras dessa corrente, como leituras mais atuais de Torre e Rallet (2005), que remarcam a importância de estar próximo mesmo numa economia cada vez mais globalizada, ou Perqueur e Zimmermann (2005), em suas considerações sobre a ordem espacial e a importância das relações “face a face”.

De modo geral, quanto maiores os requisitos locacionais da firma, especialmente aqueles relacionados às atividades intensivas em informação e conhecimento que requerem escalas urbanas elevadas e diversidade produtiva, maior sua vantagem em se aglomerar (LE MOS *et al.*, 2005). A aglomeração de Curitiba é apontada como tendo, relativamente, maior “qualidade industrial” quanto à participação de firmas que inovam e diferenciam no produto industrial do aglomerado. É ela também que lidera o corredor industrial regional formado por Blumenau/Joinville/Curitiba/Londrina/Maringá, “o que revela vantagens potenciais de atração industrial em função das externalidades de serviços produtivos especializados e complementaridade produtiva decorrentes das vantagens de proximidade geográfica” (p.346). Essa liderança reafirma a importância regional do arranjo de Curitiba, transcendendo os limites do Estado do Paraná.

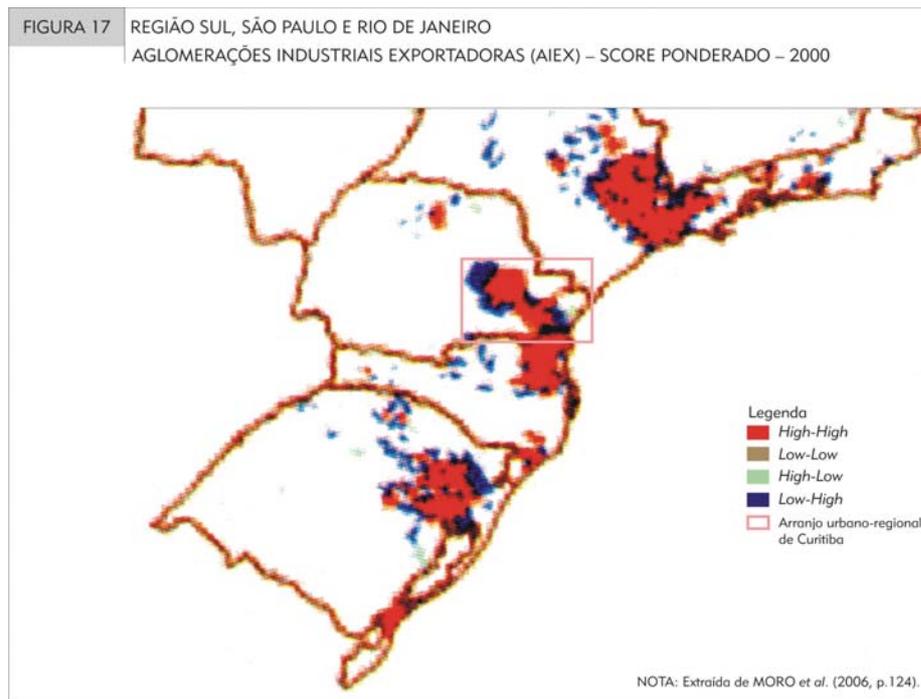
Pode-se estimar que os laços entre os espaços industriais de Curitiba e o desses centros venham a se estreitar ainda mais com o tempo, já que a interação entre firmas que inovam e diferenciam produtos e firmas especializadas em produtos padronizados, por meio da proximidade geográfica, é um fator de dinamismo do conjunto da aglomeração. Tal dinamismo pode beneficiar inclusive firmas aí localizadas, com menor produtividade e que não diferenciam produtos.

⁹⁴ RALLET, A., TORRE, A. (Orgs.). *Économie industrielle et économie spatiale*. Paris: Economica, 1995, *apud* Lemos *et al.* (2005).

⁹⁵ HENDERSON, V. Marshall's scale economies. *NBER Working Paper*, 7.358, 1999, *apud* Lemos *et al.* (2005).

⁹⁶ FUJITA, M., THISSE, J. F. The formation of economic agglomerations: old problems e new perspectives. In: HURIOT, J. M., THISSE, J. F. (Eds.). *Economics of cities: theoretical perspectives*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, *apud* Lemos *et al.* (2005).

A mesma metodologia de identificação das AIEs, aplicada para estimativas do grau de correlação espacial entre municípios, com base em firmas industriais com potencial exportador, aponta uma configuração bastante similar, correspondente a uma aglomeração industrial exportadora (AIEX) (MORO *et al.*, 2006). Entre as AIEX de grande escala e localizadas do Brasil, conforme participação no piso das exportações, duas aglomerações paranaenses posicionam-se entre as primeiras: a de Curitiba, incluindo Ponta Grossa, Paranaguá e mais 13 municípios, avizinhando-se espacialmente da de Joinville, com mais 29 municípios; e a de Londrina, com mais sete municípios (figura 17).



A discussão posta nessa análise evidencia possíveis transbordamentos espaciais entre municípios contíguos, ou seja, a existência de um efeito multiplicador do potencial exportador num espaço contínuo, delimitado como aglomerações industriais exportadoras. Moro *et al.* (2006, p.115-116) considera que as

vantagens de vizinhança – efeitos de transbordamento e encadeamento – surgem de diversos tipos de redução de custos no fornecimento de insumos, formação de mercado regional de trabalho especializado e facilidade de acesso a informações relevantes – particularmente as tecnológicas – compartilhamento de infra-estruturas intensivas em escala, como transporte. Essas economias externas no âmbito de uma localidade têm seus efeitos potencializados a partir do fluxo de trocas entre localidades contíguas geograficamente.

Assim, tais aglomerações expressam a contiguidade geográfica como força centrípeta da atividade exportadora das firmas industriais, dado que as “firmas com maior tendência à aglomeração são aquelas com elevados requisitos locacionais, especialmente os relacionados às atividades intensivas em informação e conhecimento, que requerem escalas urbanas

elevadas e diversidade produtiva” (p.116). Reforçam, portanto, o potencial da aglomeração identificada, conseqüentemente, do arranjo urbano-regional de Curitiba, assim como sua capacidade agregadora.

Firkowski (2009) afirma que as novas instalações do setor automobilístico no aglomerado metropolitano⁹⁷ caracterizam-se por estar inseridas em uma lógica de localização materializada em condomínios industriais, “que implica a reunião dos principais fornecedores num espaço relativamente próximo, permitindo a efetivação do sistema integrado de produção por meio do *just in time*” (p.166). Nesse novo paradigma produtivo, “não se trata mais de identificar indústrias isoladas, mas agrupamentos de indústrias que passam a se localizar intencionalmente próximas, tendo em vista que estão inseridas de modo integrado no processo produtivo” (p.166).

Essa nova lógica de produção do automóvel, denominada de modular, significa que os fornecedores produzirão a montante, módulos ou conjuntos prontos. Como tais módulos são mais volumosos que as peças individuais que os compõem, e como eles necessitam entrar na produção em momentos precisos (sincronia), a proximidade geográfica é importante, muito embora em casos específicos não seja vital. (FIRKOWSKI, 2009, p.167)

[...] a proximidade geográfica será fundamental para a redução no fluxo de tempo de circulação dos produtos, facilitando sobremaneira as operações de JIT e a produção modular subjacente. (p.168)

A autora também se vale das teorias da proximidade por entender que explicam a relação entre indústria e fornecedores, alertando que essa proximidade não é só geográfica, mas também de ordem organizacional, conforme discutido no primeiro capítulo deste trabalho. Referindo-se a Mathieu e Gorgeu (2004), mostra que “a proximidade permite reunir montadoras e fornecedores em novas unidades, baseadas no binômio cooperação-dominação” (p.166). Essa possibilidade não só favorece novas experiências de organização e produção, como implica maior extensão de área para tais implantações, “já que não se trata da localização de apenas uma indústria, mas de um novo conceito de produção, que resulta na implantação conjunta de várias indústrias” (p.166). Tomando por base Rallet (2002), salienta que a proximidade geográfica somente se concretiza quando há uma interação do processo a partir de uma mesma atividade – no caso do aglomerado metropolitano, a produção do automóvel.

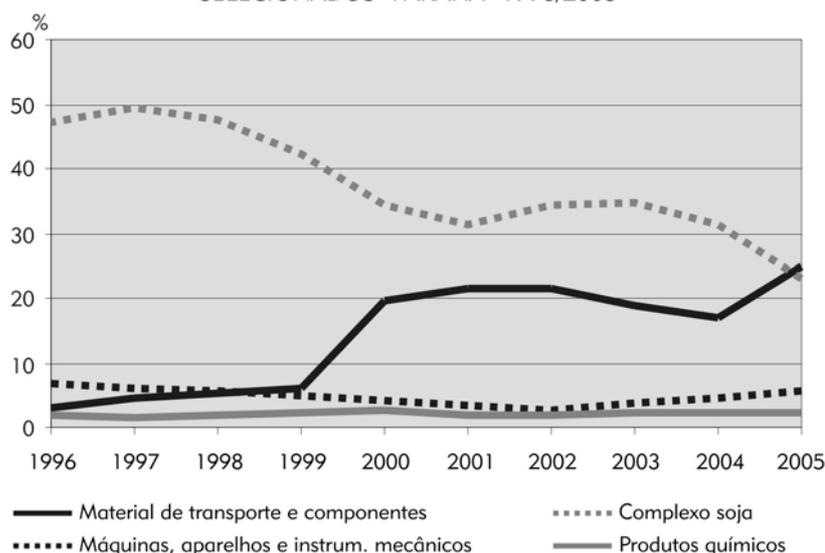
Retrabalhando a classificação de Mathieu e Gorgeu (2004), Firkowski (2009) analisa a localização das duas principais montadoras do aglomerado metropolitano de Curitiba – Renault e Audi/Volkswagen – e de seus fornecedores. A classe que insere o maior número de fornecedores é a de localização a mais de 300 km, com 58% dos fornecedores da Renault e 76% dos da Audi/Volkswagen. A autora chama a atenção, porém, que, somando-se os fornecedores das classes até 5 km e maior que 5 a 30 km tem-se que ambas conjugam 24%

⁹⁷ Aglomerado Metropolitano é a expressão que a autora adota para denominar o recorte composto por Curitiba e mais 13 municípios de seu entorno, correspondendo à ACP composta pelo IBGE (2008a), ou ao entorno imediato, como usado neste trabalho.

dos fornecedores das montadoras, correspondendo a aproximadamente 50 estabelecimentos. Quanto aos fornecedores localizados a mais de 300 km, a autora sugere que estejam compreendidos no âmbito da proximidade organizacional.

Entre 1999, ano do início da operação das montadoras, e 2005, o polo automotivo paranaense provocou uma mudança considerável no perfil das exportações do Estado. O conjunto “material de transporte e componentes” e “máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos” salta de 11% do total de exportações do Estado, nesse ano, para 30,4% em 2005. No mesmo período, o então líder “complexo soja” tem queda linear da participação, chegando em 2005 abaixo do conjunto citado – decaindo de 42,4% para 22,9%. Queda e acréscimos que já vinham ocorrendo antes mesmo dessa entrada em operação, como se constata na leitura dos dados a partir de 1996 (gráfico 3; Anexo 3, planilha 18).

GRÁFICO 3 - EXPORTAÇÕES SEGUNDO GRUPOS DE PRODUTOS SELECIONADOS - PARANÁ - 1996/2005



FONTE: MDIC/SECEX - Elaboração IPARDES

Além desse crescimento provocado nas exportações, as importações também obtiveram alteração na ordem da participação desses grupos de produtos. De 1996 para 2005, os grupos do conjunto “material de transporte e componentes” e “máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos”, que respondiam por 19,4% das importações, alcançam os 33,9%.

Na classificação de Firkowski (2009), 13% dos fornecedores das empresas pesquisadas localizam-se no exterior, o que em parte contribui para justificar o comportamento dos movimentos intra e interestaduais de mercadorias no Paraná. Com base em informações da SEFA, correspondentes ao valor contábil de entrada (VE) e valor contábil de saída (VS)⁹⁸ do Paraná, percebe-se uma alteração favorável a saídas na ordem de 1,3, em 1997, para 1,2 em 2005 (Anexo 3, planilha 19).

⁹⁸O valor contábil de saída (VS) corresponde às vendas de produção própria ou de terceiros, inclusive com substituição tributária, e o valor contábil de entrada (VE), às compras para industrialização, comercialização ou prestação de serviços, inclusive com substituição tributária. Ambos são discriminados segundo origem/destino no Estado, Outros Estados e Exterior. O valor contábil de saída é também utilizado como *proxy* do faturamento dos estabelecimentos.

Em 2005, o VE refere-se, na maior parte, a operações entre os municípios do próprio Estado (60% do total) e com outros estados (28,2%), restando a menor proporção para valores referentes a outros países. O mesmo se repete com o VS, com pequena diferença para menos nas operações com outros estados (26,9%) e para mais nas demais operações (6,3%).

Os municípios que mais operam com VE do exterior são os mais industrializados (Curitiba, Araucária e São José dos Pinhais, com participações de mais de 10% do total do Estado) ou que realizam atividade marcadamente com insumos internacionais, como a geração de energia em Foz do Iguaçu. No caso do VS, Paranaguá lidera com a maior participação (23,9%), seguida de Curitiba e São José dos Pinhais, com respectivamente 16,4% e 14,9%. Nos dois casos há presença significativa de municípios do entorno imediato de Curitiba e de Ponta Grossa, entre aqueles com participações superiores a 1% do total do Estado.

Na composição dos valores contábeis, internamente aos municípios, muitos daqueles situados no entorno metropolitano imediato têm mais de 10% dos seus valores, sejam de entrada ou de saída, operados com o exterior. Nessa condição, em relação ao VE, encontram-se Piraquara, Rio Branco do Sul, Quatro Barras, Fazenda Rio Grande, Campo Largo e São José dos Pinhais – município sede das montadoras analisadas por Firkowski (2009). Em relação ao VS, Contenda, Doutor Ulysses, Piên, São José dos Pinhais, Campo Largo, Fazenda Rio Grande, assim como Paranaguá e Ponta Grossa, sobressaem-se com a participação interna ao município de mais de 10% do VS para o exterior. Se para alguns municípios os valores absolutos contábeis de saída não são elevados, mesmo assim podem corresponder a percentuais significativos na movimentação interna de sua contabilidade, caso dos de menor porte populacional. Além dos municípios do entorno imediato e mais distante de Curitiba, esse comportamento ocorre ainda entre muitos municípios fronteiriços com a Argentina ou Paraguai. Acrescenta-se que a natureza da atividade econômica exportadora é distinta nesses municípios, prevalecendo, de fato, relações de trocas de vizinhança.

Tais mudanças rompem com a rígida complementaridade em relação a São Paulo e a especialização produtiva do agronegócio, com alteração radical no comportamento do comércio exterior e inter-regional do Paraná (LOURENÇO, 2003). A pauta de exportação passa a se compor de produtos mais elaborados, do ramo de material de transporte, e as importações, também crescentes, nos ramos material de transporte e material elétrico.

Evidentemente que, acompanhando o fortalecimento da Indústria, os setores Comércio e Serviços também se fortaleceram no entorno metropolitano, modernizando-se, incorporando novas atividades ante as demandas modificadas e assumindo um novo perfil (FIRKOWSKI, 2001). Sustentando as mudanças na economia e funcionando como o elemento estruturador de uma nova escala espacial, todo um conjunto de obras também se voltou à modernização da infraestrutura de circulação e transportes, com adequação aeroportuária em São José dos Pinhais e portuária em Paranaguá, e principalmente com a conclusão do contorno viário metropolitano, dando agilidade ao fluxo rodoviário no entorno metropolitano.

Assim, a nova lógica de distribuição da atividade econômica entre municípios provocou transformações socioespaciais e efeitos ambientais marcantes. Seus custos e benefícios revelam uma favorável expansão das condições produtivas em alguns municípios, capacitando sua infraestrutura e promovendo uma diversificação funcional. Ao mesmo tempo, expõem uma aguda intensificação da desigualdade socioespacial intraurbana e intermunicipal (MOURA e KORNIN, 2005). A estratégia de atração da atividade econômica acabou por reforçar os fluxos migratórios para a região, que em parte somaram-se à população pobre das favelas e periferias, acentuando a desigualdade intraurbana. Mesmo com o crescimento da oferta de empregos, grande contingente de mão-de-obra permanece fora do mercado (DELGADO, 2001), criando novas demandas desatendidas e ampliando as contradições sociais. Tal estratégia agudizou também a ameaça ao ambiente, dado que as novas atividades passaram a se dispersar por áreas até então ambientalmente protegidas, particularmente por constituírem reservas de mananciais (FIRKOWSKI, 2001).

Se o modelo de desenvolvimento nesta fase do capitalismo mantém suas características concentradoras e acentua as disparidades regionais, a análise do arranjo urbano-regional de Curitiba demonstra que a seletividade, que marca fortemente esta fase, amplia ainda mais as condições de desigualdades internas ao arranjo, e mesmo internamente aos municípios. Os efeitos dos “transbordamentos” apontados nas análises das aglomerações industriais e da polarização econômica (LEMOS *et al.*, 2005; MORO *et al.*, 2006; RUIZ e PEREIRA, 2008), entre outros, não são capazes de uma inclusão igualitária dos municípios à dinâmica principal do arranjo. Ou seja, a proximidade exerce efeitos multiplicadores, mas ao mesmo tempo excludentes. Poucos foram os municípios, além daqueles que já carregavam uma bagagem histórica de participação mais pujante na economia, que se incluíram nas novas atividades, e, entre eles, muitos absorveram atividades dos circuitos tradicionais.

A despeito dessas contradições, a leitura geral da dinâmica econômica torna incontestável a consolidação do arranjo urbano-regional de Curitiba como a porção mais concentradora e inserida nos circuitos mais modernos da economia paranaense. A consolidação da indústria, sua modernização no compasso dos tempos e toda uma gama de atividades de alta tecnologia que se desencadeou nesse arranjo marcaram sua distinção perante os demais.

Essa conjunção de variáveis modifica a posição regional do arranjo de Curitiba no Paraná e a posição desse Estado na divisão social do trabalho. As características desse novo perfil, capitaneado pelo arranjo urbano-regional de Curitiba, passam a garantir certa autonomia regional e a firmar a economia paranaense como um dos elos de uma rede cada vez mais integrada e articulada com o exterior, cuja dinâmica vem definindo o processo de criação de riquezas na economia brasileira (MACEDO *et al.*, 2002).

Internamente ao arranjo urbano-regional de Curitiba, a natureza das atividades demonstra uma articulação entre o conjunto de municípios, com maior inserção na divisão

social hegemônica do trabalho, tendo como segmentos estruturadores os segmentos modernos da indústria de transformação. As atividades desses segmentos são as mais concentradoras, intensivas em capital e altamente tecnológicas. Embora o arranjo se constitua de três unidades peculiares e geograficamente distintas – a aglomeração metropolitana, a descontínua de Ponta Grossa, e a ocupação contínua litorânea –, elas se articulam a partir desses segmentos, compondo uma aglomeração industrial com as características descritas por Lemos *et al.* (2005) e Moro *et al.* (2006), seja pela característica das atividades seja pelos efeitos dos transbordamentos sobre municípios vizinhos. O efeito proximidade, considerado por esses autores e confirmado por Firkowski (2009), amplia a aglomeração industrial por uma superfície extensa desse arranjo.

Considerando que a indústria de Joinville e região está pautada majoritariamente no segmento metalmeccânica (IPARDES, 2000; CUNHA, 2000), a extensão dos laços articuladores dessa atividade industrial é ainda mais ampla, evidenciando vínculos entre o arranjo urbano-regional de Curitiba e essa porção catarinense – vínculos também registrados nas ligações funcionais entre centros e nos fluxos pendulares da população para trabalho e/ou estudo.

A indústria tradicional, embora mais disseminada entre os municípios do arranjo, também privilegia alguns conjuntos específicos, criando distintas articulações internas e externas. Nesse caso, salientam-se os vínculos da indústria do papel com a porção especializada do Centro-Oriental do Estado, que tem como polo Ponta Grossa, cujos relacionamentos externos se comprovam no peso da participação do VS de seus municípios para outros estados e para o exterior. A partir de Ponta Grossa, o conjunto funciona como um tentáculo do arranjo urbano-regional de Curitiba na inserção do Estado na divisão social do trabalho.

O segmento madeira e mobiliário também estreita vínculos com Santa Catarina. A presença em Piên de um estabelecimento da indústria madeireira entre os maiores do Paraná dá mostras de que a atividade se mantém presente entre o que foi chamado “eixo articulado da madeira e mobiliário” por IPARDES (2000), composto por municípios catarinenses, como São Bento do Sul e Rio Negrinho, próximos a Piên.

Assim, não só a natureza das atividades sugere articulação entre os municípios internamente ao arranjo, como o estende espacialmente, transpondo os limites estaduais. Comprova-se, assim, que o efeito proximidade (TORRE e RALLET, 2005; PERCQUEUR e ZIMMERMANN, 2005; GILLY e LUNG, 2005), seja geográfica seja organizacional, justifica a decisão locacional das atividades, permitindo maior articulação do processo produtivo.

É bom lembrar que nem todos os municípios se envolvem nessa dinâmica, e muitos, se o fazem, realizam uma participação secundária. É o que mostram os números da concentração do VAF e do emprego formal no arranjo, sugerindo que são diversas as formas de inserção na divisão do trabalho, assim como os estágios dessa inserção são particulares a cada município ou conjunto de municípios vizinhos. No entanto, em diferentes escalas, situar-se relativamente em proximidade às concentrações mais dinâmicas permite usufruir de algum modo os efeitos dos transbordamentos.

Dessa forma, a excessiva concentração da geração de riqueza confirma que nem todos os municípios estão integrados às atividades ou segmentos produtivos, ao contrário, alguns poucos municípios diversificam sua produção e a oferta de serviços e estabelecimentos comerciais. Sobre essa concentração e exclusão no caso da Indústria, concorda-se com Lemos *et al.* (2005) quando concluem que a integração do conjunto e a redução das desigualdades entre os municípios ou intramunicipais só seriam possíveis se houvesse uma articulação das políticas industriais e regionais que minimizasse também os efeitos nocivos da aglomeração e elevasse os potenciais de regiões ou conjuntos de municípios pouco integrados, criando condições locais de produção e reprodução sincronizadas com a política industrial, selecionando firmas mais adequadas às particularidades regionais. Política essa que deveria ainda controlar possíveis reações negativas da instalação de certos empreendimentos, como deslocamentos populacionais, degradação ambiental, entre outros, que não criam os efeitos de “transbordamentos e encadeamentos que estão na base de um desenvolvimento regional sustentável” (p.361).

3.4 Concentração institucional

A elevada densidade observada nos dados econômicos também se repete na análise da distribuição espacial da infraestrutura científica e tecnológica no Estado, o que potencializa o papel fundamental que desempenha em favor do desenvolvimento regional, segundo Diniz *et al.* (2006). Nessa infraestrutura, integram-se o sistema de ciência e tecnologia, como dinamizador do desenvolvimento tecnológico e empresarial, e indutor de modificações na base tecnológica; o sistema de ensino e pesquisa das universidades e faculdades públicas e privadas e das escolas técnicas, interagindo com empresas da região, por meio de atividades de ensino, pesquisa, geração e difusão de inovações tecnológicas, e como responsável pela oferta de força de trabalho qualificada; e as agências de desenvolvimento e instituições de desenvolvimento empresarial, mobilizando competências e capacidades de ação em projetos estratégicos regionais.

A maior concentração de institutos, fundações de pesquisa desenvolvimento e tecnologia, das incubadoras e parques tecnológicos e instituições de ensino superior, nos municípios paranaenses, encontra-se em Curitiba e no entorno metropolitano, especialmente em Ponta Grossa e São José dos Pinhais (IPARDES, 2006) – Anexo 3, planilha 20. Considera-se, nesse sentido, o papel dessa infraestrutura no sucesso produtivo e as possibilidades diferenciadas de gerar conhecimento, reforçado pelas mudanças tecnológicas, agregando vantagens comparativas a essa região (DINIZ e CROCCO, 2006).

De modo geral, no Paraná a distribuição da infraestrutura técnico-científica, embora menos concentrada que a atividade econômica, também se aloca preferencialmente nos três principais arranjos. Informações de 2005 obtidas por IPARDES (2005a; 2006) destacam, em

Curitiba, a presença de instituições do Sistema Estadual de Ciência e Tecnologia, incubadoras ligadas a instituições de ensino e pesquisa e empresas particulares; em Ponta Grossa está instalada a Incubadora Tecnológica de Ponta Grossa e o Hotel Tecnológico do antigo Centro Federal de Educação Tecnológica (CEFET), atuando nas áreas de tecnologia de alimentos, eletrônica e mecânica, além de um polo regional do Instituto Agrônomo do Paraná (IAPAR).

No Norte Central encontra-se o Parque Tecnológico de Londrina, fazendo parte do Programa Londrina Tecnópolis, a Incubadora Internacional de Empresas de Base Tecnológica, o Escritório de Proteção do Conhecimento da Universidade Estadual de Londrina (UEL), a Associação de Desenvolvimento Tecnológico de Londrina, uma unidade da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, a sede do IAPAR e a empresa de pesquisa Milena Agro Ciências S.A. Em Maringá, está instalada a Incubadora Tecnológica de Maringá, atuando nas áreas de tecnologia de informação e comunicação (TIC), automação e biotecnologia.

No Oeste, encontram-se três dos cinco Parques Tecnológicos do Paraná – em Cascavel, Toledo e Foz do Iguaçu –, voltados ao potencial agroindustrial da região, com incubadora agroindustrial e centro incubador tecnológico de *software*, e também quantidade significativa de instituições de ensino e pesquisa. Destaca-se o Parque Tecnológico de Itaipu, em Foz do Iguaçu, um projeto de cooperação entre o Brasil e países vizinhos para o desenvolvimento tecnológico da região abrangida pela Itaipu Binacional, atuando em *software*, automação e TIC, e tecnologia em automação e informática. Também no Oeste encontram-se três unidades do IAPAR, em Cascavel, Palotina e Medianeira, assim como inúmeras fundações para o desenvolvimento científico e tecnológico, no âmbito municipal.

O mesmo padrão é observado na distribuição das instituições de ensino superior (IES), que se encontram em Curitiba e 16 municípios do entorno metropolitano imediato ou mais distante, concentrando 82 sedes, *campi* ou extensões de IES (48 em Curitiba e 12 em Ponta Grossa). Os cursos técnicos públicos também se concentram, em grande maioria, nesses municípios, com destaque para Curitiba (56 cursos) e Ponta Grossa (9 cursos).

A segunda concentração de IES está no Norte Central, com duas universidades estaduais (UEL e Universidade Estadual de Maringá – UEM) e uma faculdade estadual em Apucarana. Além dessas, outras 33 IES distribuem-se em Londrina (12), Maringá (8) e municípios do entorno. A UEM atua no noroeste do Estado, com *campi* regionais em vários municípios. No Oeste, 11 municípios abrigam 28 *campi* ou extensões de IES, 50% delas situadas em Cascavel e Foz do Iguaçu, sendo a Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE) a principal. Também está presente o CEFET, com uma unidade em Medianeira, a Universidade Federal do Paraná, com um *campus* em Palotina, e está em fase de implantação a Universidade Latino-Americana (UNILA).

Em menor escala, outras IEs se localizam nas demais regiões paranaenses, particularmente no Norte Pioneiro, no Sudoeste, em Guarapuava, porção central do Estado, e no noroeste, em Umuarama.

O número de cursos de graduação e pós-graduação acentua a tônica concentradora da infraestrutura técnico-científica. Segundo informações da base de dados do REGIC (IBGE, 2008a) sobre cursos de graduação e pós-graduação, com fonte em dados do INEP/Censo da Educação Superior, em 2004 o Paraná possuía 804 cursos de graduação, com um total de 292.018 alunos matriculados. Esses cursos se concentravam nas ACPs de Curitiba (129 cursos), Maringá (65) e Londrina (59) – ver Anexo 3, planilha 20 –, assim como em Ponta Grossa (43 cursos), Cascavel (33), Foz do Iguaçu, Guarapuava e Umuarama (cada um destes com 30), Toledo (27) e União da Vitória (26), entre os que totalizam mais de 20 cursos. A ACP de Curitiba responde por 38,24% dos alunos matriculados no Estado, seguida pela de Londrina (9,9%), Maringá (8,9%) e pelos municípios de Cascavel (5,6%), Ponta Grossa (4,3%) e Foz do Iguaçu (3,1%). No âmbito da pós-graduação, essa mesma base de dados dá destaque aos cursos com avaliação 6 e 7 da CAPES, em 2005, o que no Paraná só acontece em quatro cursos na ACP de Curitiba e dois na ACP de Maringá. Reforçam, então, os três principais arranjos concentradores do Estado e a supremacia do arranjo urbano-regional de Curitiba.

Outra informação dessa base de dados, que referencia a infraestrutura técnico-científica, é o número de domínios na Internet, extraída da fonte Registro.br 2005/2006. Do total de 49.716 domínios encontrados no Paraná, 63,6% estão na ACP de Curitiba, 7,8% na de Londrina e 6,7% na de Maringá. Cascavel possui 3,1% dos domínios, Foz do Iguaçu, 2,6%, e Ponta Grossa 2%, únicos municípios com mais de 1%. Outra vez, a concentração fica explícita.

Na ordem da concentração institucional, segundo informações da base de dados do REGIC (IBGE, 2008a), extraídas do Banco Central do Brasil, há elevada concentração de bancos e ativos financeiros na ACP de Curitiba. Dos 809 bancos distribuídos entre os municípios do Paraná, 71 estão nessa ACP. Os ativos financeiros estão ainda mais concentrados na ACP de Curitiba, que responde por 72,4% dos ativos do Estado. Em seguida, vêm a ACP de Londrina, com 19 bancos e 3,9% dos ativos, e a ACP de Maringá, com 14 bancos e 2,5% dos ativos. Cascavel, Ponta Grossa e Foz do Iguaçu também se destacam: o primeiro com 13 bancos e 1,9% dos ativos financeiros, os demais com 11 bancos e, respectivamente, 1,1% e 0,5% dos ativos.

As informações consideradas confirmam a presença relevante dos três arranjos concentradores e ressaltam mais uma vez a supremacia do arranjo urbano-regional de Curitiba. Pode-se afirmar que esse arranjo espacial, por ser o principal receptor e difusor das decisões, conhecimento, mensagens e capitais, participa na divisão social do trabalho de forma mais integrada nacional e internacionalmente, a partir do desempenho desse conjunto de atividades econômicas, científico-tecnológicas e institucionais diversificadas (IPARDES, 2006).

Tal perfil concentrador não é particular do Estado do Paraná, mas inerente aos movimentos de organização urbano-regional do país como um todo, a partir do modelo de produção e acumulação praticado. Movimentos que se dão em processos crescentes de concentração, desconcentração, reconcentração da atividade econômica, com tendência à diferenciação geográfica, conforme Sposito (2005), e que não implicam em realocação

equilibrada dos investimentos por meio de novas escolhas locacionais. Ao contrário, essas escolhas recaem sobre os territórios melhor dotados de infraestrutura, equipamentos, recursos humanos, acesso à ciência e tecnologia, além de considerarem a proximidade e/ou o grau de acessibilidade aos mercados consumidores.

Com isso, constituem-se verdadeiras “regiões ganhadoras” (BENKO e LIPIETZ, 1994), pelos atributos próprios que consolidam, mas também pela contribuição invisibilizada das regiões perdedoras, *rezagadas* (SASSEN, 2007), de onde migram pessoas, empresas e atividades.

Ao se pensar em possibilidades de reversão desse processo concentrador, há que se concordar com Haddad (2007, p.310), para quem uma adequada distribuição espacial dos frutos do novo ciclo de expansão da economia brasileira, pós-2005, “dependerá de políticas ativas de desenvolvimento regional, as quais, para se tornarem eficazes, pressupõem a reinvenção dos instrumentos econômicos e dos mecanismos institucionais que beneficiem as áreas menos desenvolvidas do país”.

3.5 Multiescalaridade e complexidade da gestão

Nesse ambiente regional e internamente desigual, é necessário um processo articulado de gestão, para o enfrentamento do desafio da inserção igualitária de pessoas, atividades e municípios nos mesmos patamares de desenvolvimento. Entretanto, muitas são as escalas em disputa. Algumas se reproduzem entre os vários arranjos, sempre guardando especificidades, enquanto outras são particulares de cada situação geográfica. As escalas socioespaciais resultantes do processo de urbanização e metropolização brasileiro, como a própria escala urbana e suas inúmeras escalas intraurbanas, a escala da rede urbana que a articula, a escala das aglomerações urbanas, como também das ocupações contínuas ou descontínuas, nem sempre condicionam as demais escalas, como por exemplo a das Regiões Metropolitanas ou de regiões programáticas de desenvolvimento, já que estas são construídas em processos e sob finalidades e interesses específicos, como se analisou no primeiro capítulo.

Entre as escalas obrigatoriamente presentes nos arranjos urbano-regionais estão as impostas pela estrutura do Estado brasileiro, expressas na União, Estados e Municípios, todas autônomas. Comumente presentes estão as programáticas, institucionalizadas por lei, como as unidades regionais relativas às categorias constitucionais “região metropolitana”, “aglomeração urbana” e “microrregião”; as formalizadas com finalidades estatísticas, caso das grandes regiões, mesorregiões e microrregiões geográficas; assim como, mais recentemente, as áreas de concentração de população, definidas pelo IBGE. Ocorrem ainda muitas escalas de atuação de organismos públicos setoriais, para ação regionalizada, e outras escalas específicas, formalizadas em leis e decretos. No caso do arranjo em análise, entre estas, destacam-se as escalas de incidência territorial, muitas de corte ambiental, além de outras ligadas a funções públicas de interesse comum, como transporte coletivo e sistema viário (quadro 14). Internamente a essas funções, emergem escalas decorrentes de consórcios intermunicipais, regulamentados pela Lei Federal n.º 11.107/05 e Decreto Presidencial n.º 6.017/07.

QUADRO 14 - MULTIESCALARIDADE DO ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA

NATUREZA	ESCALA ESPACIAL/ABRANGÊNCIA				
	Global	Nacional	Estadual	Regional	Municipal
Escalas Formais		País Grandes Regiões	Estado do Paraná	Mesorregião (IBGE) Microrregião (IBGE) Área de Concentração de População (ACP) Região Metropolitana Região Administrativa Região de Planejamento e Orçamento Regionalizações Setoriais	Município Distritos Administrações Regionais
Órgãos Públicos de Planejamento e Gestão		Ministérios Órgãos Setoriais	Secretarias de Estado Coordenadoria das Regiões Metropolitanas, Microrregiões e Conselhos das Cidades	Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba Agências de Desenvolvimento Regional Conselho de Desenvolvimento do Litoral Coordenação da Microrregião do Litoral	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba Secretaria Municipal de Assuntos Metropolitanos - Curitiba Secretarias Municipais de Planejamento e Desenvolvimento Urbano
Escalas Normativas com Incidência Territorial		Legislações Federais Parques Nacionais	Legislações Estaduais Unidades de Proteção Ambiental Unidades de Uso Sustentável Estações Ecológicas e Parques	Sistema de Gestão e Proteção aos Mananciais, Fundos e Conselhos Sistema de Transporte Coletivo da RMC e Câmara Técnica do Sistema Viário Áreas de Proteção Ambiental - APAs (do Iraí, Piraquara e Passaúna) Consórcios Intermunicipais	Legislações Municipais Unidades Territoriais de Planejamento - UTPs (do Itaqui, Guarituba, Quatro Barras, Pinhais e Campo Magro) Reservas Particulares do Patrimônio Natural e Parques Municipais
Entidades e Associações Atuantes no Urbano e Regional		Associações de Classe e Sindicatos	Associação dos Municípios do Paraná Associações de Classe e Sindicatos	Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Curitiba Associação dos Municípios dos Campos Gerais Associação dos Municípios do Litoral Paranaense	Associações de Classe e Sindicatos
Movimentos Sociais		Movimentos pela Moradia, Direitos Humanos, Direito à Terra, Ambientalistas, de Bairro, de Gênero, Culturais, entre outros			
Organiz. Não-Governamentais		Atuantes em formação, capacitação e na defesa da Moradia, Direitos Humanos, Direito à Terra, Ambiente, Gênero, Raça, Culturais, entre outros			
Grupos Econômicos	Corporações Multinacionais	Grupos Empresariais	Grupos Empresariais e Cooperativas		
Escala Natural	Bacias Hidrográficas, Florestas Nativas, Serras e Montanhas				

FONTE: Levantamentos da autora

Estão presentes também nos arranjos urbano-regionais escalas resultantes de associações dos municípios, sob variados recortes, como particularmente no arranjo em análise, a Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Curitiba (ASSOMECC), a Associação dos Municípios dos Campos Gerais (AMCG) e a Associação dos Municípios do Litoral Paranaense (AMLIPA), além de outros agrupamentos supramunicipais setoriais em associações, cooperativas, comitês etc. Outras escalas que se intercalam a estas são as dos grupos econômicos, sejam corporações, sindicatos patronais ou federações de apoio, como a Federação das Indústrias do Paraná ou a Associação Comercial.

Também se sobrepõem escalas configuradas por entidades de classe, movimentos sociais em defesa da moradia ou da terra, dos direitos humanos, de trabalhadores ou desocupados, ambientalistas, culturais, de raça, de gênero, entre outros, formando uma miríade de agentes em diferentes níveis de formação e distintos interesses em disputa na produção desse espaço urbano-regional.

Além destas, as infraestruturas técnico-científicas constituem também unidades escalares. Em determinados municípios, a presença de uma unidade de pesquisa, um parque tecnológico ou uma instituição de ensino superior tem um significado que muitas vezes suplanta o poder da administração pública ou cria dinâmicas e fluxos que alteram o cotidiano do município, criando novas centralidades no âmbito regional.

Nos processos de estruturação escalar, algumas dessas escalas formam verdadeiras territorialidades,⁹⁹ como as decorrentes da presença territorializada de grandes corporações. Casos ilustrativos são algumas colônias étnicas situadas nas proximidades de Ponta Grossa, como a Witmarsum, às margens da BR 277, no município de Palmeira, fundada em 1951 por imigrantes menonitas alemães, onde atua a Cooperativa Mista Agropecuária Witmarsum; ou a Castrolanda, em Castro, fruto da colonização por holandeses, também de 1951, onde funciona a Colônia e Cooperativa Agropecuária Castrolanda – ambas estão hoje desdobradas em poderosos parques industriais. Imersas em cenários que reproduzem características dos países de origem em ricos detalhes,¹⁰⁰ essas territorialidades tem o idioma “pátrio” como disciplina obrigatória no ensino fundamental. Castrolanda, reforçando o poder ali consolidado, e articulada verticalmente a outros núcleos holandeses em território brasileiro, tem buscado, sem vitória, a emancipação como município.

Entre outras escalas territorializadas, há que se destacar também as resultantes de segmentos sociais organizados, acampamentos rurais e ocupações irregulares urbanas, entre

⁹⁹ Territorialidade é empregada respeitando-se sua proximidade em relação ao conceito de território, que, na compreensão de vários autores, remete à ideia de exercício de poder. Configuram-se territorialidades no interior dos territórios – com perímetros quase sempre invisíveis, mas nem por isso indelimitados – e abrangem desde movimentos regionais e corporações territorializadas, até movimentos locais pela consolidação de direitos, afirmação de minorias e mesmo organização para o crime – tema discutido em Becker (1997), Haesbaert (2004) e Raffestin (1993).

¹⁰⁰ Na vila residencial de Castrolanda é emblemático o moinho de vento em madeira, construído de forma a preservar os elementos constitutivos de seus similares holandeses de meados do século XX, época em que migraram os primeiros integrantes da comunidade. Esse moinho, onde está instalado o Memorial da Imigração Holandesa, funciona como a centralidade simbólica de um recorte sem cercas, mas avesso a quebrar os limites invisíveis de sua homogeneidade.

outras. Caso notório é a ocupação irregular de Vila Guarituba, tipicamente urbana, na porção rural de Piraquara,¹⁰¹ que se consolidou, atingindo uma população superior a 40 mil habitantes, tendo conquistado muito recentemente a regularização fundiária. Outras ocupações irregulares permeiam a periferia metropolitana e as periferias urbanas, tanto em Ponta Grossa como na ocupação contínua do litoral, em movimentos e embates cotidianos.

No arranjo urbano-regional de Curitiba, entre a multiplicidade de agentes e interesses em disputa, a escala metropolitana ilustra com clareza que a atribuição política de uma determinada escala nem sempre resulta em eficácia nos resultados esperados quanto à formulação e implementação de políticas públicas. No jogo escalar, outras escalas têm mais força que a regional, ou metropolitana, no caso, as escalas local e global. Ou seja, a Região Metropolitana, enquanto escala intermediária, entra em conflito com a oposição escalar binária local e global, de um lado, pelo peso da autonomia municipal, de outro, pelo fato de a escala local ser a possibilidade espacial localizada de materializar a reprodução do capital que circula globalmente. Além disso, o fenômeno da aglomeração demarca um espaço que nem sempre é coincidente com os limites da RM formal, e isso gera incompatibilidades entre as configurações espaciais do fato metropolitano, enquanto um processo, e da região metropolitana, enquanto uma institucionalidade.

Como se não bastasse, a escala metropolitana também entra em conflito com as múltiplas escalas do desenvolvimento, dada sua fragilidade perante os movimentos do capital. Compreendido em sua dimensão territorial, na perspectiva analítica de Furtado (1980), o desenvolvimento pressupõe subordinação da iniciativa privada a uma vontade política representativa dos interesses do conjunto da coletividade. A definição de escalas programáticas não cria uma estrutura de direito que garanta poder de decisão, de tributar ou de legislar essas instâncias, as quais permanecem à mercê de disputas de organismos setoriais de governo, interesses políticos e do capital. Tampouco deflagra pactos que garantam articulações legítimas dos interesses da sociedade, deixando “fluir” em completo desequilíbrio o diálogo entre as vozes representativas do capital, do trabalho e do não-trabalho.

Nesses acirrados conflitos escalares, os exemplos destacados mostram as diferentes naturezas, alcances espaciais e intensidades de poder que se encontram na essência das múltiplas escalas que interagem nos arranjos urbano-regionais. Coloca-se em discussão, na sequência, essas duas ordens de conflitos, a da escala da RM com as escalas local e global, e com a escala do desenvolvimento.

A Região Metropolitana de Curitiba (RMC), recorte formal mais consolidado do arranjo, tem presença incostante nas ações de âmbito regional. Após sua criação pela Lei

¹⁰¹ Essa ocupação de perfil urbano se deu em área rural do município, sem que se procedesse à alteração do perímetro, para sua inserção formal como área urbana. O descompasso (ou desinteresse) na atualização dos perímetros urbanos, em função de mudanças de uso do solo ante a rapidez da ocupação urbana e a pressão por novas áreas parceladas, é comum em municípios inseridos em aglomerações. Tal fato compromete os resultados censitários, dado que o IBGE respeita o perímetro urbano vigente.

Federal n.º 14/73, o Decreto-Lei n.º 6.517/74 criou a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), vinculada à Coordenação de Planejamento do Governo do Estado, para a realização dos serviços comuns aos municípios que integravam a região. Respeitando a lei federal, a COMEC foi composta por um Conselho Deliberativo e um Consultivo, com presença hegemônica de Curitiba,¹⁰² e uma Secretaria Administrativa. Em 1994, foi transformada em autarquia (Lei Estadual n.º 11.027/94), com personalidade jurídica de direito público e autonomia administrativa, financeira e patrimonial, vinculando-a à Secretaria de Estado do Planejamento (SEPL). Em mudança posterior, pelo Decreto n.º 6.384/06, foi vinculada à Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano (SEDU), onde permanece. Essa contínua mudança de vinculação na estrutura administrativa do Estado é um demonstrativo da fragilidade do órgão.

Nesses anos, a atuação da COMEC passou por diferentes fases (FANINI, 2001). No início dos anos 1970, priorizou a implantação de infraestruturas urbanas e metropolitanas, ligadas especialmente ao saneamento básico, transporte público, equipamentos urbanos e sistema viário metropolitano. No final da década de 1980 e início da de 1990, um enfraquecimento institucional do órgão, similar ao que ocorreu com os órgãos metropolitanos estaduais das demais RMs instituídas na época, reduziu substancialmente sua atuação. Restabelecida, na década de 1990, passou a funcionar como órgão de apoio às políticas metropolitanas estaduais, participando do processo de gestão do transporte público de passageiros, da implantação do Programa de Saneamento Ambiental (PROSAM) e, de modo menos incisivo, do processo de definição de estratégias de industrialização regional. A partir de 1998, a COMEC assumiu o planejamento metropolitano, com ênfase nas questões ambientais, dando especial atenção à proteção de áreas de mananciais. Passou a participar na elaboração de leis de zoneamento de Áreas de Proteção Ambiental e de Unidades Territoriais de Planejamento (UTPs), como, por exemplo, das APAs do Iraí, Piraquara e Passaúna, e ainda das UTPs do Itaquí, Guarituba, Quatro Barras, Pinhais e Campo Magro. Em 1999, o Decreto n.º 148/99 estabeleceu que o presidente do Conselho Gestor dos Mananciais da RMC (criado pela Lei n.º 12.248/98) seria o presidente da COMEC, o que deu a essa entidade um papel central para conduzir o funcionamento e a tomada de decisões na gestão dos mananciais da RMC.

Um Plano Metropolitano foi contratado e parcialmente concluído em 2006 (COMEC, 2006), ao menos no que concerne a diretrizes físico-territoriais e à proposição de um novo modelo institucional para gestão da RMC; porém não foi apropriado pela ação pública, tampouco pela sociedade civil. Atualmente, a COMEC vem trabalhando com o planejamento e execução do Programa de Integração do Transporte (PIT/RMC), realização de obras viárias e

¹⁰² Entre os Conselhos, o Deliberativo compunha-se de cinco membros, sendo um deles indicado pelo município de Curitiba e os demais pelos outros municípios integrantes da RM, todos nomeados pelo governador do Estado. O Conselho Consultivo compunha-se de um representante de cada município integrante da Região, nomeado pelo governador, e seria dirigido pelo presidente do Conselho Deliberativo.

infraestruturas de transporte metropolitano, e dando acompanhamento aos Planos Diretores dos municípios da RMC.

Na disputa escalar metropolitana, atua também a Secretaria Municipal de Assuntos Metropolitanos. Criada no âmbito do município de Curitiba (Lei Municipal n.º 11.407/05), em 2005, objetiva implementar políticas públicas de desenvolvimento desse município, em conjunto com os demais municípios da RMC, viabilizando ações de interesse comum, por meio de assessoramento e desenvolvimento de programas e projetos que promovam a integração regional. Como agente técnico dessa Secretaria, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), com uma trajetória mais longa e com uma *performance* reconhecida nacional e internacionalmente, aumenta a complexidade do diálogo metropolitano, colocando seus projetos e os interesses do município-polo numa posição de superioridade. Interesses locais que são enfrentados, mas dificilmente superados na defesa dos interesses metropolitanos, seja por parte da COMEC seja por parte dos demais interlocutores.

A notoriedade do IPPUC e sua suposta eficácia no trato do planejamento de Curitiba contribuem para que o mais complexo conflito escalar se dê entre as escalas metropolitana, do município-polo, particularmente em sua esfera simbólica de cidade-modelo,¹⁰³ e a escala do fato urbano, que compreende a cidade resultante da aglomeração. Esta, que se pode chamar de cidade real, não é coincidente com a delimitação formal da RM, nem é contemplada pelos indicadores favoráveis expostos pelo exitoso planejamento de Curitiba; pelo contrário, fragmenta-se em áreas de relevância e carências nos mais distintos níveis entre o espaço que transpõe o limite político-administrativo do polo e a ampla extensão das fronteiras da aglomeração de fato.

Durante décadas, a construção simbólica da imagem de cidade-modelo circunscreveu-se ao limite territorial do município de Curitiba, enquanto uma enorme periferia pobre crescia em seu contorno. A ruptura desse limite e a introdução do espaço metropolitano no discurso hegemônico dos formuladores de políticas públicas, nos anos 1990, apenas se deram em função do momento estratégico de inserção do município nos novos segmentos da economia globalizada, para o que era imprescindível a integração funcional de um espaço que transcendia suas próprias fronteiras (SÁNCHEZ, 2003). O poder expresso nessa escala, e que mantém um mesmo grupo, amplamente ramificado, no comando de suas decisões há mais de quatro décadas, consolidou as condições de atratividade e articulação vertical de investimentos públicos e privados para a constituição de um dos principais polos automotivos do país.

Nessa fase de atração de capitais, o amplo espectro de atuação do órgão metropolitano enfrentou conflitos com escalas poderosas que escapam à esfera formal, vinculadas à atuação de grupos econômicos e políticos. Conflitos que se tornam perfeitamente nítidos quando relacionados à escala ambiental, dada a extensão das áreas a serem protegidas

¹⁰³ Sobre esse tema, há inúmeros trabalhos, entre os quais se destacam os de Sánchez (1997 e 2003).

no espaço mais adensado da RMC, e que se confrontaram com a implantação do polo automotivo, cujos condomínios empresariais localizam-se exatamente em áreas legalmente demarcadas como de mananciais de abastecimento hídrico.¹⁰⁴ A retórica da época fez prevalecer a perspectiva do dinamismo da economia e da geração de empregos à necessidade de proteção ambiental. Tais conflitos reemergem a cada discussão sobre o abastecimento de água potável à população da RMC ou sobre o destino dos resíduos sólidos – tema que não logra ser assumido com simpatia por nenhum município da Região, porque o maior volume de resíduos é gerado em Curitiba.

Assim, a complexidade escalar, considerando-se apenas o entorno imediato da metrópole, deixa claras as dificuldades de realização das funções públicas de interesse comum, motivo para o qual a RM foi instituída. Sem embargo, as dificuldades tornam-se ainda mais expressivas no trato do desenvolvimento regional, não somente pela multiplicidade de agências, instituições, organizações, corporações, cada qual defendendo interesses territorializados, mas principalmente pela ausência de uma política de desenvolvimento regional, efetiva e legítima.

Genericamente, o Paraná reproduz o padrão brasileiro, no qual a maioria das políticas regionais implementadas vem sendo meramente de ordem compensatória, mantendo inalteradas ou até reforçando as hierarquias existentes, sem gerar novas riquezas ou potencializar a capacidade produtiva. Galvão (2007) avalia que os esforços governamentais na construção da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) foram positivos, tendo conseguido institucionalizar alguns marcos que se tornaram referência nas ações do governo, conseguindo levar seu apelo a outras pastas ministeriais e aos estados federados. No entanto, a PNDR não foi dotada de recursos e instrumentos compatíveis com a dimensão efetiva de sua tarefa.

Alguns desafios propostos não foram sequer tangenciados. A boa recepção dos princípios gerais da PNDR não logrou ultrapassar os limites que se antepõem a sua adoção prática como uma política de governo, como originalmente proposto. Alguns diálogos essenciais para isso não puderam acontecer diante da fragilidade dos instrumentos de ação mobilizados pela PNDR. (GALVÃO, 2007, p.346).

O mesmo se percebe na formulação e implementação da Política Urbana e Regional para o Estado do Paraná (PARANÁ, 2003), desdobrada em Planos Regionais de Desenvolvimento (PARANÁ, 2007), formulados pela Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e divulgados simultaneamente – mas não sincronizadamente – à Política de Desenvolvimento do Estado (PARANÁ, s.d. b), formulada pela Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral. Alguns elementos são comuns, dado que a PDU assumiu a espacialidade socialmente crítica do “centro expandido”, do PRDE, como área prioritária de governo. Porém, como abordado no início deste capítulo, por mais que a PDE tenha proposto ações regionalizadas, limitou-se a um plano de definição orçamentária e de distribuição regional dos investimentos estaduais. Por sua

¹⁰⁴ Muitos trabalhos tratam deste momento e dos conflitos decorrentes. Ver Firkowski (1998; 2001); Urban (1999); Moura e Kornin (2005), entre outros.

vez, o Plano de Desenvolvimento Estratégico da RMC não foi implementado, e a mudança do vínculo administrativo da COMEC – da SEPL para a SEDU – também não significou avanços no âmbito da gestão do espaço metropolitano.

Nesse vazio, inúmeros planos de desenvolvimento regional, elaborados por escalas associativas locais/regionais, surgem na maioria das regiões do Estado, muitos dos quais sintetizando pautas de reivindicação dessas escalas, e conquistam grande capacidade de pressão política junto aos governos estadual e federal. Na RMC, além de propostas veiculadas em eventos e pela mídia, grandes corporações e entidades ligadas a segmentos do capital impõem veladamente seus interesses e se antepõem a políticas públicas, que posteriormente tentam corrigir as imperfeições decorrentes.

Outras propostas segmentadas de desenvolvimento, como a constituição de arranjos produtivos locais, a contínua proposição de projetos de criação de RMs – entre eles, o de institucionalização da Região Metropolitana de Ponta Grossa, n.º 229/2000, aprovado no âmbito do Legislativo, porém não sancionado pelo governador do Estado –, a constituição de agências e fóruns de desenvolvimento, entre outras iniciativas, tentam preencher, a seu modo, a lacuna aberta pela ausência do Estado na condução do desenvolvimento regional. Além da instituição de novas RMs, há um movimento contínuo pela inclusão de municípios, como os do litoral, nos limites oficiais da RMC, como se com isso se integrassem no patamar de desenvolvimento da metrópole – intenção que serve de justificativa, junto à mídia, em relação às proposições nesse sentido.

Superar as dificuldades de gestão das funções públicas de interesse comum nas porções aglomeradas do arranjo, compatibilizar os planos diretores municipais para que se articulem em função das necessidades da cidade aglomerada e garantir estratégias de desenvolvimento regional que equilibrem demandas econômicas, sociais e ambientais são alguns dos desafios desse arranjo urbano-regional. Para enfrentá-los, é necessário ter compreensão da ordem multiescalar dos fenômenos e processos, e agir de modo transescalar, pois nem sempre a origem de um problema se encontra na mesma escala em que seus efeitos se manifestam. Ademais, uma escala isolada, seja urbana, regional ou estadual, jamais terá condições de contemplar todo o espectro da diversidade escalar que opera nos arranjos de natureza urbano-regional. Mais que a diversidade, as transformações temporais fazem com que novas escalas e novas arenas de conflito se recriem na já complexa multiplicidade escalar que atua no âmbito do desenvolvimento.

3.6 Em síntese: um arranjo urbano-regional

Como síntese deste capítulo, salienta-se que os resultados da análise dos indicadores selecionados para avaliar a distribuição da atividade econômica, da infraestrutura técnico-científica, da divisão de funções urbanas e das dinâmicas da população, materializam, no

Paraná, o conceito de “região concentrada” de Santos e Silveira (2001); no caso, situada dentro mesmo da região concentrada definida pelos autores, congregando o Sudeste e Sul brasileiros – porção do país caracterizada pelo adensamento de técnica, informação, infraestrutura e serviços, dos fluxos de pessoas e de mercadorias. Confirma-se também que dentro da própria região concentrada, o crescimento é desigual e combinado, como se constata na supremacia do arranjo urbano-regional de Curitiba perante outros arranjos espaciais singulares do Paraná, e, dentro do arranjo em si, na convivência em grande proximidade de diferentes graus de integração dos municípios, ou parte deles, na dinâmica da região, conforme observam os autores.

As informações deixam claro que a hierarquia dos três espaços relevantes, sugerida em “Os Vários Paraná” (IPARDES, 2005a; 2006), efetivamente distingue os três arranjos de maior concentração no Paraná, e tornam nítido o acentuado desnível entre o 1.º espaço, correspondente ao arranjo urbano-regional de Curitiba – uma “região ganhadora (BENKO e LIPIETZ, 1994) –, e os demais espaços relevantes, sem depreciar a importância dos arranjos singulares do Norte Central e do Oeste na articulação do Estado no universo de relações com o espaço nacional e internacional.

As informações demonstram que há no entorno de Curitiba evidências consolidadas da presença do meio técnico-científico-informacional, que se implantou sobre um espaço urbanizado e portador de denso sistema de relações entre numerosos núcleos concentradores da população e do trabalho, com amplas áreas destinadas à circulação, nas quais os movimentos internos resultam mais intensos que no resto do Estado. Nesse arranjo, torna-se mais concreta a ação conjunta de atores globais ou globalizados, com tendência à produção, circulação, distribuição e informação corporativas, à organização de cadeias produtivas modernas, produtos exportáveis, assim como atividades especulativas, entre outras comuns às regiões concentradas (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

A reflexão desses autores parte da constatação de que a economia atual necessita de áreas contínuas, dotadas de infraestruturas, para uso das empresas e desenvolvimento das atividades hegemônicas, o que aprofunda o uso seletivo do território e as desigualdades entre os lugares. Nas áreas privilegiadas pela concentração, o trabalho adquire maior especialização, as atividades se multiplicam, e crescem os intercâmbios e o conhecimento. Partes dessas áreas contínuas se especializam e criam uma divisão interurbana (intra-regional) do trabalho. Sem eliminar as atividades tradicionais, acrescentam novas atividades, “novos objetos e novas ações características do novo tempo. Agravam-se as diferenças e disparidades, devidas, em parte, aos novos dinamismos e a outras formas de comando e dominação. Onde carregava a indústria esse papel motor, agora é a informação que ganha tal poder” (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p.253). Aprofundam-se assim, com novos fundamentos históricos, as tendências estruturais que mantêm essas regiões concentradas como polos da vida econômica regional/nacional.

O rural integrante do arranjo urbano-regional de Curitiba, similarmente aos demais arranjos, é um espaço transformado, fortemente impregnado pelo tecido urbano, conforme Lefebvre (1991). Longe da contraposição tradicional ao urbano, vem sofrendo a contínua pressão pelos vetores de ocupação e expansão do uso do solo das cidades, perdendo suas características originais e assumindo formas híbridas, com uma organização funcional mais complexa. Serve de base ao desenvolvimento de atividades as mais diversas, desde produtivas, altamente modernizadas e tecnológicas, até aquelas ligadas a serviços associados à presença próxima dos centros urbanos. Distinguem-se em seu interior tanto porções altamente integradas à sociedade urbana quanto porções absolutamente excluídas, ainda marcadas por relativo atraso. Mesmo assim, a oposição entre urbano-industrial-progresso e rural-agrário-atraso perde sentido, já que esse rural passa a ser permeado por atividades que se deslocam para as periferias urbanas.

O conjunto de municípios articulados no arranjo urbano-regional de Curitiba, muito mais que representar uma localização em proximidade geográfica de três aglomerações urbanas – de Curitiba, Ponta Grossa e a ocupação contínua litorânea –, confirma um arranjo de elevada densidade urbana e forte articulação regional. Articulação marcada pela relevância que o arranjo adquire na economia estadual, pela abrangência de sua polarização funcional e natureza de suas atividades, que o qualificam a uma inserção diferenciada na divisão social do trabalho. Um arranjo no qual as novas lógicas de produção concebidas numa visão de conjunto e ativadoras da proximidade (FIRKOWSKI, 2009) induzem à expansão do espaço aglomerado de Curitiba e propiciam vínculos com aglomerações e arranjos urbano-regionais vizinhos, estendendo-o além dos limites estaduais. Concretiza, assim, uma nova dimensão, que extrapola o urbano e se distingue do regional, peculiarizando-se pela condição híbrida, complexa e multiescalar de seu alcance urbano-regional.

Essa condição subordina e se faz complementar pelos demais arranjos singulares do Paraná. Entre os principais, o do Norte Central, que embora no passado tenha praticado a atividade produtiva mais importante do Estado, foi perdendo a importância relativa no conjunto, mas ainda mantém participação significativa das atividades agropecuárias no total da produção. Seu papel na economia paranaense vem se modificando, com a diversificação da indústria, evolução das atividades ligadas às telecomunicações, consolidação de um meio educacional e de pesquisa, cuja importância chega a transcender os limites do Paraná, com laços históricos ainda presentes com São Paulo. Nesse arranjo singular, ao mesmo tempo em que se constata uma unidade no desempenho de sua função na divisão social do trabalho, distinguem-se relações sociais e políticas que irradiam de uma condição de bipolaridade, representada por Londrina, num vetor de influência sobre o Norte Pioneiro, e Maringá, sobre o Noroeste do Estado.

O arranjo singular do Oeste, com importância relativa crescente, diferencia-se nitidamente dos dois anteriores. Sua articulação à divisão social do trabalho se dá a partir de um número menor de atividades, ligadas, fundamentalmente, à produção agroindustrial, assim

como aos serviços. Sua posição fronteiriça, cuja centralidade se manifesta particularmente em Foz do Iguaçu, assegura-lhe o desempenho de funções importantes nas relações internacionais, comércio e turismo, elevando seu peso na geração de riquezas e estreitando os vínculos do Paraná com países sul-americanos.

Conclui-se, pois, que o Paraná se incorporou à divisão nacional e internacional do trabalho de modo gradativo e diverso, e estreitou relações econômicas e sociais com estados e países fronteiriços, envolvendo diferenciadamente a totalidade de seu território e de sua população. Conforme IPARDES (2005, p.199), o capital selecionou espaços, privilegiou a exploração das condições físico-ambientais do território, apropriou-se de atividades existentes e introduziu atividades novas; “acumulou, concentrou, adensou e criou uma desigualdade espacialmente visível em termos regionais, mas também interna a qualquer escala”. Consolidou, assim, espaços econômicos distintos, diversos e especializados, atribuindo proeminência ao arranjo urbano-regional de Curitiba.

Esse arranjo espelha internamente a mesma diversidade e desigualdade. Diversidade otimizada em seu desempenho relativo notável, e desigualdade expressa na seletividade das escolhas do capital, que fez com que poucos municípios, segmentos e pessoas fossem incluídos nos circuitos modernos de produção e consumo. Para uma grande parcela de municípios, mesmo próximos à presença de novas e modernas realizações, vem sendo possível apenas colher poucas sobras, realizando atividades tradicionais, secundárias ou relegadas pelos inseridos, ocupações de baixa renda, vivendo carências e demandas reprimidas, além da enorme expectativa de um dia serem beneficiados pelos investimentos metropolitanos – por ora apenas virtuais.

No arranjo, reforçam-se as mesmas relações centro-periferia, questionadas por teóricos que generalizam os efeitos desconcentradores e deslocalizadores das novas tecnologias de informação e comunicação – ainda longe de alterarem substancialmente as relações em um espaço. Tais relações são similares nos demais arranjos urbano-regionais brasileiros, que ainda padecem por falta de infraestrutura e serviços básicos para a produção e sobrevivência digna da população. Nele, embora se percebam relações como em um arquipélago urbano, com articulações mais intensas entre centralidades próximas e/ou distantes, as “horizontalidades” (SANTOS, 1999) ainda se fazem presentes na ação do Estado e nas redes sociais, e impactos radicais das tecnologias, como o efeito-túnel, ainda não são um fato, dado que a convivência entre as velocidades e os tempos, céleres e lentos, não compõem hiatos que impossibilitem as práticas do informal ou mesmo de um formal menos integrado às atividades hegemônicas – as distâncias entre os centros permanecem, pois, ricas em atividades que revelam a diversidade permitida pela “flexibilidade tropical” (SANTOS, 1999).

Evidentemente que essas relações centro-periferia encontram-se mais complexificadas, mais transescalarizadas, posto que os núcleos e as periferias se transformam, e as próprias relações se multiplicam material e imaterialmente. Ademais, as lógicas do capital sobrepassando as regulações sociais, no comando das mudanças, não introduz rupturas, mas reproduz a seu modo as mesmas relações existentes. O grande polo de referência para as articulações econômicas segue sendo São Paulo, e, internamente ao Estado/região, Curitiba e o aglomerado de seu entorno

imediatos continuam funcionando como núcleo de um arranjo que articula essa periferia modificada, extensa, que mescla grandes enclaves urbanos e rurais globalizados com áreas dominadas por completa pobreza, e incorpora outras aglomerações e outros arranjos, cada qual com suas próprias periferias.

O arranjo urbano-regional de Curitiba assume, assim, a efetividade da tendência estrutural da região concentrada como polo da economia regional, desempenhando um conjunto de atividades diversificadas, participando na divisão social do trabalho de forma mais integrada no contexto estadual/nacional e internacional. Essas condições facilitam a reprodução das características concentradoras, decorrentes de sua localização privilegiada para o desempenho de atividades ligadas aos segmentos modernos da Indústria e dos Serviços. Mais que isso, como os demais, essa forma espacial reflete processos passados e cria condições para processos futuros (SANTOS, 1977),¹⁰⁵ expressa a linguagem dos modos de produção, o espaço político e ideológico (LEFEBVRE, 1976),¹⁰⁶ cuja reorganização resulta de experiências sociais (SOJA, 1993) e gera um espaço humano, desigual e contraditório, como a sociedade que o produziu com seu trabalho (CARLOS, 2002).

¹⁰⁵ Op cit. nota 6.

¹⁰⁶ Op cit. nota 5.

CONCLUSÕES

O trabalho que aqui se conclui trouxe para análise arranjos urbano-regionais: uma categoria espacial relativa à urbanização contemporânea, ainda pautada na concentração e expansão de centros e aglomerações urbanas. São configurações espaciais que se expandem física, econômica e funcionalmente, e aglutinam em uma morfologia, contínua ou descontínua, aglomerações, centros urbanos e suas áreas intersticiais, urbanas ou rurais, estendendo-se tentacularmente em múltiplas direções, definindo, portanto, limites mutantes.

Os arranjos urbano-regionais são unidades essencialmente híbridas, que conjugam as dimensões urbana, urbana-aglomerada e regional. Têm uma natureza complexa devido à multiplicidade de escalas e fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, conhecimentos e relações de poder que perpassam seu interior. As especialidades e a diversificação das aglomerações componentes e suas relações antagônicas formam uma totalidade assimétrica e contraditória.

Tais arranjos, em território brasileiro, estruturam-se a partir de aglomerações e centros pré-existentes que se densificam e se expandem horizontalmente pela ação do mercado imobiliário e pelas opções da alocação da atividade econômica, beneficiando-se de infraestruturas existentes, incorporando um rural completamente transformado. Desencadeiam vetores de expansão do tecido urbano em raios de centenas de quilômetros, onde a ocupação e as atividades urbanas se distribuem seletivamente, sob intensa renovação de usos e valorização diferenciada do solo, privilegiando segmentos mais rentáveis com localizações mais qualificadas. Tais vetores de crescimento, orientados pela lógica do capital, mesclam implantações para a atividade econômica e ocupações para moradia ou uso sazonal, assentamentos precários e condomínios fechados de pequeno e de grande porte, que exercem pressão sobre áreas ambientalmente vulneráveis, como os mananciais urbanos, reservas florestais remanescentes ou áreas de restingas e de mangues do litoral.

Os arranjos urbano-regionais peculiarizam-se por constituir áreas de latente complexidade, já que materializam a expansão física de uma cidade sobre mais de um ou sobre conjuntos de municípios autônomos, conformando um espaço único. As demandas diversificadas de sua população crescente impõem um exercício de planejamento e gestão mais apurado, que exige práticas conjuntas, posto que recaem sobre funções públicas de interesse comum a mais de um município e, em alguns casos, a mais de um Estado. Além da dimensão urbana ampliada e requalificada, sua dimensão regional postula ainda ações distintas, que transcendem a ordem das relações horizontais e se inserem em um sistema global (verticalizado) de relações.

Como uma linguagem do modo de produção, ou uma formação social, esses arranjos resultam de processos passados e definem condições para processos futuros. As diferenças internas entre as partes são fruto da acumulação desigual no tempo e da modernização contínua que não atinge todas as partes concomitantemente, obedecendo aos estímulos do Estado e à lógica do capital, sob uma ação política que materializa um produto repleto de ideologias.

Dialeticamente, os arranjos urbano-regionais operam como condicionantes e resultantes da inserção do território na divisão social do trabalho, acionando as mais diversas escalas. Esses arranjos estão afetos a atividades mais avançadas e internacionalizadas, o que resulta na densificação de fluxos e no estreitamento de relações que transcendem o âmbito local, emanam da escala urbana e perpassam as escalas regional, estadual e nacional, inserindo-se na global. Tais escalas, incluindo diversas microescalas interiores, interagem multidirecional e simultaneamente em uma construção social e política que mobiliza redes sociais, recursos econômicos, instituições e segmentos políticos, criando novas paisagens de poder.

A complexidade escalar, a essência híbrida e a agregação de conjuntos aglomerados contínuos ou descontínuos salientam as diferenças entre arranjos urbano-regionais e arranjos espaciais singulares. A aplicação da análise exploratória espacial, considerando dados de concentração da população e da renda da economia, e os movimentos pendulares da população, contribuiu para identificar, entre os inúmeros arranjos espaciais do território brasileiro, aqueles que sugerem uma natureza urbano-regional: São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília/Goiânia, Porto Alegre, Curitiba, Leste Catarinense, Belo Horizonte, Salvador e Recife/João Pessoa. Em todos eles, prevalecem elevadas proporções de participação do conjunto no total da população e do produto interno bruto dos respectivos estados e regiões, assim como é neles que ocorrem os maiores e mais densos fluxos de população para trabalho e/ou estudo em município que não o de residência. Estruturam-se a partir das principais centralidades da rede urbana do Brasil, e suas regiões de influência funcional, econômica e técnico-científica ultrapassam os limites dos estados/regiões onde se inserem. As principais aglomerações industriais brasileiras situam-se nesses arranjos, o que aponta para uma forte associação entre a atividade da Indústria e o fenômeno da concentração expandida. Mesmo assim, fica claro que esta não é a atividade determinante, posto que há arranjos urbano-regionais pouco industrializados, como o de Brasília/Goiânia, assim como há importantes aglomerações industriais no Brasil que não configuram arranjos urbano-regionais, a exemplo de Manaus e Fortaleza.

Entre os arranjos urbano-regionais identificados, o de Curitiba, instigador da pesquisa e objeto de leitura mais detida, levou a concluir que a conjunção de condições históricas, reforçadas pela ação do Estado e interesses do capital, garantiu seu posicionamento como espaço de maior relevância no Paraná. A natureza da atividade econômica, sustentada por segmentos modernos da indústria, e sua articulação à atividade industrial brasileira são os principais condicionantes e resultantes da inserção desse Estado na divisão social hegemônica do trabalho.

Esse arranjo é polarizado por uma metrópole cuja área de influência cobre todo o território paranaense e adentra o Estado de Santa Catarina, compartilhando com Porto Alegre a polarização desse território. Seu quadro atual de municípios integrantes concentra mais de 35% da população, do emprego formal da Indústria e da infraestrutura técnico-científica do Estado do Paraná; concentra também mais de 50% dos fluxos de pessoas em movimentos pendulares para

trabalho e/ou estudo, dos empregados formais nos Serviços e da localização das sedes das empresas entre as 500 maiores do Brasil. De forma mais acentuada, concentra ainda mais de 60% do valor adicionado total do Estado e mais de 70% do valor adicionado fiscal da Indústria e dos Serviços, dos ativos financeiros bancários e do faturamento dos estabelecimentos posicionados entre os 300 maiores do Paraná. Enfatiza-se que essa concentração é crescente, como demonstraram as séries históricas relativas às últimas décadas.

A supremacia desse arranjo no âmbito do Paraná – uma “região ganhadora” – não decorre apenas de suas condições intrínsecas, como produto de articulações econômicas, políticas e de ações do Estado, que ressaltam sua condição de atratividade e manutenção de capitais diversificados. Para seu desempenho, contribuem os demais arranjos singulares, o restante dos municípios e microrregiões que se interpenetram ou se avizinham, sem demonstrar maior integração à dinâmica principal do arranjo – o mesmo vale para os demais arranjos em território nacional. Sua relevância se apóia em espacialidades “não-ganhadoras”, cujos papéis mais tradicionais ou especializados fizeram com que o Paraná e, da mesma forma, o Brasil tenham se incorporado à divisão nacional e internacional do trabalho de modo gradativo e diverso, envolvendo de modo desigual a totalidade de seu território e de sua população. Cada parte, de acordo com seu tempo, compõe o mesmo processo, contribuindo para a efetivação do desenvolvimento desigual.

Os arranjos urbano-regionais existentes em território nacional – assim como os latino-americanos referidos na sucinta leitura de exemplos do México, Argentina, Chile e Equador – concentram população, relevância econômico-social, conhecimento e infraestrutura econômica e técnico-científica, e a morfologia por eles materializada sugere dinâmicas mais intensas e mais complexas que em outras porções do território. Privilegiados pelo efeito proximidade, expressam fortemente as relações em fluxos, pela conectividade entre os municípios por funções, bens e serviços; a mobilidade de mercadorias, medida na origem e destino dos valores contábeis de entrada e saída, e de pessoas, confirmada pelos fluxos pendulares de população para trabalho e/ou estudo; a centralidade e a polarização, demarcadas na escala dos centros e na sua área de influência; e a desigualdade intra-aglomerados e intermunicipal, não só evidenciada nos distintos índices de desenvolvimento municipal, como reforçada pelos diferentes níveis de integração dos municípios à dinâmica principal das respectivas aglomerações.

Caracterizam-se como uma etapa avançada do processo de metropolização, com expansão das aglomerações principais e constituição de morfologias dispersas, porém articuladas, em um processo que inclui periferação, suburbanização, periurbanização, cada caso com suas especificidades. Compõem redes de centros articulados em sistemas urbanos, com extensões territoriais macrorregionais, que funcionam em um modelo celular em rede, na perspectiva da economia de arquipélago, porém sem perder, na essência de suas articulações, o padrão de relações centro-periferia.

O crescimento e a densificação dos fluxos que aglutinam e articulam aglomerações e centros não são engendrados por uma súbita mudança do modo de produção ou por um fenômeno de periurbanização induzido, nos moldes dos Estados Unidos ou da Europa, expandindo o espaço ocupado e fazendo pontuar centralidades dispersas ao longo do sistema viário. O que induz a expansão nos arranjos brasileiros, e nos latino-americanos, é o crescimento periférico de cada unidade, fundamentalmente pobre; a necessidade de acesso a vias de deslocamento para o trabalho, por parte da população, e de abastecimento e escoamento de produtos; as transformações de ordem produtiva, particularmente da Indústria e dos Serviços; e a conformação de enclaves residenciais e de lazer.

Dessa forma, se nos resultados da dinâmica de configuração os arranjos urbano-regionais brasileiros lembram a cidade dispersa e a cidade difusa, diferem destas na natureza de sua formação. Não decorrem, pois, da criação de novos assentamentos urbanos de massa próximos a grandes cidades ou a grandes vias de comunicação – que até podem acontecer –, mas da própria expansão periférica dessas cidades, em uma morfologia esparsa e seletiva; e, ainda, da desverticalização da atividade industrial e sua associação a serviços e comércio, que buscam novas áreas de localização, desde que em centralidades vizinhas e dotadas historicamente de condições logísticas favoráveis, ou nas vias de acesso a elas.

Assim, enquanto os processos são comuns, na origem, a essência que os motiva é distinta. Da mesma forma, os conceitos recorrentes dedicados às novas espacialidades da metropolização europeia ou estadunidense não se ajustam às especificidades das morfologias ampliadas brasileiras, e mesmo latino-americanas, apontadas no trabalho. É o caso dos conceitos de cidade-região global, pós-metrópole, exópole, metápole, megarregião, posto que, embora incorporem a natureza complexa e multidimensional das grandes metrópoles e avancem na percepção de que as dinâmicas urbanas contemporâneas engendram espaços que transcendem concepções restritas de cidade ou aglomeração, em direção a um fenômeno de caráter urbano-regional, reportam-se a estágio ainda mais avançado da metropolização contemporânea, prenhe da presença da técnica favorecendo as relações em fluxos materiais e imateriais. Objetos produzidos nesse estágio e densos em tecnologia estão presentes em pontos privilegiados das metrópoles brasileiras e latino-americanas, mas imersos em ambientes de visível desigualdade.

Alguns dos conceitos considerados, com ressalvas, ajustar-se-iam ao fato urbano-metropolitano encontrado em São Paulo, mas estariam longe de corresponder às características evidenciadas nos arranjos urbano-regionais identificados no Nordeste, Centro-Oeste ou no Sul brasileiros. No caso de São Paulo, essas dinâmicas efetivamente compõem um “novo fato urbano de caráter metropolitano de dimensões inéditas”, cuja distinção dos demais faz com que seja alvo de várias denominações: complexo industrial metropolitano, complexo metropolitano expandido, macrometrópole ou cidade-região. Incitam inclusive que seja relacionado a megalópoles, quando pensado em uma perspectiva tendencial de composição de um macroeixo, articulado espacialmente à aglomeração metropolitana do Rio de Janeiro.

Genericamente, os arranjos urbano-regionais do Brasil não se desenvolvem em um processo de metropolização metastásica, da expansão e densificação de conjuntos de metrópoles que passam a configurar bacias de emprego. Eles procedem da expansão de simples aglomerações e centros, alguns destituídos de quaisquer das funções que caracterizam os espaços metropolitanos, e evidenciam aspectos dessa natureza apenas na porção mais central da aglomeração principal. Uma relativa hierarquia funcional se mantém entre as demais centralidades. Embora se articulem verticalmente e funcionem como localizações atrativas ao capital transnacional, não chegam a se articular globalmente em plataformas adequadas a sistemas de governança comandados por redes ou grupos empresariais – características das cidades-regiões globais. A continuidade espacial e um fio condutor pautado na realização de um determinado tipo de atividade produtiva ou função urbana não asseguram o desenvolvimento de relações articuladas entre agentes e escalas atuantes na produção do espaço. Garantem apenas a aproximação de interesses territorializados do capital a concessões públicas, de forma fragmentada, que conformam arenas de disputas entre as múltiplas escalas espaciais que pouco ou nada dialogam entre si.

Pouco se verificam, em seu interior, os sintomas da desindustrialização, como nos países centrais – em alguns, sequer uma presença mais consolidada da indústria –, e sim a realocação de plantas e atividades, orientada por requisitos específicos a cada demanda, induzindo a ação seletiva da valorização e transformação de espaços para o exercício de novas funções. Embora os arranjos urbano-regionais façam emergir centralidades, produzem mais significativamente o reforço dos centros históricos existentes, com o aparecimento de subcentros subordinados a eles. Assim, em vez de uma configuração amorfa, caracterizada por um grande espaço sem centro, sem unidade, uma “não-cidade” ou uma “pós-metrópole”, tem-se uma grande cidade expandida sobre muitos territórios autônomos e fragmentados, que alcança fisicamente outra cidade de seu sistema urbano, que repete o mesmo processo de expansão. São exemplos as aglutinações entre Recife/João Pessoa, Brasília/Goiânia, Salvador/Feira de Santana, Porto Alegre/Caxias do Sul. A divisão funcional e atividades especializadas também operam como indutores dessas aglutinações, como bem demonstra a função portuária, no caso de Paranaguá/Curitiba/Ponta Grossa, ou Santos/São Paulo/Campinas; a presença de atividades altamente especializadas, como siderurgias ou refinarias, casos do Rio de Janeiro/Volta Redonda e Belo Horizonte/Vale do Aço; ou a divisão funcional que evoca alta densidade de relações entre os centros do Leste Catarinense.

Os arranjos urbano-regionais conformam um território diverso e desigual, que concentra ao mesmo tempo riqueza e escassez, no qual coexistem múltiplos tipos de atividades beneficiadas pelas externalidades da economia de aglomeração e pelas relações de proximidade. No caso do Brasil, mesmo que comandem a inserção dos estados/regiões na divisão social hegemônica do trabalho, salvo (quiçás) o de São Paulo, os arranjos urbano-regionais não constituem uma megazona econômica ou uma megaregião, dado o alcance

restrito de sua abrangência regional no sistema global. Da mesma forma, exceto o arranjo do entorno da metrópole paulistana, ainda que os demais se estendam por centenas de quilômetros, nenhum supera os 20 milhões de habitantes, o que há quase quatro décadas foi tomado como parâmetro para se identificar uma megalópole.

Analisando o arranjo de Curitiba, confirma-se a tese defendida neste trabalho, de que os arranjos urbano-regionais emergem como a manifestação espacial de maior complexidade nas dinâmicas territoriais engendradas pela metropolização. Concentração, mobilidade, conectividade e proximidade agem como elementos essenciais na sua configuração e são inerentes à dinâmica produtiva em sua dimensão urbano-regional, relacionada aos estágios mais avançados da inserção do território na divisão social do trabalho.

A criação das externalidades que privilegiam esse arranjo decorre (de) e envolve municípios ou partes de seu território que já detêm um mínimo de condições técnicas, científicas, institucionais e culturais capazes de contribuir no processo de transformação. Esse conjunto melhor dotado de vantagens comparativas e favorecido pela proximidade qualifica-se para a atração e sustentação de atividades e investimentos, portanto para a acumulação e reprodução do capital, passando a condicionar a organização da base produtiva. Os municípios, ou partes do território de alguns não-dotados dessas condições e com pouca capacidade de articulação para conseguir um salto de qualidade, permanecem à mercê das sobras do processo, ou completamente à sua margem.

Confirmam essa situação os indicadores de maior participação na renda da atividade econômica, no mercado formal de trabalho, na alocação de atividades pertencentes a novos segmentos da economia, nas funções superiores e na gestão pública e empresarial, restritos a poucos municípios; e com incidência generalizada entre os demais, os indicadores de maior carência ou baixo desenvolvimento, embora também apareçam incrustados em pontos do primeiro conjunto de municípios. Tais resultados distintos demonstram a presença não-homogênea da técnica, da informação, da comunicação, do transporte, da indústria, entre outros fatores, na organização e desorganização do arranjo.

A totalidade desse arranjo desigual tem como fio condutor a relativa articulação espacial e produtiva entre as três unidades componentes – aglomeração metropolitana de Curitiba, aglomeração descontínua de Ponta Grossa e ocupação contínua litorânea do Paraná, centrada em Paranaguá –, apesar de suas dinâmicas próprias e singularizadas. As atividades dos segmentos modernos vinculados às indústrias metalmeccânica e química são estruturadoras das relações econômicas entre essas unidades e regem suas complementaridades. Relações que se extravasam a municípios catarinenses, particularmente os fronteiriços e os que se avizinham a Joinville, e que orientam fortes articulações entre este, assim como entre outros arranjos espaciais do Estado ou do país.

As características do arranjo urbano-regional de Curitiba evidenciam, assim, uma realidade híbrida e complexa, aglutinando em si três aglomerações que se expandem,

compondo um espaço mais abrangente, enredado de relações que transcendem a dimensão urbana, propulsora da riqueza econômica, técnica e cultural gerada no ambiente metropolitano, assumindo dessa forma uma dimensão urbano-regional.

Tanto o arranjo urbano-regional de Curitiba quanto os demais arranjos apontados neste trabalho correspondem às porções mais concentradoras e dinâmicas dos respectivos estados/regiões – a maioria dentro da própria “região concentrada” do Sul/Sudeste brasileiro –, que sustentam a divisão social do trabalho em sua perspectiva hegemônica. Mantidas as lógicas e as dinâmicas em curso, dominadas por estratégias de desenvolvimento regional pactuadas de forma majoritariamente corporativa, pode-se dizer que são ínfimas (ou inexistentes) as possibilidades de reversão desse processo concentrador. Nem mesmo a reestruturação produtiva, a difusão de novas tecnologias de informação e comunicação, e a reorganização espacial do capital lograram reverter as centralidades concentradoras que se consolidam em território nacional, como produtos ou possibilidades a esses processos. Nelas, o ótimo desempenho econômico, social e institucional, movido por algumas partes, não impulsiona processos capazes de participação igualitária da totalidade.

Diante dessa constatação, os arranjos urbano-regionais, espaços “ganhadores”, por excelência, tornam-se as localizações mais adequadas à reprodução do capital, num modelo de desenvolvimento que se mantém polarizador e que acentua as disparidades regionais, privilegiando territórios funcionais e rentáveis, em detrimento dos ineficientes ou pouco competitivos. Esse modelo é ainda mais seletivo, interdependente e fragmentado, particularmente pela sua vertente reticular.

As análises refutam algumas teorias em voga, particularmente a de que as relações centro-periferia cedem lugar a processos mais complexos e a formas mais diversificadas, sempre associados ao modo de produção e acumulação do capital. Enquanto o novo modelo provoca cada vez mais a divisão e a exclusão, percebe-se nas aglomerações latino-americanas o que Santos chama de um jogo dialético entre forças de concentração e dispersão na organização do espaço, no qual, neste período, as primeiras são poderosas, mas as segundas permanecem igualmente importantes.

A reflexão trazida sobre os arranjos urbano-regionais remete a implicações na ordem de políticas públicas, particularmente no que se refere à necessidade imperiosa da adoção de mecanismos de desconcentração e desenvolvimento regional, como condição para inserção equitativa de municípios, segmentos e pessoas na dinâmica econômica principal, garantindo amplo direito ao conhecimento e à informação, à qualificação da força de trabalho e à criação de atributos atrativos a investimentos. Tais políticas devem, de maneira imprescindível, estar pautadas em um projeto nacional de desenvolvimento.

Nessa perspectiva, há que se considerar esses arranjos como referências a um novo perfil dessas políticas públicas, adequado à sua natureza e à sua dimensão híbrida. Perfil esse que incorpore ações que se consubstanciem em possibilidades de efetivação das tendências

impulsionadoras do desenvolvimento, verificadas nesses arranjos, porém mais abrangentes, organizadoras das relações e do território, mais inclusivas e mais abertas ao diálogo necessário com suas várias escalas; que opere em dimensão transescalar e que resgate o território em sua totalidade.

Essa nova ordem de políticas públicas deve contemplar a outra divisão do trabalho, como ressaltava Milton Santos, decorrente da grande mobilidade de atores em quadros ocupacionais não-formais, sobreviventes da “flexibilidade tropical”. Dessa divisão do trabalho, há que se valorizar o efeito de vizinhança emergente da força diversificada e renovadora das massas em movimento. Força que constrói localmente novas solidariedades – não as pautadas na sujeição a redistribuições estatais – e negociações cotidianas entre territórios, que podem fortalecer horizontal e igualitariamente esses arranjos, incorporando municípios, regiões e os segmentos ora excluídos.

No atual modelo, resta ao arranjo urbano-regional de Curitiba, e seguramente a todos os demais, enfrentar o desafio de suas próprias assimetrias. E esse desafio não se supera com a instituição de uma nova instância formalmente articuladora (uma escala a mais). É necessário viabilizar articulações supralocais que garantam o exercício das funções públicas de interesse comum aos municípios em ocupação contínua, incorporando a pluralidade e a diversidade de sujeitos que se movem nesses espaços. E ir além, na direção de formular estratégias e medidas que contemplem sua dimensão regional, reconhecendo as múltiplas escalas que interagem em seu interior, e deste para com as escalas exteriores, sem romper a essência de sua totalidade.

REFERÊNCIAS

- ABLAS, L. São Paulo: cidade mundial ou metrópole subdesenvolvida? **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.7, n.2, p.45-49, abr./jun. 1993.
- ADAMS, J. S. Classifying settled areas of the United States: conceptual issues and proposals for new approaches. In: DAHMAN, D. C.; FITZSIMMONS, J. D. (Ed.). **Metropolitan and nonmetropolitan areas: new approaches to geographical definition**. Washington: Population Division/US Bureau of the Census, p.9-83, Sept. 1995 (Working paper, 12).
- AGUILAR, A. G. Las mega-ciudades y las periferias expandidas: ampliando el concepto en Ciudad de México. **EURE**, Santiago de Chile, v.28, n.85, dic. 2002.
- ALONSO, J. A. F. Efeitos da reestruturação produtiva na dinâmica da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) na década de 90. In: **DESIGUALDADES socioespaciais na Região Metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre: FEE/Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 2004. 1 CD-ROM.
- ANSELIN, L. Local indicators of spatial association – LISA. **Geographical Analysis**, Columbus, Ohio, v.27, n.2, p.94-115, 1995.
- ARANTES, O. B. F. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.
- ASCHER, F. **Metápolis ou l'avenir dès villes**. Paris: Ed. Odile Jacob, 1995.
- AZEVEDO, S.; GUIA, V. R. dos M. Reforma do Estado e gestão metropolitana no Brasil: o caso de Belo Horizonte. **Cadernos de textos**, 2, Direito e Governança: novas tendências da gestão urbano-ambiental e a reforma do setor público. 2. ed. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro : Escola de Governo, 2000.
- AZZONI, C. R. Indústria e reversão da polarização no Brasil. **Ensaio Econômico**, São Paulo, n.58, 1986.
- AZZONI, C. R.; FERREIRA, D. A. **Competitividade social e reconcentração industrial: o futuro das desigualdades regionais no Brasil**. [S.l.]: Núcleo de Estudos e Modelos Espaciais Sistemáticos (Nemesis). (Mimeo).
- BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia da população**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1980.
- BECKER, B. Tendências de transformação do território no Brasil: vetores e circuitos. **Território**, Rio de Janeiro, v.1, n.2, p.5-17, jan./jun.1997.
- BENKO, G. Mundialização da economia, metropolização do mundo. **Revista do Departamento de Geografia da USP**, São Paulo, n.15, p.45-54, 2002.
- BENKO, G.; LIPIETZ, A. (Org.). **As regiões ganhadoras: distritos e redes, os novos paradigmas da Geografia Econômica**. Oeiras (Portugal): Celta Ed., 1994.
- BERRY, B. Urbanization and counter-urbanization. **Urban Affairs Annual Review**, 22, Beverly Hills, 1976.
- BORJA, J; CASTELLS, M. **Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información**. Madri: Taurus : Pensamiento, 1997.

BOURDIN, A. **La metrópoli de los individuos**. Puebla: Universidad Iberoamericana Puebla, 2007.

BRANDÃO, C. A. Espaço, escala e economia metropolitanas: em busca de referenciais teóricos e analíticos. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE LA RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZACIÓN Y TERRITORIO, 9., 2006, Bahía Blanca. **Anais...** Bahía Blanca, Argentina, mayo 2006. 1 CD-ROM.

BRANDÃO, C. A. O modo trans-escalar de análise e de intervenção pública: notas para um manifesto anti-localista. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10., 2003, **Anais...** Belo Horizonte: ANPUR, maio 2003. 1 CD-ROM.

BRANDÃO, C. A. Teorias, estratégias e políticas regionais e urbanas recentes: anotações para uma agenda do desenvolvimento territorializado. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.107, p.55-74, jul./dez. 2004.

BRANDÃO, C. A. **Território & desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2007.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos – SPI. **Estudo da dimensão territorial para o planejamento**: III. Regiões de referência. Brasília: MP/SPI, 2008. (5v.).

BRENNER, N. Between fixity and motion: accumulation, territorial organization and the historical geography of spatial scales. **Environment and Planning D: Society and Space**, London, v.16, p.459–81, 1998. Disponível em: <<http://sociology.as.nyu.edu/docs/IO/222/Brenner.EPd.1998.pdf>>. Acesso em: ago. 2008.

BRENNER, N. The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration. **Progress in Human Geography**, London, v. 25, n. 4, p.591-614, 2001. Disponível em: <<http://phg.sagepub.com/cgi/content/abstract/25/4/591>>. Acesso em: set. 2008.

CANO, W. Auge e inflexão da desconcentração econômica regional. In: AFFONSO, R.; SILVA, P.L.B. **A federação em perspectiva**: ensaios selecionados. São Paulo: FUNDAP, 1995.

CANO, W. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil, 1930-1995**. Campinas: Unicamp/IE, 1998.

CARAVACA BARROSO, I. C. Los nuevos espacios ganadores y emergentes. **EURE**, Santiago de Chile, v.24, n.73, p.5-30, dic.1998.

CARAVACA, I.; MÉNDEZ, R. Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes. **EURE**, Santiago de Chile, v.29, n.87, p.37-50, ago. 2003.

CARLOS, A. F. de A. A geografia brasileira, hoje: algumas reflexões. **Terra Livre**, São Paulo, v.1, n.18, p.161-178, jan./jun. 2002.

CARVALHO, J. A. M. de; RIGOTTI, J. I. R. Análise das metodologias de mensuração das migrações. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 2., 1998, **Anais...** Curitiba, IPARDES/FNUAP, p.211-227, 1998.

CARVALHO, M. de. Cidade global: anotações críticas sobre um conceito. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.14, n.4, p.70-82, out./dez. 2000.

CASTELLO BRANCO, M. L. G. Áreas de concentração de população. In: ENCONTRO NACIONAL DE PRODUTORES E USUÁRIOS DE INFORMAÇÕES SOCIAIS, ECONÔMICAS E TERRITORIAIS, 2., 2006, Rio de Janeiro: IBGE, 2006. (Mimeo).

CASTELLO BRANCO, M. L. G. Espaços urbanos: a geografia das grandes aglomerações no Brasil. In: RIBEIRO, L. C. de Q.; JUNIOR, O. A. dos S. (Orgs.). **A metrópole e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Revan : FASE, 2007.

CASTELLO BRANCO, M. L. G. **Espaços urbanos**: uma proposta para o Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

CASTELLS, M. **A era da informação**: economia, sociedade e cultura. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. (3 v.).

CASTELLS, M. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, I. E. O problema da escala. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia**: conceitos e temas. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

CHRISTALLER, W. **Central places in Southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1996.

CICCOLELLA, P. Transformaciones macroeconómicas en la Argentina y reestructuración territorial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. In: DE MATTOS, C. A.; HIERNAUX-NICOLAS, D.; BOTERO, D. R. (Comp.). **Globalización y Territorio**. Impactos y perspectivas. Santiago: PUC de Chile/Instituto de Estudios Urbanos : Fondo de Cultura Económica, 1998.

COMEC. Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba**: propostas de ordenamento territorial e novo arranjo institucional. Curitiba, 2006.

COMPANS, R. O paradigma das *global cities* nas estratégias de desenvolvimento local. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Campinas, p.91-114, maio 1999.

CONAPO. **Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2005**. México D.F.: Secretaría de Desarrollo Social. Consejo Nacional de Población. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática., nov. 2007.

CORRÊA, R. L. As redes de localidades centrais nos países subdesenvolvidos. In: CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

CORRÊA, R. L. Espaço, um conceito-chave da geografia. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

COX, K. Spaces of dependence, spaces of engagement and the politics of scale, or: looking for local politics. **Political Geography**, Oxford, v.17, p.1-23, 1998.

CUNHA, I. J. A indústria catarinense no século XX. In: INSTITUTO Geográfico de Santa Catarina. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: Instituto Geográfico de Santa Catarina, 2000.

CUNHA, I. J. Dinâmica demográfica e desenvolvimento industrial em Santa Catarina. In: SIEBERT, C. (Org.). **Desenvolvimento regional em Santa Catarina**. Blumenau: Edifurb, 2001.

DAVIDOVICH, F. A “volta da metrópole” no Brasil: referências para a gestão territorial. In: RIBEIRO, L.C. de Q. (Org.). **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE – Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional, 2004.

DAVIDOVICH, F. Metrópole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. In: ENCUENTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 8., 2001. **Anais...** Santiago, p.499-505, 2001. 1 CD-ROM.

DAVIDOVICH, F.; LIMA, O. M. B. de. Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.37, n.1, p.3-84, jan./mar.1975.

DAVIS, M. Planet of slums. **New Left Review**, London, n.26, p.5-34, Mar./Apr. 2004.

DE MATTOS, C. A. Crescimento metropolitano na América Latina: Los Angeles como referência? In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. **Economia e Território**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2005.

DE MATTOS, C. A. Metropolización y suburbanización. **EURE**, Santiago de Chile, v.27, n.80, p.5-8, mayo 2001.

DE MATTOS, C. A. Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana. In: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE – Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional, 2004.

DE MATTOS, C. A. Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. **EURE**, Santiago de Chile, v.25, n.76, dic. 1999.

DE MATTOS, C. A. Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización? **EURE**, Santiago de Chile, v.28, n.85, p.5-10, dic. 2002.

DELGADO, P. **Precarização do trabalho e condições de vida: a situação da Região Metropolitana de Curitiba nos anos 90**. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2001.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLUS, F. J. (Ed.). **La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias**. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.

DERRUAU, M. **Geografia Humana I**. Portugal: Editorial Presença.

DESCHAMPS, M. V.; CINTRA, A. Análise dos movimentos pendulares nos municípios da Região Metropolitana de Curitiba. In: ENCONTRO DO GT-MIGRAÇÕES DA ABEP, 5., 2007, Campinas. **Anais...** Campinas: UNICAMP/NEPO, 2007. 1 CD-ROM.

DESCHAMPS, M. V.; CINTRA, A. Movimento pendular para trabalho na Região Metropolitana de Curitiba: uma análise das características de quem sai e quem fica. In: ENCONTRO NACIONAL DA ABEP, 16., 2008, Caxambu. **Anais...** Caxambu: ABEP, 2008, 1 CD-ROM.

DESCHAMPS, M.; CINTRA, A.; DELGADO, P.; MOURA, R. **Quantificação e mapeamento dos movimentos pendulares dos municípios do Estado do Paraná - 2000**. Curitiba: IPARDES, jul. 2008. (Primeira versão, 8).

DINIZ, C. C. A nova configuração urbano-industrial no Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 27., v.2. **Anais...** Belém: ANPEC, 1999.

DINIZ, C. C. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração, nem contínua polarização. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v.31, n.11, 1993.

DINIZ, C. C. **Dinâmica regional da indústria no Brasil**: início de desconcentração, risco de reconcentração. Tese (Titulação) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1991.

DINIZ, C. C.; CAMPOLINA, B. A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-espacialização e novas funções. **EURE**, Santiago de Chile, v. 33, n. 98, abr. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612007000100002&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: ago. 2008.

DINIZ, C. C.; CROCCO, M. A. Bases teóricas e instrumentais da economia regional e urbana e sua aplicabilidade ao Brasil: uma breve reflexão. In: DINIZ, C. C.; CROCCO, M. A. (Org.). **Economia Regional e Urbana**. Contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2006.

DINIZ, C. C.; CROCCO, M. A. Reestruturação econômica e impacto regional: o novo mapa da indústria brasileira. **Nova economia**, Belo Horizonte, v.6, n.1, p.77-103, jul. 1996.

DINIZ, C. C.; SANTOS, F.; CROCCO, M. Conhecimento, inovação e desenvolvimento regional/local. In: DINIZ, C. C.; CROCCO, M. (Org.). **Economia Regional e Urbana**: contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2006.

EMPLASA. **Complexo Metropolitano Expandido**. Disponível em: <http://www.emplasa.sp.gov.br/portalemplasa/Linha_do_Tempo/LinhadoTempo_1999.asp>. Acesso em: out. 2008.

FANINI, V. A instituição da gestão da Região Metropolitana de Curitiba. **Metrópolis em Revista**, Curitiba, v.3, n.1, p.29-32, out. 2001.

FERREIRA, J.S.W. **O mito da cidade global**. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2003.

FIRJAN. Federação das Indústrias do Rio de Janeiro. **IFDM**: índice FIRJAN de desenvolvimento municipal. Rio de Janeiro, FIRJAN, ano 1, jul. 2008. Disponível em: <http://ifdm.firjan.org.br/media/2005/Publicacao_IFDM2.pdf>. Acesso em: dez. 2008.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. **A nova territorialidade da indústria e o aglomerado metropolitano de Curitiba**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de São Paulo (FFLCH), 2001.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. Considerações sobre as escalas espaciais de análise da indústria no Brasil. **Revista da ANPEGE**, Fortaleza, n.2, p.67-80, 2005.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. Industrialização, questão ambiental e Mercosul: breve análise da inserção do Paraná. **RAE'GA**: o espaço geográfico em análise, Curitiba, v.2, n.2, p.85-106, 1998.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. Localização industrial e extensão urbana em Curitiba. In: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. C. de F. **Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba**. Curitiba: Observatório de Políticas Públicas Paraná; Rio de Janeiro: Editora Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2009.

FREY, W. H.; SPEARE JR., A. Metropolitan areas as functional communities. In: DAHMAN, D. C.; FITZSIMMONS, J. D. (Ed.). **Metropolitan and nonmetropolitan areas**: new approaches to geographical definition. Washington, Population Division/US Bureau of the Census, p.139-190, Sept. 1995. (Working paper, 12).

FRIEDMANN, J. The World City Hypothesis. **Development and Change**, Oxford, v.17, n.4, p.12-50, 1986.

FRIEDMANN, J. Where we stand: a decade of world city research. In: KNOX, P.; TAYLOR, P. (Org.). **World cities in a world economy**. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.

FRIEDMANN, J.; WOLFF, G. World City formation: an agenda for research and action. **International Journal of Urban and Regional Research**, London, n.6, p.309-44, 1982.

FURTADO, C. **Pequena introdução ao desenvolvimento**: enfoque interdisciplinar. Rio de Janeiro: Cia. Editora Nacional, 1980.

GALVÃO, A. C. F. A Política Brasileira de Desenvolvimento Regional e o ordenamento territorial. In: DINIZ, C. C. (Org.). **Políticas de desenvolvimento regional**: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Européia e do Brasil. Brasília: Ed. da UNB, 2007.

GALVÃO, A. C. F. Desenvolvimento regional e inovação como instrumentos fundamentais para o desenvolvimento brasileiro. **Governança Democrática**, 2. Geopolítica e desenvolvimento regional. Curitiba: IPARDES, 2005.

GALVÃO, M. V.; FAISSOL, S.; LIMA, O. M. de B.; ALMEIDA, E. M. J. M. de. Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.31, n.4, p.53-127, out./dez. 1969.

GARREAU, J. **Edge city**: life in the new frontier. Nova York: Doubleday, 1991.

GEDDES, R. Metropolis unbound: the sprawling american city and the searching for alternatives. **The American Prospect**, Nov. 2002. Disponível em: <http://www.prospect.org/cs/articles?sessionid=aJl5i6xtTFfcUwwbm-?article=metropolis_unbound>. Acesso em: fev. 2009.

GILLI, F. Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin parisien. **L'Espace géographique**, Paris, tomo 31, Mobilités, p.289-305, 2002. Disponível em: <<http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2002-4-page-289.htm>>. Acesso em: out. 2007.

GILLY, J.-P.; LUNG, Y. Proximités, secteurs et territoires. **Cahiers du GRES** (Groupement de Recherches Economiques et Sociales). Bordeaux/Toulouse, Cahier n.09, mai 2005. Disponível em: <www.gres-so.org>. Acesso em: out. 2008.

GONZÁLEZ, S. Las narrativas escalares de la globalización. Coloquio Dinámicas urbanas y regionales desde la perspectiva de las Escalas. In: CONGRESO NACIONAL SOBRE PROBLEMÁTICAS SOCIALES CONTEMPORÁNEAS, 5., Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, Argentina, oct. 2008. (Não publicado).

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Ed. da USP, 1993.

GOTTMAN, J. A urbanização e a paisagem americana: o conceito de megalópole. In: COHEN, S. B. (Org.). **Geografia humana nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Fórum, 1970. (Estante de Ciências Sociais).

HADDAD, P. R. Ciclos de expansão e desequilíbrios regionais de desenvolvimento no Brasil. In: DINIZ, C. C. (Org.). **Políticas de desenvolvimento regional**: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Europeia e do Brasil. Brasília: Ed. da UNB, 2007.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HALL, P. **The World Cities**. London: Weidenfeld and Nicolson, 1966.

- HALLEUX, J.-M. Évolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes: espace de référence et analyse des processus. **L'Espace géographique**, Paris, tomo 30, Questions Urbaines, p.67-80, 2001. Disponível em: <<http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2001-1-page-67.htm>>. Acesso em: out. 2007.
- HARRIS, R. Post-suburbia: government and politics in the edge cities. **Urban History Review**, Oct. 1997. Disponível em: <<http://www.articlearchives.com/government-public-administration/government-bodies-offices/592797-1.html>>. Acesso em: out. 2007.
- HIERNAUX-NICOLAS, D. La economía de la Ciudad de México en la perspectiva de la globalización. **Economía, Sociedad y Territorio**, El Colegio Mexiquense, v.1, n.4, jul./dic. 1998a.
- HIERNAUX-NICOLAS, D. Los frutos amargos de la globalización: expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México. **EURE**, Santiago de Chile, v.25, n.76, dic. 1999. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007600003&lng=es&nrm=iso&tlng=es>. Acesso em: jan. 2008.
- HIERNAUX-NICOLAS, D. Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance 1982-1995. In: DE MATTOS, C. A.; HIERNAUX-NICOLAS, D.; BOTERO, D. R. (Comp.). **Globalización y Territorio: impactos y perspectivas**. Santiago: PUC de Chile/Instituto de Estudios Urbanos : Fondo de Cultura Económica, 1998b.
- HOWITT, R. Scale as relation: musical metaphors of geographical scale. **Area**, London, v.30, n.1, p.49-58, 1998.
- IBGE. **Atlas do Censo Demográfico 2000**. Rio de Janeiro, 2003.
- IBGE. Coordenação de Geografia. **Áreas de Concentração de População**. Rio de Janeiro, 2008b. (Não publicado).
- IBGE. **Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE/DEGEO, 1972.
- IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios - 2003-2006**. Rio de Janeiro, 2007. (Contas Nacionais, 26).
- IBGE. **Regiões de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro, 2000.
- IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro, 2008a.
- IBGE. **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro, 1987.
- INDOVINA, F. **La città diffusa**. Venezia: Daest (Dipartimento di Analisi Economica e Sociale del Territorio) Ed., 1990.
- INE. Instituto Nacional de Estatística. **Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto: 1991/2001**. Lisboa: INE, 2003.
- INEC. Instituto Nacional de Estadística y Censos. **Migración y Distribución Espacial 1990 – 2001**. República del Ecuador: INEC/UNFPA. Disponível em: <http://www.inec.gov.ec/web/guest/publicaciones/estudios/soc/dem_prof?doAsUserId=bOXxdIp7JDY%25253D>. Acesso em: jan. 2009.

- IPARDES. **Indicadores Intrametropolitanos 2000**: diferenças socioespaciais na Região Metropolitana de Curitiba. Curitiba: IparDES : Observatório das Metrôpoles, 2005b. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br/pdf/publicacoes/intrametropolitanos.pdf>>. Acesso em: jul. 2007.
- IPARDES. **Leituras regionais**: mesorregiões geográficas paranaenses. Curitiba: 2004. 1 CD-ROM.
- IPARDES. **Os Vários Paranás**. Estudos socioeconômico-institucionais como subsídio aos Planos de Desenvolvimento Regional. Curitiba, 2005a. (Mapas e tabelas anexos).
- IPARDES. **Os Vários Paranás**. Identificação de espacialidades socioeconômico-institucionais como subsídio a uma Política de Desenvolvimento Regional. Síntese. Curitiba, 2006.
- IPARDES. **Os Vários Paranás**. Oeste paranaense: especificidades e diversidades. Curitiba, 2008.
- IPARDES. **Paraná**: economia e sociedade. Curitiba, 1982.
- IPARDES. **Redes urbanas regionais**: Sul. Brasília: IPEA, 2000. (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, 6). Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR, IPARDES.
- IPEA. **Configuração atual e tendências da rede urbana do Brasil**. Brasília, 2002a. (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, 1). Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR.
- IPEA. **Estudos básicos para a caracterização da rede urbana**. Brasília, 2002b. (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, 2). Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR.
- JONAS, A. E. G. Pro scale: further reflections on the “scale debate” in human geography. Commentary. **Trans Inst. Br Geogr.** n.31, p.399–406, 2006.
- JULIEN, P. Onze fonctions pour qualifier les grandes villes. **Insee Premier**, Paris, n.840, 2002. Disponível em: <http://www.insee.fr/fr/ppp/publications/collect_som.asp?coll=2&paru=1&avis=1&pres=1>. Acesso em: abr. 2006.
- KATZMAN, R.; RIBEIRO, L. C. de Q. Metrôpoles e sociabilidade: os impactos das transformações socioterritoriais das grandes cidades na coesão social dos países da América Latina. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, n.20, p.241-261, 2. sem. 2008.
- KOSIC, K. **Dialética do concreto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.
- KOULIOUMBA, S. A questão da *Cidade Mundial*: Mito ou Realidade? Um olhar a partir do Hemisfério Sul. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10., 2003, Belo Horizonte, **Anais...** Belo Horizonte: ANPUR, maio 2003. 1 CD-ROM.
- LAURELLI, E.; MONTAÑA, E.; SCHWEITZER, A. El despliegue territorial de la reestructuración económica y los procesos de integración. Buenos Aires y Mendoza: dos metrópolis en la disputa por la hegemonía regional y su inserción en un contexto de exclusión. In: DE MATTOS, C. A.; HIERNAUX-NICOLAS, D.; BOTERO, D. R. (Comp.). **Globalización y Territorio**: impactos y perspectivas. Santiago: PUC de Chile/Instituto de Estudios Urbanos : Fondo de Cultura Económica, 1998.
- LEFEBVRE, H. La notion de totalité dans les Sciences Sociales. **Cahier Internationaux de Sociologie**, PUF, v.18, p.55-77, jan./juin. 1995. (Tradução de Luis A. B. Ventini).

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

LEME, H. J. de C. A espacialidade do desenvolvimento: as cidades da Região Centro-Oeste. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Ed. da UNESP/ANPUR, 2003.

LEMOS, M. B.; MORO, S.; DOMINGUES, E. P.; RUIZ, R. M. A organização territorial da indústria no Brasil. In: DE NEGRI, J. A.; SALERNO, M. S. (Org.). **Inovações, padrões tecnológicos e desempenho das firmas industriais brasileiras**. Brasília: IPEA, 2005.

LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10., 2003, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: ANPUR, maio 2003a. 1 CD-ROM.

LENCIONI, S. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Ed. da UNESP/ANPUR, 2003b.

LENCIONI, S. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, J. B. da; LIMA, L. C.; ELIAS, D. (Org.). **Panorama da geografia brasileira**. São Paulo: Annablume, 2006.

LEROY, S. Sémantiques de la métropolisation. **L'Espace géographique**, Montpellier: Éditions Belin, n.1, p.78-86, 2000.

LIMONAD, E. No todo acaba en Los Angeles ¿Un nuevo paradigma: entre la urbanización concentrada y dispersa? **Biblio 3W**. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. (Serie documental de *Geo Crítica*), v.12, n.734, 10 jul. 2007. Universidad de Barcelona. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-734.htm>>. Acesso em: ago. 2008.

LINS, H. de G. A ação governamental. In: INSTITUTO Geográfico de Santa Catarina. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: Instituto Geográfico de Santa Catarina, 2000.

LOURENÇO, G. M. **A economia paranaense em tempos de globalização**. Curitiba: Ed. do Autor, 2003.

LOURENÇO, G. M. **A economia paranaense nos anos 90: um modelo de interpretação**. Curitiba: Ed. do Autor, 2000.

LOURENÇO, G. M. Paraná: Benefícios e custos do novo ciclo industrial. In: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. C. de F. **Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba**. Curitiba : Rio de Janeiro: Letra Capital : Observatório das Metrôpoles : Observatório de Políticas Públicas Paraná, 2009.

MAACK, R. **Geografia física do Estado do Paraná**. Curitiba: BADEP/UFPR/IBPT, 1968.

MACEDO, M. de M.; VIEIRA, V. F.; MEINERS, W. E. M de A. Fases do desenvolvimento regional no Brasil e no Paraná: da emergência de um novo modelo de desenvolvimento na economia paranaense. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.103, p.5-22, jul./dez. 2002.

MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.14, n.4, p.21-33, out./dez. 2000.

MARKUSEN, A. Mudança econômica regional segundo o enfoque centrado no ator. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Org.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2005.

- MARQUES, E.; TORRES, H. São Paulo no contexto do sistema mundial de cidades. **Novos Estudos**, São Paulo, n.56, p.139-168, mar. 2000.
- MARSTON, S. The social construction of scale. **Progress in Human Geography**, London, v.24, n.2, p.219-42, 2000.
- MARTINE, G.; CAMARANO, A. A.; NEUPERT, R.; BELTRÃO, K. A urbanização no Brasil: retrospectiva, componentes e perspectivas. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 6., 1988, Olinda. **Anais...** Brasília: ABEP, 1988.
- MATHIEU, R.; GORGEU, A. La proximite geographique dans les relations entre les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs. **Quatrième Journées de la Proximité**. Marseille: Faculté des sciences économiques, 2004. Disponível em: <<http://139.124.177.94/proxim/papers.php>>. Acesso em: mar. 2006.
- MATTEO, M.; TAPIA, J. R. B. Características da indústria paulista nos anos 90: em direção a uma *city region*? **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, n.18, p.73-93, jun. 2002.
- MEGA-CITIES. **Innovations for urban life**. Mega-Cities Project Inc., 1991.
- MENDES, C.M. **O edifício no jardim**: um plano destruído. A verticalização de Maringá. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo (FFLCH), 1982.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B. Metropolização – um dado novo? In: BARATA-SALGUEIRO, T. (Org.). **Globalização e reestruturação urbana**. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 1998.
- MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. **São Paulo Metrôpole**. São Paulo: EDUSP : Imprensa Oficial, 2004.
- MONBEIG, P. A zona pioneira do Norte-Paraná. Transcrições. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, n.25, p.11-17, 1945.
- MONCLÚS, F. J. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. In: MONCLÚS, F. J. (Ed.). **La ciudad dispersa**. Barcelona: Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1998.
- MONTE-MÓR, R. L. de M. **O que é o urbano no mundo contemporâneo**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, jan. 2006. (Texto para discussão, 281).
- MORO, S.; LEMOS, M. B.; DOMINGUES, E. P.; RUIZ, R. M.; FREITAS, F. A dimensão espacial do potencial exportador das firmas industriais brasileiras. In: DE NEGRI, J. A.; ARAÚJO, B. C. (Org.). **As empresas brasileiras e o comércio internacional**. Brasília: IPEA, 2006.
- MOURA, R. Paraná: meio século de urbanização. **RA'E GA: O Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba, v.8, n.8, p.33-44, 2004.
- MOURA, R.; CASTELLO BRANCO, M. L. G.; FIRKOWSKI, O. L. C. de F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.19, n.4, p.121-133, out./dez. 2006.
- MOURA, R.; DELGADO, P.; DESCHAMPS, M.; CARDOSO, N. A realidade das áreas metropolitanas e seus desafios na federação brasileira: diagnóstico socioeconômico e da estrutura de gestão. In: BRASIL. **O desafio da gestão das Regiões Metropolitanas em países federativos**. Brasília: Câmara dos Deputados/Frente Nacional dos Prefeitos, 2005.

MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. C. de. Metr6poles e regi6es metropolitanas: o que isso tem em comum? In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9., 2001, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. v.1, p.105-114.

MOURA, R.; KORNIN, T. Internacionaliza76o da Regi6o Metropolitana de Curitiba: desigualdades socioespaciais e direitos humanos. In: RIBEIRO, A. C. T; TAVARES, H. M.; NATAL, J; PIQUET, R. (Org.). **Globaliza76o e Territ6rio**: ajustes Perif6ricos. Rio de Janeiro: Arquimedes/IPPUR, 2005.

MOURA, R.; MAGALH6ES, M. V. Leitura do padr6o de urbaniza76o do Paran6 nas duas 6ltimas d6cadas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.88, p.3-22, maio/ago. 1996.

MOURA, R.; SILVA, S. T. da; BARION, M. I.; CARDOSO, N. A.; LIBARDI, D. Os "v6rios Paran6s" e o planejamento do Estado. **Cadernos Metr6pole**, S6o Paulo, n.20, p.141-163, 2. sem. 2008.

MULLER, N. L. Contribui76o ao estudo do Norte do Paran6. **Boletim Paulista de Geografia**, S6o Paulo, n.22, p.55-97, mar. 1956.

NEGREIROS, R. Gest6o Metropolitana: um desafio que se renova. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.100, p.81-92, jan./jun. 2001.

NEGRI, B. **Concentra76o e desconcentra76o industrial em S6o Paulo (1980-1990)**. Campinas: Instituto de Economia/UNICAMP, 1996.

NOJIMA, D. **Teoria do desenvolvimento e economia regional**. Uma an6lise da experi6ncia brasileira, 1995-2005. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econ6mico) - Universidade Federal do Paran6, Curitiba, 2008.

NOJIMA, D.; MOURA, R.; SILVA, S. T. da. Din6mica recente da economia e transforma76es na configura76o espacial da Regi6o Metropolitana de Curitiba. In: SEMIN6RIO INTERNACIONAL DA REDE IBERO-AMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZA76O E TERRIT6RIO (RII), 8., 2004. Rio de Janeiro. **Textos Completos**. Rio de Janeiro: RII, 2004. 1 CD-ROM.

OLIVEIRA, F. de. O Estado e a exce76o ou o estado de exce76o? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v.5, n.1, p.9-13, maio 2003.

PAASI, A. Place and region: looking through the prism of scale. **Progress in Human Geography**, London, v.28, n.4, p.536-546, 2004.

PACHECO, C. A. **A fragmenta76o da na76o**. Campinas: Instituto de Economia/UNICAMP, 1998.

PARAN6. Governo do Estado. Coordena76o de Planejamento Estadual. **PDU – Pol6tica de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Paran6**. Curitiba: PLADEP. a. (v.5). Proposi76es. (Conv6nio Governo do Estado do Paran6, SUDESUL, SERFHAU, UFPR).

PARAN6. Governo do Estado. **METRONOR**: Plano Diretor do Eixo Londrina-Maring6. Curitiba: Secretaria de Estado do Planejamento/Coordenadoria de Estudos e Projetos, 1980.

PARAN6. Governo do Estado. **Plano de Desenvolvimento Econ6mico**. Curitiba. b.

PARAN6. Governo do Estado. **Planos Regionais de Desenvolvimento Estrat6gico - PRDE**. Relat6rios. Curitiba: Governo do Estado do Paran6, 2007. (Conv6nio SEDU, PARANACIDADE, IPARDES, UFPR). 1 CD-ROM.

- PARANÁ. Governo do Estado. **Política de Desenvolvimento Urbano e Regional para o Estado do Paraná**. Curitiba: SEDU, 2003.
- PECK, J. Political economies of scale: fast policy, interscalar relations, and neoliberal workfare. **Economic Geography**, Worcester, v.78, n.3, July 2002.
- PERCQUEUR, B.; ZIMMERMANN, J. B. Fundamentos de uma economia da proximidade. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Org.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2005.
- PERIS, A. F. **Trilhas, rodovias e eixos: um estudo sobre desenvolvimento regional**. Cascavel: Edunioeste, 2002.
- PRADILLA, E. Regiones o territorios, totalidad y fragmentos: Reflexiones críticas sobre el estado de la teoría regional y urbana. **EURE**, Santiago de Chile, v.22, n.68, p.45-55, 1997.
- QUEIROGA, E. F. A megalópole do Sudeste brasileiro: a formação de uma nova entidade urbana para além das noções de macro-metrópole e de complexo metropolitano expandido. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 11., 2005, Salvador. **Anais...** Salvador: ANPUR, maio 2005. 1 CD-ROM.
- RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- RALLET, A. Economia da proximidade: em direção a um balanço. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v.16, n.2, ago./dez. 2002.
- REOLON, C. A. **A aglomeração urbana da soja: Cascavel e Toledo no contexto da metropolização na Mesorregião Oeste Paranaense**. Dissertação (Mestrado) - UNIOESTE, Toledo, 2007.
- RIBEIRO, A. C. T.; DIAS, L. C. Escalas de poder e novas formas de gestão urbana e regional. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9., 2001, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. v.1, p.1-4.
- RIBEIRO, L. C. de Q. As metrópoles e a sociedade brasileira: futuro comprometido? In: RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **Metrópoles**. Entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE – Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional : Observatório das Metrópoles, 2004b.
- RIBEIRO, L. C. de Q. **Hierarquização e identificação dos espaços urbanos**. Rio de Janeiro: Letra Capital : Observatório das Metrópoles, 2009.
- RIBEIRO, L. C. de Q. Segregação residencial e segmentação social: o “efeito vizinhança” na reprodução da pobreza nas metrópoles brasileiras. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA REDE IBERO-AMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZAÇÃO E TERRITÓRIO, 8., 2004, Rio de Janeiro. **Textos Completos**. Rio de Janeiro: RII, 2004a.
- RODRÍGUEZ, J. V. **Segregación residencial sociolaboral (SRS) y sus relaciones con la migración y la movilidad intrametropolitanas en cuatro aglomerados urbanos de América Latina: los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Rio de Janeiro según los censos de la ronda de 2000**. Documento preparado para o Workshop “Spatial Segregation and the Labor Market”, University of Texas-Austin, Feb. 13-15, 2008. (Mimeo).
- ROLIM, D. H. A Macrometrópole de São Paulo. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 12., Recife, 1999. (Mimeo).
- ROLNIK, R.; SOMEKH, N. Governar as metrópoles: dilemas da recentralização. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.14, n.4, p.83-90, out./dez. 2000.

RUFÍ, J. V. ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? **Revista de Geografia**, Universitat de Girona, n.2, p.79-103, 2003.

RUIZ, R. M.; PEREIRA, F. B. **Estrutura e dinâmica espaço-temporal das metrópoles brasileiras**. Relatório de Pesquisa apresentado ao Observatório das Metrópoles/Projeto Instituto do Milênio-CNPq, setembro, 2007. Disponível em: <<http://www.observatoriodasmetrolopes.ufrj.br/produtos/Geubs-E-Mapas-Download.pdf>>. Acesso em: mar. 2008.

RUIZ, R. M.; PEREIRA, F. B. **Estrutura e dinâmica espaço-temporal das metrópoles brasileiras**. Áreas de Polarização das Aglomerações Populacionais e Econômicas. Relatório de Pesquisa apresentado ao Observatório das Metrópoles/Projeto Instituto do Milênio-CNPq, novembro, 2008. Disponível em: <http://observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_chronocontact&chronoformname=receberarquivo&arquivo=produtos/Geubs-E-Mapas-Download.pdf>. Acesso em: out. 2008.

SÁNCHEZ, F. **A Reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos Editora Universitária, 2003.

SÁNCHEZ, F. **Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing**. Curitiba: Palavra, 1997.

SANTOS, M. **A cidade como centro de região**. Salvador: Livraria Progresso, 1959.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1990.

SANTOS, M. Para que a geografia mude sem ficar a mesma coisa. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n.59, 1982.

SANTOS, M. Por uma epistemologia existencial. In: LEMOS, A. I. G. de; SILVEIRA, M. L.; ARROYO, M. (Org.). **Questões territoriais na América Latina**. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO); São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**. 1. ed. 1978; 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1996a.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1996b.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SÃO PAULO. Secretaria de Economia e Planejamento. **Política de Desenvolvimento Urbano e Regional**. São Paulo: SEP, 1976.

SASSEN, S. **As cidades na economia global**. São Paulo: Studio Nobel, 1998 (Série Megalópolis).

SASSEN, S. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **EURE**, Santiago de Chile, v.33, n.100, p.9-34, dic. 2007.

SASSEN, S. **The global city**: New York, London, Tokyo. Princeton, New Jersey: Ed. Princeton University Press, 1991.

- SCHWEITZER, M. El ferrocarril y su contribución a la integración territorial. Transporte inclusivo y transporte selectivo. Territorios conectados, territorios excluidos. Colóquio de Transformações Territoriais, 7. **Anais...** Curitiba: UFPR, set. 2008.
- SCOTT, A. A economia metropolitana. In: BENKO, G.; LIPIETZ, A. (Org.). **As regiões ganhadoras: distritos e redes, os novos paradigmas da Geografia Econômica**. Oeiras (Portugal): Celta Ed., 1994.
- SCOTT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA, E. W.; STORPER, M. Cidades-regiões globais. **Espaço e Debates**, São Paulo, n.41, p.11-25, 2001.
- SIEBERT, C. A rede urbana de Santa Catarina: abordagem transescalar. ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 13., 2009, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: ANPUR, maio 2009. 1 CD-ROM.
- SINGER, P. **Economia política da urbanização**. 10. ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- SMITH, N. Remaking scale: competition and cooperation in prenational and postnational Europe. In: ESKELINEN, H.; SNICKARS, F. (Ed.). **Competitive European peripheries**. Berlim: Springer-Verlag, 1995.
- SMITH, N. **Uneven development: nature, capital and the production of space**. Oxford: Cambridge MA : Blackwell, 1984.
- SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas**. A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.
- SOJA, E. W. O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos EUA: virando Los Angeles pelo avesso. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec : ANPUR, 1994.
- SOJA, E. W. **Postmetropolis: critical studies of cities and regions**. Oxford: Blackwell Publishing, 2002.
- SOJA, E. W. **The third space: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places**. Oxford: Blackwell Publishing, 1996.
- SPOSITO, E. S. Pequenas argumentações para uma temática complexa. In: MENDONÇA, F.; KOSEL, S. **Elementos de Epistemologia da Geografia Contemporânea**. Curitiba: Editora da UFPR, 2002.
- SPOSITO, M. E. B. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. Tese (Livre Docência) - UNESP, Presidente Prudente, 2005.
- STORPER, M.; VENABLES, A. J. O burburinho: a força econômica da cidade. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Org.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2005.
- SWYNGEDOUW, E. "Globalisation or 'Glocalisation'?" Networks, Territories and Rescaling. **Cambridge Review of International Affairs**, Cambridge, v.17, n.1, Apr. 2004.
- SWYNGEDOUW, E. Neither global nor local: 'glocalization' and the politics of scale. In: COX, K. (Ed.) **Spaces of Globalization: Reasserting the power of local**. Nova York: Londres: The Guilford Press, 1997.
- TORRE, A.; RALLET, A. Proximity and localization. **Regional Studies**. Seaford, v.39, n.1, p.47-59, 2005.

UNIKEL, L.; RUIZ, C.; GARZA, G. **El desarrollo urbano de México**. México: El Colegio de México, 1978.

URBAN, T. A Região Metropolitana de Curitiba, o meio ambiente e a água. In: MORAES NETO, M.; KORNIN, T. (Org.). **Curitiba de Verdade**. Curitiba: Fundação Pedroso Horta, 1999. p.53-63. (Cadernos de Gestão Pública, 1).

VAINER, C. As escalas do poder e o poder das escalas. O que pode o poder local? **Cadernos IPPUR: Planejamento e Território: ensaios sobre a desigualdade**, Rio de Janeiro, v.15, n.2/v.16, n.1, p.13-32, ago./dez. 2001 – jan./jul. 2002.

VAINER, C. B. Fragmentação e projeto nacional: desafios para o planejamento territorial. In: SEMINÁRIO POLÍTICA E PLANEJAMENTO: **Economia, Sociedade e Território** (PPLA). Ambiens Cooperativa. Curitiba, 2008. (não publicado).

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.

VELTZ, P. **Mondialization**. Villes et territoires. L'économie d'archipel. Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

VELTZ, P. Tempos da economia, tempos da cidade: as dinâmicas. In: ACSELRAD, H. **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: DP&A/CREA-RJ, 2001.

VILLAREAL, D. R. Proceso de reestructuración industrial y efectos en el área metropolitana de Monterrey, Nuevo León, México. In: DE MATTOS, C. A.; HIERNAUX-NICOLAS, D.; BOTERO, D. R. (Comp.). **Globalización y Territorio: impactos y perspectivas**. Santiago: PUC de Chile/Instituto de Estudios Urbanos : Fondo de Cultura Económica, 1998.

WACHOWICS, R. C. **Obrageros, mensus e colonos**: história do oeste paranaense. Curitiba: Vicentina, 1982.

ZUKIN, S. Aprendendo com Disney World. **Espaço e Debates**, São Paulo, v.23, n.43-44, p.11-27, jan./dez. 2003.