

CRISTIANO STAMM

**O FENÔMENO DOS MOVIMENTOS PENDULARES DOS TRABALHADORES
INTERMUNICIPAIS ENTRE CIDADES DE PORTE MÉDIO: O CASO DE
CASCAVEL E TOLEDO (PR)**

**TOLEDO
2005**

CRISTIANO STAMM

O FENÔMENO DOS MOVIMENTOS PENDULARES DOS TRABALHADORES
INTERMUNICIPAIS ENTRE CIDADES DE PORTE MÉDIO: O CASO DE
CASCAVEL E TOLEDO (PR)

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio do Centro de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE/*Campus* Toledo, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Jefferson Andronio
Ramundo Staduto

TOLEDO – PR

2005

CRISTIANO STAMM

O FENÔMENO DOS MOVIMENTOS PENDULARES DOS TRABALHADORES
INTERMUNICIPAIS ENTRE CIDADES DE PORTE MÉDIO: O CASO DE
CASCAVEL E TOLEDO (PR)

Dissertação aprovada, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre no Curso de Desenvolvimento Regional e Agronegócio, do Centro de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE/Campus de Toledo, pela seguinte banca examinadora:

(Orientador) Prof. Dr. Jefferson Andronio Ramundo Staduto
UNIOESTE/*Campus* de Toledo

Dr^a. Marley Vanice Deschamps
Pesquisadora do Instituto Paranaense de Desenvolvimento – IPARDES

Prof^a. Dr^a. Mirian Beatriz Schneider Braun
UNIOESTE/*Campus* de Toledo

Toledo, 15 de dezembro de 2005.

Dedico esse trabalho a meus Pais e a meus Irmãos, que mesmo tão longe, sempre me mostraram o caminho certo a ser seguido.

AGRADECIMENTOS

- ▣ Aos meus pais e irmãos, pelo amor;
- ▣ A todos àqueles que me incentivaram durante esses anos: meus avós, familiares, amigos, dentre outros;
- ▣ Aos professores do Colegiado do Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio da UNIOESTE/*Campus* de Toledo pelos incentivos e valiosos conhecimentos repassados. Em especial ao meu Orientador Jefferson Andronio Ramundo Staduto, a quem devo eternamente minha gratidão pela seriedade e ética que demonstrou durante todo o período do curso;
- ▣ A Clarice, secretária do Curso do Mestrado, pela paciência;
- ▣ Ao Professor PhD. Ivan Desbiens da Université du Québec à Chicoutimi – UQAC, Canadá, pela colaboração;
- ▣ Aos meus amigos que sempre estiveram do meu lado durante esses anos;
- ▣ Aos meus grandes amigos de repúblicas (Cotonete, Judô, Gaúcho, Biff, Walter, Marola, Güths, Fernanda, Coca entre outros), pela compreensão;
- ▣ A minha namorada Rafaela Fávero, por compreender minhas dificuldades;
- ▣ Aos meus colegas do Curso de Mestrado, pela amizade;
- ▣ Ao Luiz Alberto Bressam e demais funcionários da Expresso Princesa dos Campos, pela atenção;
- ▣ Aos amigos e funcionários da UNIOESTE/*Campus* de Toledo, por estarem sempre por perto;
- ▣ A Marilene da biblioteca da UNIOESTE/*Campus* de Toledo, por entenderem as minhas necessidades;
- ▣ Aos meus amigos da Sala de Pesquisa de Economia, aquele abraço;
- ▣ A todos aqueles que participaram do processo de elaboração desse trabalho;
- ▣ A Deus, por ter colocado todas essas pessoas em meu caminho.

STAMM, Cristiano. **O fenômeno dos movimentos pendulares dos trabalhadores intermunicipais entre cidades de porte médio: o caso de Cascavel e Toledo (PR)**. 2005. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE/*Campus* de Toledo.

RESUMO

O objetivo central desse trabalho foi examinar o fenômeno dos movimentos pendulares dos trabalhadores intermunicipais entre as cidades interioranas de porte médio de Cascavel e de Toledo, localizadas na Mesorregião Oeste do Estado do Paraná. A importância de se estudar o fenômeno dos movimentos pendulares, especificamente dos trabalhadores, se faz devido à difusão das tendências urbanas ocorridas nos grandes centros e pelo grande potencial que esse fenômeno tem em se alastrar pelo território nacional e, fundamentalmente, em razão do crescimento das cidades de porte médio no interior do país. Preliminarmente, foram levantadas as abordagens teóricas sobre a questão urbana, principalmente das redes e hierarquias urbanas, pois estas são fundamentais para a funcionabilidade dos movimentos urbanos. Logo após, foram feitas algumas considerações sobre as migrações internas e movimentos pendulares. A pesquisa metodológica priorizou dois pontos, os quais são: a análise da literatura disponível e a pesquisa de campo com os usuários do ônibus metropolitano na região estudada. Para tanto, se adotou como critério para as cidades de porte médio os municípios com uma população entre 100 mil e 500 mil habitantes no Brasil. Nos resultados foi traçado um perfil socioeconômico da população que utiliza o ônibus metropolitano como meio de transporte para o deslocamento intermunicipal entre as cidades de Cascavel e Toledo. Dessa forma, observou-se que 70,33% dos entrevistados estavam empregados e que a grande maioria (58,75%) apresentavam ter o ensino médio completo ou superior, como nível de escolaridade. Outra evidência foi de que 54,67% dos entrevistados tinham uma faixa de até 4 salários mínimos como renda familiar. Em seguida foram analisadas as informações relacionadas aos trabalhadores pendulares nos sentidos Cascavel-Toledo e Toledo-Cascavel, indicando características, como sexo, idade, escolaridade, salário, renda salarial, setor de ocupação, tempo médio despendido no movimento pendular e, também, a frequência desses movimentos. Após o perfil dos trabalhadores pendulares observou-se que esses apresentaram fatores econômicos como motivação para realizar tais movimentos e fatores sociais como motivos para não migrarem para as cidades que estavam trabalhando. Dessa forma, tais dados evidenciaram algumas tendências e particulares daqueles que utilizam o ônibus metropolitano como deslocamento intermunicipal. Confirmou-se a hipótese do trabalho de que está ocorrendo um fluxo de trabalhadores pendulares entre as cidades interioranas de porte médio de Cascavel e de Toledo, de tal forma que as tendências urbanas apresentadas nos grandes centros e nas regiões metropolitanas estão ocorrendo em cidades de menor porte populacional no interior do país.

Palavras-chave: Cidades interioranas de porte médio, movimento pendular, cidades de Cascavel e Toledo (PR)

STAMM, Cristiano. **The phenomenon of the pendulum movements of the commuters between towns of medium size: the case of Cascavel and Toledo (PR)**. 2005. Dissertation (Master's degree in Regional Development and Agribusiness). State University of the West of Paraná. UNIOESTE/Campus of Toledo.

SUMMARY

The central objective of this work was to examine the phenomenon of pendulum movements between the medium size towns of Cascavel and Toledo, located in the West Mesoregion of the State of Paraná. The importance of studying the phenomenon of pendulum movements, specifically of the commuters, is due to the diffusion of the urban tendencies in the great centers and for the great potential that the phenomenon has in spreading out across the national territory and, fundamentally as a result of the growth of the medium towns in the country. First, the theoretical approaches about the urban subject were collected, mainly of the nets and urban hierarchies, as they are fundamental for the function of the urban movements. After that, some considerations about the internal migrations and pendulum movements were made. The methodological research prioritized two points: the analysis of literature and field research developed with the metropolitan bus passengers. For this purpose, it was adopted as criterion for the medium towns, the municipal districts with a population between one thousand to five thousand inhabitants in Brazil. In the results, a socioeconomic profile of the population that uses the metropolitan bus as means of transportation for the commuting between the towns of Cascavel and Toledo was drawn. It was possible to observe that 70,33% of the interviewees was employed and that the great majority (58,75%) had upper or secondary education levels. Another evidence was that 54.67% of the interviewed ones received up to 4 minimum wages as familiar income. Thus, the information related to the commuters to Cascavel-Toledo and Toledo-Cascavel were analyzed, indicating characteristics such as sex, age, education, wage, income, sector of occupation, expended average time in commuting and, also, the frequency of these movements. After the analysis of the commuters' profile, it was observed that they presented economic factors, such as motivation, to commute and social factors as reasons for not to migrate to the cities they were working. Therefore, such data has evidenced some particular trends and specific uses of the metropolitan bus as an inter-municipal movement. It was confirmed the hypothesis that a flow of commuters between the medium provincial towns of Cascavel and Toledo, such as those presented by the urban trends in the great centers and in the metropolitan regions are occurring in small country towns.

Word-key: Provincial town, Pendulum movement, Towns of Cascavel and Toledo (PR).

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População residente nas regiões metropolitanas – 1970 a 2000*	72
Tabela 2 – Classificação geral da rede urbana do Brasil – 1998.....	76
Tabela 3 – Classificação da rede urbana do Brasil dos centros urbanos que não constituem aglomerações urbanas – 1998	82
Tabela 4 – Distribuição da população urbana segundo sua classe de tamanho – 1970 a 2000.....	90
Tabela 5 – Classificação dos municípios segundo sua classe de tamanho – 1970 a 2000.....	93
Tabela 6 – População total e taxas anuais de crescimento geométrico das mesorregiões geográficas do Paraná – 1970/2005	108
Tabela 7 – Taxa de crescimento anual da população nas cidades de porte médio do Estado do Paraná – 1970 a 2004	110
Tabela 8 – População residente na área urbana por classe de tamanho no Estado do Paraná – 2000	115
Tabela 9 – Número de municípios, percentual da população e do PIB, segundo o nível de centralidade no Estado do Paraná – 1991/2000	118
Tabela 10 – Taxa geométrica de crescimento anual dos municípios da Região Oeste e do Estado do Paraná – 1991/2000	122
Tabela 11 – Participação percentual no PIB municipal dos setores na economia dos municípios limítrofes de Cascavel e Toledo – 2000	125
Tabela 12 – Centralidade dos municípios do Oeste paranaense – 2000	127
Tabela 13 – Total de passageiros diários entre as cidades de Cascavel e Toledo	135
Tabela 14 – Somatório dos passageiros entre as cidades e o percentual da população ocupada e total das cidades de Cascavel e Toledo, segundo o Censo Demográfico de 2000	135
Tabela 15 – Estado civil por sexo dos entrevistados.....	140

Tabela 16 – Idade média dos entrevistados entre Cascavel-Toledo	141
Tabela 17 – Faixa etária por sexo dos entrevistados	141
Tabela 18 – Grau de instrução por sexo (em %)*	143
Tabela 19 – Condição de moradia dos entrevistados.....	144
Tabela 20 – Situação atual de ocupação por sexo dos entrevistados (em %)	144
Tabela 21 – Total de trabalhadores com e sem registro por setores de atividades	146
Tabela 22 – Faixa salarial por sexo dos entrevistados (em salário mínimo)	147
Tabela 23 – Faixa de renda familiar por motivo da escolha do ônibus metropolitano (em %).....	147
Tabela 24 – Motivo principal do deslocamento por sexo	148
Tabela 25 – Motivos do deslocamento por situação atual de ocupação (em %)....	149
Tabela 26 – Origem e destino dos entrevistados entre Cascavel-Toledo.....	150
Tabela 27 – Motivos que levaram os indivíduos a fazer o movimento pendular para a cidade de Toledo	151
Tabela 28 – Total de trabalhadores pendulares por setores de atividades econômicas (Cascavel-Toledo)	152
Tabela 29 – Faixa salarial e renda familiar dos trabalhadores pendulares entre Cascavel e Toledo (em salário mínimo)	153
Tabela 30 – Motivos dos trabalhadores pendulares para não migrar para a cidade onde trabalham (Toledo)	154
Tabela 31 – Tempo médio gasto no movimento pendular de trabalhadores e estudantes entre Cascavel e Toledo	155
Tabela 32 – Frequência da utilização do ônibus metropolitano por motivos selecionados (em %, entre Cascavel e Toledo)	157
Tabela 33 – Origem e destino dos entrevistados entre Toledo e Cascavel.....	158
Tabela 34 – Motivos que levaram os indivíduos a fazer o movimento pendular para a cidade de Cascavel	159
Tabela 35 – Total de trabalhadores pendulares por setores de atividades econômicas entre Toledo e Cascavel.....	160
Tabela 36 – Faixa salarial e renda familiar dos trabalhadores pendulares entre Toledo e Cascavel (em salário mínimo)	161
Tabela 37 – Motivos dos trabalhadores pendulares para não migrar para a cidade onde trabalham (Cascavel).....	162

Tabela 38 – Tempo médio gasto no movimento pendular de trabalhadores e estudantes entre Toledo e Cascavel	164
Tabela 39 – Frequência da utilização do ônibus metropolitano por motivos selecionados (em %, entre Toledo e Cascavel)	165
Evolução da população e do grau de urbanização no Brasil (1940-2000).....	188

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Evolução da população e do grau de urbanização no Brasil (1940-2000)	71
Gráfico 2 – Evolução da população urbana nas cidades médias metropolitanas e não-metropolitanas – 1970 a 2000	91
Gráfico 3 – Distribuição da população urbana segundo sua classe de tamanho – 1940 a 2000.....	94
Gráfico 4 – Grau de urbanização do Brasil e do Paraná entre 1950 a 2000	106
Gráfico 5 – Evolução da população total das cidades médias – 1970 a 2004*	195
Gráfico 6 – Faixa etária por sexo dos entrevistados.....	142
Gráfico 7 – Distribuição da população segundo o grau de instrução.....	143
Gráfico 8 – Total de empregados com e sem registro em carteira	145

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Polígono industrial brasileiro – 1991	73
Mapa 2 – Sistema urbano do Centro-Sul Brasileiro – 1998.....	78
Mapa 3 – Sistema urbano do Nordeste Brasileiro – 1998	79
Mapa 4 – Sistema urbano do Centro-Norte Brasileiro – 1998	80
Mapa 5 – Rede urbana brasileira completa – 1998	81
Mapa 6 – Espriamento das cidades médias no Brasil – 1970	96
Mapa 7 – Espriamento das cidades médias no Brasil – 2000	97
Mapa 8 – Comparação espacial das cidades médias (2000) e da rede urbana do Brasil (1998)	100
Mapa 9 – Grau de urbanização dos municípios do Estado do Paraná – 2000	107
Mapa 10 – Cidades médias no Paraná com população entre 100 mil e 500 mil habitantes por mesorregião – 1970	112
Mapa 11 – Cidades médias no Paraná com população entre 100 mil e 500 mil habitantes por mesorregião – 2000	113
Mapa 12 – Cidades médias no Paraná com população entre 100 mil e 500 mil habitantes por mesorregião – 2004	114
Mapa 13 – População residente na área urbana por classe de tamanho no Estado do Paraná – 2000	116
Mapa 14 – Hierarquia de níveis de centralidade e classificação dos centros urbanos no Paraná.....	118
Mapa 15 – Mesorregião Oeste e suas principais rodovias e os municípios limítrofes a Cascavel e Toledo.....	124
Mapa 16 – Nível de hierarquia dos municípios da Mesorregião Oeste paranaense – 2000.....	128
Mapa 17 – Itinerário dos ônibus metropolitanos na região Oeste do Paraná	133

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Configuração da rede urbana de cidades hierarquizadas	33
Figura 2 – Organograma resumido das migrações	43
Quadro 1 – Linhas dos ônibus metropolitanos entre os municípios do Oeste do Paraná – 2005	132

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I	22
CIDADES, REDES URBANAS E MOVIMENTOS PENDULARES: evolução e embasamento teórico	22
1.1 NOTAS INTRODUTÓRIAS SOBRE AS CIDADES E SUA EVOLUÇÃO	23
1.2 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS SOBRE A ECONOMIA REGIONAL E URBANA: UMA PERSPECTIVA DA TEORIA DOS LUGARES CENTRAIS	29
1.3 AS MIGRAÇÕES INTERNAS E OS MOVIMENTOS PENDULARES.....	40
CAPÍTULO II	60
URBANIZAÇÃO E CIDADES DE PORTE MÉDIO NO BRASIL	60
2.1 A URBANIZAÇÃO E A HIERARQUIA URBANA BRASILEIRA	61
2.1.1 Uma síntese do processo de urbanização no Brasil.....	70
2.1.2 Caracterização da rede urbana brasileira.....	75
2.1.3 Cidades de porte médio.....	84
2.1.4 O espraiamento das cidades médias no Brasil.....	88
2.2 PROCESSO DE EVOLUÇÃO ECONÔMICA E O ESPRAIAMENTO DAS CIDADES DE PORTE MÉDIO NO ESTADO DO PARANÁ.....	102
2.3 MESORREGIÃO OESTE PARANAENSE: hierarquia e rede urbana	120
CAPÍTULO III	131
PROCEDIMENTO METODOLÓGICO DA PESQUISA EMPÍRICA	131
3.1 Planejamento da estratégia de ação	131
3.2 Determinação do espaço amostral	134
3.3 Elaboração do questionário	137
3.4 Aplicação dos questionários	137

CAPÍTULO IV	139
PERFIL DE QUEM REALIZA O MOVIMENTO INTERMUNICIPAL E O	
PENDULAR	139
4.1 PERFIL DOS USUÁRIOS DO ÔNIBUS METROPOLITANO.....	140
4.2 PERFIL DOS TRABALHADORES QUE FAZEM O MOVIMENTO PENDULAR	150
4.2.1 Trabalhadores pendulares no sentido Cascavel-Toledo.....	150
4.2.2 Trabalhadores pendulares no sentido Toledo-Cascavel.....	158
CONSIDERAÇÕES FINAIS	166
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	175
ANEXOS	187
ANEXO A	188
ANEXO B	189
ANEXO C	190
ANEXO D	191
ANEXO E	192
ANEXO F	193
ANEXO G	194
ANEXO H	195
ANEXO I	196
ANEXO J	198
ANEXO K	199
ANEXO L	200
APÊNDICE A	201

INTRODUÇÃO

O objetivo central desse trabalho foi o de examinar o fenômeno dos movimentos pendulares dos trabalhadores intermunicipais entre as cidades interioranas de porte médio de Cascavel e de Toledo, localizadas na Mesorregião Oeste do Estado do Paraná.

Nos últimos anos, no Brasil, o espraiamento das atividades produtivas se refletiu no crescimento das cidades de porte médio, uma vez que essas cidades cresceram expressivamente em relação às demais. No entanto, apareceram nessas cidades, concomitantemente com o crescimento, alguns dos problemas urbanos, levantados pelo poder público e por pesquisadores, existentes nas regiões metropolitanas, tais como: aumento expressivo de favelas, decréscimo da qualidade de vida, aumento da criminalidade, trânsito caótico, entre outros temas.

Os problemas urbanos tendem a se agravar na ausência do planejamento urbano. Conseqüentemente, torna-se freqüente o congestionamento de alguns meios de transporte com as inevitáveis formações de intermináveis filas de trânsito nas horas popularmente chamadas de “*rush*”, agravando os problemas sociais e prejudicando, principalmente, os trabalhadores que utilizam os transportes coletivos nos deslocamentos diários (casa-trabalho e vice-versa). Esses deslocamentos, chamados de movimento pendular, são utilizados na classificação de trabalhadores e estudantes que diariamente se deslocam de suas moradias até o local de trabalho

ou estudo, porém se refere ao movimento entre dois centros urbanos, ou seja, entre duas cidades distintas.

O interesse no estudo do movimento pendular surge devido ao aumento do fluxo de trabalhadores entre cidades e, também, por meio do valor estratégico que a mobilidade assume nas transformações socioeconômicas e físicas do território e nos reflexos que têm no bem-estar das populações. Os estudos dessa natureza são importantes, pois levantam informações relevantes para o planejamento urbano-regional e no ordenamento da dinâmica territorial.

Assim, no atual processo de redistribuição interna das cidades, as distâncias diárias a serem percorridas, a acessibilidade, o tempo de deslocamento necessário para satisfazer as necessidades de trabalho e consumo e as determinações econômicas, pode influenciar diretamente na permanência da população numa determinada região (ANTICO, 2000). Em última instância, a decisão de migrar pode provir do local de trabalho, das pessoas envolvidas em tais movimentos diários, decisão que passa a ter papel relevante na economia nacional, regional ou local. Geddes (1994) afirmou que o principal limite da cidade moderna é o do tempo de viagem do percurso do movimento pendular sem a redução ou perda da quantidade de horas trabalhadas.¹

Segundo Baeninger (1996), a dinâmica econômico-populacional das distintas regiões do interior, ou seja, as aglomerações urbanas não-metropolitanas do país, vêm imprimindo novas modalidades de deslocamentos populacionais, as quais eram quase que exclusivas dos grandes centros. Ipea et al. (1999) identificaram várias aglomerações urbanas não-metropolitanas no Brasil, bem como a complexidade das

¹ Segundo Geddes (1994), é dessa forma que as conurbações surgem e se expandem quase que na mesma intensidade de crescimento dos meios de comunicação, sendo que no caso entre cidades se destacam principalmente as rodovias. Em seu livro relata-se que foi Geddes quem inventou a palavra “conurbação” para indicar os diversos grandes grupos urbanísticos que apareceram na Inglaterra, no final do século XIX e início do século XX, mudando a natureza da autonomia local.

redes urbanas no interior do país. Além disso, Ipea et al. (1999, p. 399) afirmaram que essas novas áreas “[...] têm sido privilegiadas pela nova localização industrial, em geral inseridas em região de agricultura moderna, integradas em complexos agroindustriais”. Nesse contexto, destacam-se os movimentos intra-regionais, com ênfase nos movimentos pendulares, que se têm intensificado indicando uma das possibilidades intra-urbanas de deslocamentos populacionais e de redistribuição espacial da população.

Conforme George (1983), o movimento pendular não consiste mais de um fenômeno próprio da vida nos grandes centros urbanos, mas de um fenômeno de irradiação exterior das cidades e suas *hinterland*² (áreas de influências) e que pode ser estudado em conjunto com outras formas de irradiação urbana, dentro do quadro da definição e da delimitação das “redes urbanas”³.

Portanto, esse trabalho apresenta um foco particular, pois o estudo foi direcionado apenas às cidades interioranas de porte médio (CIPM), ou seja, cidades com população entre 100 mil e 500 mil habitantes e que não fazem parte das atuais regiões metropolitanas do país. Dessa forma, esse estudo está trazendo à luz as cidades desse porte, visto que os grandes centros urbanos têm sido objetos de vários estudos realizados no Brasil e no exterior⁴.

Vale ressaltar que o enfoque às cidades de porte médio ao invés das cidades pequenas é amparado por uma inevitável necessidade de uma escala mínima urbana, principalmente na oferta de bens e serviços. Dessa forma, no âmbito dos movimentos pendulares, é notável a ocorrência deste fenômeno nos grandes

² Segundo INE (2004), a *Hinterland* (ou área de influência) de uma função central (num determinado centro urbano) corresponde ao lugar geométrico onde se encontram os usuários da função central.

³ Segundo Ipea et al. (1999), entende-se, no Brasil, como rede urbana um conjunto de cidades de diferentes categorias que se inter-relacionam entre elas e as respectivas áreas rurais, dentro de um sistema hierárquico, mantendo uma dependência econômica, cultural, política e social, por meio da oferta de bens e prestação de serviços.

⁴ Ver: Pisco (1997); Carvalho e Barreta (1998); Antico (2000; 2003); Baeninger (1996); Magalhães e D’avila (1996), INE (2003a e 2003b) entre outros.

centros urbanos como São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Belo Horizonte, Porto Alegre, entre outros centros, mas é pouco presente na literatura e/ou quase inexistem estudos que relacionam esses movimentos com as cidades interioranas de porte médio. A partir daí, torna-se importante o estudo das cidades médias, pois essas vêm, segundo Brito, Horta e Amaral (2001), a partir da década de 1960, aumentando consideravelmente sua participação no total dos municípios do país e na distribuição da população.

A questão que se coloca nesse estudo é a de examinar este fenômeno dos movimentos pendulares nas cidades interioranas de porte médio do país. E, investigar os motivos pelo qual o trabalhador não migra para a cidade na qual está trabalhando. Esses e outros questionamentos surgem, com o tema de pesquisa, pelo fato de serem (década de 1970, 1980 e início dos anos 1990) largamente alardeados pelo poder público e pelos pesquisadores como sendo problemas específicos dos grandes centros urbanos e das áreas metropolitanas do país.

O deslocamento pode ser um problema do indivíduo, pois começa a ser encontrado principalmente a partir da dificuldade de inserir-se no mercado de trabalho local, evidenciando, assim, uma dimensão da relação pendular intermunicipal casa-trabalho, ou seja: a “obrigação” de um deslocamento diário e, por que não, na obrigação de migrar. Assim, sair de casa torna-se uma forma de buscar longe do próprio município de moradia novas oportunidades de trabalho (GONÇALVES, 2004).

Nesse sentido, para orientar a pesquisa, neste trabalho levantou-se a hipótese de que as cidades interioranas de porte médio estão evidenciando novas tendências urbanas, causadas pelo fluxo de trabalhadores entre cidades, ou seja, o movimento pendular.

Portanto, pretende-se demonstrar, por meio de pesquisa de campo, que está havendo um fluxo diário permanente de trabalhadores entre as cidades de porte médio de Cascavel e de Toledo, localizadas na Mesorregião Oeste do Estado do Paraná, no que tange aos trabalhadores que utilizam como meio de locomoção o chamado “ônibus metropolitano”. Além disso, buscar-se-á esclarecimento de por que o indivíduo não migra, em definitivo, para a cidade onde trabalha, observando assim a importância da rede urbana intermunicipal, no papel socioeconômico da região.

A escolha do município de Cascavel e de Toledo para a pesquisa se deu por dois fatos: o primeiro está relacionado com os estudos do Ipea et al. (1999), que apresentaram o município de Cascavel como pólo regional e com fortes ligações na rede urbana da região e com o município de Toledo; e, segundo, pela disponibilidade e acessibilidades dos dados encontrados nessa região. O estudo desse caso também é uma contribuição para trazer à luz da literatura disponível este fenômeno, o qual deve estar ocorrendo em outros municípios desse mesmo porte pelo país.

A partir daí, se propôs especificamente:

- a) apresentar a evolução das cidades de porte médio brasileiras e, particularmente, paranaenses entre 1970 e 2000;
- b) trazer à luz a teoria pertinente aos movimentos pendulares;
- c) fazer uma análise do perfil dos passageiros da linha de ônibus metropolitano, em específico dos trabalhadores pendulares entre os dois municípios estudados (Cascavel e Toledo);
- d) examinar se o movimento pendular, por meio do ônibus metropolitano, está gerando migração interna entre os municípios de Cascavel e Toledo.

Para alcançar os objetivos propostos, o trabalho partiu de uma revisão de literatura, a qual foi desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos. Segundo Gil (2000, p. 57), “[...] por meio dela, o investigador tem a possibilidade de cobrir uma gama de fatos muito mais ampla do que aquela que poderia investigar mediante observação direta dos fatos [...]”.

Em seguida foi realizada uma pesquisa empírica de campo, sendo elaborada por amostragem. Conforme Gil (2000, p. 102), “[...] os levantamentos por amostragem constituem os mais importantes procedimentos destinados à obtenção de dados econômicos [...]”. Para tanto, foram aplicados questionários com respostas fechadas para os usuários do ônibus metropolitano no sentido Cascavel-Toledo e Toledo-Cascavel. Essa pesquisa foi realizada entre os meses de agosto e setembro de 2005.

Destarte, seguindo a tradição clássica, o presente trabalho está organizado em quatro capítulos, além desta introdução. No primeiro capítulo encontra-se o referencial teórico, organizado em três seções, sendo que na primeira são abordadas questões sobre economia regional relacionadas à formação das cidades; na segunda seção é descrito brevemente a teoria dos lugares centrais e a sua relação com os pólos de crescimento, dessa forma elaborando um corpo analítico mais consistente sobre redes urbanas; e na última seção uma abordagem sobre as migrações internas e os movimentos pendulares.

O segundo capítulo encontra-se dividido em três seções, sendo que a primeira está relacionada à revisão de literatura sobre a hierarquia e rede urbana brasileira; a segunda seção trata especificamente sobre a rede urbana paranaense; e na terceira

seção há uma descrição da hierarquia urbana da Região Oeste do Estado do Paraná.

No terceiro capítulo está delimitado o procedimento metodológico do plano de ação da pesquisa de campo para examinar o fenômeno dos movimentos pendulares no sentido Cascavel-Toledo e Toledo-Cascavel. Logo após, no quarto capítulo, realizaram-se as discussões dos dados obtidos, os quais foram apresentados na forma de tabelas originadas da tabulação e cruzamento dos dados e suas análises. Finalmente, a última parte do trabalho comporta as considerações finais, as quais sumarizam essa dissertação.

CAPÍTULO I

CIDADES, REDES URBANAS E MOVIMENTOS PENDULARES: evolução e embasamento teórico

Esta seção tem como objetivo apresentar os fundamentos conceituais que balizaram o presente estudo sobre os movimentos pendulares de trabalhadores em cidades interioranas de porte médio. Preliminarmente, foram concentradas e levantadas as abordagens teóricas sobre a questão urbana, principalmente das redes urbanas, pois estas são fundamentais para a funcionabilidade dos movimentos urbanos.

Sendo assim, são apresentadas algumas caracterizações sobre a formação das cidades mostrando sua complexidade e importância. Logo após, são feitas algumas considerações sobre hierarquia urbana, redes urbanas, migrações internas e movimentos pendulares. A urbanização e o sistema urbano são considerados no estudo como síntese de um longo processo de mudança territorial do país, processo no qual a dinâmica e as alternativas de localização das atividades econômicas têm um importante papel indutor, entendendo-se a urbanização como parte integrante dessas determinações. Assim, para entender, um pouco mais, a complexidade dos sistemas de cidade, foram descritas algumas evidências teóricas das hierarquias

urbanas, no sentido de aprofundar os conhecimentos das cidades e suas *hinterlands* por meio da rede urbana, para, de tal modo, aumentar a compreensão e os mecanismos envolvidos nos movimentos populacionais relacionados às migrações internas e, mais especificamente, aos movimentos pendulares nas cidades interioranas de porte médio do país.

1.1 NOTAS INTRODUTÓRIAS SOBRE AS CIDADES E SUA EVOLUÇÃO

Nessa seção é realizado um rápido relato sobre as funções das cidades, principalmente do ponto de vista econômico.

As primeiras formações de cidades, para alguns autores, tal como Alves (2002), surgiram da acumulação de excedente produtivo, sendo assim, para o autor, a gênese das cidades:

[...] residiu na possibilidade de em determinados espaços ser possível produzir bens agrícolas, com produtividades superiores à média explicáveis, quer pela fertilidade dos terrenos, quer pelas novas tecnologias de laborar a terra, quer por ambas. São estas elevadas produtividades que explicam o movimento de sedentarismo das populações em torno de vales férteis de grandes rios e de importantes nós de comunicações (ALVES, 2002, p. 147).

Assim, a acumulação em torno de um núcleo urbano tornou-se cada vez maior, por dois motivos essenciais:

[...] primeiro, porque desenvolve formas de apropriação dos excedentes agrícolas produzidos nas zonas rurais circundantes, cada vez mais sofisticadas e seguras; segundo porque a concentração urbana faz surgir novas necessidades de consumo, o aparecimento da especialização e da divisão do trabalho, a produção urbana numa escala cada vez maior e, por isso, também, o imperativo do aproveitamento de economias de escala (ALVES, 2002, p. 148).

O movimento urbano relacionado ao processo de industrialização foi responsável pelo surgimento de novas atividades econômicas para estruturar a circulação das mercadorias e para organizar e administrar todos os sistemas relacionados às atividades econômicas. Nesse contexto, “a cidade torna-se a sede destas novas funções técnicas e administrativas e da atividade de preparação de quadros para desempenhá-las por meio da difusão de cultura e de ensino” (GEORGE, 1983, p. 26). A cidade tornou-se o lugar onde se concebe a gestão do espaço ao mesmo tempo em que a centralidade econômica se espalha no espaço que ela cria, nas relações de produção e em sua reprodução.

A acessibilidade também se tornou um elemento fundamental nesse processo de formação das cidades, ou seja, o sistema de transporte e comunicação, entre os núcleos urbanos, fez desenvolver os nós das rotas comerciais (pequenos acampamentos e vilarejos) onde os detentores do poder garantiam a segurança das rotas em troca de uma parcela dos produtos transportados (ALVES, 2002). Para Carlos (2001), a cidade assume formas, características e funções distintas, em cada uma das várias fases do seu processo histórico.

As cidades vão,

[...] em função das economias de aglomeração que suscitam e aproveitam, ganhando importância diversa, hierarquizam-se, em geral, em função dos bens e serviços prestados aos espaços circundantes. Não é raro, no entanto, que a hierarquização assente em relações estabelecidas com territórios longínquos, nomeadamente, quando as cidades se localizam em nós de circulação (ALVES, 2002, p. 148).

Assim, Carlos (1994, p. 83-84) afirmou que a cidade:

[...] é essencialmente o *locus* da concentração de meios de produção e de concentração de pessoas; é o lugar da divisão econômica do trabalho (o estabelecimento industrial num determinado lugar, os galpões, os escritórios em outros), é o lugar da divisão social do trabalho dentro do processo produtivo e na sociedade e é também

um elo na divisão espacial do trabalho na totalidade do espaço (tanto no nível local, regional, nacional, como no internacional).

Carlos (2001, p. 56-57) apresentou uma abordagem mais ampla sobre as cidades e sustenta que a origem das cidades está vinculada à existência de uma ou mais funções urbanas, podendo assumir uma origem: industrial (Detroit); cultural (Jerusalém; Aparecida do Norte; Oxford), dependendo apenas de cada país ou região; ou cidades cujas origens se ligam às atividades comerciais, administrativas ou políticas (capitais dos países); assim, nesse ponto de vista, a autora coloca que a cidade, “nasce num determinado momento da história da humanidade e se constitui ao longo do processo histórico, assumindo formas e conteúdos diversos”.

De modo geral, para Moura (2004), o atual estágio de desenvolvimento global é caracterizado por um padrão de produção e consumo e, esse, é materializado nas cidades. Para a autora, as cidades

[...] passam a ser o espaço privilegiado das oportunidades – da inovação, do trabalho, da cultura, da política e da riqueza –, já que permitem ampliar a oferta de bens e serviços, cujo acesso é facilitado pelo alto grau de concentração de seus beneficiários (MOURA, 2004, p. 34).

Por outro lado, a cidade é também o espaço da carência e da desigualdade na efetivação do direito ao trabalho, à cultura e à participação política, e mesmo aos bens e serviços, exprimindo as causas estruturais da formação econômico-social das nações em que cada uma das cidades se insere (MOURA, 2004).

Além disso, existem ainda as formas de organização das relações entre as cidades e os espaços que as envolvem. Com isso, as características físicas de cada território ou as formas culturais e socioeconômicas podem determinar uma maior centralidade ou descentralidade na organização da estrutura da rede urbana de cada região (CARLOS, 2001).

Dessa forma, segundo Carlos (2001), o surgimento das cidades no Brasil é particular de cada região, apresentando características físicas, culturais e socioeconômicas, haja vista os processos históricos por qual passou o país e, principalmente, pelo tempo expressivo na ocupação do território nacional.⁵

Segundo Alves (2002), a ampliação das facilidades de transporte e comunicação e a interação desses meios, intensificaram os fluxos de capitais, bem como os bens e serviços hoje produzidos, e constituem uma força na descentralização da rede urbana, pois a abrangência espacial da cidade depende da influência que ela exerce e do grau de sofisticação que oferece nas várias áreas da economia de uma determinada região.

A região, como forma de localização espacial, tem um sentido bastante conhecido como unidades administrativas. Assim, a divisão regional é o meio pelo qual se exerce freqüentemente a hierarquia e o controle político dos Estados. Essa divisão dos Estados pode ter uma noção de autonomia do poder ou de gestão. Há autonomia do poder através das malhas administrativas governamentais na gestão do território; e, da gestão, propriamente dita, no sentido das instituições e empresas de grande porte como recorte estratégico de ganho de mercado (GOMES, 1995) e também enquanto sede do poder religioso e político (SOUZA, 2003).

Gomes (1995) dimensiona as regiões como homogêneas e regiões funcionais ou polarizadas. A primeira, região homogênea, parte da idéia de que ao selecionar variáveis estruturantes do espaço e após estatisticamente mensuradas, elas definiriam espaços mais ou menos homogêneos. A segunda, região funcional ou polarizada, diz que o espaço é internamente diferenciado. Grande parte dessa perspectiva surge com a valorização do papel da cidade como centro de

⁵ Para maiores sobre esse processo, ver Furtado (1999) e Almeida (2005a).

organização espacial. Desse modo, as cidades organizam sua forma de *hinterland* e organizam também outros centros urbanos de menor porte, em um verdadeiro sistema espacial. E, através dessa forma funcional, pode-se inferir, conforme Vainer (2001, p. 26), que a cidade

[...] não é apenas o reflexo da sociedade; a cidade é, ela mesma, um universo social, econômico e político; a cidade produz riquezas, produz e reproduz relações econômicas, políticas, culturais, etc. A cidade não é apenas uma reprodução, localizada e reduzida, da estrutura social; ela é, também, um complexo de relações sociais – relações econômicas, mas também relações de poder.

Vainer (2001) relata que isto não é um conceito, é apenas uma forma para caracterizar a cidade, pois, conforme Souza (2003), a cidade é muito complexa e, por isso mesmo, muito difícil de ser definida e de ser conceituada.

Baseado no escrito publicado em 1921, por Max Weber, Souza (2003) descreveu que a cidade é, primordialmente e essencialmente, um local de mercado. Apesar de nem todo local de mercado ser uma cidade, toda cidade é um local de mercado, onde se dão intercâmbios regulares de mercadorias. Mais de uma década depois dos escritos de Weber, no início dos anos de 1930, Souza (2003) localiza o economista e geógrafo Walter Christaller que, em nota de rodapé, em seu livro *Os Lugares Centrais no Sul da Alemanha*⁶, expôs a existência de uma numerosa literatura sobre conceitos de cidades, mas, segundo o autor haviam contestações.

O importante dessa explanação sobre as cidades é, principalmente, o de saber que nenhuma cidade existe totalmente isolada, sem comunicação ou troca de bens com o mundo exterior. Dessa forma, podemos dizer que todas as cidades estão conectadas entre si no interior de uma rede urbana. A rede urbana, por sua vez, segundo Souza (2003), não é pura, no sentido de ser apenas um conjunto de

⁶ Título original publicado em Alemão: Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena: Gustav Fischer, 1933.

idades ligadas entre si por fluxos de pessoas, bens, serviços e informações, pois essa rede é também uma forma de exploração econômica e exercício do poder existente em nossas sociedades.

A expansão dessa rede urbana ou do crescimento urbano, nas últimas décadas, torna-se um elemento importante no estudo e análise da hierarquização das cidades, uma vez que estas crescem em regiões diferentes, com diferentes tipos de cultura e cada qual com um tipo de função econômica. De certa forma, isso pode ocasionar problemas urbanos relacionados ao não-planejamento estrutural e social, provocando num crescimento desordenado das cidades, principalmente daquelas que apresentam elevado crescimento.

Assim, para a compreensão dos movimentos populacionais diários, ou seja, dos movimentos pendulares, faz-se necessário o entendimento de algumas questões ligadas à teoria do desenvolvimento regional, quais sejam: a teoria dos lugares centrais e a teoria dos pólos de desenvolvimento. A primeira teoria está relacionada ao autor alemão Walter Christaller, que, em 1933, deu uma importante contribuição teórica, introduzindo o conceito de localidade central, sendo, segundo Richardson (1981), a teoria dos lugares centrais uma das mais estudadas no âmbito do crescimento urbano.

Porém, segundo Parr (1985, p. 70), “[...] es poco razonable la esperanza de que un modelo tenga una generalidad suficiente para explicar la localización de todos los tipos de la actividad económica. Se requiere obviamente que la teoría de los lugares centrales se complemente con otras teorías de la localización urbana”. Dessa forma, será apresentada, em seguida, a teoria de pólos de crescimento como uma complementação da teoria dos lugares centrais.

1.2 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS SOBRE A ECONOMIA REGIONAL E URBANA: UMA PERSPECTIVA DA TEORIA DOS LUGARES CENTRAIS

Segundo INE (2004), a teoria dos lugares centrais foi criada com o fundamento de explicar a emergência de concentrações urbanas e baseando-se para tal no estudo da localização das atividades econômicas, sobretudo as terciárias, procurando justificar a dimensão, a distribuição e o número de centros urbanos e, de forma indireta, o relacionamento entre eles que, segundo a teoria, se processa de forma estritamente hierárquica. Richardson (1973) afirmou que a importância dessa teoria para o planejamento urbano e regional está no fato de ser um meio eficiente de administrar e alocar recursos às regiões através de lugares centrais.

Ainda, de acordo com o autor,

[...] os principais lugares centrais constituem, amiúde, os pontos-chave de crescimento em sua região e determinam a taxa de desenvolvimento econômico na região como um todo. É claro, portanto, que a distribuição espacial e de tamanho dos centros urbanos é um elemento vital na estrutura de regiões nodais⁷ e dá margem aos conceitos de comunicação e polarização que caracterizam essa estrutura. [...] Por outro lado, não oferece uma explanação completa do crescimento urbano (RICHARDSON, 1973, p. 84-85).

Apesar de Richardson (1973) apresentar a teoria dos lugares centrais como uma das teorias mais importantes do crescimento urbano, ele reconhece que a teoria não explica de forma satisfatória o crescimento em regiões densamente povoadas, que produz uma interação social e comercial, bem como outras funções

⁷ O conceito de regiões nodais foi desenvolvido por geógrafos. Na concepção de Hilhorst (1981, p. 24), os geógrafos “[...] argumentam que se desenvolverão cidades na convergência de rotas naturais de transporte. Dessa forma, localidades situadas ao longo dessas rotas de transporte poderiam comunicar-se apenas através da região nodal, ou seja, a cidade na interseção das rotas de transporte”.

urbanas não explicáveis pela teoria. No entanto, a teoria é relevante para o planejamento e desenvolvimento urbano e regional, pois proporciona um sistema hierárquico entre os centros urbanos.

Segundo Kon (1998), Christaller determinou a importância das rotas naturais de transporte, estabelecendo certa hierarquia entre as cidades. De acordo com essa autora, é de extrema importância para a hierarquia de cidades o alcance regional de determinada mercadoria, que é limitado por fatores de oferta e demanda e pela expressão em sua área de mercado. Ou seja, as mercadorias podem ser agrupadas em categorias e as áreas de mercado podem ser delimitadas dentro de categorias coincidentes. Dentro dessa perspectiva, Kon (1998) sustenta que uma localidade menor produzirá apenas mercadorias que possuam menor área de mercado, sendo servida de outros produtos por outras áreas do sistema, ao passo que o centro de primeira ordem ou aquele que esteja no topo da hierarquia produzirá todas as outras mercadorias.

Para Christaller (1966) e na interpretação Ipea et al. (1999 e 2002a), as cidades de menor porte são consideradas apenas como um centro mediador do comércio local com o resto do mundo; as cidades de médio porte, além das funções das cidades de menor porte, apresentam um maior peso econômico e assumem a função de suprir as demandas dos produtos que não são produzidos nos centros de menor porte; e, já as cidades de grande porte (ou metropolitanas) se distinguem pelo maior volume populacional, por serem polarizadoras de centros menores e caracterizam-se por apresentar uma mancha de ocupação derivada de conurbação. Nesse caso, Ipea et al. (2002a, p. 36) expõem que “a oferta das funções urbanas é maior quanto mais alta for a hierarquia do centro, possibilitando, neste, a existência de população maior e de maior número de empregados”. Segundo Richardson

(1973), outra característica que pode ser evidenciada por meio da junção de vários centros, ou seja, pela rede urbana hierarquizada, é que a população urbana, longe de estar distribuída igualmente entre os diversos centros de tamanhos similares, está distribuída entre centros de diversos tamanhos.

Dessa forma, no sistema de Christaller, a hierarquia das localidades é determinada pelo número de funções executadas por cada centro e, segundo Hilhorst (1981), a localidade que executa o maior número de funções é a de primeira ordem, ou seja, é a localidade que se encontra no topo da hierarquia.

Assim, Souza (2003, p. 25) descreveu, conforme Christaller, que

[...] toda cidade é, do ponto de vista geoeconômico, isto é, das atividades econômicas vistas a partir de uma perspectiva espacial, uma localidade central, de nível maior ou menor de acordo com a sua *centralidade* – ou seja, de acordo com a quantidade de bens e serviços que ela oferta, e que fazem com que ela atraia compradores apenas das redondezas, de uma região inteira ou, mesmo, de acordo com o nível de sofisticação do bem ou serviço, do país inteiro e até de outros [...].

Para Alves (2002), a explicação de Christaller para a designação da teoria dos lugares centrais advém da circunstância de que, por razões de mercado (economias de aglomeração)⁸ os produtores tendem a localizar os seus estabelecimentos em determinados lugares (lugares centrais), onde também vive parte dos consumidores dos seus bens e serviços, a outra parte dos consumidores vivem em locais denominados como *região complementar* do lugar central, ou seja, nas periferias, mas, esses apresentam, de um jeito ou de outro, acessibilidade a esses lugares.

⁸ Segundo Sandroni (2002, p. 193), economia de aglomeração é um “caso especial de economias externas quando é possível reduzir custos pelo fato de várias empresas ou atividades estarem localizadas umas próximas das outras, o que permite reduzir despesas”.

Segundo INE (2004), a teoria dos lugares centrais também contempla a deficiência do território na perspectiva da minimização das distâncias percorridas pelos consumidores. Segundo o autor,

[...] consumidores e produtores procuram percorrer a menor distância possível, os primeiros para adquirem os bens ou serviços de que necessitem, os segundos para atingirem o número de consumidores (mercado) necessário à sua escala de produção. A minimização das distâncias é o princípio básico em que assenta a teoria dos lugares centrais. [...] O objectivo do consumidor é percorrer a menor distância para aceder ao máximo de serviços possíveis (INE, 2004, p. 10).

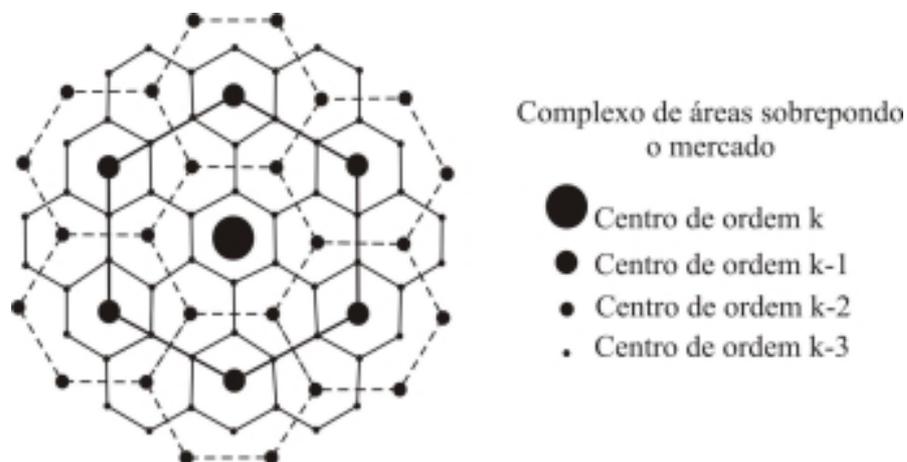
Para Ipea et al. (1999 e 2002a), tendo em vista o exposto, de modo geral, a teoria dos lugares centrais tem por objetivo explicar a hierarquia da rede urbana, questionando o tamanho, as funções econômicas e a localização das cidades num espaço dado, a partir da diferenciação na oferta de bens e serviços das cidades. Segundo Moura e Werneck (2001, p. 26), “a importância de se analisar o arranjo da rede urbana, [...] decorre da compreensão de que as relações em rede exercem efeitos determinantes sobre a organização do território”.

Dentro dessa perspectiva, Alves (2002) apresentou três hipóteses com intuito de compreender melhor a teoria dos lugares centrais. A primeira é a de que os bens e serviços, de acordo com sua importância, podem ser hierarquizados. Esse critério exhibe a importância que alguns bens ou serviços, ofertados pelo mercado, exercem na quantidade de vezes que o consumidor recorre a ele, num determinado período de tempo. Assim, se o consumo obtiver uma frequência elevada de procura, isso implica que os produtores tendem a localizar-se próximos dos consumidores, e a região complementar (ou região periférica do lugar central) tende a ser de dimensão reduzida. Em seguida, apresentou a segunda hipótese de que, uma vez que a produção de bens e serviços é feita em lugares centrais, a importância econômica destes tende a ser tanto maior quanto maior for a importância do(s) bem(ns) ou

serviço(s), ocupados na hierarquia dos bens e serviços, e que são fornecidos a partir desse lugar central. A terceira e última hipótese é a de que um lugar central de ordem superior está em condições de fornecer não apenas todos os bens que lhe correspondem na hierarquia dos bens e serviços, mas também todos os bens e serviços que são fornecidos por todos os centros de ordem inferior.

Assim, é basicamente por essas razões que produtores e consumidores tendem a se organizar num sistema de lugares centrais, que compatibilizam os interesses dos dois, e cujos pontos relevantes permitem uma configuração hexagonal da rede urbana na forma de hierarquia, conforme Figura 1. Essas hierarquias são normalmente muito complexas porque as áreas de mercado (mostradas com as linhas contínuas e pontilhadas) de estabelecimentos de diferentes ordens se sobrepõem.

Figura 1 – Configuração da rede urbana de cidades hierarquizadas



Fonte: Adaptada pelo autor a partir de Haggett (1973, p. 141).

Segundo Richardson (1973, p. 83), “no equilíbrio a longo prazo, quando toda a área de mercado do sistema é abrangida, as áreas de serviço terão a forma

hexagonal e o espaço será abrangido por várias treliças alveolares com hexágonos de diferentes tamanhos superpostos uns aos outros”.

Para Haggett (1973, p. 141),

[...] la hiérarchie de Christaller consiste en un certain nombre de paliers ou niveaux bien définis, tels que: 1° toutes les places centrales situées à un niveau particulier ont la même taille et les mêmes fonctions; 2° les places centrales de catégorie supérieure comportent toutes les fonctions possédées par les places plus petites.

De acordo com INE (2004), num dos extremos da Figura 1, no centro de ordem k-3, estariam as cidades que produzem os bens e serviços mais procurados pela população para sua reprodução social cotidiana; e, no outro extremo ou no centro da figura, temos o que podemos chamar de metrópole⁹, sendo uma aglomeração urbana que oferta a gama mais completa de produtos e de serviços, não só para seus habitantes, como para uma região de influência mais ou menos abrangente.

Dessa forma, segundo Christaller (1966) e interpretado e recolocado por Ipea et al. (1999), uma hierarquia de cidades se constitui quando a polarização territorial aparece bem diferenciada, na qual os lugares adquirem maior ou menor nível de centralidade em decorrência das funções que realizam.

Para Christaller (1966), quando o princípio de centralidade é expandido para uma região exterior à cidade, tem-se o caso no qual a cidade passa a ser centro da região. Essa região do entorno da cidade é chamada de região complementar, pois ela é dependente da cidade central em vários aspectos¹⁰, principalmente quanto à demanda de bens e serviços (RICHARDSON, 1978). Dessa forma, segundo

⁹ Segundo Santos (2005, p. 83), a palavra metrópole era “[...] timidamente utilizada no Brasil, quando as novas realidades da mundialização ampliam o processo de sua criação como o *locus* por excelência das relações sociais e econômicas”.

¹⁰ Segundo Richardson (1981, p. 162), esses aspectos estão relacionados ao “preço do serviço no lugar central, às dimensões do lugar central, à densidade populacional no interior, à distribuição da renda e à distância de outros lugares centrais que fornecem o mesmo serviço”.

Richardson (1978, p. 70), a cidade central “cresce como um resultado do fornecimento de mercadorias e serviços à região vizinha”. De acordo com essa teoria, um determinado centro será tanto mais central quanto mais funções especializadas prestar e, conseqüentemente, quanto maior for a sua *hinterland*. Segundo a teoria dos lugares centrais, a *hinterland* de uma função central está sujeita aos seguintes fatores que operam em sentidos opostos:

a) esforço que se pode exigir ao cidadão para aceder ao bem, quanto maior a área de influência maior será este esforço, logo este factor actua no sentido de procurar diminuir a área de influência; b) limiar mínimo de procura da função, ou seja, para viabilizar a prestação de uma determinada função é necessário garantir a existência de um número mínimo de clientes/utentes; desta forma, este factor atua no sentido de maximizar a área de influência (INE, 2004, p. 10).

Os centros urbanos posicionados no topo da hierarquia apresentam dimensões superiores, especificamente deparando-se com uma maior densidade populacional e, com isso, apresentam também uma maior área de influência (INE, 2004).

De acordo com Moura e Werneck (2001), estudos empíricos evidenciaram que, para a configuração de relações hierárquicas entre centros:

Quaisquer que fossem as condições naturais de acessibilidade, distribuição espacial da população e dos centros, de distribuição de renda, competição imperfeita e monopólios, e padrões culturais, emergiria uma rede hierarquizada de localidades centrais desde que houvesse uma economia de mercado que interligasse entre si numerosas áreas, cada uma com excedentes locais e consumo de bens e serviços não localmente produzidos (IBGE, 1987, p.12, apud MOURA e WERNECK, 2001, p. 28).

Segundo Ipea et al. (2002a, p. 37-38), num contexto geral, “a utilização da teoria das localidades centrais e as diversas tentativas de sua recuperação são de capital importância para [...] a economia e para a geografia, tendo em vista a sua analogia com o arranjo espacial na forma de distribuição de bens e serviços e por se

tratar também de uma parte do conjunto social. Assim, essa teoria demonstra sua contribuição na perspectiva de melhor compreender as diferentes formas de organização da sociedade no espaço geográfico e econômico.

Contudo, segundo Santos (2003, p. 134)¹¹, “J. H. Johnson (1966, p. 99), P. Wheatley (1969, p. 6), B. Marchand (1970), E. A. Johnson (1970) e Miller Jr. (1971, p. 321), entre outros, expressam críticas acerca da teoria dos lugares centrais ao Terceiro Mundo”. Para Santos (2003), se a teoria dos lugares centrais for entendida de acordo com o princípio da comercialização de bens e serviços, nos países em desenvolvimento, para explicar a centralidade das cidades, coloca-se em questão a concentração de renda da população. Em seu trabalho, Santos (2003) refere-se aos circuitos “superiores e inferiores”¹² da economia e suas diferentes projeções espaciais. Se considerar a área de influência dos circuitos superiores, que são minorias nos países em desenvolvimento, é possível, de certo modo, verificar uma centralidade nas cidades devido ao alto consumo de bens e serviços em centros de maior porte. Caso contrário, analisando a área de influência do circuito inferior ou da parte pobre (maioria da população nos países em desenvolvimento), observa-se que seu consumo se restringe apenas ao comércio de bens e serviços locais e, dessa forma, há dificuldades de hierarquizar as cidades. A partir desse último ponto de vista, apesar de as cidades possuírem certa centralidade econômica, nem sempre essas centralidades influenciam outras cidades, ou seja, não passam dos limites político-administrativos de sua própria sede – o município.

Segundo Ipea et al. (2002a), da teoria à aplicabilidade ao mundo real da teoria dos lugares centrais, surgem:

¹¹ A primeira edição deste livro foi publicada em 1979 pela editora Hucitec.

¹² O circuito superior é resultado direto da modernização tecnológica, enquanto o inferior deriva, indiretamente, da mesma modernização e está voltado aos indivíduos que pouco ou nada se beneficiam da modernização. O primeiro tem como clientela as classes ricas e expressiva parcela das classes médias, as quais também utilizam o circuito inferior, interligando um ao outro.

[...] variações que são objetos de estudo de diversos autores e, entre eles, o próprio Christaller antecipou algumas delas. Cabe lembrar que seu trabalho referia-se à porção meridional da Alemanha e foi publicado nos anos 30. Assim, tais variações aparecem como decorrência de elementos que, na realidade, não são constantes e uniformes, como, por exemplo, estrutura demográfica, renda, padrões culturais, dinâmica regional, etc. (IPEA et al., 2002a, p. 37).

Assim, observa-se que Christaller antecipou algumas das variações de nível mundial que poderiam ocorrer em sua estrutura teórica. Isto é, para que tais variações sejam abrangidas num contexto mais amplo de uma análise empírica, são necessárias, segundo Parr (1985), outras teorias para complementarem a teoria dos lugares centrais. Nesse sentido, será exposta, como uma das possibilidades de complemento à teoria dos lugares centrais, a teoria do pólo de crescimento ou pólo de desenvolvimento, do autor François Perroux, tal como sugere Parr (1985).

Perroux desenvolveu a teoria dos pólos de crescimento, e afirma que o crescimento econômico não se faz de forma abrangente por todo espaço econômico de um país, mas, sim, em certos pontos, ou seja, se manifesta de forma variável de acordo com cada região, que o autor denomina de Pólos de Crescimento (SILVA, 2004).

Perroux (1977) considerava que o crescimento econômico é próprio de áreas favorecidas de amplas vantagens – ou seja, uma combinação de conjuntos relativamente ativos de indústrias, por ele denominadas de indústrias *motrizes*¹³ e conjuntos relativamente passivos de indústrias complementares, chamadas de indústrias *movidias* –, com regiões dependentes dos pólos geograficamente aglomerados. Dessa forma, como conseqüência do reflexo da ação da indústria motriz, o crescimento se propaga e se expande, beneficiando a sua área de influência, que é, assim, polarizada.

¹³ Segundo Kon (1998), indústrias motrizes são indústrias que induzem a um crescimento elevado do produto, superior à média das demais indústrias.

Silva (2004) e Kon (1998) ressaltam que entre os efeitos dinâmicos causados pelas indústrias motrizes estão os efeitos demográficos das migrações, observando-se um fluxo de mão-de-obra e de renda em direção aos centros primazes ou polarizadores, e, ainda, efeitos multiplicadores relacionados às funções e ocupações de complementaridade entre as indústrias (motrizes e movidas) e os demais setores.

De acordo com Perroux (1977),

[...] a economia nacional em crescimento não mais se apresenta, unicamente, como um território politicamente organizado sobre o qual vive uma população, nem como um aprovisionamento de fatores de produção, cuja mobilidade cessa nas fronteiras. [...] Ela se nos oferece como uma combinação de conjuntos relativamente ativos (indústria motrizes, pólos de indústrias e de atividades geograficamente aglomeradas) e de conjuntos relativamente passivos (indústrias movidas, regiões dependentes dos pólos geograficamente aglomerados). Os primeiros transmitem aos últimos os fenômenos de crescimento (PERROUX, 1977, p. 155).

Dentro dessa perspectiva do crescimento, de Perroux, observa-se, de certa forma, uma hierarquia dentro das regiões, ou seja, algumas crescem e se desenvolvem mais que outras (PERIS, 2002). Abreviadamente, podemos inferir que um pólo é o centro econômico dinâmico de uma região ou de um país e que o seu crescimento se faz sentir sobre a região que o cerca. Dessa forma, o desenvolvimento regional estará, assim, sempre ligado ao seu pólo.

O crescimento urbano e econômico de um país não se expande de maneira igualitária por todo o território de uma nação. E, assim, devido às diferenças regionais apresentadas em tais territórios, principalmente nos países em desenvolvimento, existem cidades com elevadas taxas de crescimento populacional, enquanto há outras com baixas taxas ou com taxas negativas de crescimento populacional, dando sustentação a essas diferenças regionais, proporcionando,

dessa maneira, certa hierarquia econômica e, com isso, polarizando outras cidades numa determinada região de abrangência (PARR, 1985).

Sendo assim, os pólos de crescimento e os lugares centrais possuem ligações muito estreitas e são fatores preponderantes para o desenvolvimento regional, principalmente do ponto de vista da hierarquização, pois a mesma reflete também a concentração das atividades econômicas que é percebida pela teoria dos pólos de crescimento. No entanto, o desenvolvimento regional passa a ser resultado da relação entre a existência de um pólo de crescimento e o potencial de concentração de atividades ao redor dele, no sentido em que cria condições e forças para a absorção de investimentos e políticas econômicas, que, em sua grande maioria, melhoram as condições socioeconômicas de uma determinada região.

Parr (1985) apresentou a teoria dos pólos de crescimento como um complemento útil à teoria dos lugares centrais, no entanto, cabe ressaltar que o autor também coloca em questão essa complementaridade entre as teorias e se questiona da seguinte forma: “¿podrá injertarse la teoría del polo de crecimiento en la teoría del lugar central para volver más realista a esta última? La respuesta es un cauteloso sí”. O autor apresenta várias razões para a sua afirmação cautelosa:

[...] Primeiro, hay una complementaridad obvia en términos de tiempo y espacio; el polo de crecimiento se refiere fundamentalmente al cambio a través del tiempo, mientras que el sistema del lugar central tiene un foco explícitamente espacial. Segundo, el polo de crecimiento representa una sola entidad y se refiere a la dinámica estructural de un centro, pero el sistema del lugares centrales representa una red de centros interrelacionados en relación con el movimiento de consumidores y los flujos de bienes y servicios. Tercero, el concepto del polo de crecimiento se refiere a las relaciones económicas internas de un centro; el sistema de lugares centrales, por el contrario, se refiere a las relaciones económicas existentes entre el centro y su interior, donde este último suele contener algunos centros de niveles jerárquicos inferiores (PARR, 1985, p. 72).

Após sua explanação, o autor relata que Boudeville (1961) foi um dos primeiros autores a reconhecer essa possibilidade de complemento. Nesse sentido, buscou-se expor essas duas teorias (teoria dos lugares centrais e a de pólos de crescimento), tendo como perspectiva uma maior aproximação da realidade econômica atual. Conforme Parr (1985), a teoria do crescimento urbano (pólos de crescimento) pode ser de grande valia, após agregada ou reelaborada de forma complementar com a teoria de Christaller (teoria dos lugares centrais) para maiores sustentações teóricas no desenvolvimento regional.¹⁴

Na seção seguinte são abordados alguns dos conceitos das migrações internas que foram predominantes nas décadas anteriores e que atualmente não se revelam com a mesma frequência. Em seguida, foi abordado sobre os movimentos populacionais diários, ou seja, os movimentos pendulares que se revelam como uma das principais tendências de deslocamento populacional.

1.3 AS MIGRAÇÕES INTERNAS E OS MOVIMENTOS PENDULARES

A origem etimológica do termo “migrar” vem do latim, que significa passar de um lugar para outro, mudar de residência. Em nosso vocabulário, migrar tem sido utilizado para designar uma série de movimentos populacionais de variados tipos (MATOS, 1993). Segundo Baeninger (1996), o conceito tradicional de migração refere-se, portanto, às mudanças permanentes de residência entre unidades

¹⁴ No Apêndice A (Alguns conceitos relacionados às teorias) estão expostos os conceitos de hierarquia urbana, rede urbana e de eixos, pois esses conceitos ampliam a consistência das teorias já expostas, haja vista a complexidade do tema.

espaciais pré-definidas. Esse conceito surge num período marcado por deslocamentos do tipo rural-urbano.¹⁵

Um dos primeiros autores que trataram da questão das migrações internas, segundo Mata, Carvalho e Silva (1973) e Peixoto (2004), foi Ernest G. Ravenstein^{16;17}, no século XIX. De acordo com Peixoto (2004), esse autor está na base de todos os modelos modernos de migração, principalmente no modelo atração-repulsão, ou seja, na sua denominação original, os modelos de *push-pull*, que foi intensivamente aplicado até a década de 1970, nas análises dos movimentos rurais-urbanos. Segundo Brito (2000), Ravenstein observou um conjunto de regularidades empíricas e apontou uma diversidade de tipos ou modalidades de fluxos migratórios e todos associados ao desenvolvimento capitalista, como, por exemplo: curta e longa distância, rural-urbano, urbano-urbano, corrente e contra-corrente, retorno, migrações seletivas e por etapas, entre outras.

No entanto, Ravenstein enfocou, em sua teoria, o modelo atração-repulsão e, de acordo com Mata, Carvalho e Silva (1973), os principais pontos das suas “Leis”, são:

- 1) existe correlação inversa entre o volume de migrações de uma região e outra e a distância que as separa; 2) as migrações realizam-se por estágios, sendo que os primeiros a serem atraídos são os habitantes das regiões mais próximas; 3) os nativos do meio rural são mais propensos a migrar do que os que nascem nas cidades; 4) predominância do sexo feminino nas migrações de curta distância; 5) tendência a aumentar a mobilidade da população, em virtude da melhoria dos meios de transporte e do desenvolvimento industrial e comercial; 6) o desejo de melhorias materiais, inerentes à maioria das pessoas, é o principal fator explicativo das migrações (MATA, CARVALHO e SILVA (1973, p. 15-16).

¹⁵ Ver também: Souza (1980), Mata, Carvalho e Silva (1973), entre outros.

¹⁶ RAVENSTEIN, Ernest G. The laws of migration. **Journal of the Royal Statistical Society**. Vol. 48, Part II, 1885. p. 167-227.

¹⁷ RAVENSTEIN, Ernest G. The laws of migration. **Journal of the Royal Statistical Society**. Vol. 52, Part II, 1889. p. 241-301.

Segundo Peixoto (2004), Ravenstein considera que, no centro dos processos migratórios, se encontra a decisão de um agente racional, na posse de informação sobre as características relativas de duas regiões (A e B), e de dados contextuais, de acordo com cada situação individual e grupal, decide pela permanência ou pela migração para tais regiões. E, segundo Mata, Carvalho e Silva (1973), o motivo dominante para essas decisões de migrar é, principalmente, de natureza econômica.

Algumas características pioneiras de Ravenstein são marcantes. Seus trabalhos apresentaram, num primeiro momento, uma análise empírica detalhada dos fenômenos migratórios, na qual se podem reconhecer muitos dos procedimentos metodológicos utilizados posteriormente. Já num segundo momento, Ravenstein procura classificar vários temas e conceitos, que são até hoje estudados, tais como: classificações de migrantes (temporários, de curta e média distância, etc.), migrações por etapas, regiões de atração e repulsão, efeito da distância, ação de estímulos econômicos, entre outros (PEIXOTO, 2004). No Brasil, até a década de 1980, os estudos de migrações foram fortemente baseados nos fatores de atração-repulsão, essas podendo ser associadas à teoria dos pólos de crescimento, pois os fluxos migratórios tinham como origem as áreas rurais e como destino principal as regiões Metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, as quais se encontravam em processo de crescimento industrial.

É provável, entretanto, que atualmente o caráter interdisciplinar, sobre as migrações, se reforce ao observarmos as “novas formas de mobilidade”, pois as migrações podem ser vistas de diferentes olhares, ou seja, de acordo com os geógrafos, os economistas, os demógrafos, os sociólogos, antropólogos, entre outros, cabendo ao pesquisador avaliar, de forma crítica, as possibilidades interpretativas das áreas em questão, ou seja, pela relação social, econômica,

política, geográfica ou ainda pela junção delas e assim por diante. No entanto, as referências teóricas para o estudo do processo de migração populacional devem levar em consideração a complexidade deste fenômeno e a diversidade de fatores que estão envolvidos em diferentes vetores, conforme evidenciado na Figura 2 (MATOS, 1993).

Figura 2 – Organograma resumido das migrações



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Matos (1993).

Organograma resumido porque, obviamente, não se esgotam as possibilidades dos tipos/motivações de migrações, porém se pode inferir que aqui estão relacionadas algumas das mais relevantes. Apesar da complexidade do fenômeno da migração e de ser muito abrangente, observa-se que grande parte dos movimentos migratórios, visualizados na Figura 2, constitui o que pode ser chamado de migrações internas de um país. Para tanto, Souza (1980, p. 33) definiu as migrações internas como “um processo social resultante de mudanças estruturais de um determinado país, que provocam o deslocamento horizontal de pessoas de todas as classes sociais, que, por razões diversas, deixam o seu município de nascimento e vão fixar residência noutro”.

No caso brasileiro, a contribuição de Singer (1970) deve ser lembrada. Ele dedicou-se a uma reflexão teórica sobre a migração no contexto capitalista da industrialização, apresentando as especificidades históricas dos fluxos migratórios em países desenvolvidos e em desenvolvimento. Singer (1970) também tratou os estudos migratórios como processos sociais e, tendo em vista sua abordagem marxista, seu relato permitiu estabelecer os nexos entre migração, urbanização, industrialização e êxodo rural com o crescimento populacional face ao desenvolvimento econômico do país. Neste contexto, Singer (2002)¹⁸ defende que a permanência do indivíduo numa determinada região pode ser condicionada por fatores de atração, sendo o mais importante a demanda por força de trabalho, entendida esta principalmente como os postos de trabalho gerados pelos setores secundários e terciários da economia (industrial e serviços – atingindo todas as repartições governamentais, empresas privadas e empresas públicas). Na perspectiva socioeconômica do agregado de um país, as migrações internas, segundo Singer (2002), parecem ser mais um mero mecanismo econômico de redistribuição espacial da população, a qual se ajusta às decisões espaciais das atividades econômicas no país.

Tratando da questão das migrações internas de um modo geral, Singer (2002) interpretou a demanda de um município por força de trabalho como um proporcionador de “oportunidades econômicas”, oportunidades que constituem um fator de atração na medida em que oferecem uma remuneração mais elevada em relação à que o migrante poderia atingir na área de onde provém. Contudo, segundo o autor, a preocupação dos estudos com a migração interna é motivada pela

¹⁸ A primeira edição deste livro foi editada em 1973 pela editora Contexto.

incapacidade das cidades em absorver, em curto prazo, a mão-de-obra dos migrantes que são estimulados principalmente por essas remunerações.

Essa preocupação colocada por Singer é motivada pelo aumento do exército industrial de reserva – nas palavras de Marx –, ou seja, mão-de-obra desocupada. Dessa forma, Singer (2002) observou que no contexto das migrações relacionadas com mão-de-obra desocupada, o migrante vai à procura do emprego se sujeitando a aceitar baixos salários. Segundo o autor, a maior parte desses migrantes se desloca em precárias condições financeiras, fato esse que conduz a uma conseqüência, quase que certa, do surgimento de populações marginais, pelo menos do ponto de vista das moradias, com o aumento ou surgimento das favelas e demais problemas urbanos, principalmente em grandes centros urbanos onde o custo da moradia é elevado (SINGER, 2002). Por outro lado, existem ainda aquelas migrações onde o trabalhador já se encontra empregado. Um exemplo seria a transferência do trabalhador para outra cidade por causa da abertura de uma empresa filial. Dentro dessa última perspectiva, a realidade do trabalhador é diferenciada. Nesse caso, ele passa a ser um migrante “potencial”, tendo maiores chances de sua fixação no novo centro urbano que o empregou e com melhor condição e qualidade de vida.

No Brasil, as transformações urbanas ocorridas nas últimas décadas (inserção da mulher no mercado de trabalho; novas formas de moradias e alterações na composição familiar) constituem elementos importantes para a interpretação das alterações demográficas e socioeconômicas que atualmente passam por mudanças (BAENINGER, 1996). Não há dúvida de que, no Brasil, as décadas de 1950, 1960 e 1970 foram, em grande parte, períodos-chave para a modificação espacial da população, da estrutura urbana do território nacional e do papel sociopolítico frente à economia nacional e internacional.

Dentre as transformações espaciais da população no país, podem citar-se:

De movimentos migratórios rurais-urbanos, transformaram-se em deslocamentos, em sua maioria, entre núcleos urbanos; de movimentos de longa distância passam a predominar os deslocamentos de curta distância; da predominância de movimentos migratórios de pequenos municípios rumo às metrópoles assiste-se a uma crescente busca por cidades médias ou intermediárias, onde indicadores de qualidade de vida tornou-se um dos elementos na decisão de migrar (BAENINGER, 1996, p. 681).

Todavia, o panorama da mobilidade espacial da população, modificado basicamente na década de 1980, apresentou-se tão diversificado e com implicações mais determinadas na configuração e estruturação das cidades que, segundo Baeninger (1996), tais processos colocaram em questão as análises econômicas em comportarem todas as explicações dos fenômenos sociais. Assim, atualmente, em se tratando de contextos amplamente urbanizados e de áreas rurais inseridas numa dinâmica de modernidades globais, os movimentos migratórios passam a apresentar novas características. Dessa forma, Baeninger (1996) afirmou que

[...] os clássicos fatores de expulsão e de atração de população dentro de um mesmo contexto urbano-metropolitano, bem como a definição de origem e destino de determinados fluxos não têm o mesmo significado que esses termos representavam quando se tratava de analisar os grandes movimentos rurais-urbanos, que marcaram o crescimento e a concentração da população em áreas metropolitanas (BAENINGER, 1996, p. 681).

O desenvolvimento político, por exemplo, têm constituído um elemento importante dessas novas características dos movimentos migratórios da população, particularmente as políticas de desenvolvimento urbano-regionais, como políticas de habitação, saúde e transporte, que devem ser elaboradas levando em consideração os processos de redistribuição espacial da população, pois, de maneira implícita, podem acabar se convertendo em incentivos para a população migrante (BAENINGER, 1996).

Nesse contexto, as novas formas de redistribuição espacial da população estão associadas:

[...] tanto ao crescimento inter-regional – como dimensão territorial do processo de urbanização, quanto intra-urbano regional – como a expressão local dos processos sociais, onde fenômenos semelhantes aos metropolitanos vêm ocorrendo, porém, noutro espaço, noutro tempo e noutra escala (BAENINGER, 1999, p. 74).

Ainda de acordo com a autora, esses fenômenos de movimentos populacionais já são visíveis, principalmente nos pólos regionais e suas *hinterland*, sendo, dessa forma, que os movimentos populacionais estão se espraiando pelo território nacional, ligados às várias determinações da vida social e, dentre essas determinações, a econômica passou a ser peça fundamental, porém não a única, na decisão última de o indivíduo migrar.

Essas transformações, principalmente as alterações na composição dos setores econômicos – agricultura, indústria e serviços –, atraíram mão-de-obra de várias outras localidades (região, Estado ou país). Dessa forma, gerando uma mobilidade populacional diária intensa nas áreas de maior concentração, tornando-se uma importante dimensão que deve ser considerada no contexto da dinâmica urbana regional e, fundamentalmente, na decisão definitiva de o indivíduo migrar.

Segundo George (1983), a mobilidade da população urbana manifesta-se em dois níveis de grande importância, sob a configuração de uma maior ou menor volubilidade de moradia e sob a forma de movimentos diários da população. É, principalmente, desse modo que a mobilidade populacional se apresenta e, conforme George (1983, p. 189), “ligada à vida, ela está, como a própria vida, em perpétua mudança”. As novas características, impostas tanto pelo desenvolvimento político como pelas mudanças sociais, pelas modernizações dos transportes e dos

meios de comunicação (ligados aos progressos técnicos), ocasionaram novas formas e tendências da mobilidade populacional.

A mobilidade populacional urbana, com ênfase na moradia, revela uma característica de pessoas ou trabalhadores que, por motivos diversos, ocupam a habitação de menor custo, em comparação a outros motivos não econômicos que abrangem o social, o cultural, entre outros. Conforme aumentam as necessidades do indivíduo (vamos supor, pelo fato da constituição de uma família), reduz-se o orçamento e, conseqüentemente, essa alteração pode ser acompanhada por uma nova mudança de local de moradia. Esses e outros exemplos são expostos por George (1983), para focar a mobilidade da população internamente à cidade.

Segundo George (1983), esses movimentos também fazem parte do complemento da mobilidade populacional de uma cidade para outra, sendo uma das características mais gerais da vida urbana. No enfoque de George, esse tipo de mobilidade pode ser traduzido como uma passagem de uma vida para outra pior, num determinado período, ou uma promoção social. Já, no ponto de vista de Carlos (2001), existem hoje em dia, predominantemente, dois tipos de moradia. Uma seria aquela destinada às classes de renda média e alta, que “fogem” das metrópoles em busca de qualidade de vida; e o outro tipo de moradia seria aquela destinada à população de baixa renda, que se refugia nas periferias, devido ao elevado custo de habitação na área central da cidade.

De qualquer forma, na maior parte dos grandes centros urbanos tornou-se cada vez mais difícil encontrar uma residência adequada, pois as habitações disponíveis se encontram, cada vez mais, nas periferias desses centros. Comumente essa distância leva as pessoas a ultrapassarem os limites administrativos dos municípios onde desempenham diariamente suas atividades

profissionais. Dessa maneira, Pisco (1997) enfoca que estes movimentos, de deslocamento para a periferia, estão freqüentemente associados à oferta de habitações de melhor qualidade a preços mais moderados, quer se trate do mercado de venda ou do mercado de aluguel. Esta realidade mostra, de acordo com o autor, o potencial de crescimento do número de trabalhadores que se deslocam diariamente, a médias e longas distâncias, entre suas residências e as localizações de trabalho, dada à dificuldade de mudança, quando esta é percebida, principalmente, em termos de habitação própria.

O outro aspecto da mobilidade urbana, segundo George (1983, p. 190), é os movimentos diários da população, ou seja, “esta tem como causa a crescente separação geográfica entre os diversos lugares de atividade e os lugares de residência nas grandes cidades contemporâneas. Resulta de uma simultaneidade de movimentos de mesma natureza e da distribuição horária contígua, mas de componentes geográficos diferentes”. O autor ainda afirma que esses movimentos são simples de se entender, ou seja, são na maioria das vezes centrípetos de manhã e centrífugos no final da tarde e início da noite e também são conhecidos como movimento pendular. Já alguns autores, como Matos (1993), chamam esse fenômeno de migrações pendulares.

Porém, algumas críticas surgem à denominação de migrações pendulares, pois, para alguns autores, a palavra migrações possui um significado mais abrangente. Segundo *The Determinants...* (1973 apud CARVALHO e RIGOTTI, 1998), excluem-se das migrações apenas os indivíduos que não se estabelecem permanentemente no local de destino. Dessa forma, esses autores atribuem para o restante apenas a palavra “movimentação” populacional e, nesse caso em específico, de movimento pendular. Desse modo, enquanto não ocorrer de fato à

migração, segundo IBGE (2000), esses deslocamentos não passam de “movimentos” pendulares. Segundo Antico (2003, p. 19), “há um certo consenso, atualmente, entre os estudiosos de população, sobre o fato de que os deslocamentos pendulares não devem ser considerados migração, pois os dois fenômenos possuem conceitos distintos”.

Esses movimentos pendulares, na década de 1950, conforme George (1983), eram muito comuns em cidades de grande porte. Ainda de acordo com George (1983, p. 193), em Paris as estimativas eram que “2,2 milhões de pessoas ativas trabalhavam fora de seu distrito ou de seu município de residência. A cifra correspondente certamente não era inferior em Londres, onde se contavam um milhão de migrantes diários”.

Segundo Beaujeu-Garnier (1974), entre as décadas de 1950 e 1960, embora:

[...] as migrações de mão-de-obra periódicas estivessem declinando quase em toda parte, os movimentos diários estavam constantemente aumentando quer em número quer em distância; esses dois fatos são apenas duas manifestações da influência do progresso técnico sobre a vida e a atividade humana. Os modernos meios de transporte [estavam] favorecendo o que se tornou necessidade econômica, isto é, a concentração dos meios de produção e o crescimento das cidades (BEAUJEU-GARNIER, 1974, p. 297).

Baeninger (1996) e Antico (2003) confirmam e defendem que, atualmente, os deslocamentos de curta distância passaram a ter certa predominância no contexto da economia brasileira. Atualmente, segundo Antico (2003), os dados do Censo Demográfico de 2000¹⁹ revelaram que, no Brasil, 7,4 milhões de pessoas trabalhavam ou estudavam fora de seu município de residência e, com isso, realizavam a movimentação pendular.

¹⁹ Resultados da Amostra – Migração e Deslocamento – divulgados pelo IBGE (2003a).

Segundo INE (2003b, p. 8), a intensificação e a complexidade da mobilidade populacional é conseqüência não apenas e somente da “[...] evolução dos transportes, mas, também, são conseqüências de transformações sociais e econômicas, designadamente com a chegada das mulheres ao mercado de trabalho, as novas organizações de trabalho (tempo parcial, turnos), a periurbanização²⁰ e a evolução das mentalidades”. Segundo Ipea et al. (2002a, p. 328), o processo de periurbanização, nos países desenvolvidos, “[...] foi impulsionado pelo progresso nos transportes, que alimentava as novas formas de movimentação pendular, pela evolução das telecomunicações e, muitas vezes, pela intervenção direta das autoridades para facilitar o acesso à moradia individual”.

Para George (1983), o distanciamento, das atividades econômicas, faz com que o recrutamento da mão-de-obra dos diversos setores das atividades não se limite mais somente à cidade ou ao aglomerado urbano. Esse distanciamento, ainda, faz com que o trabalhador rotineiramente perfaça deslocamentos diários, constituindo um fenômeno nem sempre de fácil resolução, quer seja do ponto de vista de forma individual, quer em termos coletivos.

Assim, esses deslocamentos diários podem se comportar de formas variadas, como: deslocamentos individuais de executivos e altos funcionários utilizando veículos motorizados; deslocamentos coletivos dos funcionários utilizando transportes coletivos, privados ou públicos; e também podem ser incorporados nesses deslocamentos diários os estudantes de segundo grau e de ensino superior e, ainda, os deslocamentos de lazer. Este último, num mundo urbano profundamente

²⁰ Moreira (2005) retrata que os estudos voltados à compreensão dos espaços periurbanos surgem com ênfase entre os geógrafos espanhóis na década de 1980, “o espaço periurbano foi classificado como um espaço plurifuncional”, isto é, a pluriatividade e a coexistência dos usos do solo urbano e rural e pelas transformações econômicas, sociais e físicas. Pode-se definir também como a expansão dos espaços periféricos. Para saber mais sobre periurbanização, ver: Dematteis (2002), Vales (2004), dentre outros.

marcado pela diferenciação espacial e especialização funcional, não oferece o mesmo caráter de regularidade diária por se tratar apenas de compras, viagens, visitas familiares, auxílios médicos, entre outros.

Segundo INE (2003b), os deslocamentos quotidianos de trabalho figuram entre os mais conhecidos desses movimentos, por serem os mais freqüentes e ritmados, e porque ocasionam grandes engarrafamentos de trânsito de manhã e ao fim da tarde, horários de picos, popularmente chamados de “hora do *rush*”. Assim, esse movimento diário de trabalhadores e estudantes, de ida e de volta, da casa para o trabalho ou da casa para a escola e vice-versa, respectivamente, são usualmente denominados de movimentos pendulares, pois, de acordo com INE (2003b, p. 7), esses movimentos “[...] que caracterizam mobilidades de curta duração [...] dizem-se pendulares porque, realizados a horas mais ou menos fixas, refletem a estruturação do espaço e a existência ou não de hierarquias”. E, segundo Beaujeu-Garnier (1974, p. 284), é “devido à sua feição característica – um movimento de vaivém semelhante à oscilação de um pêndulo –” que esse fenômeno recebe a denominação de movimento pendular.

A partir dessa comparação, segundo INE (2003a, p. 11), a expressão:

[...] “movimentos pendulares” é habitualmente utilizada para designar os movimentos quotidianos das populações entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo. O conceito de movimento pendular encerra, na sua forma mais simples, duas deslocações de uma pessoa entre dois pontos do espaço geográfico: uma de ida para o local de trabalho ou estudo e outra de retorno ao local de residência. Deste modo, antes de mais, o movimento pendular é uma questão funcional que resulta da organização do território e da não coincidência entre o local de residência e os locais de trabalho ou estudo.

Segundo Vandersmissen, Villeneuve, Thériault (2003), existe uma relação entre a rede urbana e a duração do tempo de viagem dos trabalhadores e

estudantes que fazem os movimentos pendulares, mas essa relação ainda é mal compreendida, principalmente porque poucos estudos puderam documentar mudanças estruturais a longo prazo com dados locais (ou de localização) suficientemente detalhados. Os autores afirmam que ainda não se sabe muito sobre a influência da rede urbana nos movimentos pendulares em cidades de menor porte, pois, segundo eles, a maioria dos estudos e pesquisas ocorre nas áreas metropolitanas, onde as circunstâncias do transporte e do tamanho da população são completamente diferentes daquelas que ocorrem em áreas não-metropolitanas.

Gordon, Kumar e Richardson (1989) afirmavam a idéia de que os movimentos pendulares tendem a ser mais longos em cidades grandes do que nas cidades menores, mas, segundo os autores, esta relação simples é influenciada muito pela estrutura espacial metropolitana. Grando (2005) afirmou que os movimentos pendulares têm sua intensidade condicionada ao tamanho das cidades – quanto maiores são os centros urbanos, maiores tendem a ser os fluxos pendulares, pois o mercado imobiliário encarece o solo das áreas bem servidas, ou seja, o solo urbano das áreas centrais, forçando, assim, os trabalhadores a residirem cada vez mais longe do local de trabalho, aumentando o tempo de deslocamento periferia-centro. Contudo, essa distância entre o local de moradia e o local de trabalho é dinamizada pelo fluxo e refluxo da rotina dos trabalhadores pendulares.

Mas, para Beaujeu-Garnier (1974), no interior de uma grande cidade, ou mesmo de uma pequena cidade, também pode haver, diariamente, acumulação de pessoas prontas para dar sustentação a tal fenômeno. Para a autora, essas pessoas, também chamadas de *commuters*²¹, vêm da periferia e convergem para o distrito comercial central e, assim, mesmo que a viagem não seja muito longa,

²¹ Expressão em inglês que quer dizer: pessoas que fazem, sempre, a viagem de ida e volta de uma cidade, um distrito para outro local, em razão do emprego ou de estudo.

atravessam os limites de uma área administrativa, de um distrito ou mesmo de um município.

Beaujeu-Garnier (1974, p. 298) afirmou que

[...] com a melhoria dos transportes, a distância do “*commuting*” aumenta. Na Alemanha, em 1960, citou-se [como] exemplo uma fábrica de objetos de porcelana, de Baviera, da qual alguns trabalhadores faziam diariamente uma viagem de volta num total de 135 quilômetros. Na Itália, 15.000 pessoas viajavam diariamente da província de Bérgamo para Milão. Nas minas de carvão da Bélgica, 1.640 mineiros faziam uma viagem diária de mais de 95 quilômetros (metade deles, mais ou menos, vive em Kempenland; metade no sul da Bélgica). Na Alemanha, 350 mineiros tinham que viajar mais de 95 quilômetros. Na França, estimou-se que a média do tempo gasto por um “*commuter*” de Paris, que usa transporte público, é de uma hora e vinte minutos por dia. [...] Em torno de Londres, a distância da viagem estendia-se até a 110 quilômetros ou mais, inclusive todo o Kent e a área costeira de Sussex.

Portanto, esses movimentos pendulares se constituem pelos deslocamentos populacionais urbanos diários que se fazem principalmente nas grandes cidades do país e do mundo. Segundo Patarra et al. (2000, p. 32), principalmente nas grandes aglomerações urbanas²², “os movimentos populacionais intra-regionais e a mobilidade pendular são, via de regra, fenômenos de intensidade significativa e com importantes implicações nas dinâmicas demográficas destas áreas”. Nesse sentido, o movimento pendular,

[...] além de registrar a movimentação cotidiana no espaço metropolitano, é a evidência mais clara de como se constitui o mercado de trabalho na região metropolitana e a segmentação dos locais de moradia e de trabalho, que se estabelecem por lógicas distintas neste aglomerado urbano (MONTALI, 1991, p. 8 apud ANTICO, 2003, p. 18).

Assim, os movimentos pendulares revelam uma grande circulação diária de pessoas da periferia (subúrbios) para a área central da cidade (ou entre municípios)

²² Segundo IBGE (2005), as aglomerações urbanas “são constituídas por municípios limítrofes, instituídas por legislação estadual, com o objetivo de integrar a organização e o planejamento de interesse comum”.

de manhã, invertendo-se o movimento à tarde, quando retornam para suas casas. Nos centros de maior porte, como São Paulo (capital) e outros centros, alguns dos municípios vizinhos recebem o nome de “cidades-dormitórios” ou “satélites”, devido ao grande número de pessoas que lá residem e que perfazem diariamente os movimentos pendulares tendo sua dinâmica relacionada com a cidade central.²³

No Brasil, a dimensão da mobilidade populacional intermunicipal da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), conforme a Companhia do Metropolitano de São Paulo – CMSP (1987 e 1997 apud ANTICO, 2000), revela que cerca de 925,2 mil pessoas praticavam os movimentos pendulares intermunicipais, o que representava 18% dos ocupados daquela região, em 1987. Em 1997, esse número aumentou para 1,3 milhões ou 18,7% do total da população ocupada na RMSP. Em termos municipais, a cidade de São Paulo (considerada uma cidade primaz brasileira) concentrava, em 1987, 48,4% de todo o movimento pendular da RMSP e, em 1997, esse percentual passou para 49,5%.

Segundo Antico (2000), um fato a ser considerado, nesse intenso deslocamento de pessoas, é a distribuição espacial dos postos de trabalho que se apresentava na cidade de São Paulo. Assim, ainda que possa haver uma tendência à desconcentração, indicada pelo crescimento e diversificação do setor terciário, o processo de surgimento de oportunidades de trabalho em novas áreas, criando mais condições para que haja maior proximidade entre local de moradia e de trabalho, reduzindo a necessidade dos movimentos pendulares, mostra-se ainda bastante embrionário.

Os movimentos pendulares estão relacionados à distribuição da atividade econômica e social numa determinada região, gerando o distanciamento entre o

²³ No Estado do Paraná tem-se como exemplo, na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), a cidade de Curitiba, como área central, e as cidades de Colombo, Fazenda Rio Grande e Almirante Tamandaré como cidades dormitórios.

lugar de moradia e o de trabalho (ANTICO, 2000). Desse modo, os movimentos pendulares podem levar à permanência definitiva do indivíduo numa determinada região, ou seja, à migração interna. Segundo George (1983) e Beaujeu-Garnier (1974), a decisão para o trabalhador migrar também está condicionada por outros motivos, os quais são: o sistema de transporte e de circulação em grande escala cuja utilização só é efetiva durante poucas horas por dia, ou seja, na hora do *rush*; custo do transporte coletivo; os riscos de acidentes, devido à grande circulação de pessoas, riscos os quais podem resultar na interrupção do trabalho; e atrasos que não podem ser atribuídos à responsabilidade do trabalhador e, em casos mais graves, como acidente dos transportadores, perdas de jornadas de trabalho. Dessa forma, segundo Pisco (1997), é a gente que se move no dia-a-dia e que dá sustentabilidade ao conceito dos “movimentos pendulares”.

Apesar desses motivos, expostos anteriormente, relacionados à decisão definitiva de migrar, segundo Renkow e Hoover (2000, p. 267), é “[...] importantly, aggregate commuting and migration behavior are linked in a way that is often ignored in studies that analyze commuting and migration independently of one another”.

Nos Estado Unidos, trabalhos empíricos estão relacionando os salários dos trabalhadores pendulares e a migração, pois, segundo Renkow, Hoover e Yoder (1996, p. 5), os

[...] commuting emerges as a natural product of this line of analysis, while migration is generally ignored. Recent theoretical and empirical work in this area extend the analysis to include wage gradients for different worker skill levels as a way of explaining the observation that highly skilled workers tend to commute further than less skilled workers.

De acordo com os autores os trabalhadores mais especializados tendem a receber melhores salários e esses, também, tendem a perfazer com mais frequência os movimentos pendulares. Nesse contexto, os autores afirmam que,

Since the early 1980s, several authors have formally modeled intra-urban migration and commuting as alternatives in the process of jointly optimizing the workplace and residency decisions [...]. Later, Evers explicitly treated the decision of place of residence and place of work simultaneously in a regional context, thereby extending the analysis of a single intra-urban labor market to the study of regional labor markets (RENKOW, HOOVER e YODER, 1996, p. 5-6).

Segundo os autores, a característica-chave das análises de Evers (1989)²⁴ é a apresentação das noções de substituição e complementaridade entre movimento pendular e migração. Para Evers (1989 apud RENKOW, HOOVER e YODER, 1996), a substituição existe quando um relacionamento negativo existe entre a movimentação pendular e a emigração numa determinada posição geográfica. A substituição seria quando a demanda por mão-de-obra, num determinado mercado local, for crescente, caso em que haverá uma baixa propensão de os trabalhadores fazerem os movimentos pendulares para outras cidades e, com isso, aumentarem a taxa de imigração desse local. Isto é, quando uma economia local é forte, ela atrai novos residentes e novos trabalhadores.

Já a complementaridade entre o movimento pendular e a migração é definida como um relacionamento positivo entre a movimentação pendular e a emigração. Nesse caso, a complementaridade poderia ocorrer para os trabalhadores interurbanos que escolhem um novo lugar de trabalho e escolhem ao mesmo tempo uma nova residência que não seja no mesmo município do local de trabalho.

²⁴ EVERS, Gerard. Simultaneous Models for Migration and Commuting: Macro and Micro Economic Approaches. In: DIJK, Jouke van et al. (Orgs.), **Migration and Labour Market Adjustment**. Dordrecht, The Netherlands: Kluwer Academic Publishers, 1989. p. 177-197.

Portanto, segundo Renkow e Hoover (2000, p. 268), ao analisarem, dentro das migrações, os movimentos pendulares e a dinâmica rural-urbana da população, testaram se “commuting and migration are positively or negatively related after controlling for other economic factors”. Os autores defendem que

[...] Our econometric results provide clear evidence that trends in rural-urban population dynamics in North Carolina over the past two decades or so are primarily attributable to changes in residential preferences predicted [...], rather than to the sweeping changes in the spatial distribution of employment posited [...].

Ou seja, para Renkow e Hoover (2000), os trabalhadores que fazem os movimentos pendulares (esses relacionados à dinâmica rural-urbana), preferem, em primeiro lugar, mudar-se residencialmente do que pensar em possíveis mudanças em seu emprego. Isso é claro no caso de movimentos pendulares onde prevalecem pequenas distâncias relacionadas com as suas respectivas áreas rurais.

Porém, apesar de Renkow e Hoover (2000) terem associado os movimentos pendulares a fatores econômicos por meio de um modelo estimado econometricamente, existem aspectos que podem ser relacionados, diretamente, com as movimentações pendulares que não o econômico. Segundo Andrade e Serra (1997), deixa de ser algo simples e passa a ser mais complexo a partir do momento em que o acúmulo das externalidades negativas vai aparecendo, essas ligadas ao meio social, tais como: qualidade de vida, segurança, assistência hospitalar, transporte, entre outros. Dessa forma, os movimentos pendulares podem ser estudados sob várias perspectivas, dentre elas a econômica, a social, a geográfica, a histórica ou pela suas junções, entre outras.

Essa multidisciplinariedade, levando em conta as novas formas de urbanização, deve ser entendida como um processo em que a grande cidade ou a cidade sede interage com a sua área de influência traduzindo em aglomerações

regionais, mantendo vínculos de relações, quer seja pelo setor de serviços, emprego, insumos para as atividades econômicas, local para moradia, etc. (BAENINGER, 1999). Dessa forma, segundo a autora, a mobilidade intra-urbana constitui um dos principais elementos da formação e consolidação de tais espaços urbanos.

Com certa predominância dos movimentos intra-urbanos, num contexto de dispersão e, ao mesmo tempo, de polarização regional,

[...] os movimentos pendulares da população, constituindo especialmente um tipo de mobilidade intra-urbana, torna-se uma dimensão importante na decisão de mudar ou não da localidade de residência, uma vez que com este movimento – fruto do processo de urbanização (especialmente com a melhoria das vias de transporte) e das novas formas de redistribuição espacial da população – a mudança de emprego não corresponde necessariamente a uma mudança de residência [...] (BAENINGER, 1999, p.75).

Assim, foi observado que grande parte das pesquisas empíricas sobre o tema adota como áreas de estudo, grandes centros urbanos, devido ao acúmulo de trabalhadores que vivem nesses locais e que fazem diariamente esse movimento.

Já que a mobilidade populacional diária é uma tendência dos centros de maior porte, por que não estudar a ocorrência e sua frequência nos centros intermediários (cidades de porte médio) do país, uma vez que essas cidades apresentam taxas de crescimento mais elevadas quando comparadas com as metrópoles.

Dessa forma, o princípio fundamental desse trabalho parte da análise dos movimentos pendulares em cidades interioranas de porte médio, ou seja, cidades que até algumas décadas atrás estavam localizadas em regiões que perderam população, principalmente para os grandes centros urbanos do Brasil, especialmente para a Região Sudeste, tal como será estudado no próximo capítulo.

CAPÍTULO II

URBANIZAÇÃO E CIDADES DE PORTE MÉDIO NO BRASIL

Neste capítulo, serão apresentadas evidências sobre a rede urbana nacional, para, de tal forma, chegar à dispersão populacional através do espraiamento das cidades brasileiras de porte médio. A partir de então se adotou a especificação de cidades de porte médio para classificar os municípios com população entre 100 mil e 500 mil habitantes no Brasil e destacar sua evolução para os períodos de 1970 e 2000, considerando, respectivamente, os Censos Demográficos.

As cidades de porte médio tornaram-se importantes áreas de estudo em consequência das transformações e tendências ocorridas no meio urbano brasileiro, principalmente a partir da década de 1970, e em razão do seu crescimento em termos do número de cidades. Dessa forma, a importância de se estudar o fenômeno dos movimentos pendulares, especificamente dos trabalhadores, se faz devido à difusão das tendências urbanas ocorridas nos grandes centros e pelo potencial do fenômeno em se alastrar pelo território nacional, em razão do crescimento das cidades de porte médio no interior do país, em especial onde se formam aglomerações.

2.1 A URBANIZAÇÃO E A HIERARQUIA URBANA BRASILEIRA

De acordo com Sandroni (2002, p. 622), a urbanização é o “processo social que consiste na liberação de indivíduos das atividades de plantio e coleta de alimentos”. O autor relata que a urbanização aumentou consideravelmente, no século XX, com a forte migração rural-urbana, e que, a partir da segunda metade desse século, os países em desenvolvimento praticamente mantiveram altas taxas no crescimento da urbanização. Assim, segundo Moura (2004), quando se fala em crescimento da urbanização, se associa o crescimento a proporção populacional do urbano em relação com o rural.

Por um outro ponto de vista de urbanização, conforme Silveira (2003, p. 31), de maneira simplificada, se pode afirmar que “é o processo de transformação de um espaço natural ou rural em espaço urbano”. Assim, para esse autor,

[...] uma primeira consideração é a de que entendemos a cidade como espaço urbano. [...] Nesse sentido, a produção do espaço urbano é o resultado da dinâmica social de determinada sociedade que, ao reproduzir-se através de um determinado modo de produção, imprime, na paisagem urbana, as marcas correspondentes. [...] Assim, além da dinâmica espacial própria à formação do espaço intra-urbano, há que se considerar, também, a dinâmica espacial resultante das suas inter-relações com o território que o cerca, bem como com os demais lugares do mundo com os quais, conjuntamente, possa interagir (SILVEIRA, 2003, p. 23; 25 e 26).

Dessa forma, observa-se que esses autores iniciais – Sandroni (2002), Moura (2004) e Silveira (2003) – tratam a questão da urbanização, a princípio, de modo diferente. Os dois primeiros enfocam o fator populacional, ou seja, a mudança dos hábitos e o deslocamento da residência do homem do meio rural para o espaço urbano. Já o terceiro autor relaciona a urbanização com o meio, ou seja, mudanças estruturais do meio natural, transformando esse espaço rural em espaço urbano.

Dentro destes pontos de vista, esse trabalho partiu do entendimento, para os problemas em questão, de que a urbanização é a emigração e a transformação do indivíduo do espaço natural ou rural para o espaço urbano, ou seja, adotou-se os conceitos dos autores Sandroni (2002) e Moura (2004).

Definido dessa maneira o conceito de urbanização pode-se inferir que esse processo não é um fato novo, podendo ser associado às sociedades mais antigas que mostravam forte densidade populacional, por exemplo, a Mesopotâmia, por volta de 3.500 a.C., o Egito (3.000 a.C.) e a China e Índia (3.000-2.500 a.C.), momentos esses em que as sociedades apresentaram técnicas de produção e passaram a produzir mais que o necessário para a sobrevivência (MUMFORD, 1982).

Ao longo do tempo e da história, podemos também vincular o aumento da urbanização à primeira revolução industrial, movimento o qual estava relacionado a um processo de organização do espaço, inserida no desenvolvimento da produção capitalista. Até esse período,

[...] o emprego em atividades especializadas destacava basicamente o comércio atacadista, as funções de abastecimento (em particular o abastecimento alimentar) e a administração da região. A industrialização permitiu alargar o horizonte econômico das cidades, graças às economias de escala, que permitiram abastecer mercados cada vez mais distantes. Ao mesmo tempo, cresceu o emprego nos diversos ramos do setor terciário, em particular nos serviços às empresas (IPEA et al., 1999, p. 61).

A industrialização se tornou uma passagem importante na intensificação do processo da urbanização mundial. Nesse contexto, Castells (1983) relata que são dois os fatos fundamentais para o processo de industrialização. O primeiro estaria ligado à decomposição prévia das estruturas sociais agrárias e à emigração de grande parte dessa população para os grandes centros urbanos, criando um grande exército industrial de reserva, essencial para a industrialização; o segundo fato seria

a passagem de uma economia de subsistência para uma economia manufatureira, e, posteriormente, para uma economia de fábrica. Esses processos trouxeram a concentração de mão-de-obra, a criação de um mercado e a constituição de um setor industrial, em algumas regiões, principalmente naquelas regiões onde se agrupava grande parte da população, normalmente onde hoje se constituem as grandes metrópoles. Assim, as cidades que detinham mão-de-obra abundante e, conseqüentemente, mercado consumidor, atraíam as indústrias que, por sua vez, geravam emprego e criavam necessidades de outros serviços. Dessa maneira, segundo Castells (1983), o setor industrial estimulou e intensificou o processo de urbanização nesses centros de grande porte.

Lefebvre (1999) vinculou a urbanização como um resultado do processo de industrialização, segundo ele, fenômeno dominante. Conseqüentemente, as cidades entram no processo de industrialização e, devido a esse fator, o espaço urbano, teoricamente, entra num processo de crescimento, planejamento e especulação urbana.

Segundo Castells (1983), a urbanização também apresenta certas problemáticas, sendo que tais problemáticas estão inseridas no âmbito da economia mundial através: da aceleração do ritmo de crescimento da própria urbanização; da concentração deste crescimento urbano nas regiões ditas como subdesenvolvidas, sem correspondência com um crescimento econômico adequado; do aparecimento de novas formas urbanas (como as grandes metrópoles ou megalópoles); e, da relação do fenômeno urbano com as formas de articulação social, devido ao sistema capitalista. Não obstante, Lefebvre (1999), assim como Castells (1983), sustenta que essa problemática da urbanização é, sim, de nível mundial, mas a maneira de como abordá-la, segundo o autor, depende da estrutura econômica, social e política de

cada país, assim como das superestruturas ideológicas impostas pelo capitalismo. Dessa forma, cada país cria o seu mecanismo para melhor se adaptar às condições impostas pelo capitalismo, que passou a converger diferentes olhares e a priorizar o meio urbano.

De acordo com Lefebvre (1999), é desse modo que a urbanização cresceu em importância ao longo dos tempos e, devido à alta concentração populacional, o setor terciário foi sendo priorizado, até o ponto em que deixou de se subordinar ao processo de industrialização, mas isso não significa que a industrialização deixou de ter importância.

No ponto de vista de Castells (1983), a urbanização trouxe o predomínio do setor terciário como motor propulsor do crescimento econômico, após a evolução da sociedade industrial devido à forte industrialização ocorrida em boa parte do mundo, caracterizando uma nova fase da urbanização mundial, praticamente ocorrida a partir da década de 1960 nos países desenvolvidos e, anos mais tarde, nos países em desenvolvimento. Para Sassen (1998), esse predomínio, do setor terciário, está associado à intensidade cada vez maior dos serviços em se tratando da organização industrial. Deste modo, a autora diz que a prestação de serviços passou a englobar as

[...] questões financeiras, legais e de gerenciamento geral; inovação; desenvolvimento; projetos arquitetônicos; administração; pessoal; tecnologia da produção; manutenção; transporte; comunicações; distribuição de vendas por atacado; publicidade; serviços de limpeza para as empresas; segurança e armazenamento. Os principais componentes da categoria da prestação de serviços são uma cadeia de indústrias que atende ao mesmo tempo um mercado consumidor e empresarial: seguros, atividades bancárias, serviços financeiros, atividades imobiliárias, serviços legais, contabilidade e associações profissionais (SASSEN, 1998, p. 78).

A utilização cada vez maior do setor de serviços, por parte das empresas industriais e não-industriais, vem causando transformações espaciais intensas nas cidades, traduzindo no aumento considerável da população, na distribuição das atividades econômicas e sociais, gerando, assim, uma relativa especialização em seu interior e nas regiões de sua influência, de modo geral (ANTICO, 2000).

Segundo a Comissão Econômica para América Latina e o Caribe – CEPAL (2000), a característica do processo de urbanização é um fenômeno de muitos países em desenvolvimento. De acordo com o autor, os países que compõem a América Latina e o Caribe formam a

[...] región en desarrollo más urbanizada del mundo: 380 millones de personas viven en las ciudades y 127 millones en las zonas rurales, y su nivel de urbanización llegó a un 75% en el 2000. Las ciudades tienen hoy enormes rezagos de infraestructura, institucionalidad y base productiva, además de una aguda desigualdad en la distribución de los bienes y servicios entre sus residentes. La “urbanización de la pobreza” es un fenómeno propio de la región, ya que en Asia y África la mayoría de los pobres aún vive en el campo (CEPAL, 2000, p. 1).

Conforme a Cepal (2000), cerca de 52 cidades, na região da América Latina, apresentavam uma população superior a um milhão de pessoas no ano de 2000 e algumas dessas cidades são consideradas cidades globais por sua densidade populacional e dinâmica econômica, pois são cidades de grande porte e algumas chegam a abrigar mais de cinco milhões de habitantes. Já as cidades intermediárias (cidades de porte médio) mantiveram um dinamismo demográfico sobressalente, se forem comparadas com as cidades de grande porte. Elas apresentam em muitos casos um maior potencial para um desenvolvimento urbano sustentável (nesse caso a Cepal considerou cidades médias aquelas que tinham uma população superior a 50.000 habitantes e inferiores a 1 milhão de habitantes).

Nos últimos anos, segundo a Cepal (2000, p. 1), na América Latina e no Caribe, principalmente na década de 1990, consolidou-se

[...] la tendencia a la desaceleración del ritmo de crecimiento de la población urbana, al bajar su crecimiento vegetativo debido a la transición demográfica que se vive y al reducirse la migración desde el campo. [...] Otro cambio se refiere a la migración del campo a la ciudad, que ya no es la forma predominante de desplazamiento poblacional. Ahora prima la interurbana: entre los distintos estados, entre ciudades, a otros países. Situaciones de violencia, como las que sufre Colombia o la que afectó a Guatemala, generan un desplazamiento de grandes masas de población rural o semi rural. En Colombia, cifras no oficiales estiman en alrededor de un millón a los desplazados.

Uma característica negativa das atuais cidades latino americanas e do Caribe é a segregação, ou seja, os ricos se isolam em bairros afastados do centro visando qualidade de vida e tranquilidade. Por sua vez, os pobres vivem em áreas de risco com precárias condições de moradia, normalmente longe do seu local de trabalho. Outras características negativas colocadas pela Cepal (2000, p. 1), são:

[...] se han debilitado los mecanismos tradicionales de integración como la enseñanza pública, los sistemas de salud pública o, incluso, los lugares centrales de recreación y cultura. La informalidad habitacional ha aumentado en algunas ciudades sudamericanas. En Lima, más del 40% vive ahora en asentamientos ilegales; en Quito es el 50%. En Venezuela, el 48% de la superficie construida en Maracaibo corresponde a inmuebles asentados ilegalmente. En Rio de Janeiro y Belo Horizonte, la población “favelada” es de 20%, en São Paulo, de 22% y en Recife, de 46%. La propiedad de la vivienda en el Caribe, en cambio, es alta: entre el 60% y 80%.

Santos (1994) afirmou que o processo de modernização capitalista e de desenvolvimento do interior dos países explica o comportamento estrutural das grandes cidades, sobretudo a pobreza que faz parte dessa região latina. Para o autor, é na metrópole que encontramos, ao mesmo tempo, a modernização das atividades e uma expansão da pobreza. Esse fenômeno de modernização e pobreza

num mesmo espaço geográfico passa a ser chamado, por Santos (1994), de “involução metropolitana”²⁵.

Leva-se em consideração que está ocorrendo, no período contemporâneo, um processo de desconcentração industrial seguido de uma descentralização das atividades produtivas e que, devido às facilidades dos meios de comunicação e transporte, as empresas estão se interiorizando. Estão procurando se instalar longe das grandes aglomerações, visando, principalmente, isenção de impostos, mão-de-obra qualificada e que, de preferência, os trabalhadores não estejam ligados com forças sindicais, dentre outros motivos. Dessa maneira, as cidades interioranas de porte médio, estão crescendo num ritmo maior do que as metrópoles, fato que pode ser relacionado indiretamente com a involução metropolitana do país (STAMM, 2003; STAMM, WADI e STADUTO, 2005).

Segundo Maricato (2001, p. 16), “o Brasil, como os demais países da América Latina, apresentou intenso processo de urbanização, especialmente na segunda metade do século XX”. Esse intenso processo de urbanização, segundo Santos (2005)²⁶, teve forte contribuição das migrações internas, nos anos de 1980 no Brasil. Dentre os aspectos relacionados ao processo de urbanização menciona-se o aumento da participação dos deslocamentos intra e interestaduais e intra-regionais que colaboraram para a consolidação das transformações e tendências populacionais no interior dos Estados e da urbanização nacional como um todo, haja vista que, nos anos de 1960, esses deslocamentos foram caracterizados pelo

²⁵ Segundo Santos (1994, p. 75), “a evidência empírica nos permite falar, no Brasil, de involução metropolitana devida, em boa parte, à capacidade de atração dos pobres pela metrópole, onde vem engrossar uma demanda de empregos formais e de serviços urbanos que a cidade do capital monopolista não atende”.

²⁶ Apesar de estar datado como 2005, este livro, do Milton Santos, foi editado pela primeira vez em 1993 pela Editora Hucitec e, atualmente, encontra-se na sua 5ª edição.

esvaziamento populacional do interior em direção as metrópoles, principalmente para o eixo São Paulo-Rio.

Os deslocamentos intra e interestaduais e intra-regionais, ocorridos nos anos de 1980, revelaram mudanças no padrão de urbanização no Brasil. Algumas dessas mudanças estão relacionadas ao crescimento das metrópoles, porém crescimento esse que diminui ao longo dos anos. Por outro lado, segundo Maricato (2001), as cidades de porte médio, consideradas pela autora como sendo aquelas cidades cuja população encontra-se entre 100 mil e 500 mil habitantes, cresceram com taxas superiores ao crescimento das metrópoles nacionais.

Segundo Baeninger (2000), esse processo acelerado de urbanização no Brasil nos últimos anos vem imprimindo aspectos importantes do processo de distribuição espacial da população nacional. De acordo com Baeninger (1999), esse acelerado processo contribuiu para a concentração metropolitana e, ao mesmo tempo, para a expansão da rede urbana com o crescimento dos Centros e Sub-Centros Regionais, além do crescimento de população urbana em cidades de diferentes tamanhos. Segundo Ebanks (1993, apud BAENINGER, 2000, p. 133), “os altos índices de urbanização são resultados de processos complexos. Estes níveis, por sua vez, têm se convertido, em muitos aspectos, em forças impulsoras de mudanças [...] podendo afetar as correntes e os volumes de migrantes internos”.

No entanto, Santos (2005) analisou, no início dos anos de 1990, o processo de urbanização brasileira e destacou que

Ao longo do século [...] o processo brasileiro de urbanização revela uma crescente associação com a pobreza, cujo *locus* passa a ser, cada vez mais, a cidade, sobretudo a grande cidade. O campo brasileiro moderno repele os pobres, e os trabalhadores da agricultura capitalizada vivem cada vez mais nos espaços urbanos. A indústria se desenvolve com a criação de pequeno número de empregos, e o terciário associa formas modernas a formas primitivas que remuneram mal e não garantem a ocupação (SANTOS, 2005, p. 11).

A urbanização nas grandes cidades passou, de forma indireta, a fazer parte de uma construção de cidades de forma ilegal, ou seja, sem a participação dos governos, ajuda financeira ou pessoal apto para fazer o planejamento urbano (MARICATO, 2001). Ainda, de acordo com a autora, essa construção consiste no aumento considerável de favelas, no Brasil, que, em seu interior, possui milhares de pessoas descapitalizadas, a maioria delas sem acesso à educação e sem as mínimas condições sanitárias básicas e, principalmente, ainda fora do mercado de trabalho formal.

Maricato (2001, p. 39) sintetizou o processo de urbanização, no Brasil, e enfatizou que ele “se apresenta como uma máquina de produzir favelas e agredir o meio ambiente”. Não obstante, a este quadro, segundo Ipea et al. (1999, p. 399), é no período de 1990, que pode-se observar, que “a conformação da rede urbana do Brasil apresentou nítidos sinais de transição, evoluindo para o desenvolvimento espacial em forma de eixos”.

Segundo Moura (2004), a urbanização brasileira, tem-se caracterizado por ser acompanhada de uma difusão espacial da modernização em termos de capitais, tecnologia e novas formas de organização. De acordo com Almeida (2005b), a urbanização possibilitou uma maior mobilidade dos fatores de bens e serviços, no país, e, nessa atual fase, a urbanização do território nacional apresenta múltiplas implicações, tais como: o ritmo de crescimento mais lento das metrópoles e cidades milionárias e, concomitantemente a essa tendência, um crescimento mais acelerado das cidades locais e das cidades de porte médio.

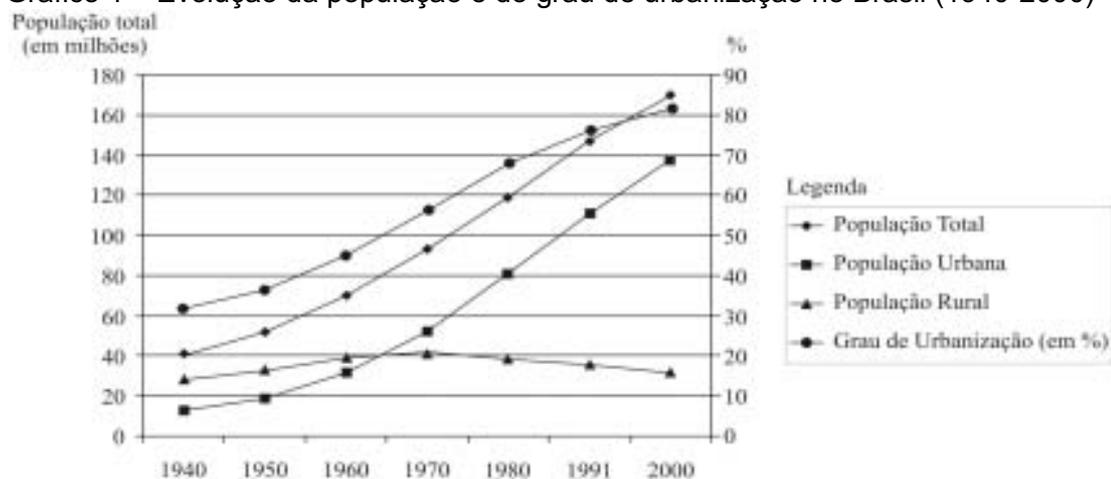
2.1.1 Uma síntese do processo de urbanização no Brasil

Os processos de urbanização e de redistribuição espacial da população brasileira foram marcados por enormes volumes migratórios, com o aumento, até os anos de 1970, do número de Estados expulsos de população e a diminuição dos receptores, resultando em um incremento populacional crescente para o Estado de São Paulo (PATARRA et al., 2000). No entanto, ressalta-se que, no Brasil, na década de 1960, a aceleração do fenômeno da urbanização foi um dos principais “responsáveis” pela criação das metrópoles nacionais, essas, institucionalizadas a partir da década de 1970. Segundo Andrade e Serra (2001), outro fator estaria ligado ao elevado crescimento da economia brasileira nesse mesmo período, principalmente nas capitais regionais, ou seja, um crescimento espacialmente concentrado fez deflagrar as metrópoles nacionais e ensejou a metropolização de outros importantes centros urbanos no país.

Esse fenômeno, de crescimento da urbanização, pode ser explicado principalmente através do aumento do setor de serviços²⁷, pois seu crescimento revelou uma mudança estrutural análoga a que ocorreu no período da reorganização da economia rural para a industrial. Assim, conforme relata Kon (1999), os economistas reconhecem que o aumento do setor de serviços é um fenômeno urbano e que, em alguns estudos, referem um forte relacionamento entre a proliferação dos serviços e o amplo processo de urbanização. Essa evolução do processo de urbanização pode ser visualizada pelo Gráfico 1, que mostra também a população total e a divisão da população urbana e rural do país.

²⁷ Segundo Andrade e Serra (2001b, p. 132), “a paulatina diminuição da População Economicamente Ativa (PEA) industrial, vis-à-vis à ampliação do setor terciário – fatores esses aguçados pelas mudanças nos padrões tecnológicos da chamada terceira revolução Industrial –, imprime maiores cuidados na associação mais direta entre os fenômenos de industrialização e urbanização”.

Gráfico 1 – Evolução da população e do grau de urbanização no Brasil (1940-2000)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir do IBGE (2003a).

Nota: A tabela referente a esse gráfico encontra-se no Anexo A.

Apesar do aumento considerável da população total (412%), entre o período de 1940 a 2000, é interessante observar que o aumento da população urbana foi de 1.071%, enquanto a população rural cresceu apenas 12,30% – neste ponto fica evidente a evolução da urbanização brasileira, que passou de 31,24%, em 1940, para 81,25%, em 2000.

A Tabela 1 mostra a evolução das metrópoles nacionais em termos de população no total nacional, podendo ser observada uma diminuição do ritmo de crescimento das RMs nacionais, pois, após a década de 1950, ampliaram-se o número de cidades brasileiras de porte médio, num contexto de redefinição do porte dos núcleos urbanos nacionais (PEREIRA, 2002).

Tabela 1 – População residente nas regiões metropolitanas – 1970 a 2000*

Regiões Metropolitanas	População residente			
	1970	1980	1991	2000
Belém	656.351	1.000.349	1.401.305	1.794.981
Fortaleza	1.038.041	1.581.588	2.401.878	2.975.703
Recife	1.792.688	2.348.362	2.919.979	3.335.704
Salvador	1.148.828	1.772.018	2.496.521	3.018.285
Belo Horizonte	1.605.663	2.541.788	3.515.542	4.342.367
Rio de Janeiro	7.082.404	9.018.637	9.814.574	10.872.768
São Paulo	8.137.401	12.588.439	15.444.941	17.834.664
Curitiba	820.766	1.441.743	2.063.654	2.725.629
Porto Alegre	1.531.168	2.232.370	3.147.010	3.655.834
Total RMs	23.813.310	34.525.294	43.205.404	50.555.935
Total Brasil	93.139.037	119.002.706	146.825.475	169.799.170
% RMs/Brasil	25,57	29,01	29,43	29,77

Fonte: IBGE (2003a).

Nota: (*) Nessa tabela são apresentadas apenas as metrópoles institucionalizadas na década de 1970.

Fica evidenciado, na Tabela 1, a estagnação relativa da participação percentual da população das RMs no total nacional, cerca de 29%, praticamente, durante as duas últimas décadas. Com isso, pode-se dizer, atualmente, que uma das principais tendências do processo de urbanização no Brasil é uma pequena participação crescente das regiões metropolitanas na população do país. Por isso, utiliza-se o termo desmetropolização. No entanto, segundo Pereira (2002), até o advento da década de 1970, dois centros principais, dinâmicos, tomaram forma na economia brasileira, sendo eles: São Paulo e Rio de Janeiro. Vale ressaltar que a infra-estrutura básica existente nessas cidades, as quais estavam ligadas ao comércio internacional, permitiu a localização das indústrias nesses dois principais pólos brasileiros e em suas *hinterland*. Logo, a distribuição espacial da atividade econômica no Brasil, até esse período, foi concentrada principalmente nestes dois centros primazes (PEREIRA, 2002).

A partir da década de 1970, há no Brasil um processo de desconcentração industrial e econômica, fato que ocorreu principalmente na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Essa problemática da desconcentração da indústria brasileira

tem sido analisada por diferentes autores, tais como: Azzoni (1985); Diniz (1993); Lencioni (1991) e Pacheco (1999). Segundo Diniz (1993) e Andrade e Serra (2001a), este processo foi composto de duas fases. Num primeiro momento, ocorreu um relativo espriamento da produção industrial no país como um todo e, numa segunda fase, uma relativa reconcentração da atividade industrial dentro de um polígono (chamado de polígono industrial brasileiro – através do censo de 1991, estudos apontavam para onde se concentraria o desenvolvimento industrial brasileiro), delimitado pelos seus vértices, as regiões de Belo Horizonte (MG), Uberlândia (MG), Maringá (PR), Porto Alegre (RS), Florianópolis (SC) e São José dos Campos (SP), conforme Mapa 1.

Mapa 1 – Polígono industrial brasileiro – 1991



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Andrade e Serra (2001a, p. 346) – Malha regional digital do Brasil – IBGE (1997).

Bernardes (2004) apontou múltiplos elementos que podem ter levado a esse processo de desconcentração e, conseqüentemente, ao crescimento do nível urbano nacional. Entre eles, a autora enfatiza, principalmente, as dispersões da indústria, que, até há pouco tempo, conforme já mencionado, se concentrava em poucas áreas metropolitanas. Essas dispersões são devidas à modernização do campo, à proximidade das indústrias agrícolas e às novas formas de consumo material e de consumo imaterial. Pode-se inferir que esse fenômeno ocorreu na maior parte do território nacional, contudo teve particular expressão em áreas mais desenvolvidas do país. Conforme Santos (1994), no período de 1980, enquanto os indicadores macroeconômicos indicaram uma crise no país, algumas áreas do interior mostraram tendência praticamente sustentada ao crescimento. Um exemplo é o caso do Estado de São Paulo, “onde a participação do interior na formação da riqueza não pára de crescer, ao passo que a da metrópole está em baixa” (SANTOS, 1994, p. 57).

A partir do exposto e de acordo com Andrade e Serra (2001b), é neste momento do desenvolvimento brasileiro que as cidades de porte médio emergem de uma posição pouco relevante no contexto nacional para uma posição de destaque, evidenciando possíveis lugares de maior eficiência econômica, pois muitas empresas passaram a se instalar no interior do país, principalmente nas cidades desse porte.

Na próxima seção são apresentadas as caracterizações da rede urbana brasileira, com base nos estudos do Ipea et al. (1999, 2002a e 2002b), entre outros autores, que fizeram algumas análises sobre o estudo de tal tema.

2.1.2 Caracterização da rede urbana brasileira

Considerando que, segundo Ipea et al. (1999), fazem mais de 15 anos que não se realizavam estudos mais aprofundados da rede urbana no Brasil e que, durante todo esse período, o processo de urbanização manteve-se acelerado, observa-se que ocorreram mudanças estruturais e espaciais de forma expressiva, transformando a dinâmica socioeconômica e espacial do país.

Segundo Motta e Ajara (2001), a atual rede urbana do país compreende um conjunto de centros urbanos que polarizam o território brasileiro e, também, os fluxos de pessoas, bens e serviços que se estabelecem entre esses centros e suas respectivas áreas rurais, formando, dessa forma, centros urbanos de dimensões variadas, que estabelecem relações dinâmicas entre si e de proporções diferentes. De acordo com os autores, são essas interações que respondem pela evolução futura das redes urbanas, cuja compreensão é fundamental para o estabelecimento de metas de políticas públicas, além, é claro, da atual conformação espacial da rede urbana do país.

Conforme Ipea et al. (1999), foram identificadas, na classificação geral da rede urbana brasileira, seis categorias de centros urbanos, conforme exposto abaixo:

- **Metrópoles Globais, Metrópoles Nacionais e Metrópoles Regionais** – esses três estratos superiores da rede são compostos por 13 centros urbanos que, à exceção de Manaus, constituem aglomerações urbanas.

- **Centros Regionais (CR)** – abrangem 16 centros urbanos, sendo que, destes, 13 são aglomerações urbanas.

- **Centros Sub-Regionais 1 e 2 (CSR)** – Essas duas categorias totalizam 82 centros urbanos, sendo que os CSR-1 representam um total de 31 e os CSR-2 representam 51 centros.

A disposição desses centros encontra-se, resumidamente, conforme Tabela 2, e mais adiante, na forma de mapas.

Tabela 2 – Classificação geral da rede urbana do Brasil – 1998

Categoria	Aglomerações urbanas		Centros urbanos que não constituem aglomeração urbana		Total de municípios agregados aos centros	Total*		
	Nº	População	Nº	População		Nº	População	% no Brasil
Metrópole Global	2	27.199.368	-	-	60	2	27.199.368	17,32
Metrópole Nacional	7	20.513.855	-	-	114	7	20.513.855	13,05
Metrópole Regional	3	6.195.202	1	1.157.357	27	4	7.352.559	4,68
Centro Regional (CR)	13	11.025.037	3	1.168.430	69	16	12.193.467	7,76
CSR-1	16	7.226.167	15	4.191.409	70	31	11.417.576	7,27
CSR-2	8	2.191.729	43	6.874.941	39	51	9.066.670	5,77
Total	49	74.351.358	62	13.392.137	379	111	87.743.495	55,85

Fonte: Ipea et al. (1999).

Nota: (*) A classificação abrange os municípios com mais de 100 mil habitantes. Os municípios com mais de 100 mil habitantes que não estão nomeados na classificação ou fazem parte da configuração de alguma aglomeração urbana, ou não atendem os critérios de inclusão definidos no estudo.

A Tabela 2 apresenta o total de aglomerações urbanas e o total de centros urbanos que não constituem aglomerações urbanas, correspondendo respectivamente a 49 e 62 centros urbanos. É interessante observar que, dos 5.507 municípios no Brasil, apenas dois deles são considerados metrópoles globais e esses representam uma grande parcela da população dos centros urbanos identificados, ou seja, 17,32%. Também é importante relatar o grande número de centros urbanos Sub-Regionais 1 e 2. A atenção especial nesses centros pode ser conferida ao rápido crescimento das cidades de porte médio, que por sua vez estão sujeitas a todos os tipos de problemas urbanos, como habitação, transporte, saúde, entre outros.

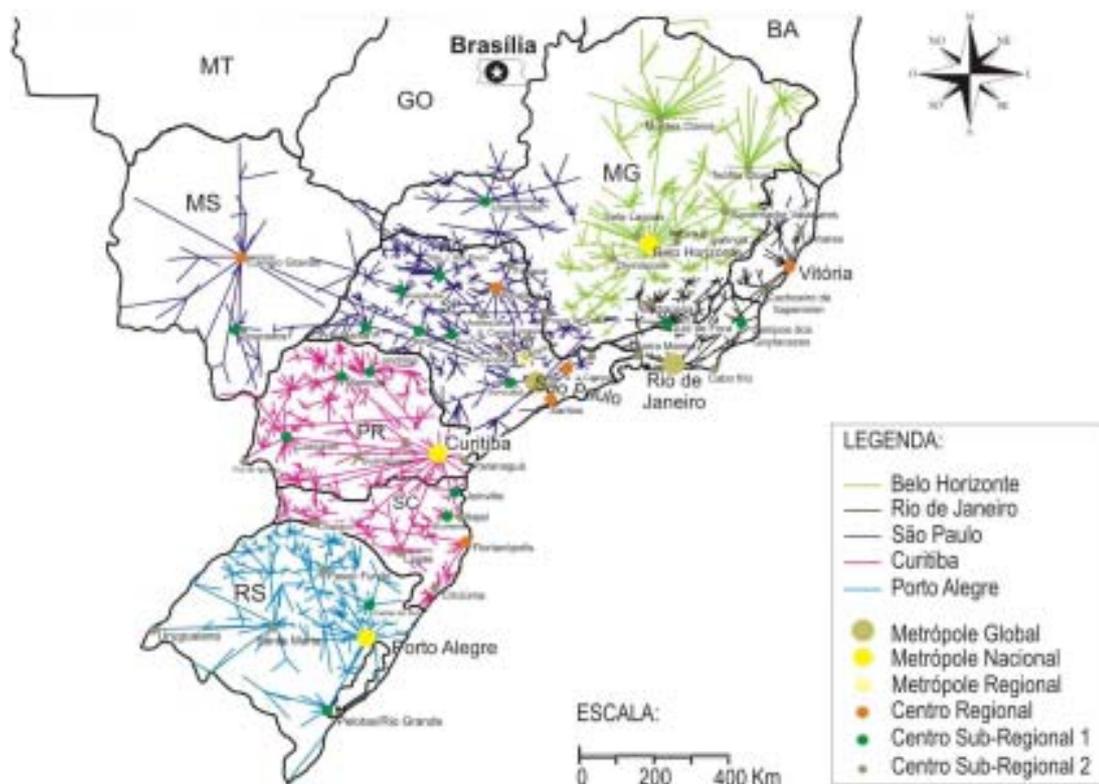
Segundo Ipea et al. (2002a), do ponto de vista estrutural destacam-se três aspectos fundamentais na classificação do sistema urbano brasileiro. Esses pontos

são: a) a densidade, ou seja, que expressa a relação entre o número de núcleos urbanos e o território definido pelo sistema urbano-regional; b) a topologia, que foi utilizada na relação que formam os centros entre o número de ligações e o de cidades; e c) a configuração hierárquica da rede urbana apresenta o ordenamento espacial das funções urbanas estabelecidas pelo IBGE.

Dessa forma, as estruturas urbanas²⁸ caracterizadas no Brasil se diferenciam apenas por três características especiais básicas: o ritmo da urbanização; o nível de adensamento da rede de cidades; e o grau de complementaridade entre os centros urbanos que a compõem (IPEA et al. 2002a). Outro aspecto ainda destacado pelos autores, para diferenciar as estruturas urbanas no país, são os níveis de desenvolvimento urbano atingidos pelos habitantes das cidades. Esse desenvolvimento por sua vez é expresso nos indicadores de renda, alfabetização e acesso aos serviços urbanos básicos. Nesse sentido, foram definidas três grandes estruturas urbanas articuladas e diferenciadas: o Centro-Sul (Mapa 2); o Nordeste (Mapa 3); e o Centro-Norte (Mapa 4).

²⁸ Segundo Ipea et al. (2002a, p. 361), as estruturas urbanas “formam a armadura da rede urbana brasileira e refletem os distintos tempos presentes no processo de urbanização nacional, isto é, suas dinâmicas diferenciadas”.

Mapa 2 – Sistema urbano do Centro-Sul Brasileiro – 1998



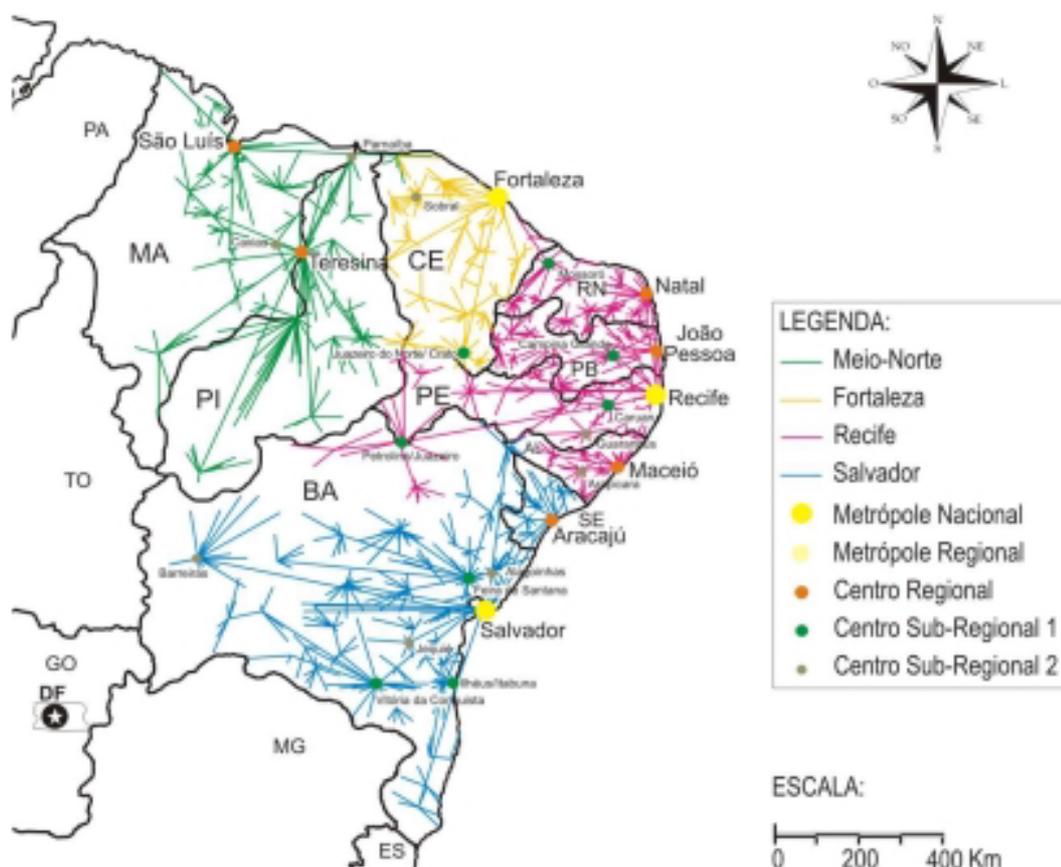
Fonte: Ipea et al. (2002a, p. 362).

O primeiro mapa apresenta a região denominada de Centro-Sul, onde reside grande parte da população brasileira, e é também nessa região onde está concentrado o maior número de indústrias do país, refletindo num elevado índice de urbanização e de metropolização. Com relação à classificação dos centros urbanos, essa região se depara com o maior número de centros urbanos, sendo também a região que apresenta as únicas metrópoles globais do Brasil, ou seja, São Paulo e Rio de Janeiro.

O sistema urbano do Nordeste brasileiro, exposto pelo Mapa 3, está representado por três metrópoles nacionais (Salvador, Recife e Fortaleza). Dos nove Estados que compõem essa rede urbana, seis capitais são caracterizadas como centros regionais, sendo elas: Aracajú (SE); Maceió (AL); João Pessoa (PB); Natal

(RN); São Luís (MA); e Teresina (PI). Segundo Ipea et al. (1999), essa região apresenta forte migração rural-urbana e caracterizava-se pelo crescimento dos pequenos núcleos rurais e apresentava, ainda comparando com o total do Brasil, os piores e mais críticos índices de renda, alfabetização entre outros.

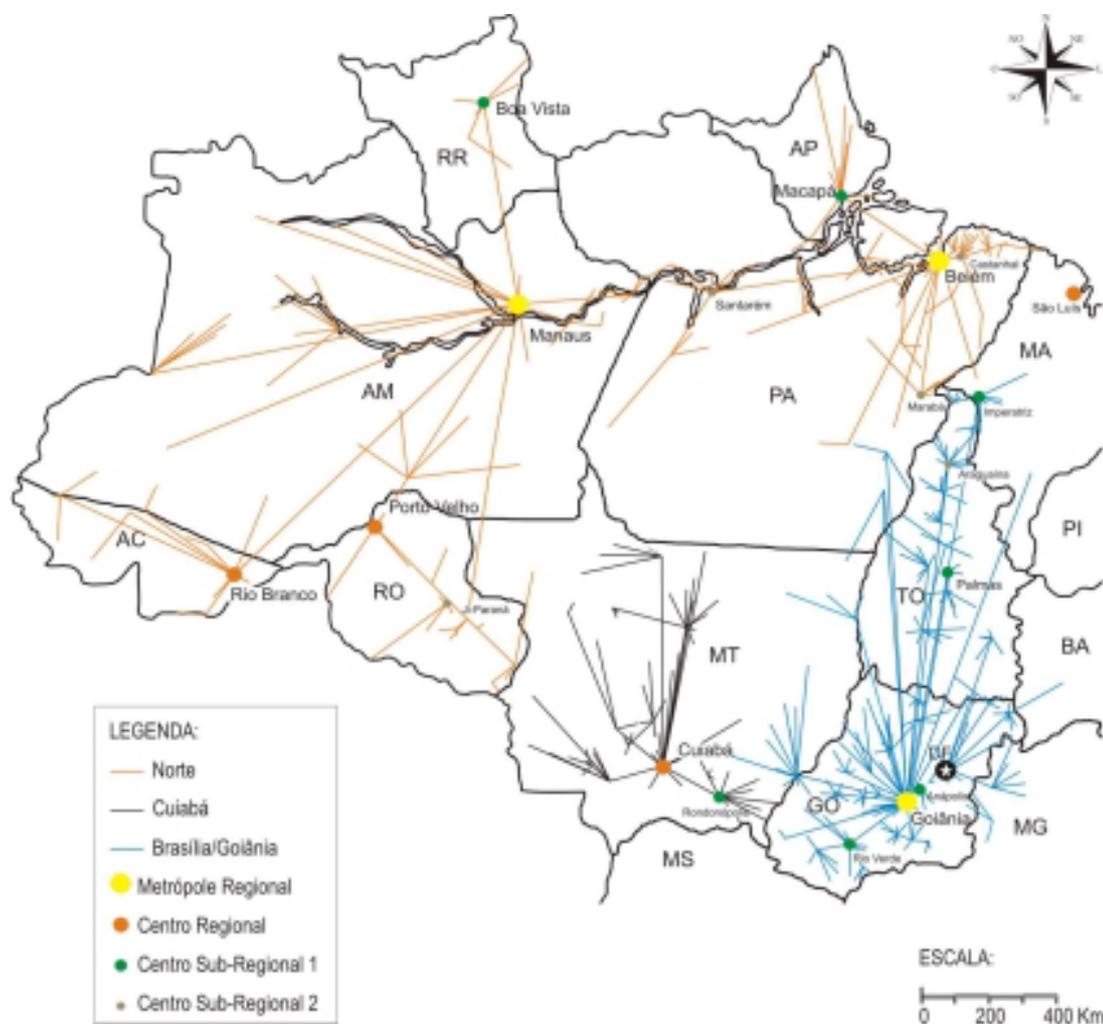
Mapa 3 – Sistema urbano do Nordeste Brasileiro – 1998



Fonte: Ipea et al. (2002a, p. 363).

O sistema urbano classificado como Centro-Norte brasileiro (Mapa 4) não apresentava nenhuma metrópole global ou nacional. A maior hierarquia presente eram as metrópoles regionais de Goiânia (GO), Manaus (AM) e Belém (PA). O processo de urbanização nessa área esteve acelerado nas últimas décadas, devido principalmente à expansão de novas fronteiras agrícolas.

Mapa 4 – Sistema urbano do Centro-Norte Brasileiro – 1998



Fonte: Ipea et al. (2002a, p. 364).

No entanto, a rede urbana do país está estruturada por 111 centros urbanos. Desse total, 49 deles são considerados aglomerações urbanas e os demais 62 centros não constituem aglomerações urbanas. Os fluxos entre os principais níveis das centralidades identificadas pelo IBGE (2000) e a hierarquia de centros da rede urbana brasileira (Ipea et al., 1999), definida sob critérios de funcionalidade, relações internacionais, grau de urbanização, complexidade e diversidade da economia urbana, traduzem essa geografia (Mapa 5).

Mapa 5 – Rede urbana brasileira completa – 1998



Fonte: Ipea et al. (2002a, p. 365).

Motta e Ajara (2001) citam alguns eixos de desenvolvimento no surgimento de algumas aglomerações urbanas como dinamizadores, principalmente aqueles decorrentes das proximidades geográficas com as metrópoles globais de São Paulo e Rio de Janeiro. De acordo com os autores, a cidade de São Paulo,

[...] como a metrópole mais dinâmica, ensejou o aparecimento de um grande número de aglomerações na área do seu entorno, ao longo de dois eixos rodoviários principais, constituídos pelas rodovias Carvalho Pinto/Presidente Dutra, no Vale do Paraíba, em direção ao

Rio de Janeiro, e Anhangüera/Bandeirantes, em direção a Campinas e Ribeirão Preto. Em menor escala, o mesmo processo ocorreu no Rio de Janeiro, nos eixos rodoviários em direção à Região dos Lagos, a São Paulo e a Santos (MOTTA e AJARA, 2001, p. 15).

As 12 aglomerações urbanas metropolitanas, ou seja, 2 metrópoles globais, 7 metrópoles nacionais e 2 metrópoles regionais, envolviam um total de 200 municípios e o Distrito Federal, que abrigavam 34,31% da população brasileira, ou seja, 52,7 milhões de habitantes. Já as 37 aglomerações urbanas não-metropolitanas, do total de 49, ou seja, os 13 Centros Regionais, 16 Centros Sub-Regionais 1 e os 8 Centros Sub-Regionais 2, reuniam 178 municípios, envolvendo em torno de 20 milhões de habitantes, que representa 13,2% da população do país.

A Tabela 3 apresenta apenas os centros urbanos que não constituem aglomerações urbanas. Apesar de serem mais, em números absolutos (62), contra 49 centros urbanos que formam aglomerações urbanas, apresentam um percentual da população total do Brasil muito inferior, ou seja, apenas 8,53%, sendo constituídos, em sua maioria, por CSR 2.

Tabela 3 – Classificação da rede urbana do Brasil dos centros urbanos que não constituem aglomerações urbanas – 1998

Categoria	Número de centros urbanos ¹	População Total	% do Brasil
Metrópole Regional	1	1.157.357	0,74
Centro Regional (CR)	3	1.168.430	0,74
Centro Sub-Regional 1 (CSR 1)	15	4.191.409	2,67
Centro Sub-Regional 2 (CSR 2)	43	6.874.941	4,38
TOTAL	62	13.392.137	8,53

Fonte: Ipea et al. (1999).

Nota: (1) Segundo os autores a classificação abrange os municípios com mais de 100 mil habitantes. Os municípios com mais de 100 mil habitantes que não estão nomeados na classificação ou fazem parte da configuração de alguma aglomeração urbana, ou não atendem os critérios de inclusão definidos no estudo.

Em conjunto as aglomerações urbanas (49) – metropolitanas ou não – envolviam 379 municípios e concentravam 47,32% da população do país, ou seja, praticamente 74,3 milhões de habitantes.

Segundo os dados do Ipea et al. (1999), os 111 centros urbanos²⁹ agrupam um total de 441 municípios mais o Distrito Federal, o que correspondia a 7,9% dos 5.507 municípios brasileiros. Esses 441 municípios concentram, ou pelo menos concentravam segundo a contagem populacional de 1996, mais da metade da população brasileira com um percentual de 55,86%. Em 2000, por meio do Censo Demográfico, atualizando a contagem populacional desses mesmos municípios, esse percentual aumentou para 56,7% do total da população do país.

Alguns aspectos importantes na realidade socioeconômica e espacial da configuração urbana do país é a diferenciação entre os sistemas urbanos, ou seja:

[...] estão presentes desde redes de cidades densas e consolidadas, com uma distribuição espacial estabilizada e hierarquias bem definidas, até verdadeiras bacias urbanas, ainda em processo de consolidação, com fluxos predominantemente orientados para as metrópoles regionais que encabeçam o respectivo sistema urbano (IPEA et al. 2002a, p. 370).

Outros aspectos estão relacionados ao social, de maneira que as cidades brasileiras apresentam fortes diferenças regionais, principalmente quando o fato é o acesso aos serviços públicos. Outros dois pontos são relevantes: o primeiro engloba a concentração populacional no entorno das metrópoles, fator que faz com que se ampliem suas respectivas áreas de influência; e o segundo ponto é a metropolização, isto é, a dispersão espacial de pequenos centros urbanos que está ocorrendo no país, principalmente no Centro-Norte, que praticamente se iniciou na década de 1990 (IPEA et al., 2002a).

A relativa importância em dimensionar os parâmetros demográficos definidores do grupo de cidades, que será objeto de análise nos tópicos subsequentes, é justificada pelo aumento considerável do número de cidades de

²⁹ Nos Anexos B, C, D e E encontram-se as tabelas detalhadas da classificação final da rede urbana brasileira, tanto das metrópoles como dos centros regionais e sub-regionais 1 e 2.

porte médio, principalmente no interior do Brasil nos últimos trinta anos. Outro fator está relacionado à falta de estudos sobre a rede urbana brasileira da década de 1970, ou seja, evidências que comprovariam sua evolução ao longo do tempo.

2.1.3 Cidades de porte médio

Os primeiros estudos sobre a importância das cidades de porte médio, no Brasil, datam da década de 1970. Nesse período se definiam os centros urbanos de porte médio como aqueles que possuíam alguns atributos³⁰, tais como:

- Interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional subordinado quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior.
- Tamanho demográfico e funcional suficiente para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado; suficientes, sob outro ponto, para desempenharem economias urbanas necessárias ao desempenho eficiente de atividades produtivas.
- Capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, por meio da oferta de oportunidades de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas.
- Condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que envolve.
- Diferenciação do espaço intra-urbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo

³⁰ Tais atributos foram sistematizados originalmente por Amorim Filho (1984).

bem parecido com o das grandes cidades, isto é, por intermédio da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos.

Em outras palavras, seriam aquelas cidades cuja população total estivesse entre 50 mil e 250 mil habitantes, números esses que englobariam, naquele período, teoricamente, todos os atributos requeridos acima (AMORIM FILHO e SERRA, 2001). Mas, segundo Santos (2005), certamente ocorreram modificações nas funções típicas das cidades, principalmente devido às transformações e evoluções do sistema urbano vigente no início dos anos de 1990. Atualmente, os limites demográficos na maioria dos estudos foram ampliados, pois o que definia cidades de porte médio em décadas atrás não satisfaz mais a atual configuração socioeconômica.

Até aqui, observa-se várias vezes a menção da palavra “cidades porte médio”. Porém, na seção 2.1 observou-se que a tipologia das cidades de porte médio é vista de maneiras variadas sem uma definição concreta do que realmente seria uma cidade de porte médio. Segundo Pereira (2005), é comum encontrar estudos que utilizam as expressões “cidade intermediária”, “cidade regional”, “cidade de médio porte”, “centros regionais e sub-regionais” e/ou apenas “cidades médias”, todas com o mesmo significado de cidade média. Dessa forma, a autora sustenta que se trata, na verdade, mais de uma noção do que de um conceito. Portanto, existem vários autores³¹ que tratam dessa questão das cidades de porte médio e, através deles, se pode notar que é difícil chegar a um consenso de uma definição.

Ainda de acordo com Pereira (2005), um dos critérios mais utilizados na definição de cidades de porte médio tem sido o tamanho demográfico. Para Andrade e Serra (2001, p. 2-3), não existe uma idéia consensual do que seriam as cidades de

³¹ Andrade e Lodder (1979); Amorim Filho (1984); Carlos (1994); Andrade e Serra (2001); Amorim Filho e Serra (2001); Maricato (2001); Brito, Horta e Amaral (2001); Sposito (2001); Bernardes (2004); Pereira (2005); Soares (2005); Santos (2005), Braga (2005), entre outros.

porte médio. Segundo os autores, as definições de cidades médias sujeitam-se muito mais aos objetivos de seus pesquisadores ou dos promotores de políticas públicas. Segundo idem, assim como Pereira (2005), sustentam que o critério demográfico tem sido o mais utilizado para identificar as cidades de porte médio, pelo menos como primeira aproximação, sendo capaz apenas de identificar o grupo ou faixa populacional que pode conter as cidades de porte médio no país.

Se for considerado apenas o fator demográfico, observe-se que, na visão da CEPAL (2000), é considerada como sendo uma cidade média aquela com uma população entre 50 mil e 1 milhão de habitantes; já a ONU considera como médias as cidades com população entre 100 mil e um milhão de habitantes; para Soares (2005), as cidades médias são representadas por um tamanho populacional entre 200 mil a 1 milhão de habitantes; por sua vez, Maricato (2001), Brito, Horta e Amaral (2001), entre outros, apresentam um tamanho reduzido de habitantes, ou seja, são as cidades extratificadas entre os limites de 100 mil e 500 mil habitantes.

Porém, há uma preocupação em considerar apenas o fator demográfico para definir uma cidade média. Segundo Sposito (2001, apud Pereira, 2005, p. 3), tendo em vista a formulação de um conceito, ressaltou o papel regional que tais cidades desempenham no desenvolvimento regional. Dessa forma, Pereira (2005) inferiu que a definição do papel regional deve levar em conta, além do tamanho populacional da cidade, a sua situação funcional, ou seja, como se estabelece no território a divisão regional do trabalho e como a cidade comanda esse território. Sposito (2001, p. 635, apud Pereira, 2005) destacou que

[...] podemos caracterizar as “cidades médias”, afirmando que a classificação delas, pelo enfoque funcional, sempre esteve associada à definição de seus papéis regionais e ao potencial de comunicação e articulação proporcionado por suas situações geográficas, tendo o consumo um papel mais importante que a produção na estruturação dos fluxos que definem o papel intermediário dessas cidades.

Levando-se em consideração os trabalhos do Ipea et al. (1999), que identificaram e hierarquizaram os aglomerados urbanos na rede urbana brasileira e, por outro lado, a classificação das cidades de porte médio pelo fator demográfico, foi possível fazer um comparativo territorial (na próxima seção) dessas aglomerações urbanas e das cidades brasileiras de médio porte.

De modo geral, observou-se que as faixas hierárquicas da rede urbana, apresentadas pelo Ipea et al. (1999), também podem ser expressas por uma divisão de classes de tamanhos de população, ou seja, seu tamanho populacional, de certa forma, indica suas funções mínimas necessárias para satisfazer determinada população de um centro urbano. O que se pretende ressaltar com essas faixas hierárquicas é que não existe uma idéia concreta do que seriam as cidades de porte médio (AMORIM FILHO e SERRA, 2001). Segundo esses mesmos autores,

[...] essa inexistência de consenso também ocorre no meio técnico-científico, onde, literalmente, não há uma definição cristalizada de cidade média, uma classificação que pudesse ser utilizada indistintamente pelos sociólogos, economistas, arquitetos, geógrafos, demógrafos, embora dentro de cada especialidade seja possível encontrar algum acordo sobre a matéria (AMORIM FILHO e SERRA, 2001, p. 2).

Já Santos (2005) definiu as cidades de porte médio como sendo aquelas com limite populacional superior a 100 mil habitantes. A partir de então, Santos (2005, p. 82) se justificou afirmando que

[...] a expansão e a diversificação do consumo, e a elevação dos níveis de renda e a difusão dos transportes modernos, junto a uma divisão do trabalho mais acentuada, fazem com que as funções de um centro regional passem a exigir maiores níveis de concentração demográfica e de atividades.

Em outras palavras, seria pelo nível de diversificação de bens e serviços ofertados localmente, ou seja, quanto mais complexo for a divisão do trabalho ou

mais diversificada for a oferta de bens e serviços, maior tende a ser o nível de concentração populacional das cidades.

No entanto, optou-se, nesse trabalho, pela definição de que as cidades de porte médio são aquelas cidades que dão suporte a uma quantidade importante de atividades relacionadas ao fluxo de bens e serviços que exigem para existir uma população superior a 100 mil habitantes e inferior a 500 mil habitantes.³²

Na seção seguinte é apresentado, de forma mais detalhada, o processo de crescimento e o espraiamento das cidades médias pelo Brasil, comparando espacialmente dois períodos distintos (1970 e 2000) e suas atuais localizações com a dispersão da rede urbana brasileira demonstrada anteriormente pelo Mapa 4.

2.1.4 O espraiamento das cidades médias no Brasil

Podem-se evidenciar duas situações com relação às cidades brasileiras de porte médio: uma seria a evolução dessas cidades no entorno e/ou como influência das metrópoles e capitais estaduais; e a outra seria a evolução do tipo de cidades interioranas, as quais se desenvolvem e crescem em áreas não-metropolitanas.

Segundo Santos (1994), no que se refere à compreensão do dinamismo das cidades interioranas de porte médio, destaca-se, fundamentalmente, o papel indutor da desconcentração industrial iniciada na década de 1970, garantindo ao interior uma posição melhor no setor secundário, mesmo que muitas das fábricas instaladas descentralizadamente ofereçam menores índices de emprego, pelo fato de serem

³² Esta opção foi embasada pela grande utilização desse parâmetro pelos autores contemporâneos, tais como: Santos (2005), Braga (2005), Maricato (2001), Amorim Filho e Serra (2001), Brito, Horta e Amaral (2001), Andrade e Serra (2001a) e Lima (1998).

tecnologicamente mais avançadas. Outro fato que melhorou o grau de urbanização brasileira foi a acentuada modernização agrícola.

Para Santos (1994), esses dois movimentos de modernização afetaram positivamente o setor terciário, ou seja, o interior se terciariza, motivado pela expansão do setor público e da agricultura moderna, levando à maior necessidade de criação de emprego ligado à esfera da circulação e induzindo um maior conteúdo de trabalho intelectual necessário, tanto na produção como na regulação da atividade produtiva.

Vale destacar, na Tabela 4, que até o início da década de 1980 as cidades metropolitanas com mais de 500 mil habitantes cresceram principalmente devido à “explosão” da população urbana, que caminhava na direção de uma grande concentração nas grandes cidades. Porém, esse crescimento apresentou uma relativa estabilização nos períodos posteriores. O decênio de 1980 também foi surpresa para as cidades de porte médio não-metropolitanas que, a partir daí, assumiram um ciclo de expansão, apresentando uma nova dinâmica em relação às cidades de maior porte, revertendo esse processo de crescimento, ou seja, as cidades de porte médio cresceram mais intensamente que as cidades com mais de 500 mil habitantes. Essas, por sua vez, praticamente se estabilizaram nas últimas décadas.

Tabela 4 – Distribuição da população urbana segundo sua classe de tamanho – 1970 a 2000

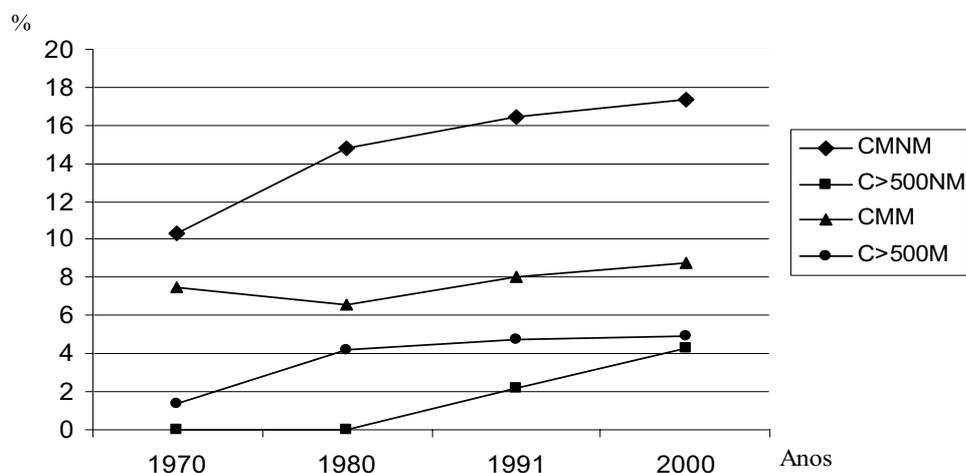
Cidades	População urbana total (%)			
	1970	1980	1991	2000
Cidades Não-Metropolitanas				
< 20.000 habitantes	25,82	20,92	19,07	18,57
20.000 a < 50.000 habitantes	9,48	9,91	11,29	10,60
50.000 a < 100.000 habitantes	5,77	7,40	8,07	8,28
100.000 a < 500.000 habitantes	10,29	14,84	16,41	17,31
Mais de 500.000 habitantes	0,00	0,00	2,23	4,25
Total não-Metropolitano	51,36	53,07	57,07	59,02
Cidades Metropolitanas				
< 20.000 habitantes	1,09	0,43	0,27	0,28
20.000 a < 50.000 habitantes	2,56	1,49	1,15	0,87
50.000 a < 100.000 habitantes	2,03	3,10	2,16	2,30
100.000 a < 500.000 habitantes	7,47	6,62	8,02	8,78
Mais de 500.000 habitantes	1,40	4,19	4,76	4,91
Total Metropolitano (sem Núcleos)	14,55	15,83	16,36	17,15
Núcleos Metropolitanos	34,09	31,11	26,56	23,83
Total Metropolitano	48,64	46,93	42,93	40,98
Total absoluto da população urbana	52.097.271	80.436.409	110.990.990	137.697.439

Fonte: Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991 e 2000 (dados preliminares) – Tabela extraída de Brito, Horta e Amaral (2001, p. 7).

Sendo um pouco mais específico, observou-se que a participação da população brasileira cresceu expressivamente, ao longo do período, no total das cidades de porte médio não-metropolitanas de 10,29% em 1970, para 17,31% em 2000. Nesse percentual não foram consideradas as cidades de porte médio que faziam parte das regiões metropolitanas, pois essas cresceram apenas 1,31 pontos percentuais, no mesmo período.

O Gráfico 2 expressa o crescimento da população urbana residente nas cidades de porte médio não-metropolitanas e nas cidades de porte médio metropolitanas, fato este que teve grande contribuição devido à desconcentração industrial no país.

Gráfico 2 – Evolução da população urbana nas cidades de porte médio metropolitanas e não-metropolitanas – 1970 a 2000



Fonte: Dados extraídos da Tabela 4.

Notas: CMNM – Cidades de porte médio não-metropolitanas

C>500NM – Cidades de porte médio com mais de 500 mil habitantes não-metropolitanas

CMM – Cidades de porte médio metropolitanas sem os núcleos

C>500M – Cidades de porte médio metropolitanas com mais de 500 mil habitantes sem os núcleos

De acordo com o Gráfico 2, pode-se inferir que as atuais cidades de porte médio não-metropolitanas exerceram grande atração de fluxos migratórios e algumas delas atingiram e/ou irão atingir um estágio sub-metropolitano cuja dimensão pode variar segundo as dinâmicas de cada região brasileira.

Segundo Marinucci e Milesi (2002, p. 3), a redução relativa da migração para as metrópoles pode ser “justificada pela degradação progressiva da vida nas grandes cidades, como comprovado pelo aumento da violência, a menor oferta de emprego, o trânsito caótico, as várias formas de poluição e o ritmo de vida sempre mais estressante”. Dessa forma, pode-se dizer que as cidades de porte médio tiveram um papel importante com relação à migração populacional para os grandes centros urbanos do país ou pelo menos para aqueles centros que se encontravam num processo de transbordamento populacional, funcionando como “diques” de contenção populacional.

No que se refere à compreensão do dinamismo demográfico das cidades de porte médio, isto é, aquelas que se desenvolveram longe das metrópoles ou então chamadas de cidades interioranas de porte médio, essas apresentaram, como fatores fundamentais para sua evolução no território nacional, o papel indutor da desconcentração industrial (ANDRADE e SERRA, 1997).

Nessa perspectiva de crescimento das cidades interioranas de porte médio, pode-se alegar que não só cumpriram o papel de contenção dos fluxos migratórios que se dirigiam para os grandes centros urbanos, mas também foram, em grande parte, responsáveis pelo espraiamento da riqueza nacional, esse relacionado ao fato da desconcentração industrial ocorrida no Brasil em décadas anteriores (1970, 1980 e 1990).

A Tabela 5 apresenta dados referentes ao número absoluto de municípios por classe de tamanho e a percentagem de sua respectiva população total. Apesar da emancipação de 1.555 municípios, entre 1970 e 2000, desses 1.149 eram municípios de pequeno porte com população de até 20 mil habitantes, e a participação da população no total desses municípios diminuiu consideravelmente, de 28% em 1970, para 19,8% em 2000. A participação da população dos municípios entre 20 mil a 50 mil habitantes também foi reduzida. Em 1970 os municípios que se encontravam nessa faixa representavam 26,4% e, em 2000, passaram para 16,9%. Por outro lado, o número total desses municípios aumentou cerca de 15%, de 828 municípios em 1970, para 958 em 2000.

Tabela 5 – Classificação dos municípios segundo sua classe de tamanho – 1970 a 2000

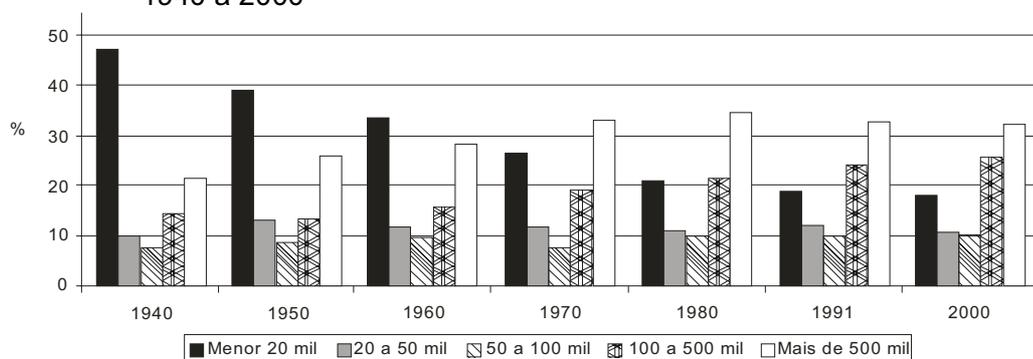
Classe de tamanho dos municípios (mil habitantes)	1970		1980		1991		2000	
	Número absoluto de municípios	% na população total	Número absoluto de municípios	% na população total	Número absoluto de municípios	% na população total	Número absoluto de municípios	% na população total
< 20	2.875	28,1	2.758	21,3	3.095	19,6	4.022	19,8
Entre 20 e 50	828	26,4	859	22,1	930	19,2	958	16,9
Entre 50 e 100	158	11,0	236	13,1	281	13,1	303	12,4
Entre 100 e 500	80	15,5	120	19,1	160	21,7	193	23,3
Mais de 500	11	19,0	18	24,4	25	26,5	31	27,6
Total Brasil	3.952	100,0	3.991	100,0	4.491	100,0	5.507	100,0

Fonte: IBGE – Censo Demográfico de 1970, 1980, 1991 e 2000.

Cabe destacar que os municípios com população acima de 100 mil habitantes que, em 1970, representavam 2,30% do total de municípios no Brasil, com cerca de 34,5% da população nacional, passaram, em 2000, para 4,07% do total desses municípios e representavam mais da metade da população total nacional (50,9%). Esse aumento pode ser explicado, inicialmente, por dois motivos: o primeiro estaria ligado ao setor primário brasileiro, que, em 1970, vislumbrou uma mudança tecnológica, através da incorporação de culturas tecnificadas e a utilização de insumos modernos, advindo do complexo industrial de base agropecuária, havendo nesse caso um grande fluxo de êxodo rural; e segundo, devido à atração de um grande contingente populacional pelo potencial das indústrias que surgiam no Brasil, nas cidades desse porte.

Alguns dados, conforme Gráfico 3, confirmam a tendência do “surgimento” e respectivo aumento das cidades de porte médio no Brasil. Num contexto geral, observou-se uma diminuição no percentual relativo da população total das cidades com população inferior a 20 mil habitantes, onde residiam, em 1940, quase 50% da população brasileira. Apesar das pequenas oscilações, das cidades com população entre 20 mil a 50 mil e das cidades com 50 mil a 100 mil habitantes, essas cresceram num percentual menor, apresentando ao longo do período participações relativamente constantes.

Gráfico 3 – Distribuição da população urbana segundo sua classe de tamanho – 1940 a 2000



Fonte: Brito, Horta e Amaral (2001, p. 6).

Comparativamente, as cidades com mais de 100 mil habitantes merecem destaque, sabendo, é claro, das diferenças do seu dinamismo, pois, tomadas em conjunto, as cidades desse porte vêm aumentando, desde a década de 1960. Todavia, através do crescimento acelerado dessas cidades, pode-se alegar que há continuidade do fato da metropolização no Brasil. Isso porque as cidades com população acima de 500 mil habitantes cresceram até 1980 e, desde então, os indicadores mostraram uma relativa estagnação acompanhada de uma pequena queda percentual na participação total das cidades.

Os Mapas 6 e 7 expressam o espriamento das cidades de porte médio no Brasil para os períodos de 1970 e 2000, respectivamente. Os mapas apresentam apenas as cidades de porte médio no período, ou seja, aquelas cidades cuja população se encontrava entre 100 mil e 500 mil habitantes para cada período. Em 1970, o total de cidades de porte médio era de 80, mais o Distrito Federal. Em 2000, esse total aumentou para 193 cidades.

É importante destacar que algumas cidades que apareceram no Mapa 6, em 1970, não apareceram no Mapa 7, em 2000. Isso pode ter ocorrido, a princípio, por três fatores: a) porque algumas cidades apresentaram um forte poder de atração

populacional fazendo com que tais cidades ultrapassassem o limite superior de 500 mil habitantes; b) por serem cidades essencialmente agrícolas e que na década de 1970 ocupavam muita mão-de-obra e, essas, por sua vez, perderam população por causa, principalmente, do êxodo rural devido à mecanização da agropecuária, ficando assim abaixo dos 100 mil habitantes; e c) por serem cidades com grandes proporções territoriais e com inúmeros Distritos Administrativos, esses por sua vez podem ter sido desmembrados, ocasionando o surgimento de novos municípios com uma redução populacional do município sede, ficando abaixo dos 100 mil habitantes.

Mapa 6 – Espriamento das cidades de porte médio no Brasil – 1970*



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do IBGE – ESTATCART e Censo Demográfico (1970) – Malha municipal digital do Brasil de 1997.

Nota: (*) No Anexo F encontra-se o nome das cidades que compõem o Mapa 6.

Mapa 7 – Espriamento das cidades de porte médias no Brasil – 2000*



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do IBGE – ESTATCART (2002) e Censo Demográfico (2000) – Malha municipal digital do Brasil de 1997.

Nota: (*) No Anexo G se encontra o nome das cidades que compõem o Mapa 7.

Comparando os dois mapas, observa-se certa descentralização e/ou espriamento das cidades de porte médio pelo Brasil. Em 1970 havia um aglomerado basicamente formado pelas regiões Sul e Sudeste, que, juntas, representavam 71,25% do total das cidades de porte médio do Brasil, que, na época, somavam um total de 80 municípios. No ano de 2000, esse percentual das

regiões Sul e Sudeste diminui para 68,39%, podendo dizer-se que esse fato se torna um indício do espraiamento dessas cidades pelo Brasil, que atualmente somam 193 municípios.

Segundo Silveira (2003, p. 34), uma

[...] característica atual da urbanização brasileira diz respeito ao fortalecimento das cidades médias ligadas às formas modernas de produção e consumo, enquanto, simultaneamente, as metrópoles acabam por apresentar inúmeras atividades informais e acolher um crescente contingente de pobres urbanos.

Santos (1994) afirmou que esse processo, pelo qual o Brasil passou na década de 1980 e início de 1990, de transformação do espaço, foi um “fenômeno paralelo de metropolização e desmetropolização”. Esse fato teve continuidade até os dias atuais, e, segundo Silveira (2003), esse novo conteúdo da urbanização brasileira nos informa que,

[...] de um lado, as cidades de porte médio passam a acolher maiores contingentes de classes médias, cresce também o trabalho intelectual, além do fato de que, em regiões de agricultura moderna, o crescimento econômico, por várias razões, é maior que nas respectivas metrópoles. De outro lado, teríamos uma involução metropolitana, no sentido de que o grande número de pobres urbanos cria o caldo de cultura para que, sobretudo nas grandes cidades, vicejem formas econômicas menos modernas, dotadas de menor dinamismo e com menor peso nas estatísticas de crescimento econômico (SILVEIRA, 2003, p. 34).

No entanto, Santos (1994) enfocou com mais precisão a involução metropolitana e afirmou, no início dos anos de 1990, que

[...] as cidades tocadas pelo processo de modernização agrícola ou industrial típico do período técnico-científico conhecem um crescimento econômico considerável, ao passo que é nas grandes cidades que se acumulam a pobreza e atividades econômicas pobres, uma reversão em relação ao período anterior. O interior modernizado se desenvolve e as metrópoles conhecem taxas de crescimento relativamente menores. Daí a nossa designação de “involução metropolitana” que, de alguma forma, defronta a antiga noção de “involução urbana” (SANTOS, 1994, p. 75).

O crescimento das cidades porte médio é muito complexo de se entender, se for explicado somente pelo fato da desconcentração industrial no país. Assim, também podem ser englobados os fatores sociais e culturais nas várias formas de dispersão da população pelo território nacional. E, como disse Santos (1994, p. 76), “a metrópole não pára de crescer. Mas outras áreas crescem mais depressa. A metrópole continua sendo o grande pólo econômico, ao passo que a pobreza e os problemas correlatos se avolumam”.

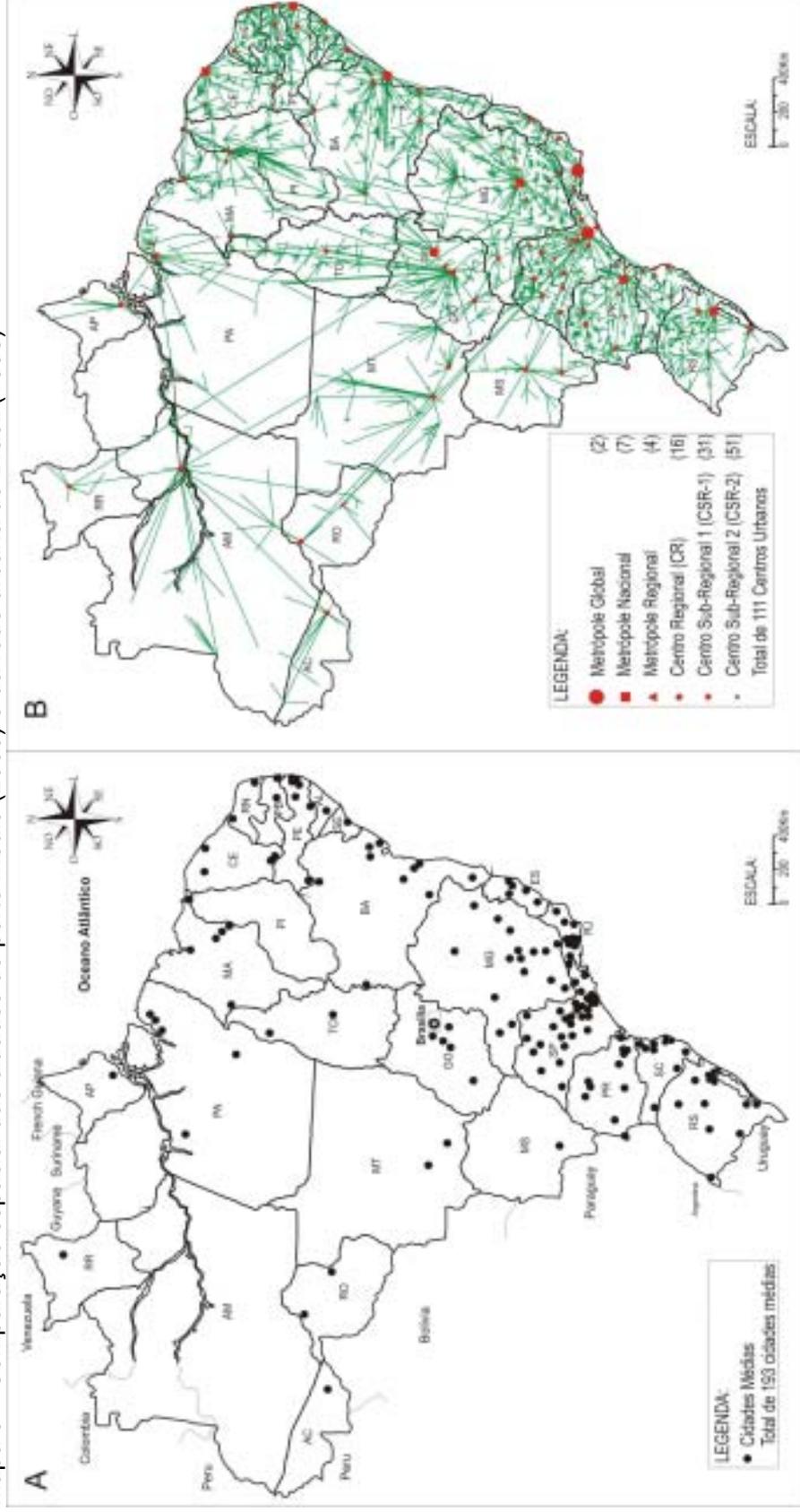
Para analisar o papel das cidades de porte médio na rede urbana por meio de mapas, precisou-se supor que a configuração da rede urbana, elaborada pelo Ipea et al. (1999), não se alterou substancialmente entre os dois períodos de tempo comparados.³³

Observou-se a importância das cidades de porte médio na conformação da rede urbana do país e principalmente nas regiões não-metropolitanas, pois nas regiões metropolitanas têm-se a influência dos núcleos centrais na polarização das suas *hinterlands* (ver Tabela 4). Para melhor ilustrar e examinar essa situação comparou-se as localizações das cidades de porte médio (Mapa 8 – A)³⁴ com a conformação da rede urbana brasileira, essa apresentada na subseção 2.1.2 por meio dos dados do Ipea et al. (1999) (Mapa 8 – B).

³³ Uma vez que os estudos do Ipea et al. (1999) utilizaram como uma das bases para a classificação da rede urbana a Contagem Populacional de 1996. Já para o outro período de tempo foram utilizados os dados do Censo Demográfico de 2000.

³⁴ O Mapa 8 foi composto pelos Mapas 4 e 7.

Mapa 8 – Comparação espacial das cidades de porte médio (2000) e da rede urbana do Brasil (1998)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do IBGE – ESTATCART (2002), Censo Demográfico (2000) – Malha municipal digital do Brasil de 1997 –, e Ipea et al. (2002a, p. 365).

Nota: A classificação do Mapa 8 B compreendeu os municípios com mais de 100 mil habitantes, sendo que, os municípios nessa faixa populacional, não nomeados na classificação, ou fazem parte de alguma aglomeração urbana, ou não atendem aos critérios de inclusão definidos no estudo do Ipea et al. (1999).

Visualizando o Mapa 8 é possível observar que as cidades de porte médio, que aparecem dispostas no Mapa 8 A, na sua maioria, apresentam localizações coincidentes as cidades do Mapa 8 B que são classificadas de centros urbanos, ou seja, os Centros Regionais, Centros Sub-Regionais 1 e Centros Sub-Regionais 2, os quais são pertinentes ao estrato populacional de cidades médias (entre 100 mil e 500 mil habitantes).

No Mapa 8 A foi verificado um total de 193 cidades de porte médio em 2000, enquanto no Mapa 8 B foi evidenciado um total de 111 centros urbanos no país, segundo a Contagem Populacional de 1996. Do total desses 111 centros urbanos³⁵, 98 correspondem as cidades de porte médio, considerando apenas os CR, CSR 1 e CSR 2. Cabe aqui mencionar que o Mapa 8 A foi composto pelo total de habitantes das cidades de acordo com os dados censitários de 2000, enquanto o Mapa 8 B foi constituído, segundo Ipea et al. (1999), pela hierarquia funcional das cidades e com dados da contagem populacional de 1996.

Essa comparação é importante para focar as cidades de porte médio na atual configuração da rede urbana nacional e na dinâmica do desenvolvimento das suas *hinterland*. A semelhança entre os mapas fica evidente quando são comparadas apenas as cidades interioranas de porte médio, pois, essas cidades não sofrem influência das regiões de grande porte e dos núcleos metropolitanos que polarizam grande parte dos municípios do seu entorno, ou seja, das *hinterland*.

³⁵ Conforme relacionados anteriormente: Metrópole Global (2), Metrópole Nacional (7), Metrópole Regional (4), Centro Regional (16), Centro Sub-Regional 1 (31) e Centro Sub-Regional 2 (51).

2.2 PROCESSO DE EVOLUÇÃO ECONÔMICA E O ESPRAIAMENTO DAS CIDADES DE PORTE MÉDIO NO ESTADO DO PARANÁ

A integração da economia paranaense com a nacional recebeu forte impulso, ao final dos anos de 1960 e início dos anos de 1970, com a modernização e diversificação dos setores industriais, estimulados pela instalação de indústrias, em sua maioria de grande porte e de capital transacional, contribuindo para a diversificação de toda a estrutura produtivo-industrial, agrícola e de serviços no Estado do Paraná (PADIS, 1981).

A maior razão dos investimentos no setor industrial paranaense na década de 1970 relacionou-se à superação da crise econômica do final da década de 1960 – mais precisamente entre os anos de 1962 a 1968 –, período no qual a política nacional de industrialização por substituição de importações experimentava uma estagnação, em relação às décadas anteriores, enquanto a economia brasileira apresentava problemas estruturais, tais como: altos níveis de inflação e desequilíbrio do balanço de pagamentos, além de revelar um setor agrícola extremamente atrasado (PADIS, 1981; BAER, 1993).

No início dos anos de 1970, a economia paranaense, aliada às políticas nacionais, vislumbrou uma mudança tecnológica no setor agrícola, através da incorporação de culturas tecnificadas e da utilização de insumos modernos, advindos do complexo industrial de base agropecuária, bem como da implantação, no interior do Estado do Paraná, de cooperativas, de frigoríficos de abate, de setores de alimentos e dos complexos agroindustriais e de algumas outras indústrias ligadas aos setores madeireiro, construção civil, confecções, e bebidas. Já na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), ocorreram implantações nos setores metalúrgico,

elétrico, mecânico e de comunicação (WACHOWICZ, 1982). Por outro lado, essa mudança tecnológica propiciou a ocupação de novas áreas, mostrando sua capacidade de expansão territorial de sua fronteira agrícola e a reestruturação das tradicionais, ocasionando uma forte migração rural-urbana em todo o Estado. Até o advento da década de 1970, o processo de crescimento da economia do Estado ocorreu essencialmente apoiado no crescimento de sua base agrícola. Esta, por sua vez, se deu fundamentada na expansão da ocupação de sua área plantada (PADIS, 1981). Mas isso só foi possível devido ao acentuado crescimento populacional que, no período correspondente às décadas de 1950 a 1970, elevou-se de 2,1 milhões de habitantes para quase 7 milhões no final do período, com taxas geométricas de crescimento anuais próximas dos 5% a.a. (MOURA, 2004).

Após 1970, com a adoção de políticas fundadas na “Revolução Verde”³⁶, a expansão da economia paranaense ocorreu por meio do aumento da produtividade rural. Assim, segundo Padis (1981), com a consolidação da base rural agrícola moderna do Estado, que ocorreu em grande parte do seu território, nesse período, um efeito colateral fez-se presente. Trata-se do êxodo rural, que, motivado pela tecnificação do campo, gerou grande desemprego rural no Estado. Nesse processo, grandes quantidades de indivíduos emigraram do campo para os centros urbanos de maior porte tanto do Paraná como para outros estados, concomitantemente, o

³⁶ A Revolução Verde, conforme Sandroni (2002, p. 531), foi o “processo de aumento da produtividade de cereais básicos como trigo, arroz e milho, desenvolvido a partir dos anos 50, com financiamento de institutos de pesquisas norte-americanos em áreas experimentais na América Latina e Ásia. Foi idealizado para permitir que a agricultura dos países em desenvolvimento aumentasse sua produção sem que fosse necessário mudar a estrutura da propriedade rural por meio de reforma agrária. Durante os anos 60 foram desenvolvidas, no México e nas Filipinas, novas variedades para o trigo e o arroz, que permitiram multiplicar por mais dois ou três os rendimentos das culturas tradicionais. No entanto, para obter esse aumento de produtividade, as culturas de grãos exigiam intensas aplicações de fertilizantes e defensivos, utilização de irrigação etc., o que demandava recursos de que os países subdesenvolvidos não dispunham. Em consequência, a revolução verde contribuiu para elevar a produtividade e os rendimentos da agricultura em geral nas áreas onde os processos agrícolas já eram avançados, mas não prosperou em regiões mais pobres, onde a agricultura até hoje utiliza métodos tradicionais de cultivo”.

Paraná passou a sofrer grandes aportes financeiros em investimentos no setor secundário da economia, principalmente na Região Metropolitana de Curitiba, que resultou na criação da Cidade Industrial de Curitiba – CIC³⁷ (ROLIM, 1995; DINIZ e LEMOS, 1990).

Segundo Gremaud, Vasconcelos e Toneto Júnior (1999), na década de 1980 o crescimento atípico, em nível nacional, repercutiu de modo acentuado no Paraná por conta do desempenho do complexo metal-mecânico e agroindustrial. A recessão, no Brasil como um todo, atingiu, também, de forma profunda, o setor da construção civil no Estado e seus principais fornecedores industriais. Entretanto, para esses autores, as participações positivas das agropecuárias (especialmente do café), das indústrias de alimentos e química (soja e derivados de petróleo e álcool) fizeram com que os efeitos na economia não fossem tão intensos no Estado. No entanto, segundo Ipea (2000), a década de 1980 foi marcada por várias oscilações na economia paranaense, tanto no setor agroindustrial, como nos setores industriais e de prestação de serviços. Todavia, no ano de 1989, houve um crescimento na economia paranaense de 4,4%, sustentado pela expansão na lavoura cafeeira e pelos segmentos industriais e comerciais. Principalmente devido a esse crescimento, o Estado atingiu um patamar relativamente distinto na sua economia, fortalecendo-se para abertura de um novo desempenho, nos anos de 1990 (IPEA, 2000).

Esse novo período, da década de 1990, foi marcado pelo processo de abertura da economia nacional, inaugurando uma nova sistemática na condução da política econômica do país. Segundo Lanzana (2001), essa política privilegiou medidas assentadas na premissa de que a maior exposição da economia frente à

³⁷ Segundo Oliveira (2001), a criação da CIC foi inicialmente discutida devido ao intenso processo de industrialização por qual passava a cidade de Curitiba, preocupando, desse modo, as elites da sociedade, desencadeando, assim, uma discussão e adoção de um plano diretor que previa a reserva de uma área considerável para a instalação de plantas industriais. O documento legal que definiu a Cidade Industrial de Curitiba foi a Lei Municipal n. 4.199, de 1972.

concorrência internacional seria capaz de estimular a modernização do parque produtivo brasileiro, dado que os agentes privados seriam induzidos a buscar meios de realizar investimentos e de introduzir novos métodos organizacionais de forma a elevar a competitividade do conjunto da economia nacional.

Tais mudanças no setor econômico nacional repercutiram de tal forma que no Estado do Paraná ocorreram modificações profundas nas relações de trabalho e na estrutura agrária, que

[...] resultaram em intensos fluxos migratórios internos e externos às fronteiras estaduais. Embora se constate relativa desaceleração no processo de urbanização do Estado e se verifique que os fluxos migratórios de longa distância cederam lugar a movimentos de proximidades, mantendo-se ainda inconclusos, o intenso ritmo e a horizontalidade com que se realizou esse processo deram a tônica ao movimento de transição das últimas décadas (MOURA, 2004, p. 35).

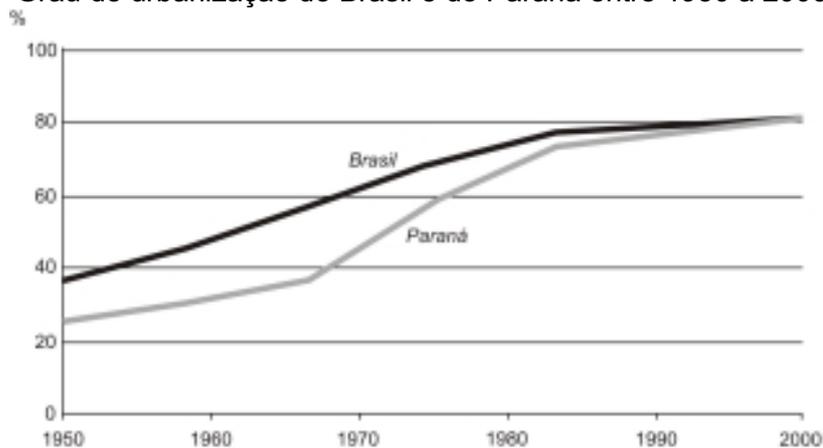
Assim, Moura (2004) sustentou que o crescimento populacional entre os municípios paranaenses, a partir da década de 1970, se expressou na configuração de espacialidades de concentração e de esvaziamento. Segundo a autora,

Num extremo, criou aglomerações que conjugam municípios cada vez mais populosos, com crescimento elevado (sempre superior ao crescimento médio do estado) e contínuo (desde os anos 70 e/ou 80). Noutro extremo, um grande número de municípios vem apresentando contínuo decréscimo de população. Entre 1970/1980, 169 municípios paranaenses perderam população; entre 1980/1991, esse número se elevou para 185; e entre 1991/2000 já eram 203 municípios perdendo moradores (MOURA, 2004, p. 35).

No último Censo Demográfico de 2000, o Estado do Paraná como um todo apresentou um acréscimo de quase 572 mil habitantes com relação ao censo de 1991. No entanto, esse crescimento populacional ocorreu nos centros urbanos com melhores condições de infra-estrutura e oportunidades de emprego e, por outro lado, uma redução da população que vivia em pequenas cidades que ainda são dependes

da agricultura. Dessa forma, o Estado deixou de ser considerado como tipicamente rural para assumir proporções de uma população urbanizada, atingindo, no ano de 2000, mais de 81% de urbanização (Gráfico 4).

Gráfico 4 – Grau de urbanização do Brasil e do Paraná entre 1950 a 2000



Fonte: IBGE – Censos Demográficos op cit. MOURA (2004, p. 36).

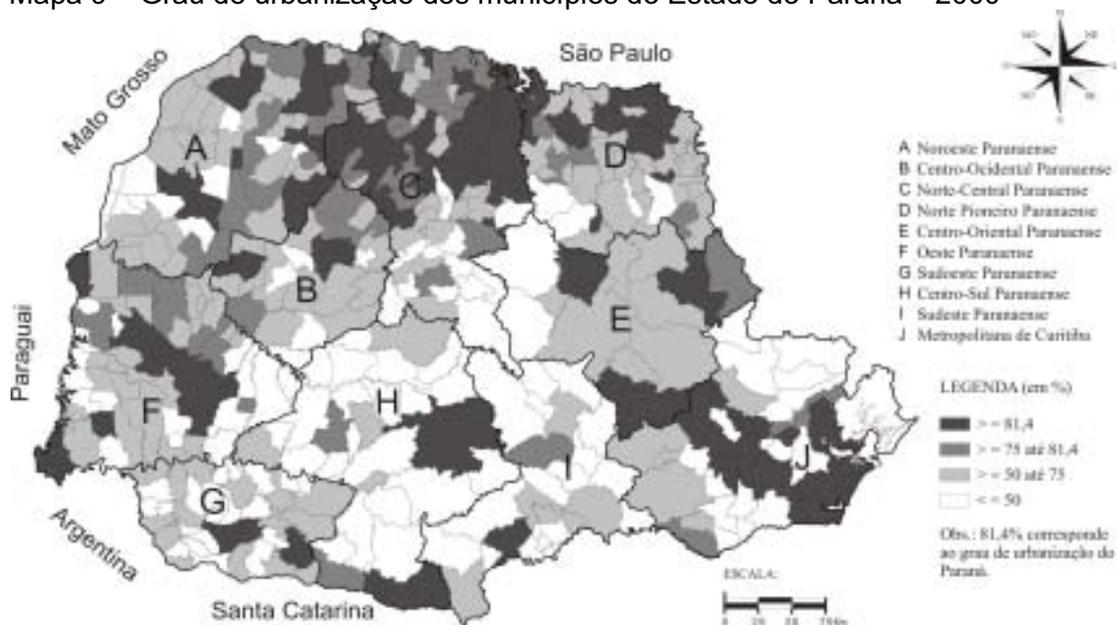
No Gráfico 4, observou-se que, enquanto o Brasil cresceu de forma quase que contínua ao longo dos anos, o Estado do Paraná, sofreu fortes mudanças a partir da década de 1970, período no qual seu grau de urbanização não ultrapassava os 36%, atingindo, no final do século (2000), uma média de 81,4% de urbanização no Estado como um todo, e, para esse último período, do total de 399 municípios, 83 deles, ou seja, 20,80% do total dos municípios, superaram a média de urbanização do Estado, conforme Mapa 9 (MOURA, 2004).

Oliveira (2001) sustenta que o predomínio da população urbana sobre a população rural irá se ampliar nos próximos anos. O autor ainda afirmava que a tendência para o caso paranaense é a de que as cidades grandes ficarão ainda maiores e, junto com o crescimento das cidades de porte médio, acentuarão o

processo de metropolização no Estado. Enquanto isso, as cidades de menor porte populacional tendem a ficar ainda menores.

Dessa forma, pode-se a princípio focalizar futuras problematizações nos centros de médio porte no Estado, uma vez que esses tendem a acentuar o crescimento urbano. Dentre os problemas mais comuns, já encontrados em grandes centros, pode-se descrever a violência, a poluição, a marginalização, o trânsito, altas taxas de desemprego, o transporte, a saúde e a educação sucateadas, entre outros.

Mapa 9 – Grau de urbanização dos municípios do Estado do Paraná – 2000



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de MOURA (2004).

Grande parte dos municípios que apresentam uma urbanização acima da média do Estado encontram-se localizados na Região Norte. Esses municípios podem ter sido estimulados pelo avanço tecnológico e a mecanização ocorrida no meio rural. O mesmo aconteceu em outras regiões, possibilitando assim um crescimento no nível de urbanização no Estado. Por outro lado, as Regiões Centro-

Sul e Sudeste mostraram-se debilitadas quanto ao número de municípios que apresentam uma urbanização igual ou inferior a 50%.

Concomitantemente ao aumento da taxa de urbanização do Estado, houve um esvaziamento populacional regional em 4 das 10 mesorregiões geográficas do Estado, segundo Magalhães e Kleinke (2000), apresentando taxas de crescimento negativas para as três últimas décadas em análise (Norte Pioneiro, Noroeste Paranaense, Centro-Occidental e Sudoeste), ou seja, essas mesorregiões apresentaram uma dinâmica inversa às demais. Porém, o saldo migratório do estado para o período de 1991/2000 foi positivo em quase 1.114.745 pessoas e, para as projeções para 2000/2005, esse valor é de aproximadamente 480 mil pessoas, sendo a Região Metropolitana de Curitiba a mesorregião que mais cresceu no período de 1970 e 2000, conforme Tabela 6.

Tabela 6 – População total e taxas anuais de crescimento geométrico das mesorregiões geográficas do Paraná – 1970/2005

Mesorregião Geográfica	População Total					Taxas de crescimento anual (%)			
	1970	1980	1991	2000	2005*	70/80	80/91	91/00	00/05
Centro-Occidental	528.734	406.734	387.451	346.648	302.723	-2,61	-0,44	-1,24	-2,72
Centro-Oriental	355.253	472.655	547.559	623.356	623.524	2,92	1,36	1,46	0,01
Centro-Sul	338.136	484.245	501.428	533.317	554.867	3,69	0,32	0,69	0,81
Metropolitana de Curitiba	1.050.805	1.703.819	2.319.526	3.053.313	3.600.798	4,99	2,87	3,13	3,41
Noroeste	962.778	746.543	655.509	641.084	575.919	-2,53	-1,18	-0,25	-2,16
Norte Central	1.521.540	1.459.566	1.638.677	1.829.068	1.861.110	-0,42	1,07	1,24	0,35
Norte Pioneiro	705.953	571.713	555.339	548.190	502.629	-2,10	-0,27	-0,15	-1,75
Oeste	752.432	960.775	1.016.481	1.138.582	1.200.138	2,50	0,52	1,28	1,08
Sudeste	267.830	302.530	348.617	377.274	371.549	1,24	1,31	0,89	-0,31
Sudoeste	446.360	521.269	478.126	472.626	450.661	1,58	-0,79	-0,13	-0,96
Paraná	6.929.821	7.629.849	8.448.713	9.563.458	10.043.918	0,98	0,94	1,40	1,00

Fontes: Elaborado pelo autor a partir do IBGE (1970, 1980, 1991 e 2000) e Magalhães e Kleinke (2000).

Nota: (*) Estimativa de Magalhães e Kleinke (2000).

As demais mesorregiões, com exceção da Região Metropolitana de Curitiba, ainda apresentaram baixas taxas de crescimento, comparadas com o total estadual. Segundo Magalhães e Kleinke (2000), essas tendências, de acordo com as perspectivas da projeção para 2005, devem prosseguir. De acordo com Magalhães e Kleinke (2000, p. 34), “[...] apenas a Mesorregião Metropolitana de Curitiba vem crescendo em ritmo bem superior à média do Estado, com indicativos de que

chegará em 2010 com taxas de crescimento populacional ainda elevada”. Para as projeções populacionais entre 2000 e 2005, das mesorregiões interioranas, apenas o Oeste paranaense apresentou taxas anuais de crescimento acima da média do Estado, representando 1,08% a.a..

Em se tratando especificamente das cidades de porte médio, essas apresentaram taxas anuais de crescimento muito superiores à média do Estado do Paraná, aumentando consideravelmente a participação no total da população do Estado. Observou-se que as cidades de porte médio, que em 1970 representavam 1,74% do total de cidades com cerca de 10% da população total do Estado, cresceram em participação e, em 2000, passaram a representar 2,75% do total de cidades com uma concentração de 25% da população total do Estado do Paraná. Contando já com as estimativas do IBGE (2005), para a população total de 2004, esses valores se ampliam e as cidades de porte médio passam a representar 3,76% das cidades do Estado, com o equivalente a uma população total de 3.078.447 habitantes, o que representa 30,37% da população do Estado, ou seja, em 4 anos houve um acréscimo de 1% no total das cidades de porte médio no Paraná com um aumento de 5% da população dessas cidades (Tabela 7).

Tabela 7 – Taxa de crescimento anual da população nas cidades de porte médio do Estado do Paraná – 1970 a 2004

Cidades	População total			Taxa geométrica de crescimento anual				Variação 1970/2004	
	1970	2000	2004*	1970/80	1980/91	1991/00	2000/04	Freq.	%
Umuarama	113.697	90.690	94.414	-1,23	-1,70	0,94	1,03	-19.283	-16,96
Campo Largo	34.405	92.782	103.176	4,81	2,59	2,80	2,75	68.771	199,89
Toledo	68.885	98.200	104.332	1,68	1,43	0,39	1,56	35.447	51,46
Almirante Tamandaré	15.299	88.277	105.848	8,44	6,24	3,29	4,74	90.549	591,86
Araucária	17.117	94.258	110.956	7,41	5,42	4,83	4,25	93.839	548,22
Apucarana	69.302	107.827	114.375	1,49	1,56	1,42	1,52	45.073	65,04
Pinhais	-	102.985	117.078	-	-	3,54	3,33	-	-
Paranaguá	62.327	127.339	141.635	2,80	1,79	2,81	2,75	79.308	127,25
Guarapuava	110.903	155.161	164.772	3,67	0,06	-0,32	1,55	53.869	48,57
Colombo	19.258	183.329	216.966	12,67	5,92	5,09	4,39	197.708	1.026
São José dos Pinhais	34.124	204.316	243.750	7,61	5,55	5,43	4,61	209.626	614,31
Cascavel	89.921	245.369	272.243	6,21	1,53	2,73	2,69	182.322	202,76
Foz do Iguaçu	33.966	258.543	293.646	15,05	3,09	3,51	3,30	259.680	764,53
Ponta Grossa	126.940	273.616	295.383	3,96	1,98	1,91	1,97	168.443	132,69
Maringá	121.374	288.653	313.465	3,35	3,32	2,08	2,13	192.091	158,26
Londrina	228.101	447.065	480.822	2,86	2,17	1,80	1,88	252.721	110,79
Paraná	6.929.821	9.563.458	10.135.378	0,98	0,94	1,40	1,49	3.205.557	46,26

Fonte: Elaborado pelo autor a partir IBGE – Censo Demográfico (1970, 1980, 1991, 2000 e 2003a).

Nota: (*) Estimativa do IBGE (2005).

No Anexo H encontra-se o gráfico com a evolução da população total das cidades.

Com exceção das cidades de Toledo, Umuarama e Guarapuava, todas as demais cidades apresentaram taxas de crescimento anual da população maior que a média do Estado para o período entre 1991/2000. Na Tabela 7 destacou as taxas de crescimento das cidades de Foz do Iguaçu e de Colombo, no período de 1970/80, 15,05% e 12,67% a.a., respectivamente, sendo essas as maiores taxas de crescimento registradas no Estado, nesse período. Atualmente, levando em consideração as estimativas do IBGE 2005, as cidades de porte médio que apresentam as maiores taxas de crescimento anual são: Almirante Tamandaré (2,06%), São José dos Pinhais (2,00%), Colombo (1,91%) e Araucária (1,85%), todas localizadas na Região Metropolitana de Curitiba – RMC.

É interessante observar que algumas dessas cidades, em um pouco mais que 30 anos, de 1970 a 2004, como foi o caso de Colombo (na Mesorregião Norte Central), Foz do Iguaçu (na Mesorregião Oeste) e São José dos Pinhais (na RMC), cresceram em termos relativos de população residente mais de 1.026%, 764% e 614% respectivamente. Esse crescimento se deu em grande parte pelos

investimentos industriais, principalmente entre a década de 1970 e 1980.³⁸ Por outro lado, os municípios de Guarapuava e Umuarama tiveram, no mesmo período, um decréscimo populacional. Especificamente o município de Umuarama diminuiu em torno de 17% sua população, comparando os dados de 1970 e 2004, deixando de ser considerada como uma cidade de porte médio em 2000.

A razão pela qual o município de Umuarama deixou de ser uma cidade de porte médio pode ser explicada pelo fato de o município, nos anos de 1970, ser essencialmente agrícola e nesse período ocupava muita mão-de-obra, e, por sua vez, perdeu população por causa do êxodo rural, e/ou devido ao desmembramento desse município em outras cidades, ficando, desse modo, com uma população total abaixo dos 100 mil habitantes. Segundo Moura (2004), as cidades do interior do Estado (Londrina, Maringá, Cascavel, Ponta Grossa, Guarapuava, dentre outras) apresentaram mudanças menos expressivas que as cidades da RMC. A autora reforça a análise realizada, afirmando que “Foz do Iguaçu apresentou os incrementos mais surpreendentes, saltando de pouco mais de 30 mil habitantes [em 1970] para quase 260 mil em 2000” (MOURA, 2004, p. 38).

Os Mapas 10 e 11 destacam apenas as cidades de porte médio e sua localização nas dez mesorregiões do Estado, ou seja, aquelas cidades cuja população apresentava-se entre 100 mil e 500 mil habitantes para os períodos de 1970 e 2000, respectivamente.

³⁸ A cidade de Foz do Iguaçu, que hoje é essencialmente turística, recebeu, nesse período, grandes investimentos com a construção da usina hidrelétrica Binacional de Itaipu.

Mapa 10 – Cidades de porte médio no Paraná com população entre 100 mil e 500 mil habitantes por mesorregião – 1970



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do IBGE, Censo Demográfico (1970) – Malha municipal digital do Brasil de 1997.

Observou-se que as cidades de porte médio que aparecem no Mapa 10, em 1970, estão dispostas em 4 mesorregiões (Umuarama, no Noroeste paranaense; Londrina e Maringá, no Norte-Central paranaense; Guarapuava, no Centro-Sul paranaense; e Ponta Grossa, no Centro-Oriental paranaense). Essa distribuição das cidades de porte médio foi modificada quando comparada com o ano de 2000, ou seja, alguns municípios que não eram considerados cidades de porte médio passaram a fazer parte desse conjunto, concomitantemente ao desaparecimento de uma cidade (conforme Mapa 11).

Mapa 11 – Cidades de porte médio no Paraná com população entre 100 mil e 500 mil habitantes por mesorregião – 2000



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do IBGE, Censo Demográfico (2000) – Malha municipal digital do Brasil de 1997.

A distribuição geográfica das cidades de porte médio para o ano de 2000 ficou assim disposta nas mesorregiões do Estado: Foz do Iguaçu e Cascavel, no Oeste paranaense; Londrina, Maringá e Apucarana, no Norte-Central; Guarapuava, no Centro-Sul paranaense; Ponta Grossa, no Centro-Oriental paranaense; e Pinhais, Paranaguá, Colombo e São José dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba. Considerando somente as cidades interioranas de porte médio, para o Censo Demográfico de 2000, existia um total de sete cidades.

No entanto, observando as estimativas apresentadas pelo IBGE (2005), mais quatro municípios passam a ser considerados no estudo como cidades de porte médio, sendo eles: Toledo, Araucária, Campo Largo e Almirante Tamandaré. Desse modo, o mapa para o ano de 2004 ficou com um total de 15 cidades mais a Capital (Mapa 12). Dessas novas cidades de porte médio, para o ano de 2004, três estão localizadas na RMC e apenas uma, o município de Toledo, no Oeste paranaense.

Mapa 12 – Cidades de porte médio no Paraná com população entre 100 mil e 500 mil habitantes por mesorregião – 2004



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do IBGE (2005) – Malha municipal digital do Brasil de 1997.

Comparativamente, observando os três mapas, pode-se inferir que as cidades de porte médio que cresceram em torno da Capital (Curitiba) não foram surpresas, pois essas se sustentaram no crescimento da Metrópole de Curitiba a partir da década de 1970. Na Mesorregião Norte-Central (C) se intensificou o crescimento das cidades de porte médio existentes e houve o surgimento de mais uma cidade desse porte (Apucarana). Destaque pode ser dado para a Mesorregião Noroeste (A) e Oeste (F) do Estado, a primeira por perder a única cidade de porte médio da região (Umuarama), fato que pode ser explicado pelo êxodo rural e/ou pelo desmembramento do município em outras cidades (conforme explicado anteriormente); e a segunda mesorregião pelo aparecimento das cidades de porte médio de Foz do Iguaçu e Cascavel, inicialmente, e de Toledo no ano de 2004. O crescimento de Foz do Iguaçu pode ser explicado pela construção da usina hidrelétrica Binacional de Itaipu que, a partir da segunda metade da década de 1970,

atraiu grande contingente de trabalhadores para a região, pois no período de 1970 a 1978 a população do município cresceu de forma acelerada, passando de 33.966 habitantes para 136.352 (CARVALHEIRO, STAMM e LIMA, 2003). Já o crescimento da cidade de Cascavel é explicado por estar geograficamente localizada num entroncamento de rodovias (principalmente a BR-277) que dão acesso tanto a Foz do Iguaçu, como à capital do Estado e para os Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. As outras mesorregiões do Estado não apresentaram alterações significativas.

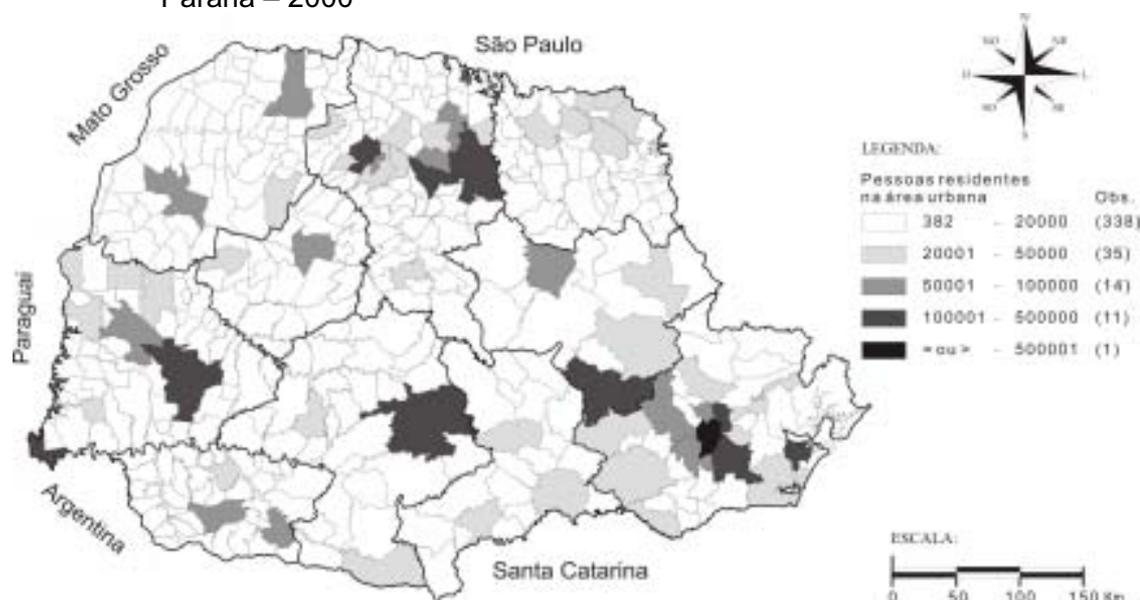
Na Tabela 7 e nos Mapas 10, 11 e 12, foi possível apresentar as cidades de porte médio paranaenses cuja variável utilizada foi a população residente total. Já na Tabela 8 e no Mapa 13, foi utilizada a variável referente à população urbana, ou seja, somente aquelas pessoas que residem no meio urbano. Esse recorte é importante para destacar e evidenciar que as cidades de porte médio paranaenses não apresentam grandes contingentes populacionais vivendo no meio rural, portanto, mesmo considerando apenas a população urbana, as cidades de porte médio continuam dentro da mesma faixa populacional de 100 mil a 500 mil habitantes, considerando os dados do censo de 2000.

Tabela 8 – População residente na área urbana por classe de tamanho no Estado do Paraná – 2000

Faixa Populacional	População total	População urbana	Percentual da população urbana do estado	Total de municípios
Até 20.000	2.665.771	1.856.425	23,84%	338
20.001 até 50.000	1.550.999	1.025.645	13,17%	35
50.001 até 100.000	1.365.170	1.024.128	13,15%	14
100.001 até 500.000	2.394.203	2.292.571	29,45%	11
Acima de 500.001	1.587.315	1.587.315	20,39%	1
Total do Estado	9.563.458	7.786.084	100%	399

Fonte: Elaborada pelo autor a partir do IBGE – Censo Demográfico (2000).

Mapa 13 – População residente na área urbana por classe de tamanho no Estado do Paraná – 2000



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do IBGE, Censo Demográfico (2000) – Malha municipal digital do Brasil de 1997.

O Mapa 13 apresenta, além das cidades de porte médio que compõem o Estado do Paraná no ano de 2000, a classificação dos municípios segundo sua classe de tamanho dividida em cinco faixas de tamanho populacional. Dessas faixas populacionais, as cidades de porte médio detêm um total de aproximadamente 29,45% da população urbana do Estado e, juntas com a cidade de Curitiba (a única com mais de 500 mil habitantes), somam 49,84% dessa população. Nota-se que quase 50% da população urbana se encontra concentrada em apenas 12 cidades do Estado.

Dessa forma, procurou-se evidenciar nas cidades paranaenses de porte médio o predomínio da população urbana, diferentemente do que ocorre em municípios de menor porte. Ou seja, quando foi considerada somente a população urbana houve um aumento dos municípios que se enquadravam na faixa populacional de até 20 mil habitantes.

Considerando somente a população urbana do Estado do Paraná, é interessante observar que, dos 399 municípios em 2000, 11 municípios eram cidades de porte médio, o que representava 2,75% dos municípios do Estado, mas esse pequeno percentual representava 29,45% da população urbana total do Estado. Já sua maioria, 338 municípios, encontra-se na primeira faixa populacional, ou seja, cidades de até 20 mil habitantes, o que representa 79,70% do total de municípios sendo equivalente apenas a 23,84% da população urbana do Estado do Paraná. Já a capital Curitiba apresentava, em 2000, uma população urbana de 20,39% do total do Estado.

Das cidades interioranas de porte médio pode-se dar ênfase na Mesorregião Norte-Central, por apresentar um aglomerado de municípios em torno das cidades de Londrina, Apucarana e Maringá. Segundo Ipea et al. (1999), as cidades de Londrina e Maringá proporcionam um nível de centralidade muito forte em relação às cidades da região e apresentam também manchas de ocupação contínua entre algumas cidades.

De acordo do Ipea et al. (1999), as cidades de Cascavel e Toledo, localizadas na Mesorregião Oeste, também apresentam certa aglomeração urbana não contínua, mas com perspectivas de crescimento. Ainda de acordo como os autores, a cidade de Cascavel foi classificada com um nível de centralidade forte na região de sua abrangência. E tal crescimento deve ser dinamizado com a duplicação da rodovia (PR-467) que interliga ambas as cidades.

Agora, considerando a hierarquia definida pelos estudos do Ipea et al. (2000) – organizada em oito classes de centros, estabelecida por níveis de centralidade medidos pelo desempenho de funções urbanas –, tinha-se, nos anos de 1990, Curitiba em destaque com nível “máximo” de centralidade no conjunto de cidades do

Paraná. Segundo Ipea et al. (2002b), a polarização exercida por Curitiba no território da Região Sul do Brasil fez com que se tornasse pólo de um dos 12 sistemas urbanos identificado no sistema brasileiro e, com isso, foi classificada como “metrópole nacional”. A capital paranaense é o principal pólo de irradiação de uma ampla gama de bens e serviços que atendem a um também amplo conjunto de municípios (Tabela 9, Mapa 14).

Tabela 9 – Número de municípios, percentual da população e do PIB, segundo o nível de centralidade no Estado do Paraná – 1991/2000

Nível de Centralidade	Número de municípios 2000	(%) Pop. Total 1991	(%) Pop. Total 2000	% total no PIB estadual 1996
Máximo	1	15,56	16,60	31,24
Muito Forte	2	7,46	7,69	10,66
Forte	2	5,05	5,43	5,53
Forte p/ médio	9	10,17	9,89	8,71
Médio	13	7,35	6,33	5,43
Médio p/ fraco	14	6,17	5,19	4,24
Fraco	12	3,52	2,98	3,19
Muito Fraco	346	44,72	45,89	31,00

Fonte: Moura e Werneck (2001).

Mapa 14 – Hierarquia de níveis de centralidade e classificação dos centros urbanos no Paraná



Fonte: Moura (2004, p. 41).

A cidade de Londrina apresentava um nível de hierarquia muito forte e assumiu a posição de “centro regional”, e, de acordo com Ipea et al. (2002b), na Região Sul do Brasil, somente Londrina e Florianópolis conquistaram essa posição. Porém, Florianópolis é capital do Estado de Santa Catarina.

As cidades de Maringá e Cascavel apresentam um nível de centralidade “muito forte” e “forte”, respectivamente, no entanto essas foram classificadas como “Centro Sub-Regional 1” na rede urbana nacional. Já as cidades de Foz do Iguaçu, Guarapuava, Ponta Grossa e Paranaguá apresentaram níveis de centralidade diferenciados, porém suas classificações no sistema urbano foram como “Centros Sub-Regionais 2”.

Dentro da classificação urbana, as cidades que se enquadravam como “Centro Regional, Centro Sub-Regional 1 e 2”, apresentavam algo em comum no contexto das cidades paranaense, todas essas cidades podem ser consideradas como cidades de porte médio, pois se deparavam com populações entre 100 mil e 500 mil habitantes. Também há ocorrência daquelas cidades de porte médio que não estavam classificadas na rede urbana, como é o caso das cidades de Colombo, Pinhais e São José dos Pinhais na Região Metropolitana de Curitiba e Apucarana no Norte Central paranaense. Esse fato aconteceu, pois as cidades localizadas na RMC sofrem influência e são polarizadas pela dinamização da metrópole nacional de Curitiba. Já a outra cidade é polarizada pela influência da cidade de Londrina.

Após a abordagem da evolução das cidades de porte médio paranaenses, sua classificação na rede urbana nacional e uma digressão sobre os dois tópicos, dar-se-à ênfase na Mesorregião Oeste do Estado do Paraná, enfocando as cidades de porte médio de Cascavel e de Toledo.