



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
Campus de Toledo
Centro de Ciências Sociais Aplicadas
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio, Nível
Mestrado

**O CORREDOR URBANO DE DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE
MARECHAL CÂNDIDO RONDON - PARANÁ**

Marcel Augusto Colling

Toledo, 2013

MARCEL AUGUSTO COLLING

**O CORREDOR URBANO DE DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE
MARECHAL CÂNDIDO RONDON - PARANÁ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio, do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual do Oeste do Paraná, para obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Economia Regional

Orientador: Moacir Piffer, Dr.

Toledo, 2013

Catalogação na Publicação elaborada pela Biblioteca Universitária
UNIOESTE/Campus de Toledo.

Bibliotecária: Marilene de Fátima Donadel - CRB – 9/924

C711c Colling, Marcel Augusto
 O corredor urbano de desenvolvimento no município de
 Marechal Cândido Rondon - Paraná / Marcel Augusto Colling. –
 Toledo, PR : [s. n.], 2013.
 119 f. : il. (algumas color.)

Orientador: Prof. Dr. Moacir Piffer
Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e
Agronegócio) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná.
Campus de Toledo. Centro de Ciências Sociais Aplicadas

1. Economia regional - Marechal Cândido Rondon - PR 2.
Marechal Cândido Rondon - PR. - Aspectos econômicos 3.
Desenvolvimento regional 4. Desenvolvimento urbano 5.
Planejamento territorial urbano 6. Rodovias - Paraná I. Piffer,
Moacir, Orient. II. T.

CDD 20. ed. 338.98162

MARCEL AUGUSTO COLLING

**O CORREDOR URBANO DE DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE
MARECHAL CÂNDIDO RONDON - PARANÁ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio, do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual do Oeste do Paraná, para obtenção do título de Mestre.

Comissão examinadora

Prof. Dr. Moacir Piffer
Universidade Estadual do Oeste do Paraná -
Unioeste

Prof. Jandir Ferrera de Lima, Ph.D
Universidade Estadual do Oeste do Paraná -
Unioeste

Prof. Dr. Antonio Joreci Flores
Universidade Federal de Santa Maria - UFSM

Toledo, 24 de Junho de 2013.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador, Moacir Piffer, pela oportunidade concedida ainda na entrevista do processo de seleção do programa. Agradeço pelas orientações, pelas discussões, pelos conselhos, pelo direcionamento.

À Coordenação do programa e à secretaria, de maneira especial ao Professor Pery e à Clarice que sempre me auxiliaram da melhor maneira possível.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, pelo auxílio financeiro.

Ao Professor Romano Del Mistro, da Universidade de Pretória na África do Sul, pelo contato e pela disponibilização de material para pesquisa, sem o qual esta dissertação não seria possível.

À minha mãe, Margarete, por ser sempre um ponto de referência, um exemplo de perseverança e bravura frente a todo tipo de circunstância.

Às amizades conquistadas durante o Mestrado, sobretudo: Caroline, Elisiane, Alberto, Jorge, Paulo, Thiago; Pessoas de formações distintas, locais distintos, e que muitas vezes mostraram que “amizade não tem limite!”.

Aos professores e funcionários da Unioeste, sem os quais o programa não seria possível.

COLLING, Marcel Augusto. **O corredor urbano de desenvolvimento do município de Marechal Cândido Rondon – Paraná.** Dissertação (Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo. 2013.

RESUMO

Este estudo analisou o corredor urbano de desenvolvimento do município de Marechal Cândido Rondon – Paraná, representado pela rodovia federal BR-163, e as organizações e instituições responsáveis pela organização e planejamento municipal. A BR-163, na microrregião de Toledo, liga os municípios de Toledo e Guaíra, passando pelo perímetro urbano de Marechal Cândido Rondon com extensão de 5,3 quilômetros. Questionou-se (1) se o corredor representado pela BR-163 impulsiona o desenvolvimento da economia urbana e (2) qual é a importância da BR-163 para o município de Marechal Cândido Rondon. A metodologia utilizada para a realização da pesquisa foi a Delphi. Foram realizadas entrevistas com 11 representantes de organizações institucionais do município que são responsáveis pelos processos de planejamento. As questões foram elaboradas com base em 10 pré-condições para estratégias de corredores de desenvolvimento. Os resultados apontaram que a BR-163 no perímetro urbano de Marechal Cândido Rondon é importante para o município por ser a via de ligação entre nós de atividade e polos de desenvolvimento da microrregião. Apesar desta importância, os entrevistados possuem uma percepção negativa da rodovia no perímetro urbano. O principal problema levantado é a má distribuição dos usos de terra rural, industrial e residencial ao longo do corredor urbano, o que faz com que ele assuma uma pré-condição heterogênea, formando um complexo de atividades que caracteriza um *continuum* rural/urbano na extensão da rodovia no perímetro urbano do município.

Palavras-chave: Corredores urbanos de desenvolvimento; Desenvolvimento Regional; Planejamento e estratégias de desenvolvimento urbano.

COLLING, Marcel Augusto. **The urban corridor of development in Marechal Cândido Rondon city – Paraná State.** Master's thesis in Regional Development and Agribusiness – Western Paraná State University, Toledo. 2013.

ABSTRACT

This study was aimed at analyzing the urban development corridor in Marechal Cândido Rondon – Paraná State, represented by the federal highway BR-163, and the organizations and institutions responsible for City Planning and Organization. BR-163 highway, in Toledo Micro region connects the cities of Toledo and Guaira passing through an extension of 5.3 kilometers inside the urban perimeter of Marechal Cândido Rondon. It was questioned whether (1) the corridor represented by BR-163 drives the development of the urban economy and (2) what is the importance of the highway for the city of Marechal Cândido Rondon. Delphi methodology was used to conduct the study. Interviews were conducted with 11 representatives of institutional organizations who are responsible for planning processes. The questions were based on 10 pre-conditions for strategies to development corridors. The results indicated that BR-163 in the urban perimeter of Marechal Cândido Rondon is important to the city for being the route of connection between nodes of activity and development centers. Despite this importance, respondents hold a negative perception of the highway within the urban perimeter. The main issue raised is the poor distribution of rural, industrial and residential land uses along the urban corridor, which causes it to assume a heterogeneous precondition and creates a complex of activities featuring a rural / urban continuum along the extension of the highway in the urban perimeter.

Keywords: Urban development corridors; Regional development; Planning and strategies for urban development.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
1.1 Problema da pesquisa.....	12
1.2 Objetivos	19
2 BASE TEÓRICA.....	20
2.1 Teorias da localização clássica	23
2.2 Custos de transação e base institucional	29
2.3 Corredores de desenvolvimento.....	30
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	48
3.1 Objeto e procedimentos da pesquisa.....	49
3.2 Construção da ferramenta de pesquisa.....	52
3.2.1 Utilização do Método Delphi	52
3.2.2 Pré-condições para corredores urbanos de desenvolvimento.....	56
4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	61
4.1 Resultados para “Satisfação”	63
4.1.1 Elementos que compõem os grupos de pré-condições.....	63
4.1.2 Grupos de pré-condições	79
4.2 Resultados para “importância/prioridade”	80
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	81
5.1 O corredor urbano de desenvolvimento em suas pré-condições.....	81
5.2 O corredor urbano/rural	83
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	90
APÊNDICES	97
APÊNDICE A – Estudos sobre práticas de Corredores de Desenvolvimento.....	98
APÊNDICE B – Resultados das entrevistas	110
ANEXOS	113
ANEXO A – Produto Interno Bruto da Microrregião para o período de 1980 a 2009 (Unidade: R\$ de 2.000 (mil)).....	114
ANEXO B – População da Microrregião de Toledo para o período de 1980 a 2009.....	116

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Produto Interno Bruto – valor adicionado – preços básicos - Unidade: R\$ de 2000 (mil) no período de 1980 a 2009	62
Tabela 2 – População de Marechal Cândido Rondon e da Microrregião de Toledo para o período de 1980 a 2010	63

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Resultado do grupo “Transportes”	64
Quadro 2 – Resultado do grupo “Uso da terra”	66
Quadro 3 – Resultado do grupo “Economia”	67
Quadro 4 – Resultado do grupo “Social”	69
Quadro 5 – Resultado do grupo “Locacional”.....	71
Quadro 6 – Resultado do grupo “Ambiental”	73
Quadro 7 – Resultado do grupo “Infraestrutura”.....	75
Quadro 8 – Resultado do grupo “Participação”	77
Quadro 9 – Resultado do grupo “Institucional”	78
Quadro 10 – Resultado do grupo “Política”	79
Quadro 11 – Médias gerais de “Satisfação” para os grupos de pré-condições.....	80
Quadro 12 – Médias gerais de “Prioridade” para os grupos de pré-condições	81

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – O município de Marechal Cândido Rondon	12
Figura 2 – Localização da BR-163 no município de Marechal Cândido Rondon.....	13
Figura 3 – Rodovia BR-163	14
Figura 4 – BR-163 no estado do Paraná	18
Figura 5 – O modelo de utilização do solo de J. H. Von Thunen	25
Figura 6 – A paisagem dos lugares centrais de Christaller.....	28
Figura 7 - Representação esquemática de um corredor de desenvolvimento.....	35
Figura 8 – Ilustração esquemática dos elementos para corredores urbanos de desenvolvimento	38
Figura 9 – Relações entre linhas principais de mobilidade e atividade	40
Figura 10 – Princípios para estratégias de corredores de desenvolvimento	41
Figura 11 – Pré-condições para estratégias de corredores de desenvolvimento.....	44
Figura 12 – Usos da terra ao longo da BR-163 no perímetro urbano de Marechal Cândido Rondon	86
Figura 13 – Conceito básico de desenvolvimento espacial em Curitiba	102
Figura 14 – Modelo dos corredores urbanos em Curitiba	104
Figura 15 – Conceito do corredor de desenvolvimento Wetton-Lansdowne	107
Figura 16 – Corredor de Central Luzon – Filipinas	109

LISTA DE ABREVIATURAS

- ACIMACAR – Associação Comercial de Marechal Cândido Rondon
AMOP – Associação dos Municípios do Oeste do Paraná
AREA – Associação Regional de Engenheiros e Arquitetos
CODECAR – Companhia de Desenvolvimento de Marechal Cândido Rondon
COPAGRIL – Cooperativa Agrícola Mista Rondon
CREA – PR – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná
FAO – Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PR – Paraná
PIB – Produto Interno Bruto
PROEI – Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná
SAAE – Serviço Autônomo de Água e Esgoto

1 INTRODUÇÃO

Nos estudos de economia regional e local as abordagens mais recentes tendem a enfatizar a ideia de “desenvolvimento”. Este conceito vem ganhando importância, sendo considerado como fundamental para garantir prosperidade em determinados locais.

Ocorre que são várias as abordagens e ferramentas para análise regional; também numerosas são as possibilidades de estratégias a serem adotadas para que se alcance o desenvolvimento regional, considerado aqui no âmbito de elemento que traz bem-estar e qualidade de vida para determinada população.

Hirschman (1974) aponta os agentes locais como elementos fundamentais para o desenvolvimento. Para o autor, a capacidade de organização com fins de alcançar um objetivo comum é um dos fatores mais fortes e decisivos para que se obtenham resultados positivos no desenvolvimento de localidades e regiões. Logo, o autor ressalta que as estratégias de desenvolvimento devem ser “de baixo para cima”, começando pela base, pelos agentes locais, pelas localidades, para que então sejam direcionadas às regiões.

O estado do Paraná passou por várias mudanças em seu espaço econômico nas últimas décadas. Piffer (2009) explica que neste tempo ocorreu a integração da economia do estado com a economia nacional e internacional, a agropecuária passou pelo processo de modernização, a fronteira agrícola se esgotou e os ramos industriais se difundiram e diversificaram. Estes fatos resultaram em uma nova configuração geoeconômica do Estado do Paraná. A partir desta integração regional, nacional e internacional, o estado ampliou sua base econômica, diversificando seus ramos de atividade.

No entanto, mais recentemente, estudos mostram que o estado, no decorrer do tempo, tem formado o que chama de economias de arquipélago; locais mais desenvolvidos que outros e que concentram oportunidades e desenvolvimento. Nesta perspectiva encontra-se o referencial de Perroux que trata de polos de desenvolvimento a partir de indústrias motrizes. Segundo o autor, forma-se um centro, mais desenvolvido e uma periferia em torno dele, menos desenvolvida. Entre diferentes centros (ou polos), há áreas não desenvolvidas, cuja economia não é impulsionada uma vez que as oportunidades se concentram nos polos. Uma série de desigualdades regionais resulta deste cenário.

Uma vez que diferentes bases econômicas são integradas em um espaço, pela atuação de diferentes agentes econômicos, a economia do local pode ser impulsionada, promovendo desenvolvimento local (Hirschman, 1974). Esta difusão de desenvolvimento econômico, em

regiões fora dos polos pode se dar a partir de medidas tomadas nas faixas que ligam diferentes polos. Tais faixas de ligação passam por dentro das diversas localidades presentes em tal área.

Uma das formas de se alcançar o desenvolvimento local ou regional é por meio de estratégias de “corredores de desenvolvimento”. Esta abordagem não é muito difundida no Brasil, sendo, no entanto, bastante estudada e utilizada em países da Europa, América do Norte (Canadá e Estados Unidos), Ásia e África (principalmente África do Sul). Da mesma forma, o referencial teórico para estratégias de corredores de desenvolvimento é mais bem detalhado na literatura internacional.

Assim, fazendo uso de tal abordagem, buscou-se que o estudo sobre corredores urbanos de desenvolvimento encontrasse aplicação na realidade em um ambiente diferente daquele internacional, onde tomou forma teórica. Para isso, foi escolhido o município de Marechal Cândido Rondon, na Região Oeste do Estado do Paraná.

Este estudo está dividido de tal maneira que o capítulo 2 apresenta a base teórica abordando as teorias da localização clássica, a teoria dos custos de transação e a base institucional e nele também são apresentadas as bases utilizadas para o estudo aprofundado das estratégias de desenvolvimento a partir de corredores de desenvolvimento. Os procedimentos metodológicos são apresentados no capítulo 3, onde são explicados os procedimentos para com o objeto a partir do método Delphi utilizado juntamente com aspectos de corredores urbanos de desenvolvimento. No capítulo 4 é feita a análise e discussão dos resultados obtidos pelo estudo. As considerações finais compõem o capítulo 5.

1.1 PROBLEMA DA PESQUISA

Para a colocação do problema desta pesquisa, é necessário tomar por base a ideia de desenvolvimento regional em comparação com a ideia de crescimento econômico. É possível que em um local ocorram ambos. Porém, também é possível que um mesmo local apresente crescimento desacompanhado de desenvolvimento.

Hirschman (1974) explica que pode ocorrer uma organização dos agentes locais com capacidade para se organizar, planejar e executar ações que contemplem as potencialidades de sua localização, seguindo em direção ao desenvolvimento econômico. Este fato é denominado por ele como desenvolvimento econômico partindo da base, sendo esta base composta pelos agentes locais.

Nesta perspectiva, o presente trabalho teve por objeto de estudo o município de Marechal Cândido Rondon, no estado do Paraná. O município se localiza na microrregião de Toledo. Sua localização pode ser observada na Figura 1, onde o município aparece em destaque na figura maior. A área destacada na figura da parte inferior corresponde à microrregião de Toledo no estado do Paraná.

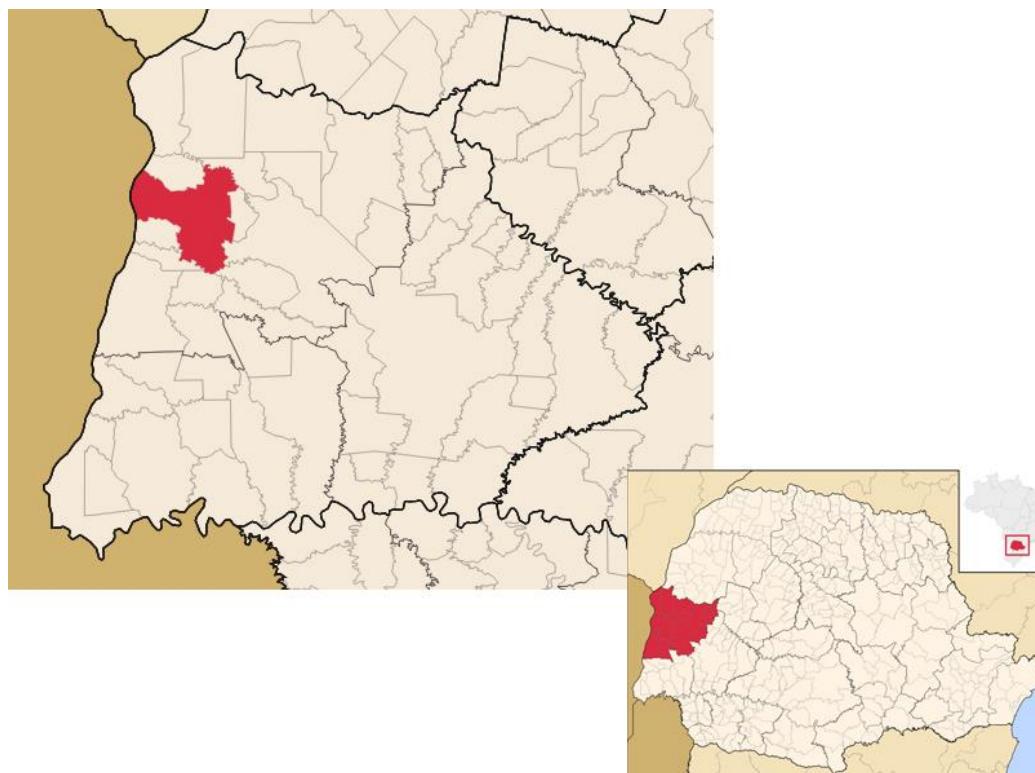


Figura 1 – O município de Marechal Cândido Rondon

Fonte: Creative Commons, 2012.

Considerado a partir de sua posição geográfica na microrregião, o município de Marechal Cândido Rondon se liga com dois nós de atividade, sendo estes os municípios de Toledo (a Leste) e Guaíra (a Norte). Esta ligação se dá por meio de uma rodovia federal, a BR-163.

Uma característica importante da BR-163 é que ela se encontra no zoneamento urbano do município de Marechal Cândido Rondon. Segundo o Ministério dos Transportes, a concessão para que esta parte da rodovia dentro da área urbana do município se tornasse Federal ocorreu no ano de 2005, segundo informação do Ministério dos Transportes (2012). Na Figura 2, pode-se observar a rodovia federal localizada no perímetro urbano do município (lado Leste).

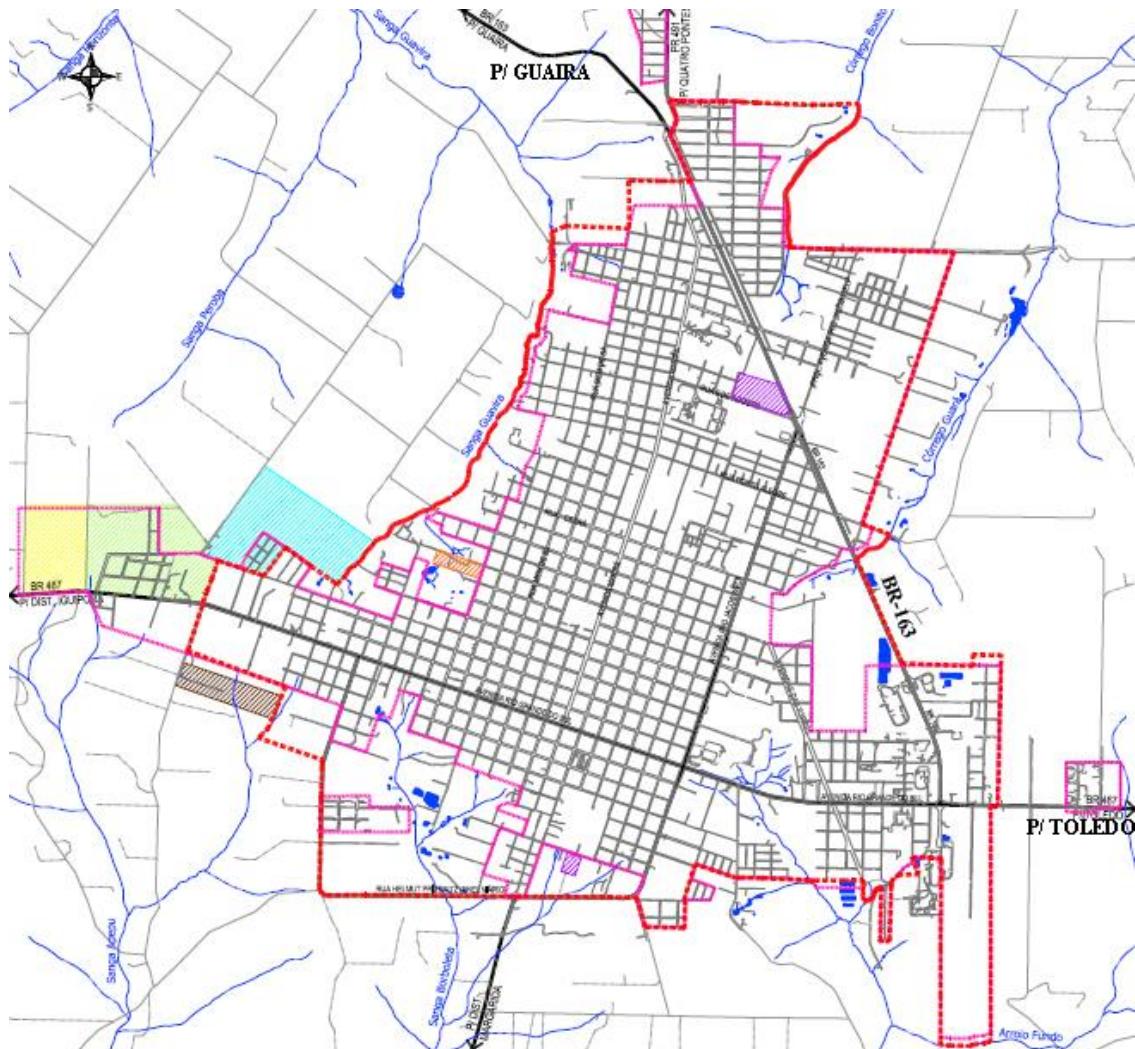


Figura 2 – Localização da BR-163 no município de Marechal Cândido Rondon

Fonte: Marechal Cândido Rondon, 2007.

Na Figura 2, é importante observar que a rodovia federal (BR-163) tem uma de suas extremidades na área sudeste do município próxima ao acesso para o município de Toledo; ela atravessa o município de Marechal Cândido Rondon, passando por 5,3 quilômetros de sua área urbana e funciona como principal acesso ao Norte, em direção ao município de Guaíra; a Leste, a rodovia dá acesso ao município de Toledo. O trecho da BR-163 entre os municípios de Toledo e Guaíra, passando por Marechal Cândido Rondon é de 96,6 quilômetros.

De maneira geral, a BR-163 possui extensão total de 4.476 quilômetros e integra o Centro Norte do Brasil ao Centro Oeste e Sul, ligando várias cidades consideradas ‘polos’ ou ‘micro polos’. Ela apresenta importância para microrregião de Toledo e Região Oeste do Paraná por ser utilizada para o escoamento da produção agropecuária do estado do Mato Grosso do Sul rumo ao Porto de Paranaguá. A via também é o principal meio de acesso à cidade de Salto del Guairá, no Paraguai, que é um importante centro de comércio regional, fazendo divisas com o município de Guaíra. A Figura 3 mostra a extensão da BR-163 em proporções nacionais.



Figura 3 – Rodovia BR-163

Fonte: Ministério dos transportes, 2012.

Considerando um ponto a ser mais bem discutido nas apresentações teóricas, é de fundamental importância para o problema desta pesquisa a teoria de corredores de desenvolvimento.

Em seu conceito mais fundamental, os corredores são apresentados por Kleynhans (2001) como faixas geográficas que ligam dois ou mais nós de atividade. Tais faixas são normalmente caracterizadas por rodovias federais. Quanto aos tipos de corredores, o autor explica que podem ser regionais (envolvendo várias cidades e locais) ou urbanos (corredores dentro de uma única cidade).

Ainda no tocante a corredores regionais e urbanos, em ambos os casos, Kleynhans (2001) explica que há certas pré-condições que devem ser observadas para a implantação de estratégias voltadas para corredores.

Ele ressalta que a observação e análise destas pré-condições são necessárias para a elaboração de estratégias próprias para corredores de desenvolvimento. Embora cada corredor seja diferente de qualquer outro em suas particularidades (Del Mistro, 2001), todos apresentam em sua essência estes princípios e pré-condições para implantação. Elas devem funcionar como base que orienta o estabelecimento do corredor de desenvolvimento.

No Estado do Paraná, os estudos com abordagens mais próximas de corredores de desenvolvimento são o Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná (PROEI), realizado pela Secretaria de Planejamento do estado em convênio com o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), em 1974; e mais recentemente, em 2011, um Estudo Básico de Desenvolvimento Regional, realizado pelo Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (CREA-PR). Este último é composto por três volumes que tratam sobre: Saneamento; Mobilidade Transporte e Logística; e Desenvolvimento Regional Integrado. Ainda pelo CREA-PR, no que toca o município de Marechal Cândido Rondon, foi desenvolvido, em 2012, um estudo denominado “Análise do Desenvolvimento Municipal”, com dados do município acerca do tema: Mobilidade Urbana.

O PROEI é um estudo que divide o estado do Paraná em três “polos axiais” sendo o primeiro o eixo Curitiba/Ponta Grossa, o segundo Londrina/Maringá, e o terceiro Cascavel/Guaíra. O projeto foi orientado de modo a cumprir três etapas (PROEI, 1974):

1. Caracterizar economicamente as regiões que contém os eixos definindo lhes uma linha vocacional;
2. Quantificar de forma aproximada o custo social de sua implantação, através da determinação de um excedente populacional relacionado com área destinada à sua absorção na atividade industrial;

3. Definir em cada um dos eixos, alternativas de áreas propícias à localização industrial caracterizando-as em seus aspectos de equipamento urbano e de suas estruturas de relacionamento espacial, de forma a possibilitar um mais fácil desenvolvimento da etapa seguinte de trabalho.

Para o eixo Cascavel/Guaíra, no qual Marechal Cândido Rondon se situa, o projeto apontou aptidão como uma área de incipiente desenvolvimento industrial, mas que já deu condições ao estabelecimento de indústrias de grande porte, porém orientadas principalmente para matéria prima; permite o estabelecimento de indústrias de médio e pequeno porte, em princípio orientadas para o mercado local e regional e que possam utilizar tecnologia não muito avançada. Como eixo industrial, ele é caracterizado no projeto como o menos coeso dos três eixos, especialmente pelo fato de que, em se tratando de uma região de ocupação recente e extremamente dinâmica, não poderia receber insumos compatíveis com seu grau de desenvolvimento, tanto em termos de infraestrutura, inter e intraurbana, quanto no que se refere a equipamentos urbanos.

Observa-se que pela época do estudo, a Região Oeste ainda estava em fase de crescimento e desenvolvimento. Dada a quantidade de estudos que sucederam, é possível que tais informações já não possam ser utilizadas para outros fins que não pesquisa histórica das condições da região.

Os estudos realizados pelo Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA) abrangem mais aspectos relacionados a corredores de desenvolvimento embora não utilizem tal nomenclatura ou metodologia. É possível observar uma seção no volume Mobilidade Transporte e Logística dedicada à microrregião de Toledo.

Como potencialidades para a Microrregião, o estudo aponta que ela é uma grande produtora agrícola, mas que vem se mostrando bastante dinâmica, crescendo nos ramos metalúrgico, farmacêutico e turístico.

O estudo também aponta algumas limitações da região dentre elas, o êxodo rural, trâfico, falta de segurança, problemas com trânsito, crescimento desordenado, falta de acessibilidade, entre outros. As cidades da microrregião carecem de atrativos socioeconômicos que atraiam investimentos que gerem emprego e renda evitando assim, a saída de pessoas para outras regiões. A malha viária da microrregião, planejada nos anos 80 precisa ser atualizada, segundo o estudo, para comportar o aumento do volume de caminhões e automóveis.

O terceiro volume do estudo (Desenvolvimento Regional Integrado), em uma de suas partes, trata especificamente da BR-163, que liga municípios da Microrregião de Toledo, e

cuja passagem pelo perímetro urbano do município de Marechal Cândido Rondon forma o objeto desta pesquisa.

Segundo o estudo, a BR-163 é um dos mais estratégicos e movimentados corredores de exportação do país, ligando os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Pará. Ela interliga as principais áreas produtoras do centro-oeste ao Porto de Paranaguá e propicia o acesso destes estados ao Mercosul. No trecho que passa pela microrregião de Toledo, a rodovia apresenta tráfego intenso de caminhões, sem acostamento, com faixas de segurança de um metro em cada lado, segmentos de pista com buracos, afundamentos, fissuras e sinalização precária. A via apresenta sinais claros de exaustão, bem como inadequação às exigências do tráfego. A Figura 4 mostra a BR-163, em seu trecho que passa pelo estado do Paraná.



Figura 4 – BR-163 no Estado do Paraná

Fonte: CREA-PR, 2011.

O estudo de mobilidade para o município de Marechal Cândido Rondon, também realizado pelo CREA-PR (2012), trata de medidas mais pontuais dentro do município, voltadas a áreas bastante específicas de infraestrutura urbana. O relatório aponta medidas necessárias para padronização de calçamentos, iluminação pública, arborização urbana, estacionamento rotativo, fiscalização de horários de carga e descarga, fiscalização do uso e ocupação do solo e monitoramento por câmeras em pontos de conflito. O relatório ainda elenca as instituições que devem ser responsáveis pelo debate de ideias, elaboração e validação do estudo.

Cabe observar que mesmo considerando estes estudos, atualmente não há iniciativas de estratégias de desenvolvimento para municípios da microrregião com base na teoria de corredores de desenvolvimento. Embora existam iniciativas de desenvolvimento conjunto como o Pacto Oeste, ações da AMOP, estudos realizados pelo CREA-PR, e o Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná (PROEI), em nenhum deles é abordado o tema do desenvolvimento econômico a partir do planejamento voltado a elaboração de estratégias de corredores de desenvolvimento quer sejam regionais quer sejam urbanos. Desta forma, este trabalho procurou ver o crescimento/desenvolvimento do município de Marechal Cândido Rondon sob uma ótica diferente, através da rodovia federal BR-163. Isto justifica a importância deste estudo.

Uma vez que o município tenha capacidade para se organizar considerando os corredores urbanos de desenvolvimento, torna-se mais fácil, conforme observado em Kleynhans (2001), o trabalho conjunto entre municípios com o fim de que se estabeleça um corredor de desenvolvimento regional. Assim, o planejamento e organização de um espaço municipal é o primeiro passo para uma estratégia maior que agrupa uma região ou local.

Neste contexto, este trabalho serve como referência para estudos semelhantes em municípios. Corredores de desenvolvimento, tanto urbanos quanto regionais, sempre são diferentes entre si, dadas as diferenças inerentes aos objetos estudados. Porém, uma vez que neste trabalho são considerados princípios básicos a partir dos quais se pode iniciar o estudo de corredores, ele pode ser aplicado a outras localidades, observando-se e respeitando-se as devidas diferenças.

Assim, esta pesquisa tem como questionamentos principais a responder: (1) se o corredor de desenvolvimento na área urbana do município de Marechal Cândido Rondon, caracterizado pela rodovia federal BR-163, impulsiona o desenvolvimento da economia urbana; e (2) qual é a importância da BR-163 para o município de Marechal Cândido Rondon.

1.2 OBJETIVOS

GERAL

Analisar o corredor urbano de desenvolvimento de Marechal Cândido Rondon – Paraná, representado pela rodovia federal BR-163, e as organizações e instituições responsáveis pela organização e planejamento municipal.

ESPECÍFICOS

Verificar e analisar as pré-condições para o planejamento de corredores de desenvolvimento;

Identificar e analisar as percepções das principais organizações envolvidas nos processos de planejamento do município acerca dos itens colocados nos grupos de pré-condições;

Organizar tais informações de maneira a obter um quadro geral com uma visão integrada a respeito da atual situação do município de acordo com os princípios de estabelecimento de corredores de desenvolvimento.

2 BASE TEÓRICA

Ao se tratar de desenvolvimento regional, o primeiro ponto importante a ser abordado é a sua conceituação no espaço de uma região.

Sobre o crescimento econômico, Kuznets (1966), afirma que ele envolve um aumento na produção individual (*per capita*) acompanhado, normalmente, de aumento populacional. Juntamente com tais fatores, também ocorrem mudanças nas instituições ou nas práticas sociais e econômicas de determinado local.

Considerado desta maneira, o conceito de crescimento econômico tem por base critérios quantitativos que se utilizam de variáveis mensuráveis, normalmente relacionadas ao Produto Interno Bruto geral e *per capita* em função de fatores como população total ou nível de emprego formal. É expresso, em regra, por um aumento contínuo do produto (LOPES, 2001).

Lopes (2001) ressalta que é possível considerar o crescimento econômico como elemento indispensável ao desenvolvimento. No entanto, as duas coisas não podem ser conceitualmente sobrepostas e crescimento não se identifica com desenvolvimento. O autor complementa explicando que o crescimento é quantitativo, material e objetivo; já o desenvolvimento pressupõe fins que vão além do meramente econômico. Ele envolve fins que entram em contato com a noção de justiça, independência, cultura, ou ainda, a noção de qualidade de vida.

A constituição da República Portuguesa, em seus artigos 9º e 66º, resolve que “*há todo o fundamento para banir o crescimento económico como objectivo último da sociedade portuguesa que deverá orientar-se na perspectiva do desenvolvimento*”. Assim, relega-se a validade do crescimento econômico acima do desenvolvimento (Lopes, 2001).

Ainda Lopes (2001, p.142), aponta problemas que considera sérios ao se tratar de avaliação de crescimento a partir da evolução do Produto Interno Bruto. Segundo ele, o PIB aumenta mesmo com congestionamentos em ruas e rodovias, com acidentes de automóveis, com perda de tempo em viagens longas entre residência e local de trabalho; da mesma forma, ele aumenta se áreas ambientais como parques passarem à propriedade privada e forem incorporadas ao cenário urbano (industrial ou comercial). O PIB também não diminuirá se gastos com saúde pública forem transferidos para despesas com armamentos, por exemplo.

Nos exemplos mencionados, nota-se que os indicadores utilizados para mensurar crescimento (Produto Interno Bruto (PIB), por exemplo), podem, com certa frequência deixar

de considerar aspectos importantes e que exercem impactos diretos na qualidade da população de determinado local.

Outras críticas apresentadas ao crescimento econômico como ferramenta principal de análise regional são as seguintes:

- desconsideração das depreciações nos bens de capital como nos recursos naturais (petróleo, água, florestas, vida selvagem – fatores que não apresentam interesse econômico imediato);

- só inclui bens e serviços trocados por moeda, ignorando por exemplo, qualquer tipo de trabalho voluntário. Com isso, deixa de levar em conta o que não é quantificável mas que contribui ao bem-estar.

- desconsidera as desigualdades na distribuição dos rendimentos. Muitas vezes o PIB pode ser elevado, no entanto a desigualdade na distribuição também.

- desconsidera as consequências nas variações dos níveis de preço; a utilização de preços constantes não basta.

Desta forma, é possível notar que não é suficiente considerar apenas o crescimento econômico como indicador de desempenho regional; ele, por si, negligencia fatores de bem-estar e qualidade de vida, como: lazer, cultura, saúde, liberdade, entre outros.

Tal melhoria no bem-estar e qualidade de vida da população é assinalada por Martinelli e Joyal (2004) ao afirmarem que um bom local para se viver é sinônimo de local desenvolvido. Da mesma forma, Desbiens e Ferrera de Lima (2004) apontam que para que haja desenvolvimento, deve-se ir muito além da simples geração de riqueza; é preciso também gerar qualidade de vida.

Bresser-Pereira (2006) explica que o desenvolvimento local representa o aumento sustentado dos padrões de vida. É um processo de transformação que implica mudança em três níveis da sociedade: estrutural, institucional e/ou cultural.

Extrai-se dos conceitos acima que o crescimento econômico indica, de fato, a existência de certos benefícios em um determinado local. Porém, ele, por si só, não é capaz de mostrar como tais benefícios estão distribuídos entre a sociedade. Desta forma, é possível que haja um local que apresenta crescimento significativo, porém ao custo de um alto nível de desigualdade na distribuição da renda entre sua população.

De maneira complementar, Martinelli e Joyal (2004) afirmam que não se deve aceitar a crença de que o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) resolva todos os problemas econômicos e sociais de um determinado local. É bem possível que um local apresente crescimento no PIB, mas ao mesmo tempo má qualidade nos setores de educação,

saúde, lazer, infraestrutura, por exemplo. Seria este um caso de crescimento sem desenvolvimento; e para os autores, desenvolvimento precisa ser analisado antes sob uma perspectiva qualitativa do que quantitativa.

O desenvolvimento econômico se apresenta sob dois aspectos: exógeno e endógeno, sendo o último o foco abordado neste trabalho. O primeiro, segundo Vázquez Barquero (2001) caracteriza processos de desenvolvimento que ocorrem em função da intervenção do Estado ou de agentes econômicos localizados fora da região em questão.

Desenvolvimento endógeno é frequentemente referido pela literatura como “desenvolvimento de baixo para cima”. Oliveira (2003), citando Sthor e Taylor (1981), explica que esta categoria de desenvolvimento tem como foco as potencialidades e habilidades humanas da sociedade local. Nesta perspectiva, é necessário que os elementos locais sejam privilegiados, de maneira que haja aproveitamento dos recursos humanos, ambientais e institucionais de uma região a fim de que seja promovido o desenvolvimento (OLIVEIRA, 2003).

Somando a este entendimento, Silva Filho e Carvalho (2001), explicam que fatores como inovação tecnológica endógena, capital humano e arranjos institucionais assumem papel fundamental no crescimento contínuo de qualquer sistema econômico.

Tais elementos, concentrados na esfera interna de um sistema econômico, de uma localidade conferem o caráter endógeno do desenvolvimento, justificando assim que a literatura frequentemente se refira a ele como desenvolvimento de baixo para cima. Daí a importância da definição do conceito de desenvolvimento local; uma forma pautada pela necessidade de se atender as demandas da população de determinado local, de maneira participativa.

Vazquez Barquero (2001) elenca quatro fatores determinantes para os processos de desenvolvimento endógenos, quais sejam:

1. Inovação e difusão do conhecimento. Economias locais podem ter sua produtividade e competitividade alavancadas por meio de investimentos direcionados à utilização de inovações em seu sistema produtivo.
2. Organização flexível da produção. Refere-se aos sistemas de empresas locais e as relações que ocorrem entre elas. Este contato é um dos meios pelos quais economias locais alcançam crescimento.
3. Desenvolvimento urbano. O espaço urbano - a cidade - representa o território onde indústria, comércio e serviços são criados e desenvolvidos. A organização do espaço urbano pode ser um fator que contribui para aumentar as potencialidades de

desenvolvimento bem como aumentar a capacidade de que externalidades (positivas ou negativas) sejam criadas.

4. Flexibilidade e complexidade institucional. Cada local, cada sociedade apresenta formas de instituições e organizações bastante particulares. Esta organização deve ser favorável e benéfica para a criação de bens públicos e de relações de cooperação entre os agentes de maneira a promover desenvolvimento.

Considerados estes quatro fatores, cabe aqui ressaltar que os itens três e quatro, citados pelo autor servirão como parte dos princípios chave para o desenvolvimento deste trabalho. Isso ocorre pois os corredores urbanos de desenvolvimento são medidas de organização do espaço urbano com objetivo de promover desenvolvimento, neste caso, endógeno; seu estudo e aplicação dependem da compreensão de determinadas configurações institucionais do espaço em que se pretende observar o corredor.

2.1 TEORIAS DA LOCALIZAÇÃO CLÁSSICA

Dentre os principais autores da teoria da localização, pode-se destacar Johann Heinrich Von Thünen (1826), Alfred Weber (1909), Walter Christaller (1933), Auguste Lösch (1906) e François Perroux (1955) (já abordando a teoria da polarização). A seguir buscou-se elaborar breves descrições acerca das teorias desenvolvidas por estes autores.

Von Thünen foi um dos pioneiros nos estudos sobre localização com sua obra “O estado isolado” (1826). Johnson (1970) explica que em seus estudos, Von Thünen concebeu uma série de anéis concêntricos (cinturões funcionais) que circundavam as cidades. Cada um dos anéis dedicava-se a tipos específicos de cultura agrícola.

Ramos e Mendes (2001) apontam que o elemento determinante para a localização em Von Thünen é a maximização da renda fundiária a partir da organização do espaço em função das distâncias. Os autores ainda explicam a definição de Von Thünen para o esquema de círculos, sendo:

- A primeira zona se destina à produção de leite e culturas leguminosas, cujo transporte é caro e delicado. Corresponde à periferia da cidade;
- A segunda zona se destina à silvicultura. Seu transporte é difícil e dispendioso, porém a atividade é bastante rentável dada a necessidade da madeira;
- As três zonas seguintes se destinam à produção de cereais;
- O último círculo se destina à atividade pastoril.

A Figura 5 ilustra a disposição dos círculos proposta por Von Thünen, de acordo com Smith (1986).

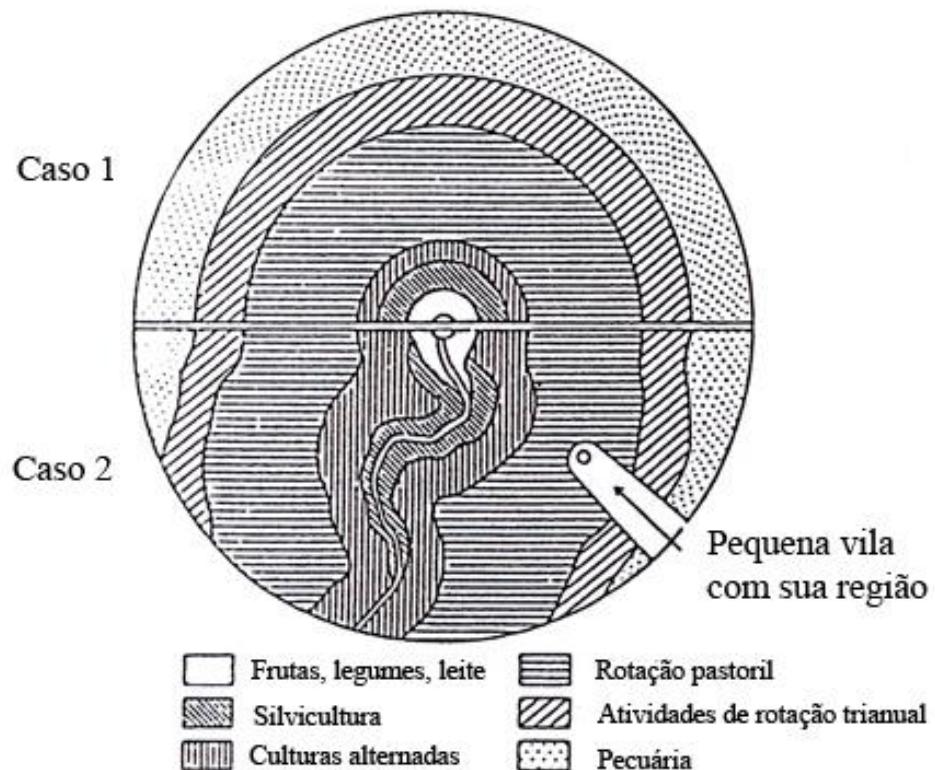


Figura 5 – O modelo de utilização do solo de J. H. Von Thunen

Fonte: Smith, 1986. p. 221.

Juntamente com esta contribuição, Pinto (1975) afirma que Von Thünen deu os primeiros passos para o desenvolvimento da teoria de localização industrial por meio de seus conceitos acerca de marginalidade, teoria da produtividade marginal e princípio de substituição, teorias que influenciaram outros estudos posteriores.

No entanto, cabe aqui ressaltar, conforme Ramos e Mendes (2001), que a teoria dos círculos concêntricos parte da hipótese de um espaço agrícola perfeitamente homogêneo, plano, contínuo; isolado do resto do mundo por um deserto igualmente fértil em toda a extensão, com facilidades de comunicações equivalentes para todas as direções e no centro do qual se situa uma cidade que desempenha o papel de mercado.

Como mencionado anteriormente, o conteúdo das teorias de Von Thünen teve importante papel para o desenvolvimento de outros trabalhos, sendo um deles o de Alfred Weber, publicado em 1909 com o título de “A teoria da localização de indústrias¹”.

Em sua abordagem, segundo Cima e Amorim (2007), Weber desenvolveu um estudo importante sobre a localização das empresas (indústrias) onde parte de análises de minimização de custos como fatores chave para a decisão de localização. Para tal, desenvolveu o conceito de triângulo locacional e o conceito de distância-custo de transporte.

Clemente e Consenza (1998), explicam que a contribuição de Weber se destaca por estabelecer uma economia de custos que a empresa industrial pode obter de acordo com a escolha de sua localização. Esta economia constitui o conceito de *fator locacional* abordado pelo autor. Sobre tais fatores que podem influenciar a localização das indústrias, Weber elenca três principais, que denominou como: ponto mínimo de custos de transporte; distorção do trabalho; e forças de aglomeração ou desaglomeração. Ramos e Mendes (2001) explicam cada um:

- a) O ponto mínimo de custos de transportes leva em conta o peso e a distância. O ponto ótimo que minimiza estes custos é determinado pelos “triângulos de localização” formados pelas linhas que ligam as fontes de matéria-prima com centros de consumo;
- b) A distorção do trabalho se refere à atração exercida por centros com vantagens na mão-de-obra. Depende das diferenças salariais dos diferentes locais. Quanto maior for o peso da mão-de-obra no processo de produção, maior será a distorção.
- c) As forças de aglomeração resultam do reagrupamento geográfico em termos de produção e escoamento (preços mais favoráveis, melhor adaptação às condições de mercado, integração de um número maior de unidades produtivas); forças de desaglomeração representam um aumento de renda fundiária devido à concentração em excesso, que aumenta o preço dos solos e reduz os locais disponíveis.

Ramos e Mendes (2001) explicam que a teoria de Weber é uma teoria de transformação de estruturas locais e regionais, atendendo a fatores econômicos, demográficos, históricos e geográficos. No primeiro momento há a atividade agrícola que produz os meios de subsistência, passando em um segundo momento a concentração de população que permite o desenvolvimento de atividades industriais, comerciais e intelectuais.

¹ Über den Standort der Industrie.

Walter Christaller foi responsável pela elaboração da Teoria dos lugares centrais, sobre a qual escreveu em sua obra “Lugares centrais no Sudoeste da Alemanha²” (1933). Foi influenciado pelas obras de Von Thünen e Alfred Weber. Pinto (1975) explica que o trabalho de Christaller era uma tentativa de um estudo completo de um sistema econômico. Para tal, ele utilizou fatores políticos, econômicos, sociais e geográficos para orientar o sistema.

De maneira geral, em sua teoria, a principal função da cidade é atuar como centro de serviços para o interior imediatamente próximo a ela. Ele explica o crescimento dentro de uma cidade individualizada e também a distribuição espacial dos centros urbanos na economia regional e nacional.

Richardson (1975) aponta os dois conceitos-chave com os quais Christaller trabalha em sua teoria: o limite crítico da demanda e o alcance do bem ou serviço. O primeiro diz respeito ao nível mínimo de demanda necessária para a produção de determinado bem ou serviço com rendimentos crescentes. O segundo tem por principal determinante a distância econômica, sendo esta a distância a qual a demanda dispersa está disposta a se mover para adquirir determinado bem ou serviço.

Ainda segundo Richardson (1975), a teoria estabelece a hierarquia dos lugares centrais, que se baseia no tamanho e funções dos centros bem como nas distâncias interurbanas.

Lopes (2001) descreve as hipóteses e pressupostos aos quais Christaller recorreu para a construção de seu modelo; sendo assim, originalmente considera que:

1. A população se distribui de maneira homogênea em um espaço isotrópico. Com isso a ocupação se processaria em um padrão triangular, com distâncias iguais entre compradores mais próximos;
2. A oferta se situa em lugares centrais (sistema de pontos);
3. A procura de bens e serviços nos pontos é assegurada pela população que habita neles e pela população das regiões complementares a eles;
4. Os bens e serviços apresentam importância variável, mensurável pela frequência com que são necessários. A princípio, aos que são mais raramente procurados é atribuída a ordem mais elevada.
5. A “ordem” dos bens e serviços oferecidos em um centro está associada à própria ordem de importância do centro;

² *Die zentralen Orte in Süddeutschland.*

6. Um centro que desempenha funções de ordem superior também desempenha funções de ordem inferior.

Na Figura 6 é possível observar a construção de Christaller para seu modelo de lugares centrais.

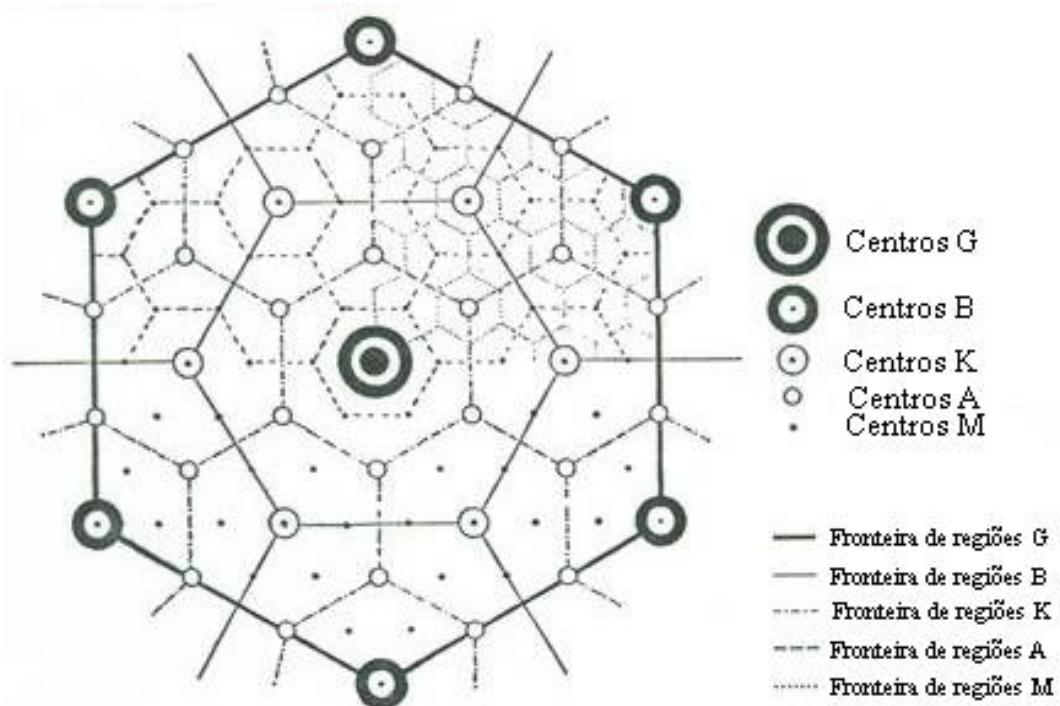


Figura 6 – A paisagem dos lugares centrais de Christaller

Fonte: Lopes, 2001.

Lopes (2001) ainda ressalta que uma das principais críticas dirigidas ao modelo de Christaller é a sua rigidez. Ela não tira a consistência da teoria, porém faz-se necessário, de fato, admitir uma maior flexibilidade nas localizações de centros e regiões subordinadas, sendo assim necessárias outras óticas sobre a questão.

Os trabalhos de Christaller abriram espaço para vários outros estudos em direção a uma generalização de conclusões visando sua integração em um modelo de equilíbrio geral. Ramos e Mendes (2001) afirmam que a primeira formalização esquemática nestes termos veio com August Losch em 1940 com sua obra “O ordenamento espacial da economia”. Os autores explicam que o trabalho de Losch toma por base três temas principais: uma teoria da localização; uma teoria das regiões (áreas de mercado) e; uma teoria da troca.

Na primeira, Losch descreve as condições necessárias para a formação de centros urbanos, que segundo Ramos e Mendes (2001) leva em conta cinco grupos de fatores, quais sejam:

- As vantagens da grande produção devem levar à concentração de grandes empresas individuais em um único local;
- Empresas do mesmo tipo podem aglomerar-se pela atração das economias externas, vantagens técnicas do local, e maior possibilidade de concorrência;
- Empresas heterogêneas podem aproximar-se por relações de interdependência;
- Centros urbanos podem surgir da aglomeração de consumidores;
- O fator histórico pode favorecer a aglomeração em torno de fontes de oferta já existentes.

É a partir destas condições que Losch discute seu modelo de equilíbrio espacial geral, que ainda segundo os autores pode ser encontrado a partir de um sistema de equações sujeitos a cinco condições, sendo elas:

- (1) A localização de cada unidade deve ser o mais vantajosa possível;
- (2) As localizações devem ser suficientemente numerosas de forma a cobrir a totalidade do espaço;
- (3) Lucros anormais devem desaparecer;
- (4) Áreas de oferta, produção e venda devem ser tão pequenas quanto possível, de modo a permitir a sobrevivência do maior número possível de unidades individuais;
- (5) Limites de áreas econômicas são linhas de indiferença, podendo pertencer a qualquer das localizações vizinhas.

Na teoria sobre as áreas de mercado, Lopes (2001) aponta que Losch utiliza o conceito de homogeneidade de espaço em todos os seus aspectos a fim de que possam ser isolados os efeitos das forças econômicas.

Sobre as hipóteses utilizadas no modelo lógico, o autor as apresenta em tópicos como sendo as seguintes:

- o espaço é homogêneo e a população encontra-se regularmente dispersa;
- há economias de escala e vantagens de aglomeração;
- os custos de transporte não são nulos;
- as curvas individuais da procura são iguais da mesma forma que é igual a elasticidade;

- os preços na fábrica são uniformes;
- pretende-se a cobertura total da área de mercado;
- a maximização dos lucros da empresa e minimização dos custos pelo comprador situam-se também entre os objetivos.

Clemente e Consenza (1998) apontam que as hipóteses levantadas por Losch consideram que a escolha locacional deve ser em função do maior lucro possível, ao contrário de Weber que buscava os menores custos possíveis.

2.2 CUSTOS DE TRANSAÇÃO E BASE INSTITUCIONAL

No contexto que envolve instituições, é importante e valiosa a contribuição do modelo de desenvolvimento econômico de Douglass North. Em sua teoria, North trata das reduções de custos de transação que as instituições trazem para um sistema econômico. (GALA, 2003). Para ele, o desenvolvimento das instituições leva ao desenvolvimento econômico.

Como pano de fundo para sua teoria, North – conforme explica Gala (2003) – coloca a ideia da incerteza presente nas relações entre os agentes. As incertezas se caracterizam pela incapacidade mental e computacional dos agentes para conhecer e processar todas as informações que dizem respeito à sua tomada de decisão. Da mesma forma, se referem a uma situação de realidades mutáveis que também escapa ao controle dos agentes.

Na teoria de North, os agentes não conseguem conhecer antecipadamente seu quadro de possibilidades de maneira completa. Disso decorrem imperfeições, interrupções nas transações econômicas, que fazem com que as decisões tomadas não alcancem soluções ótimas.

Do conceito de incerteza conforme colocado por North, deriva o que o autor chama de custos de transação. Eles podem se manifestar de duas formas. North (1990), explica que os primeiros são os custos de *measurement*. Eles dizem respeito às dificuldades que os agentes tem para conhecer o objeto das transações. Gala (2003) coloca como exemplo a impossibilidade de conhecimento *ex-ante*, por parte do comprador, da qualidade do produto. O segundo tipo de custos de transação é denominado de custos de *enforcement*. North (1990) explica que eles dizem respeito à incerteza sobre a propriedade do bem a ser trocado. Relacionam-se a problemas de legitimidade da transação. Não se referem à transações simples e únicas. Algum tipo de mecanismo de proteção é necessário para prevenir as incertezas e tornar possível este tipo de transação.

Considerando as dificuldades e custos nas transações como resultados de incertezas no processo, North coloca o conceito de instituições como elementos que reduzem os custos de transação, facilitando a coordenação econômica e social dos agentes. Gala (2003) ressalta que as instituições tem o papel de intermediar as interações econômicas entre os agentes, logo, são uma restrição a mais para eles, mantendo ainda assim um papel construtivo em suas relações.

A partir dos estímulos trazidos pelas instituições, passam a surgir organizações que atuam buscando atingir determinados objetivos. North considera as organizações como sendo os principais agentes de uma sociedade. Elas podem ser organizações políticas, econômicas, sociais e educacionais (NORTH, 1990). De maneira comparativa, North diz que as instituições são como as regras de um jogo; e as organizações são como os times que jogam.

Em complemento, Piffer (2009, p. 20), afirma que as instituições “*atuam na coordenação dos agentes econômicos e na operação eficiente do mercado, então boa parte das dificuldades de desenvolvimento das economias regionais está ligada à eficiência do aparato institucional*”. O autor também aponta que pela redução dos custos de transação, as instituições influenciam o desempenho das regiões.

Uma vez que se trata de desenvolvimento regional endógeno, partindo do princípio da organização espacial, surgem questões acerca de quais estratégias podem ser utilizadas. Por conseguinte, são de grande importância, então, as teorias da localização, cuja exposição foi feita no item 2.1 deste capítulo.

Esta abordagem sobre custos de transação e instituições colaborou e orientou o presente estudo pela aplicação de entrevistas com os atores institucionais do município de Marechal Cândido Rondon.

2.3 CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO

A noção de polos, corredores e eixos de crescimento e desenvolvimento ganha força com a obra de François Perroux em 1955.

Lopes (2001, p. 295) explica que a teoria dos polos parte do princípio que os *efeitos de dispersão irradiam de ‘pontos’ espacialmente localizados transmitem impulsos de crescimento a outros ‘pontos’ que podem ultrapassar os efeitos de polarização*. Por “pontos” o autor se refere a empresa ou grupo de empresas ou aglomerações populacionais.

Ferrera de Lima (2003), explica que na obra de Perroux veio a principal abordagem de “espaço polarizado”. O autor explica que a noção de polo se liga com a noção de existência de uma relação de dependência, de concentração, de presença de um centro. A este centro, liga-

se uma pequena periferia com vários espaços que gravitam em torno de sua influência econômica e política. Desta maneira, o espaço polarizado, explica o autor, é heterogêneo uma vez que as cidades centrais e as periféricas não possuem as mesmas exatas características, sendo que cada uma cumpre um papel específico no espaço, na divisão social do trabalho e na produção de bens e serviços.

Em complemento, Boudeville (1973) explica que para Perroux, o polo consiste em um local de trocas de bens e serviços cuja intensidade interna se sobrepõe em todos os aspectos à intensidade externa.

Na obra de Perroux, há uma distinção, não explícita, entre polos de crescimento e polos de desenvolvimento. Andrade (1987) sintetiza os polos de crescimento como resultados das atividades de uma indústria motriz, que concentra capitais sob um mesmo poder e decompõe as tarefas e a mecanização. Como consequência disso, durante certos períodos, o crescimento do produto da indústria motriz é mais elevado do que o crescimento do produto regional ou nacional.

No tocante a polos de desenvolvimento, o próprio Perroux (1967) os caracteriza como uma unidade econômica motriz, ou um conjunto delas. Uma unidade simples ou complexa, uma empresa, uma indústria, um complexo de indústrias podem ser chamadas motrizes quando exercem efeitos de expansão, por meio de preços, fluxos, informações, sobre outras unidades com as quais mantém contato.

O autor também afirma que o desenvolvimento é a combinação das transformações mentais e sociais de determinada população que tornam possível o aumento e acúmulo, duradouros, do seu produto real global.

Uma vez que os polos situam-se a considerável distância uns dos outros, ocorre que existem vias de ligação entre eles. Estas vias podem ser caracterizadas como corredores de desenvolvimento ou eixos desenvolvimento, sendo que os pontos (cidades) existentes ao longo de tais vias podem se beneficiar justamente pela sua localização em tais eixos.

Andrade (1987) explica que pela teoria de Perroux, o corredor não é apenas uma estrada, uma vez que deve compreender um conjunto de atividades complexas com orientações específicas e duráveis voltadas ao desenvolvimento territorial e que dependem da capacidade de investimentos adicionais.

Sobre o conceito de corredor de desenvolvimento, Kleynhans (2001), explica que em termos gerais, é uma faixa de desenvolvimento, de natureza linear, com limites específicos em ambas as laterais, que permite movimento e atividades concentrados dentro de tais bordas. Há uma variedade de definições na literatura, o que torna difícil a conceituação específica do

fenômeno. Tais definições mostram-se em relatórios de projetos, relatórios governamentais, teses e publicações. Para este trabalho, a conceituação e âncora teórica para os corredores de desenvolvimento encontra-se sobretudo em dois trabalhos: o de Hendrik A. Kleynhans (2001), *The Mabopane-Centurion development corridor: a historical analysis of successes and constraints and proposals for improvement*, realizado junto à Universidade de Pretoria (África do Sul); e o trabalho de Romano Del Mistro (2001), *Development of an integrated urban corridor assessment and strategy development process for transport authorities and provinces*, realizado junto à Universidade de Pretória e ao Departamento Nacional de Transportes da África do Sul. Outros trabalhos servem como material de apoio ao referencial teórico aduzido pelos dois trabalhos acima mencionados.

Kleynhans (2001), para uma primeira definição de corredores de desenvolvimento, traz uma menção à Friedman, ao dizer que um corredor é uma área de transição, que conecta duas ou mais áreas principais. A intensidade do corredor tende a ser diretamente proporcional ao produto das economias regionais principais e inversamente proporcional às distâncias dos pontos. Assim, a atividade econômica dos nós apresenta necessidade de deslocamento, como resultado de interação econômica entre diferentes nós. Tal interação pressupõe uma rota de transportes ou uma rede.

O autor ainda explica que a atração de uma cidade depende não apenas das demandas de sua população, mas também das interações com qualquer estabelecimento que esteja fora dela mesma. Estas interações externas ocorrem por meio de rotas de transporte e comunicação e podem ser medidas em termos de atratividade destes locais externos.

Kleynhans (2001, p.12) explica que o Comitê Temporário de Coordenação do Corredor de desenvolvimento de Maputo (1996), se refere ao corredor como cadeias de ligação geográficas criadas por força política para o objetivo expresso de desenvolvimento econômico em certas áreas. Define-se aqui que no contexto de um corredor devem ser considerados aspectos econômicos, geográficos e políticos.

Del Mistro (2001, p.22) diz que o Departamento de transporte da Cidade do Cabo (África do Sul) (1996), opta pela definição de que um corredor é uma rota linear conectando nós. Ao longo dele, usos de alta intensidade devem ser concentrados. A atividade ao longo de tal corredor não precisa ser uniforme e a natureza do desenvolvimento deve sofrer alterações e responder às formas de uso de terra nas proximidades, se concentrando em certos pontos com maior acessibilidade.

Para Del Mistro (2001), o contexto fundamental de corredores de desenvolvimento repousa em seus objetivos. Para que sejam estabelecidos, levantamentos sobre a realidade da

região devem ser feitos. Este levantamento pode ser realizado a partir de grupos específicos de objetivos, assumidos como pré-condições fundamentais para o planejamento de um corredor.

O conceito de crescimento linear planejado é observado, por exemplo, no modelo de corredor de desenvolvimento da cidade de Curitiba, Paraná³. No caso de Curitiba, alguns benefícios oriundos do corredor são apontados, sendo eles: redução nos tempos de deslocamento, maior produtividade nos serviços diversos, economia na utilização de recursos naturais, no uso de verbas públicas, e melhora na capacidade da autoridade do governo local.

O Departamento de transporte e obras públicas do governo da Província de Gauteng (África do Sul), de acordo com Kleynhans (2001, p.12) levantou alguns elementos que constituem os corredores de desenvolvimento, no que se inclui: corredor de transportes, corredor de atividade, espinha de atividade, rua de atividade e; nós de atividade. Eles definem o corredor de desenvolvimento como uma faixa linear de território ou uma área que conecta grandes nós de atividade, atravessando áreas urbanas ou interurbanas. Ele fornece um nível de mobilidade e acessibilidade apropriado para com áreas adjacentes à região, contendo alta concentração de população e usos de terra mistos (oportunidades de emprego).

Neste ponto, mobilidade e acessibilidade são consideradas como funções importantes em um ambiente urbano. Demanda de mobilidade é uma resposta direta ao desenvolvimento econômico e social em determinada área. Ela é determinada pela distribuição das empresas, moradias e serviços; e também pela disponibilidade de recursos públicos e privados.

Como elemento urbano, Del Mistro (2001) se refere aos corredores de desenvolvimento como parte significativa do novo urbanismo, dada sua natureza cívica inerente. Em uma época de metrópoles com vilas, cidades, vizinhanças a distritos, todos agregados com qualidade sem precedentes, os espaços públicos mais universalmente utilizados são os corredores que oferecem conexão e mobilidade. Outros elementos urbanos, mencionados por Kleynhans (2001) e que podem se relacionar com corredores são: Central Business District (Distrito Central de Negócios⁴), uma via de atividade, sistemas de espaços abertos e áreas industriais.

Para uma abordagem do tema de corredores regionais de desenvolvimento, Campbell e Meades (2008) definem corredor de desenvolvimento como uma certa área que liga dois polos, podendo ter seu nível de desenvolvimento elevado devido a sua localização. Tem um

³ Cf. Apêndice 1.

⁴ O termo “Distrito Central de Negócios”, conforme trazido pela literatura sobre Corredores de Desenvolvimento, diz respeito a um centro financeiro de uma cidade. É o ponto com maior densidade populacional e maior atividade de negócios (comércio e serviços) dentro de uma cidade.

caráter mais estratégico do que físico, uma vez que a delimitação do corredor depende do tipo de desenvolvimento planejado. A Figura 7 ilustra a representação esquemática de um corredor de desenvolvimento.

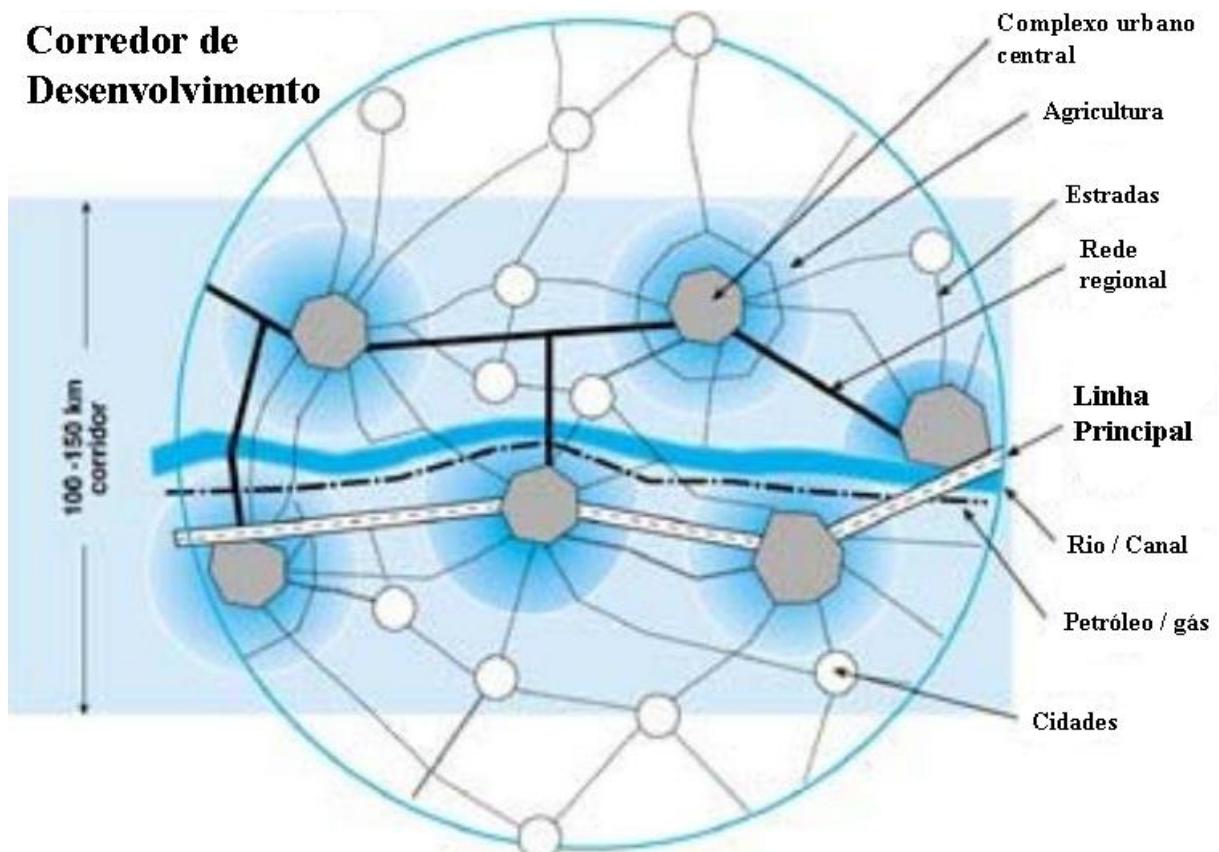


Figura 7 - Representação esquemática de um corredor de desenvolvimento

Fonte: Campbell e Meades, 2008 (Traduzido e adaptado pelo autor).

Sobre eixos ou corredores de desenvolvimento, Geyer (1989) aponta quatro requisitos para sua caracterização:

- Dois centros de comunicação devem se ligar por meio de um eixo de comunicação;
- Os centros devem ser mutuamente dependentes;
- A interação deve fornecer potencial para futuro desenvolvimento;
- O eixo deve crescer economicamente e fisicamente.

Tanto a caracterização dos polos quanto a caracterização dos corredores e eixos são uma das bases principais para a abordagem dos problemas da pesquisa apontados por este trabalho. Cumpre ressaltar que o termo utilizado será “corredor” e não “eixo”.

Na literatura, os estudos sobre corredores de desenvolvimento são bastante recentes. Embora o conceito seja aplicado em diversos locais e de maneira bastante difundida, são

escassos os materiais de literatura que orientam, de fato, o conceito, as abordagens de desenvolvimento e implementação, teorias fundamentais e princípios e pré-condições para o estabelecimento de estratégias de corredores de desenvolvimento.

Geyer (1988), resume certas características em comum nas definições. Elas são apresentadas como um conjunto de funções desempenhadas por um corredor de desenvolvimento, quais sejam:

- Função de ligação, dada a ideia de mobilidade e acessibilidade;
- Função de desbloqueio, novas oportunidades de desenvolvimento econômico e social como resultado de mobilidade e acessibilidade. Também são abertas possibilidades de ações conjuntas entre esferas governamentais.
- Função de coordenação, desenvolvimento concentrado, apoiado pela alocação de desenvolvimento residencial de alta densidade e uso de terra misto ao longo de uma via de transporte.
- Função de facilitação, redução de distâncias de deslocamento, tempo e custos; redução de congestionamentos de veículos; criação de ambientes urbanos ambientalmente sustentáveis.
- Função de desenvolvimento, a alocação de atividades econômicas e sociais em proximidade umas com as outras cria vantagens comparativas e de aglomeração. A criação de um ambiente próprio para investimento público e privado de maneira coordenada também pode gerar oportunidades de desenvolvimento;
- Função de mobilidade/movimento/transporte, Del Mistro e Oranje (2001) afirmam ser esta uma das funções primordiais de um corredor de desenvolvimento, por implicar a movimentação de bens, pessoas e serviços por diferentes meios de transporte.
- Função de acesso/atividade marca as inter-relações entre uso da terra, atividade econômica e qual é a acessibilidade potencial para ambos, considerando uma ligação de transporte. Assim, uso da terra e atividade econômica são funções chave em um corredor de desenvolvimento.

O estudo sobre corredores de desenvolvimento de Campbell e Meades (2008) indica que o município de Marechal Cândido Rondon está inserido em um espaço regional maior, que implica na acessibilidade e mobilidade de bens e serviços; e na entrada e saída de atividades econômicas, sociais e políticas.

Kleynhans (2001) distingue entre corredores de desenvolvimento urbanos e regionais, de modo que:

Corredores urbanos normalmente atuam na direção da reestruturação urbana, ou da revitalização da estrutura urbana, melhoria do crescimento econômico, transporte intermodal integrado e melhorias sociais.

Os corredores regionais, por outro lado, tem seu foco no fortalecimento da posição dos corredores na economia global e, portanto, tem foco na melhoria da infraestrutura, melhoria dos níveis de habilidades dos recursos humanos, e políticas públicas que encorajam o desenvolvimento econômico.

Desprende-se de tal distinção que para uma abordagem apropriada de corredores de desenvolvimento regionais, no tocante a seu planejamento e implantação, é fundamental que haja uma boa estruturação dos corredores de desenvolvimento urbanos, presentes nas localidades que integrarão o corredor mais abrangente. Assim, o estudo e trabalho em corredores urbanos devem ser feitos prioritariamente, preparando o campo para uma melhor integração posterior.

Considerado no âmbito urbano, o corredor de desenvolvimento é um mecanismo utilizado para criar mudança dentro de uma cidade. Ele pode ser uma ferramenta para melhorar o crescimento urbano onde este seja estrategicamente necessário, o que traz benefícios para a sociedade civil (DEL MISTRO, 2001). É neste sentido que este estudo encontra perspectiva para sua realização dentro dos objetivos propostos.

De maneira mais elaborada e própria, a partir das definições anteriormente apresentadas, Kleynhans (2001) explica que um corredor de desenvolvimento deve ser considerado como um conceito de desenvolvimento, apoiado por uma série de programas e políticas de desenvolvimento, que organizam (quando implementados) outros elementos urbanos, de tal maneira que forme uma faixa urbana linear, obviamente identificável, caracterizada por uma intensidade maior e mais definida de atividade pública e econômica mista, movimentação e interação direta do que aquela presente no ambiente em torno.

Ao elaborar linhas gerais para o trabalho com corredores urbanos de desenvolvimento, Kleynhans (2001) apresenta os elementos cuja presença é considerada fundamental em sua implantação. A Figura 8 ilustra o estudo de corredor urbano de desenvolvimento feito pelo autor:

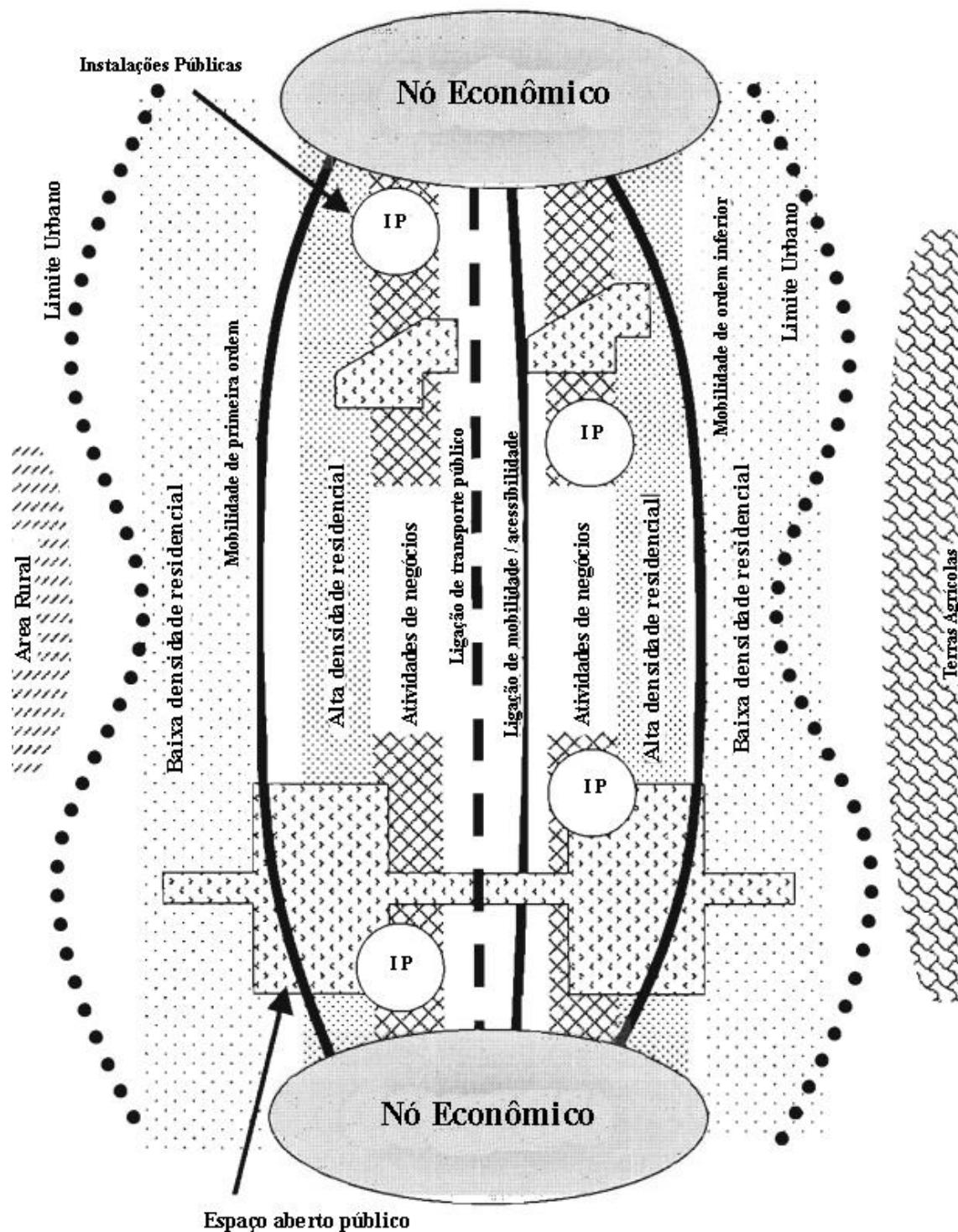


Figura 8 – Elementos para corredores de desenvolvimento urbanos

Fonte: Kleynhans, 2001 (Traduzido e adaptado pelo autor).

O primeiro elemento a ser observado na Figura 8 são os nós de atividades econômicas. Eles podem ser representados por distritos comerciais centrais, centros de vizinhanças, parques industriais, ou mesmo cidades vizinhas. Os nós de atividade são utilizados como âncoras para o estabelecimento de um corredor entre eles.

Uma das ligações entre os nós é feita pela linha principal de transporte público. É uma das principais características de um corredor urbano de desenvolvimento. É a parte mais proeminente da ligação entre os nós de atividade econômica. O restante do sistema deve ser planejado para alimentar ou dar suporte à movimentação nesta linha.

Paralelamente à linha principal de transporte público corre uma linha principal de atividade e acessibilidade. É nela que ocorrem as melhorias na criação de empregos entre os nós de atividade. É uma linha menos rápida, pois é nela que as atividades dos agentes individuais acontecem (comércio e serviços, por exemplo).

Os usos de terra mistos normalmente são posicionados próximo às linhas principais de atividade.

Áreas de maior densidade residencial são posicionadas próximo às linhas de atividade, pois elas criam a principal base para o sistema de transporte público e para a atividade econômica.

Linhos de mobilidade de ordem superior e inferior correm paralelamente à linha de atividade para aliviar a movimentação de uma ponta do corredor à outra.

Instalações públicas acessíveis são um dos elementos fundamentais para encorajar a necessidade de deslocamento das pessoas. Para reduzir a necessidade de longas distâncias, elas devem ser posicionadas em local próximo à linha de transporte público.

Outro elemento essencial ao conceito de corredores urbanos é representado pelos espaços abertos. É o principal fator para promover sustentabilidade ambiental, fácil acesso a oportunidades de lazer e melhoria da qualidade de vida da população.

Os limites urbanos do corredor encontram-se delineados na forma de áreas rurais, áreas naturais. Estes limites são utilizados para promover crescimento para dentro do corredor.

Destes elementos apresentados na Figura 8, é importante atentar com mais atenção para os tipos de ligação entre os nós de atividades econômicas. Conforme observado e comentado, esta ligação pode ocorrer por meio de linhas principais de mobilidade e linhas principais de atividade. Porém, em um contexto urbano, estas linhas principais podem ser conectadas entre si por meio de vias de ligação. Um esquema desta rede de ligações pode ser observado na Figura 9.

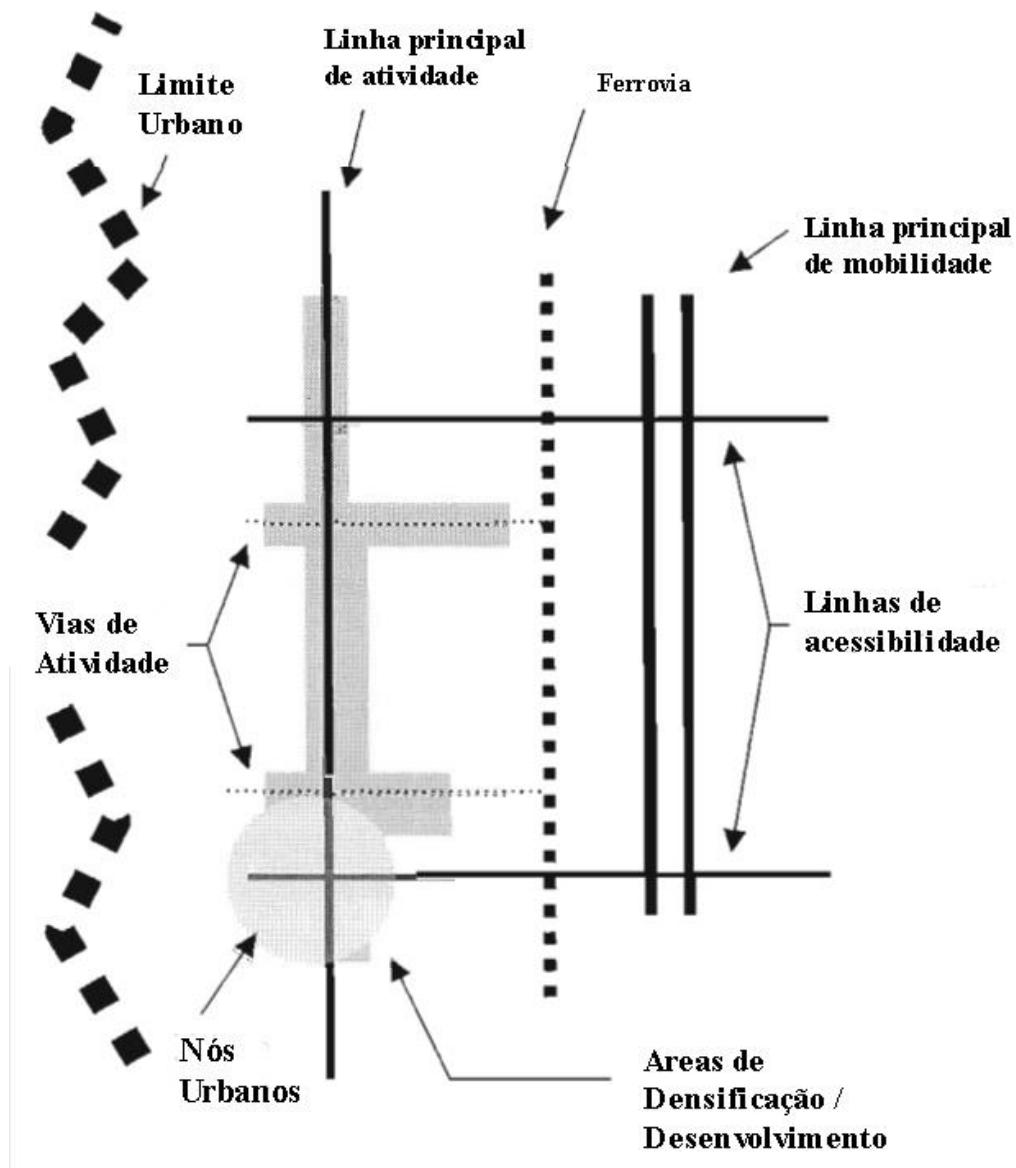


Figura 9 – Relações entre linhas principais de mobilidade e atividade

Fonte: Kleynhans, 2001 (Traduzido e adaptado pelo autor).

A linha principal de mobilidade deve fornecer uma ligação com outros corredores. Ela deve melhorar a mobilidade na região, incentivar e efetivar o sistema de transporte de massa e ser integrada ao conceito geral do corredor de desenvolvimento. Assim, uma linha principal de mobilidade é fundamental para a integração do corredor urbano a um corredor maior, regional. Ela deve ser mais rápida e a movimentação dentro dela deve ocorrer de maneira mais fluída.

As linhas principais de atividade são rotas paralelas e próximas às linhas principais de mobilidade. Ela deve atrair pessoas e investimentos; deve ser caracterizada por altas densidades, qualidade espacial e ambiental melhorada e integração do uso de terra. Nesta

linha concentram-se atividades econômicas como comércio e serviços. Apesar de também ser uma via rápida no corredor, do ponto de vista das atividades ela é mais dinâmica e mais lenta do que a linha principal de mobilidade.

Uma vez que se situam paralelamente uma à outra, estas duas linhas principais devem ser ligadas em intervalos regulares por um terceiro tipo de linha. Este terceiro tipo se caracteriza por linhas de acessibilidade e ruas de atividade.

As linhas de acessibilidade são rotas de ordem superior que ligam a linha principal de mobilidade com a linha principal de atividade. São vias dinâmicas que devem garantir o fácil acesso de uma linha a outra. As ruas de atividade são mais lentas e nelas se concentra o desenvolvimento econômico do corredor. Esta organização de linhas principais e de ligação, com a devida organização, auxilia na criação de densidades e de áreas de desenvolvimento.

É muito importante ressaltar o fato de que não existem corredores iguais. Cada região é diferente em suas particularidades. Isso torna bastante difícil a elaboração de uma teoria ou de um manual próprio para o trabalho de desenvolvimento e planejamento de corredores de maneira geral.

No entanto, é possível que seja definida uma série de princípios gerais que podem ser utilizados no planejamento e estabelecimento de um corredor de desenvolvimento. Porém a combinação dos princípios pode variar de corredor para corredor. Alguns deles podem não ser necessariamente relevantes, ou estarão necessariamente presentes em todos os projetos de corredores de desenvolvimento. Estas abordagens apresentadas tiveram como finalidade dirigir um conjunto de atividades importantes no decorrer desta pesquisa.

A Figura 10 representa os quatro agrupamentos base de princípios identificados na literatura, conforme Kleynhans (2001):

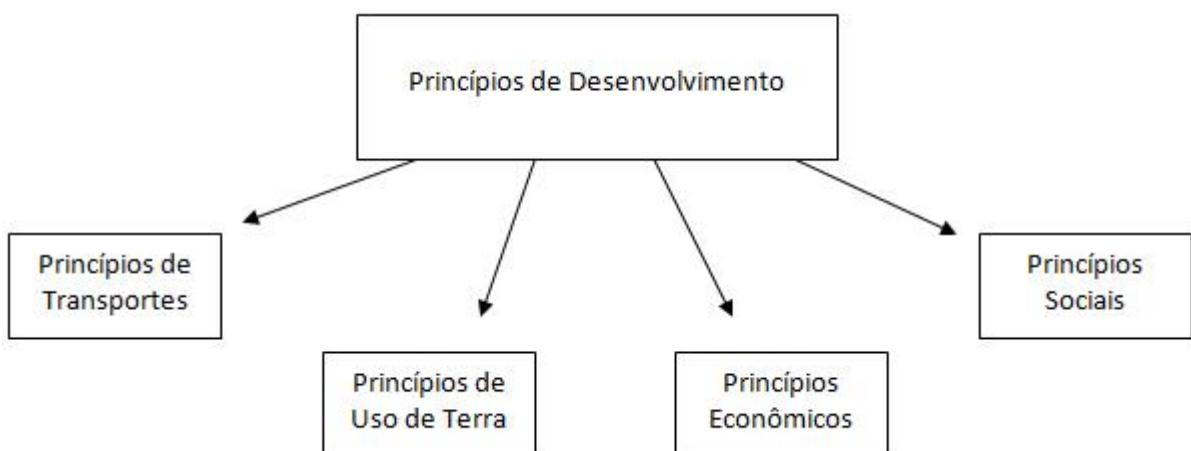


Figura 10 – Princípios para estratégias de corredores de desenvolvimento

Fonte: Kleynhans, 2001. (Traduzido e adaptado pelo autor).

Sobre transportes, Napierala (2010) afirma que eles aparecem como resultado da busca de vencer o maior espaço possível no mais curto período de tempo. E esta é uma característica presente em todos os agrupamentos urbanos contemporâneos. Campos Filho (1992) explica que, nas cidades brasileiras de médio porte, grande parte dos empregos e das oportunidades de consumo de bens e serviços se localizam ou no centro, ou ao longo de eixos viários radiais que ligam o centro com áreas residenciais periféricas.

Desta maneira, todos os corredores de desenvolvimento incluem princípios referentes a transporte, o que inclui, segundo Kleynhans (2001):

- Promover o uso, eficiência e acessibilidade de preços do transporte público. O caso da cidade de Curitiba⁵ – Paraná é um caso bem sucedido desta aplicação para aumento de produtividade em uma cidade. No entanto, deve ser acompanhado de uma alta intensidade de atividade econômica próxima à rota do transporte público, assim como altas densidades populacionais. Criar densidades populacionais para suportar transporte público rentável.
- Reduzir tempos de deslocamento. A definição de que tipos de uso de terra devem estar localizados em proximidade à rota de transporte público é fundamental para que custos ao público sejam reduzidos na utilização de determinados serviços.
- Promover pedestrianização. A cidade de Curitiba também funciona como exemplo neste aspecto. As instalações de transporte público precisam ser facilmente alcançadas a pé. A distância entre elas e instalações e serviços públicos também devem ser adequadas para movimentação de pedestres. A pedestrianização ajuda a prevenir congestionamentos desnecessários de veículos.
- Utilizar estacionamento como mecanismo de controle de desenvolvimento. O estacionamento nas ruas tende a se desenvolver em corredores de desenvolvimento urbanos; a escassez de estacionamento no distrito comercial central pode ser utilizado como mecanismo que previne pessoas de utilizarem veículos particulares para ir até ele, encorajando assim a utilização de outras formas de transporte.
- Aumentar mobilidade e acessibilidade de maneira coordenativa e orientada aos objetivos. Estas duas funções estão presentes em quaisquer corredores de desenvolvimento, diferindo apenas em natureza e extensão.

Sobre os princípios de uso da terra, segundo a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO, 1995), uma abordagem integrada é necessária para o

⁵ Cf. Apêndice A.

planejamento e administração de recursos referentes à terra, e isso envolve a participação de todos os agentes dos processos de tomada de decisão. Os processos de planejamento devem partir da identificação e estabelecimento do uso e não-uso de cada unidade de terra que sejam tecnicamente apropriados, economicamente viáveis, socialmente aceitáveis e ambientalmente não-degradantes.

Na esfera urbana, conforme aponta Kleynhans (2001), os corredores de desenvolvimento apresentam um forte elemento de integração de uso de terra e transporte (especialmente público). O planejamento deve ser feito de maneira a ter como princípio o uso de terra misto. Ele oferece a oportunidade de integrar uma combinação de instalações públicas e investimentos privados ao longo de um corredor de transporte público contínuo. A combinação de uso de terra também é importante na diminuição dos tempos de deslocamento. Eles requerem direitos especiais de zoneamento, que devem ser utilizados como incentivo para promover os desenvolvimentos preferidos (adequados) ao longo do corredor, bem como desencorajar determinados usos de terra, se necessário (Del Mistro, 2001).

Os princípios econômicos incorporados ao planejamento de corredores de desenvolvimento urbanos são os seguintes:

- Criação de empregos próximos a locais de residência. O local de residência forma parte de uma zona de maior densidade residencial criada próxima ao corredor de transporte público. Isso facilita o acesso entre local de residência e local de trabalho. O conceito é melhorado quando o corredor de transporte público é integrado ao desenvolvimento de um corredor de atividade que seja paralelo e próximo ao de transporte público.

- Fortalecimento do desenvolvimento de nós proeminentes. Este princípio não é necessário a todos os corredores (a cidade de Curitiba conta com apenas um nó econômico representado pelo distrito central de negócios).

Sobre os princípios sociais, as organizações representam uma das características fundamentais para este grupo. North (1994) explica que as organizações, de maneira geral, investem na aquisição de conhecimentos e habilidades de modo a buscar investimentos públicos e privados que podem aumentar as perspectivas de sobrevivência. As organizações podem ser então firmas, partidos políticos, universidades órgãos governamentais, e outras instituições que buscam sobreviver em determinado ambiente competitivo.

Para Putnam (1996), as formas de associação e cooperação em comunidades locais é o que compõe o chamado capital social; a organização do desenvolvimento regional em padrões de organização sociocultural.

Assim, neste grupo de princípios consta a melhoria da integração entre comunidades, melhorias nos índices de alfabetização entre comunidades mais pobres, diminuição da pobreza, melhorias no acesso ao desenvolvimento e oportunidades de emprego; melhorias no acesso à informação e serviços básicos. Como elementos fundamentais destes princípios, encontram-se as instituições, a participação das comunidades e o cenário político-social.

Uma vez que estes quatro princípios fundamentais são considerados para as estratégias de implementação de corredores de desenvolvimento, Keynhans (2001) explica que eles podem ser subdivididos em uma série de pré-condições. Elas indicam campos funcionais que devem ser tratados para um planejamento e estabelecimento bem sucedido de um corredor. No grupo de pré-condições, são mantidos os quatro grupos principais (princípios de transporte; uso da terra; econômicos e sociais), e seis outros são acrescentados sendo estes: condições locacionais, condições ambientais, condições de infraestrutura, condições de participação, condições institucionais e condições políticas. A Figura 11 ilustra os grupos funcionais de pré-condições.

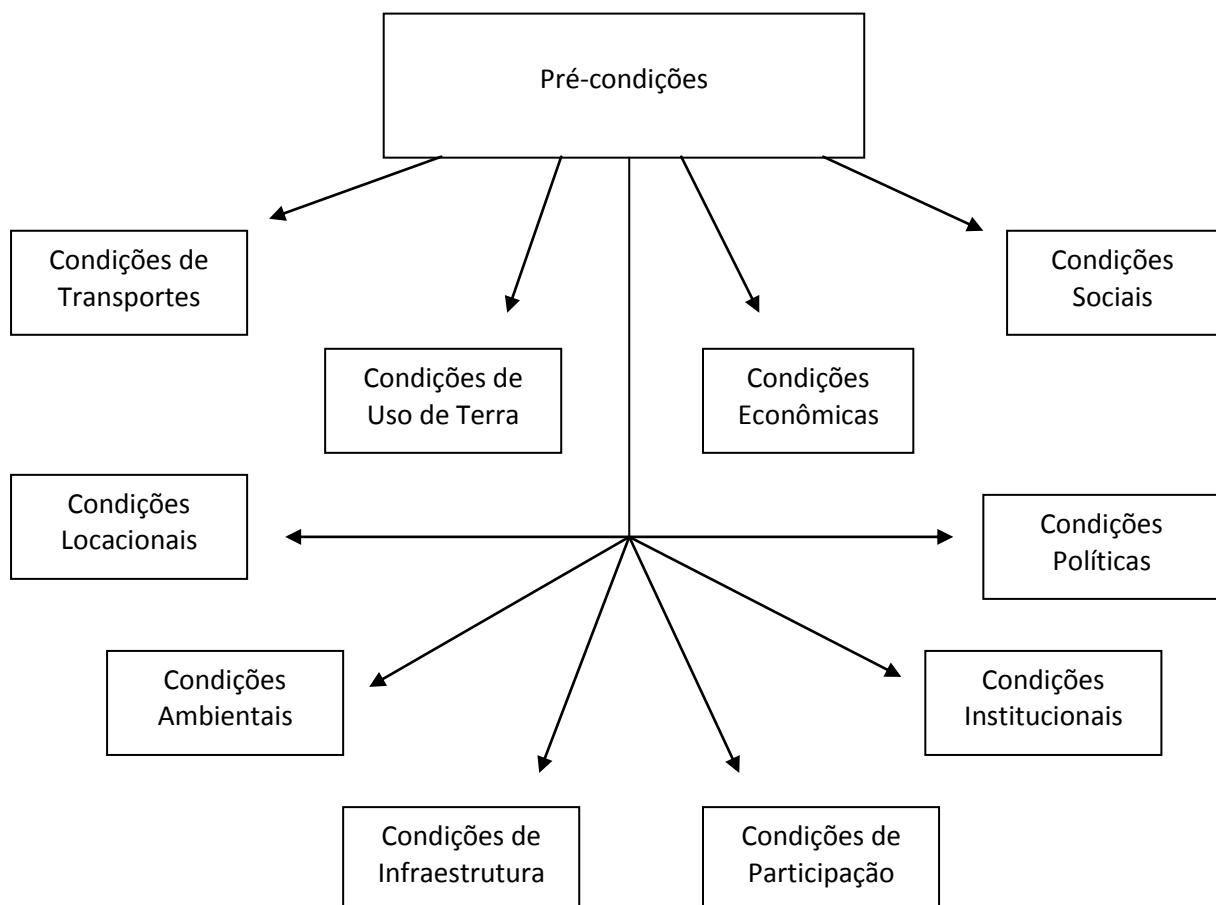


Figura 11 – Pré-condições para estratégias de corredores de desenvolvimento

Fonte: Kleynhans, 2001. (Traduzido e adaptado pelo autor).

Como pré-condições da área de transportes, o autor elenca os seguintes itens:

- Existência de uma rede multimodal integrada adequada.
- Limitação de movimentação que passa direto pelo corredor. Neste caso, veículos sem um destino específico devem ter a movimentação desencorajada no corredor ou no nó econômico. Veículos pesados efetuando carga e descarga devem ter um horário apropriado para tal, não sendo horário comercial.
- Separar a movimentação de veículos públicos e particulares. Esta medida tem por função garantir que os usuários de transporte público cheguem a seus destinos de maneira mais rápida e barata do que os que utilizam veículos particulares.

No que diz respeito ao uso da terra, são pré-condições os itens:

- Necessidade de um processo de planejamento de desenvolvimento que seja integrado e holístico. O planejamento do uso da terra deve estar integrado aos transportes, ao desenvolvimento econômico e ao desenvolvimento social.
- Parâmetros favoráveis de design urbano. Corredores de desenvolvimento precisam apresentar um conjunto de parâmetros de design urbano para aspectos como fachadas, alturas, estacionamentos, acessos e cruzamentos. O objetivo é criar uma imagem dentro do corredor.
- Avaliação contínua.
- Desenvolvimento de áreas de influência adjacentes. Corredores de desenvolvimento bem sucedidos se caracterizam por um elemento de suporte a áreas em torno. Assim o desenvolvimento não fica concentrado apenas dentro do corredor, possibilitando sua futura expansão.

Sobre as pré-condições necessárias à área econômica, são apontadas:

- Ligações com nós mais desenvolvidos. Estas ligações aumentam as oportunidades de crescimento como resultado da interação e movimentação entre a área do corredor e um nó mais desenvolvido.
- Estabelecer economias diversificadas. Este ponto vem como resultado da variedade no uso da terra. Pode incluir a promoção de atividades industriais ou mesmo agrícolas.
- Aplicação de incentivos e desincentivos. Fazem parte deste aspecto medidas de incentivo atividades que atraiam criação de empregos. Desincentivos devem funcionar no sentido de prevenir a localização “errada” de usos de terra, que destoem das atividades do corredor. Os incentivos são distribuídos para guiar o crescimento e desenvolvimento no corredor, o que promove crescimento para dentro ao passo que o crescimento para fora é controlado.

- Facilitação de negócios. O estabelecimento de centros de apoio ao desenvolvimento de negócios faz parte desta pré-condição.
- Marketing. As oportunidades de desenvolvimento e o progresso dos projetos devem ser expressos ao público. Este fluxo de informação mantém as empresas e as comunidades atentas e cientes do que ocorre no corredor.
- Testes de viabilidade. Projetos e investimentos devem ser testados antes que sejam implantados. Isso busca fazer com que aqueles com mais efeitos multiplicadores tenham prioridade.

No que toca o social, a maioria dos corredores de desenvolvimento urbanos inclui um elemento de promoção de desenvolvimento de recursos humanos. Isso ocorre por meio da implantação de programas de capacitação, treinamento aos empreendedores e oferta de instituições de treinamento (Del Mistro, 2001).

As instalações educacionais e de saúde devem estar distribuídas ao longo do corredor de maneira equilibrada. O desenvolvimento das comunidades se dá juntamente com um aumento produtividade geral da população.

No grupo de pré-condições locacionais, é considerada a localização do corredor em relação a mercados existentes, infraestrutura, recursos, e programas e políticas de desenvolvimento. Também é importante a incorporação da distribuição das oportunidades de desenvolvimento ao longo do corredor; o posicionamento das instalações e serviços públicos. A localização dos diferentes usos de terra também faz parte deste grupo.

Sobre as pré-condições ambientais, Kleynhans (2001) explica que os corredores de desenvolvimento apresentam um forte elemento de desenvolvimento ambiental sustentável. Para isso, é necessário incorporar ao seu planejamento a disponibilização de espaços abertos e áreas de lazer no corredor.

Investimentos em infraestrutura encorajam investimentos no setor privado. Seguem algumas pré-condições para isso:

- Oferecer infraestrutura de serviços eficiente, eficaz e com preços acessíveis. Incluem-se aqui como serviços, água, energia elétrica e saneamento.
- Necessidade de projetos catalisadores. Estes projetos têm por função incentivar desenvolvimento inicial, são normalmente iniciados por incentivo governamental para promover o interesse e investimento do setor privado.
- Projetos de infraestrutura.

É necessário nos corredores de desenvolvimento um envolvimento ativo da comunidade no planejamento, implantação e resolução de problemas. A participação é a

parceria entre o governo local e a comunidade. A opinião pública deve ser constantemente levada em consideração e é necessário que haja interesse em promover mudanças desejadas pelo público.

A estrutura institucional é um dos elementos fundamentais em um corredor de desenvolvimento. Suas pré-condições são as seguintes:

- Comprometimento absoluto para com a visão de desenvolvimento. Deve haver uma visão com foco, compartilhada por todos os participantes do processo de planejamento e implantação do corredor. Esta visão geral deve ser constantemente comunicada tanto às comunidades quanto aos atores principais do projeto.
- Riscos calculados.
- Natureza multidisciplinar.
- Envolvimento do governo. É do governo que deve partir a gestão e direção do projeto. Ele também deve atuar como facilitador na coordenação do orçamento e dos investimentos do setor privado. É também importante na provisão de infraestrutura, instalações e serviços.
- Programas de desenvolvimento orientados a objetivos. Cabe ressaltar que os objetivos devem ser aceitos por todos os participantes do processo, deve haver consenso entre eles.
- Criatividade. Este aspecto se apresenta como elemento essencial para a resolução de problemas. Também serve como gerador de efeitos multiplicadores no corredor. Daí a importância da natureza multidisciplinar no corredor.
- Inclusão. É necessário, neste aspecto, o envolvimento de todas as esferas do governo, investidores e comunidade.

Uma das condições proeminentes no grupo ‘política’ é a utilização de diretrizes políticas para influenciar processos orçamentários envolvendo investidores privados e governo. A atuação conjunta das esferas pública e privada pode ocorrer por meio de um acordo de cooperação envolvendo todos os participantes.

Outras formas de políticas para os corredores de desenvolvimento urbanos envolvem, entre outras, questões como: indicadores de zoneamento, direitos de uso da terra, níveis de intensidade de desenvolvimento ao longo do corredor, compatibilidade ambiental das iniciativas de desenvolvimento e cooperação público-privada.

De maneira geral, Kleynhans (2001) aponta que o nível de sucesso de um corredor de desenvolvimento está relacionado com três questões: (1) sua dependência da intensidade de desenvolvimento de usos de terra mistos (atividade econômica); (2) a força de uma rede de transportes multimodal bem desenvolvida e; (3) a densidade de níveis de atividade ao longo do corredor.

O corredor não apenas depende do ambiente urbano, mas ele também exerce influência sobre ele. Esta inter-relação pode ser útil para desencadear uma série de processos de desenvolvimento. Os corredores diferem entre si em termos de natureza e extensão, uma vez que cada um apresenta seus problemas e questões peculiares à região em que se localiza.

Todavia, mesmo neste ambiente de antítese da apresentação dos fatores de pré-condições de corredores urbanos de desenvolvimento, os estudos servem como orientação para o desenvolvimento desta pesquisa.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este capítulo consiste na apresentação da metodologia utilizada na pesquisa, através da qual se buscou cumprir os objetivos propostos. São apresentados o tipo e o caráter da pesquisa; em seguida há a apresentação do objeto e dos procedimentos; por fim, é explicada a construção da ferramenta de pesquisa.

De modo a mais bem alcançar os objetivos propostos nesta pesquisa, a abordagem inicial consistiu no entendimento da dinâmica atual do município em relação à região, atividade esta considerada por Eisenhardt (1989) como “estudo de caso”. Quanto aos estágios que compõem um estudo de caso, Collis e Hussey (2005) apontam que são necessárias as etapas de: seleção do caso; investigação de preliminares; estágio de dados; estágio de análise; estágio de relatório.

Segundo os autores, para a seleção do caso, pode-se optar pela escolha de um caso crítico, envolvendo questões de interesse. Nas investigações preliminares está o processo de conhecer o contexto no qual a pesquisa será desenvolvida. A seguir, o estágio de dados é quando se determina “como”, “onde” e “quando” a coleta de dados será feita; é recomendada a combinação de métodos de coleta. Nos estágios de análise e de relatório são realizadas as explicações do que foi observado de modo que sejam adequadamente redigidas em relatório (Collis e Hussey, 2005).

Gil (2010), explica que esta abordagem também pode ser chamada de “exploratória”. Tal modalidade pode envolver a coleta de dados por levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas, análise de exemplos, dentre outros.

Portanto, considerando também a caracterização de Vergara (2004), considerando os fins da pesquisa, ela se mostra como sendo do tipo “exploratório”.

A pesquisa também tem como característica a descrição de características do objeto a fim de que seja possível estabelecer relações entre as variáveis obtidas pela pesquisa documental e bibliográfica. Isto a caracteriza, segundo Appolinário (2004), como descritiva. A pesquisa descritiva tem por base a descrição do fenômeno observado e estudado, sem que relações de causalidade sejam inferidas entre as variáveis.

A abordagem geral da pesquisa se deu pelo método qualitativo, no qual, segundo Flick (2009), o contexto e os casos são levados em consideração para se entender o estudo; muitas vezes se baseando em estudos de caso. Neste método, são identificados e refinados os

problemas de pesquisa que podem auxiliar na formulação e teste de estruturas conceituais (Hair et al, 2005).

Há uma maior profundidade na possibilidade de compreensão proporcionada pela pesquisa qualitativa uma vez que ela considera particularidades nos comportamentos dos sujeitos envolvidos (Richardson, 2008). Tal profundidade faz-se possível pela consideração do discurso do sujeito, que não é passível de compreensão em outra abordagem que não a qualitativa.

Taylor e Bogdan (1984) e Merrian (1998) convergem quando explicam que a pesquisa qualitativa tem seu foco nas pessoas, grupos e cenários, como um todo, de modo que sejam compreendidos em seus quadros próprios de referência. Esta consideração da propriedade singular dos sujeitos propicia um conhecimento mais consistente de suas perspectivas individuais.

A partir destas características, a pesquisa qualitativa permite que seja captado o significado que os participantes atribuem às coisas. As suas percepções, uma vez captadas pelo pesquisador, permitem que a realidade que os cerca seja compreendida, respeitando os propósitos do estudo.

Considerando os meios utilizados para a realização da pesquisa, ela caracterizou-se como bibliográfica, documental e de campo. Tal caracterização é mais bem explicada no item a seguir, no que toca os procedimentos da pesquisa.

3.1 OBJETO E PROCEDIMENTOS DA PESQUISA

A área de estudo escolhida como objeto deste estudo foi o município de Marechal Cândido Rondon, Paraná. O município se localiza na microrregião de Toledo, conforme tratado na Figura 1.

A microrregião de Toledo pertence à mesorregião Oeste do estado do Paraná. Sua população foi estimada em 2010 pelo IBGE em 402.056 habitantes. Com uma área total de 8.754,994 km², a microrregião é composta por 21 municípios, quais sejam: Assis Chateaubriand, Diamante d'Oeste, Entre Rios do Oeste, Formosa do Oeste, Guaíra, Iracema do Oeste, Jesuítas, Marechal Cândido Rondon, Maripá, Mercedes, Nova Santa Rosa, Ouro Verde do Oeste, Palotina, Pato Bragado, Quatro Pontes, Santa Helena, São José das Palmeiras, São Pedro do Iguaçu, Terra Roxa, Toledo e Tupãssi (IBGE, 2011).

Marechal Cândido Rondon tem sua formação histórica e legal bastante recente, tendo sido desmembrado do município de Toledo pela lei estadual n. 4245, de 25 de Julho de 1960.

Atualmente, segundo o IBGE (2011), o município é constituído de 8 distritos, sendo eles: Marechal Cândido Rondon (sede), Bom Jardim, Iguiporã, Margarida, Novo Horizonte, Novo Três Passos, Porto Mendes e São Roque. A figura 1 abaixo mostra a localização da microrregião de Toledo no estado do Paraná e os municípios que nela constam.

Como elemento de comparação para os dados do município tendo em vista a verificação de sua importância regional, optou-se por compará-lo com a microrregião de Toledo, a qual pertence. A microrregião se localiza na Região Oeste do Estado do Paraná. Tal escolha para comparação deu-se pelas similaridades na constituição histórica de Marechal Cândido Rondon com os demais municípios pertencentes à microrregião.

Ainda geograficamente, considerando o município objeto do estudo. Optou-se por tomar como referência principal a área urbana na qual se situa a rodovia federal, BR-136 e seu entorno, uma vez que é nesta faixa que se encontra o fator necessário para a busca de resposta aos objetivos. É também esta área que encontra guarida na literatura que aborda o tema principal do trabalho, qual seja: corredores urbanos de desenvolvimento.

Uma vez delimitado o objeto, a coleta de dados fez-se possível. Para o presente trabalho, os métodos de coleta foram constituídos de levantamento bibliográfico, levantamento de dados primários e dados secundários.

A busca na literatura vem no sentido de trazer conhecimento sobre o assunto, auxiliar no foco do tópico da pesquisa para que seja desenvolvido e sustentado propriamente. Ela também ajudará na determinação da factibilidade do problema levantado (Collis e Hussey, 2005).

Roesch (2010) explica que a revisão da literatura permite que soluções alternativas sejam levantadas para o tratamento de um problema, o que possibilita o conhecimento de quadros de referência, a atualização da retórica, a elaboração de precisão de conceitos e a elevação da consciência crítica.

Desta forma, a pesquisa bibliográfica funciona no sentido de orientar o estudo de caso, estabelecer os rumos que deve tomar e quais devem ser seus limites. Da mesma forma, deve abranger e comportar os aspectos levantados pela pesquisa. É o referencial bibliográfico que deve conferir unidade ao corpo da pesquisa, bem como aos seus resultados.

Os dados secundários foram obtidos junto a institutos de pesquisa e instituições. Para tal, foram levantados dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), Prefeitura Municipal de Marechal Cândido Rondon, Ministério dos Transportes, entre outros.

Os dados que foram alvo de análise comparativa entre o município de Marechal Cândido Rondon e a microrregião de Toledo, no estado do Paraná, foram os relativos ao Produto Interno Bruto (PIB) – total e relativo aos setores - e população. Tal levantamento permite a visualização da representatividade do município nestes aspectos em relação à microrregião a que pertence.

Para o levantamento dados primários, foi utilizado o método de entrevista individual em profundidade semi-estruturada. Flick (2009), explica que é mais provável que os pontos de vista dos sujeitos entrevistados sejam mais bem expressos em uma entrevista cujo formato seja relativamente aberto do que em uma entrevista padronizada ou mesmo em um questionário.

Para a escolha dos agentes entrevistados, foram considerados os pontos apresentados na literatura por Kleynhans (2001) e Del Mistro (2001), ao considerarem os agentes institucionais como elementos fundamentais no conceito de corredores de desenvolvimento.

Juntamente, outro estudo no qual se baseou a escolha dos entrevistados foi o documento criado a partir de estudo feito pela Associação Regional dos Engenheiros e Arquitetos junto ao Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (CREA-PR) em 2012, denominado “Análise do desenvolvimento municipal – Marechal Cândido Rondon – Tema: Mobilidade Urbana”.

Para este trabalho, buscou-se consultar as organizações e instituições apontadas pelo estudo como responsáveis pelo debate, elaboração e validação do estudo de mobilidade urbana. Assim, foram entrevistados os representantes das seguintes instituições:

Associação Regional de Engenheiros e Arquitetos – AREA – Marechal Cândido Rondon;

Conselho Municipal do Plano Diretor de Marechal Cândido Rondon;

Associação Comercial de Marechal Cândido Rondon (ACIMACAR);

Secretaria municipal de coordenação e planejamento;

Secretaria especial de coordenação de programas em segurança e trânsito;

Conselho municipal de trânsito;

Secretaria de viação e serviços urbanos;

Secretaria de agricultura;

Secretaria de indústria, comércio e turismo;

Serviço autônomo de água e esgoto (SAAE) – Marechal Cândido Rondon

Companhia de desenvolvimento de Marechal Cândido Rondon (CODECAR);

Observatório Social de Marechal Cândido Rondon

Como ferramenta de apoio para a elaboração do roteiro das entrevistas foi utilizada a técnica da área da administração mercadológica, denominada “análise FOFA” ou análise “SWOT”. É uma ferramenta utilizada principalmente para a realização de análises de cenário (ou análises de ambiente), servindo como base para a gestão e o planejamento estratégico (Daychoum, 2007).

Costa (2005), a explica como sendo uma forma de análise que considera o ambiente interno e externo das empresas. No ambiente interno são levantadas e analisadas as forças e fraquezas da empresa (seus pontos fortes e fracos); no ambiente externo, se analisam as oportunidades e ameaças trazidas pelo meio em que a empresa se localiza. Assim, as entrevistas tiveram o objetivo de tornar inteligíveis e sistematizáveis as percepções por parte dos representantes das instituições entrevistadas acerca das forças, fraquezas, oportunidades e ameaças.

3.2 CONSTRUÇÃO DA FERRAMENTA DE PESQUISA

Para a construção da ferramenta da pesquisa, foi utilizado o método Delphi juntamente com os aspectos das pré-condições de corredores urbanos de desenvolvimento.

3.2.1 Utilização do Método Delphi.

Considerando os objetivos do trabalho juntamente com sua natureza qualitativa, o método escolhido para a construção da ferramenta de pesquisa foi o Método Delphi, que mostra o caminho a ser percorrido para auxiliar este estudo. É a principal ferramenta que formatou o encaminhamento deste estudo ao passo que as outras são para auxiliar o percurso de conclusão do mesmo.

Vergara (2008) explica que este método visa obter um consenso entre as opiniões de especialistas sobre o que se está estudando. Ele tem por base prática a aplicação de questionários ou entrevistas, em rodadas sucessivas, de maneira que seja garantido o anonimato dos respondentes. Ao final de cada rodada, uma nova se inicia a partir do fornecimento de *feedback* aos entrevistados sobre os resultados da rodada anterior. É possível que as questões sejam alteradas ou suprimidas, ou que outras questões sejam acrescentadas de uma rodada para outra. Linstone e Turoff (2002) afirmam que a quantidade adequada de rodadas varia entre duas e quatro, dependendo da abrangência do estudo.

Para a formulação das perguntas utilizadas no questionário que fez parte da entrevista semiestruturada nesta pesquisa, foram utilizadas escalas quantitativas que foram respondidas com o apoio de justificativas qualitativas pelos entrevistados.

Linstone e Turoff (2002) apresentam exemplos de escalas que podem ser utilizadas para a formulação das perguntas nos questionários ou entrevistas. Os autores ressaltam a importância de que não sejam permitidas respostas neutras. Segundo eles, uma posição neutra oferece pouca informação em debates, por isso é desejável que o respondente seja forçado a pensar no ponto de maneira a fornecer uma resposta que não seja neutra. As escalas mais utilizadas e sugeridas pelos autores são as seguintes:

Desejabilidade (Efetividade ou Benefícios)

Muito desejável	<ul style="list-style-type: none"> - terá efeito positivo e pouco/nenhum efeito negativo - extremamente benéfico - justificável por si só
Desejável	<ul style="list-style-type: none"> - terá efeito positivo e pouco/nenhum efeito negativo - benéfico - justificável como elemento intermediário ou em conjunto com outros itens.
Indesejável	<ul style="list-style-type: none"> - terá efeito negativo - prejudicial - pode ser justificado apenas como um intermediário de uma medida muito desejável, não justificável como intermediário de medida desejável
Muito indesejável	<ul style="list-style-type: none"> - terá grande efeito negativo - extremamente prejudicial - não justificável

Viabilidade (Praticidade)

Definitivamente viável	<ul style="list-style-type: none"> - sem obstáculos para implantação - sem necessidade de pesquisa e desenvolvimento - sem bloqueios políticos - aceitável para o público
Possivelmente viável	<ul style="list-style-type: none"> - alguma indicação de que seja implantável - alguma pesquisa e desenvolvimento necessários - necessário considerar algum preparo para reações políticas ou do público
Possivelmente inviável	<ul style="list-style-type: none"> - indícios de que seja impraticável - questões não respondidas significativas
Definitivamente inviável	<ul style="list-style-type: none"> - tudo indica que seja negativo - impraticável - não pode ser implantado

Importância (Prioridade ou relevância)

Muito importante	<ul style="list-style-type: none"> - ponto de máxima relevância - prioridade de primeira ordem - serve de suporte direto para outras questões principais - deve ser resolvido, lidado, ou tratado
Importante	<ul style="list-style-type: none"> - é relevante - prioridade de segunda ordem - impacto significante não antes de outros itens - não precisa ser totalmente resolvido
Ligeiramente importante	<ul style="list-style-type: none"> - relevância não significativa - prioridade de terceira ordem - pouca importância - não é fator determinante para questões principais

Sem importância	<ul style="list-style-type: none"> - sem prioridade - sem relevância - sem efeito mensurável - deveria ser desconsiderado
-----------------	---

Nesta pesquisa, duas perguntas-chave foram feitas aos entrevistados, considerando as escalas acima apresentadas. A primeira delas corresponde ao modo pelo qual o entrevistado avalia a situação atual do município de Marechal Cândido Rondon no que diz respeito aos aspectos que compõem os princípios de corredores de desenvolvimento urbano. A segunda se refere à importância que ele atribui a estes mesmos aspectos a fim de que se forme uma ordem de prioridades entre todos os aspectos.

Para tal, as escalas acima mencionadas não foram utilizadas da maneira com que os autores apresentam, passando por algumas modificações em seus termos. A primeira pergunta-chave apresenta uma escala de satisfação. Cumpre ressaltar que se entende aqui por ‘satisfação’ não apenas o que o especialista entrevistado considera para si, mas para a sociedade e agentes em geral. Assim, a escala apresenta-se da seguinte forma:

Satisfação

Muito satisfatório	<ul style="list-style-type: none"> - não representa nenhum problema - apresenta-se de maneira extremamente benéfica para a sociedade e agentes - não há melhorias a serem realizadas
Satisfatório	<ul style="list-style-type: none"> - não representa problema significativo - é benéfico para a sociedade e agentes - poucas melhorias precisam ser realizadas
Pouco satisfatório	<ul style="list-style-type: none"> - existem problemas pouco significativos - apresenta-se de maneira prejudicial para a sociedade e agentes - precisa passar por poucas melhorias
Insatisfatório	<ul style="list-style-type: none"> - há problemas muito significativos - apresenta-se de maneira extremamente prejudicial à sociedade e agentes. - precisa passar por diversas melhorias

Para a segunda pergunta-chave, a escala utilizada é a de importância (prioridade ou relevância) já apresentada por Linstone e Turoff (2002) acima.

Cabe ressaltar que este estudo trabalhou com pesos, ou seja, dentro da escala de satisfação, por exemplo, foram designados pesos de 1 para “muito satisfatório”, 2 para “satisfatório”, 3 para “pouco satisfatório” e 4 para “insatisfatório”.

O método Delphi auxiliou na composição e estruturação das entrevistas aplicadas junto aos atores que tem papel fundamental no planejamento municipal em Marechal Cândido Rondon

3.2.2 Pré-condições para corredores urbanos de desenvolvimento

Para a elaboração das perguntas que compõem a entrevista semiestruturada foi feita uma combinação entre os princípios e pré-condições apresentadas por Kleynhans (2001) em seu trabalho *“The Mabopane-Centurion Development Corridor: a historical analysis of successes and constraints and proposals for improvement”* e os objetivos para corredores de desenvolvimento apontados por Del Mistro (2001) no trabalho *“Development of an integrated urban corridor assessment and strategy development process for transport authorities and provinces”*.

Para as pré-condições de transportes, foram buscadas informações referentes à rede multimodal existente no município; movimentação e integração de diferentes tipos de veículos no corredor, fazendo referência a horários de utilização para carga e descarga; integração entre transportes e uso da terra; acessibilidade; mobilidade; segurança no trânsito; quantidade de transito em horários de pico.

Para as pré-condições de uso da terra, foram buscadas informações pertinentes ao planejamento do uso da terra; elementos de design urbano (fachadas, alturas, sinalização); desenvolvimento de áreas adjacentes ao corredor.

Nas pré-condições econômicas, foram questionadas as relações do município com os nós de atividade da microrregião diretamente ligados a ele (Toledo e Guaíra); aplicação de incentivos e desincentivos às atividades econômicas; nível de investimentos privados e públicos; oportunidades econômicas.

No grupo de pré-condições sociais, as informações devem dizer respeito à promoção de desenvolvimento de recursos humanos, programas de capacitação e treinamento; instalações educacionais; instalações de saúde; acesso da população a serviços e instalações

públicas; segurança pública; acessibilidade para portadores de necessidades especiais; qualidade de vida da população.

Para o grupo de pré-condições locacionais, foram levantadas as percepções acerca da localização do corredor urbano; sua ligação com economias maiores; distribuição de oportunidades de desenvolvimento ao longo do corredor; localização dos serviços e instalações públicas e dos diferentes usos de terra; controle de dispersão de crescimento.

Para as pré-condições ambientais, foi levantada a visão de sustentabilidade dos entrevistados; existência de espaços abertos e de lazer; necessidade da utilização de transporte motorizado; poluição (solos, água, ar); dispersão do desenvolvimento urbano; direcionamento do desenvolvimento urbano.

Nas pré-condições de infraestrutura foram elaboradas questões sobre serviços básicos como água, energia elétrica e saneamento; projetos de infraestrutura urbana; condições das ruas; qualidade estética; acessibilidade; gastos públicos com infraestrutura urbana; sinalização; segurança;

No grupo de pré-condições de participação, foi questionado o envolvimento ativo das comunidades no planejamento urbano e resolução de problemas; a existência de parcerias entre governo e comunidades; atuação do governo juntamente com a iniciativa privada; integração e relação do município com a microrregião.

Nas pré-condições institucionais, foi verificado o comprometimento das instituições com a visão de desenvolvimento; o nível de comunicação entre instituições; a multidisciplinaridade existente entre elas no desenvolvimento de projetos; a criatividade na resolução de problemas; a inclusão dos agentes; as parcerias existentes entre instituições e governos.

Por fim, as pré-condições políticas tocaram em pontos como eficiência de processos orçamentários; existência de acordos de cooperação; direitos de uso de terra; compatibilidade ambiental de medidas de desenvolvimento; nível de atuação conjunta entre as esferas públicas e privadas, e comunidades.

É importante ressaltar que todos estes indicadores não podem ser classificados como itens exclusivos e próprios de um único grupo de pré-condições específico. Muitos deles dizem respeito a mais de um grupo de pré-condições. Isto faz com que apareça a necessidade de uma visão integrada e qualitativa para as respostas fornecidas pelos entrevistados.

Então, os elementos constantes em cada grupo de pré-condições devem ser subordinados às duas perguntas-chave. No momento da realização da entrevista, os entrevistados devem fornecer justificativas que fundamentem o grau apontado nas escalas de

satisfação e importância/prioridade dos itens. Estas justificativas fornecem o elemento qualitativo fundamental para a análise das respostas.

De maneira mais geral, a estrutura das entrevistas pode ser representada no seguinte esquema:

PERGUNTAS-CHAVE E ESCALA DE RESPOSTAS	
Grupo Principal de Pré-condições a que se submete	Item
Satisfação	Importância/Prioridade
- Muito satisfatório - Satisfatório - Pouco satisfatório - Insatisfatório	- Muito importante - Importante - Pouco importante - Sem importância
Transportes	Rede multimodal no município Movimentação e integração de diferentes tipos de veículos no corredor Integração entre transportes e uso da terra Acessibilidade Mobilidade Segurança no trânsito Quantidade de transito em horários de pico
Uso da terra	Planejamento do uso da terra Design urbano Desenvolvimento de áreas adjacentes ao corredor
Economia	Relações com os nós de atividade da microrregião Incentivos e desincentivos às atividades econômicas Investimentos privados e públicos Oportunidades econômicas
Social	Programas de capacitação e treinamento Instalações educacionais Instalações de saúde Acesso da população a serviços e instalações públicas Segurança pública Qualidade de vida da população
Locacional	Localização do corredor urbano Distribuição de oportunidades de desenvolvimento ao longo do corredor Localização dos serviços e instalações públicas e dos diferentes usos de terra Controle de dispersão de crescimento
Ambiental	Sustentabilidade do desenvolvimento Espaços abertos e de lazer Necessidade da utilização de transporte motorizado Poluição Direcionamento do desenvolvimento urbano
Infraestrutura	Água, energia elétrica e saneamento Condições das ruas Qualidade estética Gastos públicos com infraestrutura urbana Sinalização
Participação	Envolvimento ativo das comunidades Atuação do governo juntamente com a iniciativa privada Integração e relação do município com a microrregião
Institucional	Comprometimento das instituições com a visão de desenvolvimento Comunicação entre instituições Multidisciplinaridade Criatividade na resolução de problemas Inclusão dos agentes
Política	Eficiência de processos orçamentários Existência de acordos de cooperação Compatibilidade ambiental de medidas de desenvolvimento

Desta forma, para cada um dos itens foi atribuído um peso pelos entrevistados para os critérios de “Satisfação” e “Importância/Prioridade”. O resultado apresentado para cada item corresponde à média das respostas de todos os entrevistados.

A partir destes valores obtidos, foi feita a média de cada grupo de pré-condições, com base na soma dos itens correspondentes a cada um destes grupos.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Nesta sessão, serão apresentados os dados do município de Marechal Cândido Rondon referentes ao Produto Interno Bruto e População em comparação com a microrregião de Toledo. Em seguida, os resultados obtidos nas entrevistas com os representantes de instituições apontados na metodologia.

A Tabela 1 mostra a evolução do produto interno bruto do município de Marechal Cândido Rondon para os setores de agropecuária, indústria e serviços, tendo por referência comparativa a microrregião de Toledo. Nas tabelas anexas, podem ser observados os valores para todos os municípios da microrregião.

Tabela 1 – Produto Interno Bruto – valor adicionado – preços básicos - Unidade: R\$ de 2000 (mil) no período de 1980 a 2009

	Setor	1980		1996		2000		2005		2009	
		Valor	Participação na microrregião (%)								
Marechal Cândido Rondon	Agropecuária	145.513,35	17,36	67.458,53	9,69	46.865,78	9,87	50.437,99	11,93	47.360,44	11,00
	Indústria	48.684,47	17,07	43.936,56	8,22	57.169,52	13,55	95.112,60	14,69	126.912,65	15,61
	Serviços	97.773,29	16,62	96.253,95	14,08	180.222,49	14,49	221.149,27	14,93	221.304,91	13,03
	Total municipal	291.971,11	17,06	207.649,04	10,84	313.014,31	13,40	404.017,42	14,37	430.214,30	13,42
Microrregião de Toledo	Agropecuária	838.094,33		696.508,11		474.638,46		422.719,25		430.729,95	
	Indústria	285.207,81		534.807,97		422.041,60		647.308,12		812.777,16	
	Serviços	588.386,14		683.512,48		1.243.872,52		1.481.308,75		1.698.543,00	
	Total	1.711.688,28		1.914.828,56		2.336.020,94		2.811.438,76		3.205.479,00	

FONTE: IPEADATA; IBGE (2012). Organizados pelo autor.

Na Tabela 1 pode-se observar, de modo geral, uma participação crescente do Produto Interno Bruto (PIB) do município de Marechal Cândido Rondon na microrregião de Toledo nos setores de agropecuária e indústria. Da mesma forma, a participação no PIB total também se mostra crescente. No setor de serviços a série temporal apresenta diminuição constante.

Ao comparar Marechal Cândido Rondon com os demais municípios da microrregião⁶, para estes mesmos indicadores, observa-se que o município ocupa sempre o segundo lugar na microrregião para todos os anos e todos os setores, com exceção dos anos de 1996 onde ficou em terceiro lugar no PIB referente à indústria e agropecuária; e do ano de 2009, onde ficou em terceiro lugar no setor de serviços. O primeiro lugar da microrregião em todos os setores para todos os anos é ocupado pelo município de Toledo.

⁶ Cf. Anexo A.

A respeito da população, a Tabela 2 mostra este cenário no município de Marechal Cândido Rondon em comparação com a microrregião de Toledo. Nos anexos pode ser observada a população urbana e rural de todos os municípios da microrregião.

Tabela 2 – População de Marechal Cândido Rondon e da Microrregião de Toledo para o período de 1980 a 2010

		1980		1996		2000		2007		2010	
		Quantidade	Participação na Microrregião (%)								
Marechal Cândido Rondon	Urbana	25.039	15,77	22.683	10,06	31.246	12,24	35.451	12,69	39.147	12,79
	Rural	31.171	16,07	14.925	13,48	9.761	11,05	9.111	11,39	7.672	10,71
	Total	56.210	15,94	37.608	11,19	41.007	11,93	44.562	12,40	46.819	12,39
Microrregião de Toledo	Urbana	158.759		225.438		255.332		279.403		306.140	
	Rural	193.974		110.758		88.343		79.994		71.640	
	Total	352.733		336.196		343.675		359.397		377.780	

FONTE: IPEADATA; IBGE (2012). Organizados pelo autor.

Após a redução populacional observada de 1980 para 1996, nota-se que houve um aumento gradativo em ambas as populações (do município e da microrregião), de tal modo que não houve grande variação na participação do município na microrregião no decorrer do período.

Em comparação com os demais municípios da microrregião⁷, Marechal Cândido Rondon se mantém, na maioria do período, em segundo lugar nas populações urbana, rural e total. Cabe observar que ficou em terceiro lugar na população urbana em 1980 e 1996 (atrás de Toledo e Assis Chateaubriand). No ano de 1996, teve a maior população rural da microrregião. Para os anos de 2000, 2007 e 2010, teve a terceira população rural da microrregião (atrás de Toledo e Santa Helena). Mesmo com estas variações, em termos de população total, o município sempre se mostra em segundo lugar na microrregião, atrás sempre de Toledo.

Sobre os resultados obtidos nas entrevistas com os representantes de instituições apontados na metodologia. Inicialmente serão abordados os resultados para a pergunta sobre “nível de satisfação” pertinentes aos itens específicos de cada grupo de pré-condições para corredores urbanos de desenvolvimento. Os dados qualitativos serão explicados juntamente com a apresentação quantitativa das respostas. Em seguida serão abordados os dados referentes à pergunta sobre importância/prioridade de cada grupo de pré-condições, juntamente com as ligações pertinentes à questão anterior.

No que segue, serão apresentados os resultados referentes a apontamentos feitos pelos agentes de maneira geral para a abordagem de corredor urbano no contexto do município, com as devidas comparações com aquilo que foi tratado no referencial teórico.

⁷ Cf. Anexo 2.

4.1 RESULTADOS PARA A PERGUNTA SOBRE “SATISFAÇÃO”

Serão apresentados aqui os resultados das entrevistas para os níveis de satisfação atribuídos pelos representantes das organizações institucionais do município sobre cada item que compõe os grupos de pré-condições, e em seguida sobre cada grupo geral de pré-condições.

4.1.1 Elementos que compõem os grupos de pré-condições

Para este grupo de pré-condições de transportes, a média dos pesos atribuídos pelos entrevistados pode ser observada no Quadro 1:

Quadro 1 – Resultado do grupo “Transportes”

Item	Média
Rede multimodal no município	3,09
Movimentação e integração de diferentes tipos de veículos no corredor	3,18
Integração entre transportes e uso da terra	3,18
Acessibilidade	2,73
Mobilidade	2,45
Segurança no trânsito	2,91
Quantidade de trânsito em horários de pico	2,09

Fonte: Dados da pesquisa.

De maneira geral, o grupo de pré-condições referentes a transporte apresenta média de satisfação de 2,81. Caso fosse aplicado aos itens o mesmo princípio para as respostas das entrevistas, ou seja, valores absolutos, sem casas decimais, apenas os itens Mobilidade e Quantidade de trânsito em horário de pico encontram-se em estado satisfatório. Todos os demais podem ser considerados como pouco satisfatórios, da mesma forma que é pouco satisfatória a média geral do grupo.

Os apontamentos e justificativas dos entrevistados para suas atribuições de peso são, na maioria dos casos, convergentes entre si. O entrevistado 1 afirma que um dos problemas principais na área de transportes no município é a falta de um sistema de transporte público. Ele explica que não há no município esta facilidade para garantir e facilitar a mobilidade entre

áreas distantes entre si na cidade ou mesmo em seus distritos. É comum por parte da população a utilização do sistema de transporte privado inter-regional (ônibus metropolitanos) para se deslocar de um ponto a outro no município e seus distritos.

Sobre a segurança no trânsito, o mesmo entrevistado aponta para a falta de educação dos condutores de veículos como causa principal de acidentes. “*Muitos acidentes acontecem simplesmente por desrespeito. A sinalização não é respeitada e os limites de velocidade nas vias também não*”. E sobre os casos mais comuns de incidentes, comenta: “*Os motociclistas e ciclistas dificilmente respeitam os demais veículos. O motoqueiro passa costurando ou ultrapassando pela direita, e os ciclistas muitas vezes cortam as vias preferenciais e com muito mais frequência andam na contramão*”.

O entrevistado 3 explica que a mobilidade dentro do município é difícil. A instalação de lombadas e travessias elevadas em diversos pontos representam empecilhos para um melhor fluxo de veículos, da mesma forma que os semáforos instalados, cujos tempos de espera poderiam ser modificados. O entrevistado diz que o sistema de lombadas e travessias elevadas é ultrapassado e inadequado, uma vez que não garante uma velocidade homogênea no fluxo dos veículos. “*Nada impede que o motorista imprudente exceda o limite de velocidade logo após passar por uma lombada ou travessia. Alguns respeitam, outros não*”. E como resultado, explica que “*com isso as velocidades baixas só acontecem nos pontos das lombadas/travessias. Nos demais trechos, as velocidades variam muito, chegando a representar perigo muitas vezes*”. Ele ainda aponta que a cidade foi projetada para outra época, e que a expansão de vias e de fluxo de veículos não era comportada nos planos originais.

Quanto ao item sobre integração entre diferentes tipos de veículos e uso da terra, todos os entrevistados mencionaram como problema principal o desrespeito aos horários de carga e descarga de mercadorias no comércio da cidade. Apesar da regulamentação vigente para tais atividades, é comum a prática de carga e descarga em horários de pico de trânsito. Há registros de lojas que bloqueiam vagas de estacionamento o dia todo, “reservando” espaço público para suas atividades logísticas. Os entrevistados afirmam que o desrespeito dos horários é generalizado em todas as áreas de comércio do município.

O entrevistado 5 explica que os pontos de acessibilidade são insuficientes e limitados. Explica que apenas as novas construções aplicam as medidas de acessibilidade em suas estruturas (na parte interna e nas calçadas). Também comenta que diversas rampas para cadeirantes foram posicionadas de maneira inadequada (dando acesso a gramados ou terrenos vazios, sem calçamento).

Em complemento, o entrevistado 8 afirma que há muitas calçadas no município que são intransitáveis devido à presença de árvores cujas raízes danificam e destroem as calçadas no decorrer do tempo e ainda calçadas descontínuas. O entrevistado explica que há potencial para que o município encontre soluções para a situação atual do trânsito uma vez que sua geografia é plana, sem acidentes de relevo, o que pode facilitar a utilização de medidas que favoreçam um sistema de trânsito sustentável (beneficiando a utilização de bicicletas ou sendo “amigável” para os pedestres).

Os três itens referentes às pré-condições de uso da terra podem ter suas médias de respostas observadas no Quadro 2.

Quadro 2 – Resultado do grupo “Uso da terra”

Item	Média
Planejamento do uso da terra	2,73
Design urbano	2,36
Desenvolvimento de áreas adjacentes ao corredor	2,64

Fonte: Dados da pesquisa.

A média geral dos itens deste grupo de pré-condições foi de 2,58, valor que se colocado sem casas decimais, apontaria o grupo como pouco satisfatório. Dentre os itens, apenas um deles (design urbano) teve sua classificação como satisfatório. Os demais (Planejamento do uso da terra e desenvolvimento de áreas adjacentes ao corredor) podem ser indicados como pouco satisfatórios.

Nas entrevistas ficaram bastante claros os principais problemas para este grupo de pré-condições, ocorrendo, da mesma que no grupo “Transportes”, pontos de convergência entre a maioria dos entrevistados.

Todos eles argumentaram que o plano diretor do município trata da distribuição dos usos de terra em diferentes áreas. Porém as disposições do plano não são cumpridas, ocorrendo em vários pontos o uso inadequado, principalmente ao longo da rodovia federal (BR-163), onde se observa usos rurais, industriais, comerciais e residenciais, distribuídos de maneira não ordenada.

O entrevistado 1 aponta que o desenvolvimento das áreas adjacentes ao corredor é prejudicado pela má distribuição dos usos da terra. “*Uma vez que se permite a instalação de áreas residenciais de baixa densidade ou mesmo áreas de uso rural em uma área que deveria ser de alta densidade, o desenvolvimento fica comprometido*”. Ele corrobora a ideia,

explicando que áreas de baixas densidades e áreas rurais fazem com que as distâncias aumentem, o que pode inibir o deslocamento das pessoas, principalmente se forem consideradas as dificuldades presentes no município já apontadas no grupo “Transportes”. O entrevistado afirma que estes problemas são causados em decorrência de indisciplina no cumprimento do que foi estabelecido no plano diretor, sobretudo no que toca os loteamentos. O entrevistado 7 diz que um dos efeitos neste grupo de pré-condições é a desvalorização de lotes e construções, uma vez que áreas residenciais se localizam próximas à áreas de atividade industrial e distantes das altas densidades comerciais, por exemplo.

O entrevistado 4 salienta que nas áreas adjacentes ao corredor a má distribuição dos usos de terra favorece o desenvolvimento de pobreza. Este fator, segundo ele, se não remediado, pode atrasar consideravelmente a expansão do desenvolvimento do município na direção da rodovia federal.

Sobre o design urbano, houve várias divergências, sendo que os pesos variaram de 1 a 4. No entanto, na média geral, o item é tido como satisfatório pelos entrevistados.

As médias gerais dos itens do grupo de pré-condições econômicas apresentam-se no Quadro 3.

Quadro 3 – Resultado do grupo “Economia”

Item	Média
Relações com os nós de atividade da microrregião	2,18
Incentivos e desincentivos às atividades econômicas	2,82
Investimentos privados e públicos	2,18
Oportunidades econômicas	1,91

Fonte: Dados da pesquisa.

Nota-se aqui, que a maioria dos itens do grupo apresenta-se como satisfatória, havendo apenas um deles, referente a incentivos e desincentivos às atividades econômicas ao longo do corredor, considerado pouco satisfatório de modo geral pelos entrevistados. A média geral para o grupo “economia” é 2,27, logo, satisfatório.

Apesar do resultado geral positivo, é importante observar os apontamentos dos entrevistados nas explicações da atribuição dos pesos. Um dos entrevistados afirma que há um mau aproveitamento de oportunidades econômicas ao longo da rodovia federal no perímetro urbano, ele atribui esta situação à má distribuição dos usos da terra na área.

O entrevistado 2 defende que há diversos incentivos e benefícios oferecidos pelo governo municipal para o desenvolvimento de novas oportunidades, mas que eles são mais voltados para as atividades agrícolas.

Um dos apontamentos principais dos entrevistados, mantido pela maioria deles envolve aspectos culturais do município que influenciam no modo com que mantém relações com os nós de atividade da microrregião (Toledo e Guaíra).

Todos concordam que há uma variedade adequada de oportunidades econômicas para diversos setores ao longo do corredor, porém não há plano que contemple o desenvolvimento a partir destas oportunidades. Esta ausência de planos acaba por dificultar, segundo o entrevistado 3, a atuação conjunta das esferas pública e privada fazendo com que ocorra um distanciamento entre seus investimentos.

Geograficamente, considerando os destinos mais comuns dos produtos transportados na BR-163, e os nós de atividade da microrregião, os entrevistados classificam Marechal Cândido Rondon como um “município de passagem”. Ainda assim, muitos representantes da iniciativa privada, conforme apontam os entrevistados, mantém uma postura de “independência” da microrregião. O entrevistado 7 é categórico em afirmar que “*existe esta visão de independência e autossuficiência do município em relação à microrregião, como se Toledo não fizesse parte dela e Marechal Cândido Rondon fosse superior e independente dos demais municípios*”. O entrevistado ainda afirma acreditar que há no ambiente empresarial e político do município um certo “egoísmo” onde “*querem ser os melhores, sem precisar dividir méritos por atuação conjunta com outros municípios*”.

O entrevistado 10 concorda que haja uma visão centralizadora nas esferas empresarial e política do município. Mas ele aponta com ênfase algumas oportunidades de desenvolvimento que podem ser promovidas se levada em conta a localização do lago municipal. Como ele está entre a BR-163 e a Avenida Írio Jacob Welp, pode favorecer o desenvolvimento de comércio e serviços na área.

O Quadro 4 apresenta as médias dos resultados do grupo de pré-condições sociais:

Quadro 4 – Resultado do grupo “Social”

Item	Média
Programas de capacitação e treinamento	3
Instalações educacionais	2,36
Instalações de saúde	2,64
Acesso da população a serviços e instalações públicas	2,36
Segurança pública	3
Qualidade de vida da população	1,55

Fonte: Dados da pesquisa.

Nota-se que, de modo geral, os resultados para este grupo de pré-condições ficam em torno do “satisfatório” e “pouco satisfatório”. A média geral do grupo de pré-condições é de 2,48. Os itens 1 e 5 (Programas de capacitação e treinamento e Segurança pública, respectivamente) se apresentam com a mesma média (3), sendo pouco satisfatórios. No item 1, os pesos atribuídos pelos entrevistados foram bastante variados (quatro notas “2”, três notas “3” e quatro notas “4”). Para o item 5, a distribuição dos pesos foi bastante homogênea (uma nota “2”, nove notas “3”, e uma nota “4”), quase havendo consenso entre os entrevistados. Ainda como “pouco satisfatório”, apresenta-se o item 3 (Instalações de saúde), com pesos que variaram de “1” a “4”.

Os itens 2 e 4 (Instalações educacionais e Acesso da população a serviços e instalações públicas, respectivamente) se mostraram como pontos “satisfatórios”, da mesma forma que o item 6 (Qualidade de vida da população, cuja avaliação ficou com cinco notas “1” e seis notas “2”).

A principal avaliação sobre os programas de capacitação e treinamento por parte dos entrevistados diz respeito à sua falta. Embora alguns considerem o item como satisfatório, a maioria aponta que a quantidade de programas é pouca. Aliado a isso vem a consideração de que a variedade de programas também é limitada. O entrevistado 5, por exemplo, vê como positivas as iniciativas da Associação Comercial em oferecer treinamentos e palestras com certa frequência, no entanto, aponta que os temas são repetitivos. “*O empresário investe uma vez nos programas da Associação Comercial, para dar um ‘upgrade’ no conhecimento dos funcionários, mas no próximo programa ele já não vê vantagens para investir, pois é mais do mesmo*”.

Já o entrevistado 7 acredita que a divulgação dos programas é inadequada e faz com que a presença seja baixa. Ele dá o exemplo de programas e cursos voltados para a área técnica agrícola, nos quais “*o número de inscritos não passou de 8 ou 9 pessoas. Conversando com quem não participou, disseram que se soubessem do curso, certamente teriam participado*”.

A maioria dos entrevistados considerou o item “Instalações educacionais” como “Satisfatório”, porém uma realidade observada e apontada pelos entrevistados nas respostas diz respeito à saída de estudantes para outras cidades em busca de cursos universitários em áreas exatas. O entrevistado 8 explica que a Universidade Estadual do Oeste do Paraná é bastante importante no município pela variedade de cursos que oferece e pela quantidade de alunos que possui. Porém, ele salienta que “*os alunos que buscam cursos nas áreas das engenharias, sistemas e computação, e ainda cursos nas áreas voltadas à saúde, inevitavelmente saem para outras cidades, Toledo, Cascavel e Foz do Iguaçu*”. Em complemento, o entrevistado 2 menciona que em consequência disso “*ao concluírem sua formação acadêmica, estas pessoas não voltam; preferem atuar em cidades que acreditam oferecer mais oportunidades, e também há os que querem seguir com os estudos, então, também não retornam*”.

Assim, o apontamento geral, principalmente sobre educação superior é de que o que existe no município é de qualidade satisfatória, porém a variedade não é suficiente na visão dos entrevistados.

Outro ponto cujos apontamentos se assemelham a estes acima, é o item “instalações de saúde”. A quantidade de instalações é tida como satisfatória pelos entrevistados, porém há melhorias que precisam ser feitas em termos de qualidade. Para o entrevistado 1, a qualidade no atendimento nos hospitais e postos de saúde deixa a desejar; juntamente a isso, afirma que “*ambiente é inadequada para instalações de saúde*”. Apenas um entrevistado (4) não explicou a saúde do município nestes termos, qualificando o município como “muito satisfatório” neste ponto.

No item 5 (Segurança pública) o consenso foi para a classificação “pouco satisfatória”. Os entrevistados expõem que a criminalidade vem aumentando e com ela a sensação de insegurança da população.

O entrevistado 2 diz que há presença de órgãos responsáveis pela segurança em quase todos os acessos da cidade; afirma que “*há um posto de polícia rodoviária federal na saída para Toledo, um posto na saída para Nova Santa Rosa, um posto do batalhão de fronteira na saída para Santa Helena, ficando apenas a saída para Guairá descoberta*”. E sobre isso, o

entrevistado 10 acrescenta que “*na maioria dos casos de veículos (carros/motos) furtados, os criminosos os levam para o Paraguai, justamente por Guaíra, justamente onde não há um único posto de polícia na beira da estrada*”.

Sobre a segurança dentro da cidade, o entrevistado 6 comenta que “*a população de bem não tem como se sentir segura. Basta olharmos o noticiário, todos os dias há registros de 3 ou 4 arrombamentos de casas na cidade, isso sem contar os arrombamentos em estabelecimentos comerciais, homicídios e outros crimes mais graves*”. Sobre os crimes, o entrevistado 9 salienta que nos casos de furto, os objetos levados pelos criminosos são normalmente de baixo valor, segundo ele os criminosos “*sentem confiança suficiente para entrar em uma casa e cometer um delito destes pois sabem que o risco é baixo. Enquanto isso, a população se sente mais insegura a cada novo incidente*”.

O entrevistado 1 menciona também a falta de segurança no lago municipal. “*Há pessoas que não frequentam o lago municipal, pois se sentem intimidadas ou amedrontadas pela presença de elementos que perturbam a paz pública com comportamentos socialmente inadequados e às vezes criminosos*”.

O item mais próximo de ser considerado “muito satisfatório” se refere à “qualidade de vida da população”. Boa parte dos entrevistados, apesar dos apontamentos negativos nos aspectos anteriores ainda caracterizam Marechal Cândido Rondon como uma “boa cidade para se morar”. O baixo custo de vida é apontado como relevante para esta qualificação pelos entrevistados.

No Quadro 5 estão apresentadas as médias gerais das respostas para os itens do grupo de pré-condições locacionais.

Quadro 5 – Resultado do grupo “Locacional”

Item	Média
Localização do corredor urbano	2,09
Distribuição de oportunidades de desenvolvimento ao longo do corredor	2,73
Localização dos serviços e instalações públicas e dos diferentes usos de terra	3,18
Controle de dispersão de crescimento	3

Fonte: Dados da pesquisa.

Dos itens abordados nas questões sobre o grupo “Locacional”, apenas um foi classificado como “Satisfatório” (item 1, Localização do corredor urbano). Os demais foram

todos apontados como “Pouco Satisfatórios”. A média geral do grupo é de 2,75, correspondendo ao nível “Pouco Satisfatório”.

É importante ressaltar que os itens tratados por este grupo estão diretamente ligados ao grupo “Uso da terra”. No grupo “Locacional” os entrevistados responderam levando em conta tanto a maneira como os itens são trabalhados no município bem como a localização física/geográfica dos mesmos. Além disso, os itens 1, 2 e 3 dizem respeito apenas à área urbana que compreende a BR-163; para o item 4 as respostas puderam considerar controle de dispersão de crescimento no município em sua inteireza.

Ocorre que, cada item deste grupo interfere nos demais, assim a resposta qualitativa dos entrevistados foi dada de modo a integrar os quatro itens, embora tenha sido atribuído um peso a cada um, conforme a necessidade dos critérios quantitativos.

A principal problemática que contribuiu para o resultado dos pesos foi o fator “uso da terra”, conforme mencionado pelos entrevistados.

O plano diretor do município atribui diferentes usos de terras a diferentes áreas. Porém, o plano não é seguido, conforme a explicação de 7 dos entrevistados. Mais especificamente, na área urbana que segue ao longo da BR-163, as atividades e usos da terra foram distribuídos sem que fosse seguido planejamento. O entrevistado 5 explica que no perímetro urbano da rodovia “é possível encontrar todos os tipos de uso de terra, existe a área industrial, existe algum comércio, áreas residenciais de baixa densidade, existe até área rural”. Segundo o entrevistado, esta distribuição desordenada de usos de terra pode dificultar futuros planos de desenvolvimento do município em direção àquela área.

Da mesma forma, não há controle sobre a dispersão de crescimento urbano em função de uso da terra. O entrevistado 3 relembra a configuração do município quando foi estabelecida a cooperativa COPAGRIL: “Na época, havia a cidade – a parte que hoje é o centro – e havia uma grande área de árvores, e só então além das árvores havia a COPAGRIL. Hoje não há mais as árvores e a cidade chegou até a cooperativa, a área em torno dela é basicamente residencial. E hoje, podemos ver o mesmo ocorrendo com o frigorífico de aves da mesma cooperativa, instalado no acesso da cidade que sai em direção a Santa Helena, logo a área urbana chegará até lá, e novamente teremos área residencial próxima à indústria”.

O entrevistado 7 aponta que a falta de planejamento na distribuição dos usos da terra pode ser prejudicial ao desenvolvimento em vários aspectos, sendo um deles a desvalorização das áreas residenciais e comerciais muito próximas à indústria. “O que ocorre hoje em um ponto específico da cidade é bastante grave. As residências em torno da cooperativa tiveram

seu valor reduzido devido às atividades dela. É uma área residencial que sofre por causa do barulho de caminhões (caminhões que também acabam acelerando a degradação do asfalto); há períodos do ano em que o farelo de milho se espalha por toda a área em torno. Isso tudo faz com que estas residências sejam bastante desvalorizadas em termos de preço”.

Cabe ainda explicar o resultado relativamente positivo do item 1 (Localização do corredor urbano). Os entrevistados o classificaram como “satisfatório”, porém com certas ressalvas. “A presença da rodovia federal no perímetro urbano é imutável, e por isso, o município precisa lidar com ela”, diz o entrevistado 1. Outros entrevistados fizeram apontamento semelhante. Outro pensamento recorrente à maioria é de que atualmente a localização da rodovia, em si não apresenta nenhuma característica que a qualificaria como “pouco satisfatória” dentro dos padrões do questionário aplicado junto às entrevistas. Porém, a mesma maioria considera a rodovia federal passando pelo perímetro urbano mais como uma fonte de problemas do que de oportunidades. Na visão dos agentes entrevistados, a presença dela não apresenta potencial benéfico para o município.

O Quadro 6 mostra as médias gerais das respostas para o grupo de pré-condições ambientais:

Quadro 6 – Resultado do grupo “Ambiental”

Item	Média
Sustentabilidade do desenvolvimento	2,73
Espaços abertos e de lazer	1,64
Necessidade da utilização de transporte motorizado	2,91
Poluição	2,73
Direcionamento do desenvolvimento urbano	3

Fonte: Dados da pesquisa.

Em geral, os itens pertencentes a este grupo foram classificados pelos entrevistados como “pouco satisfatórios”, com exceção do item 2 (Espaços abertos e de lazer. Também como “pouco satisfatória” ficou a média geral do grupo, 2,6.

As questões ambientais devem ser consideradas em conjunto com os itens de outros grupos, sendo que o peso de um interfere no do outro. Novamente, os resultados deste grupo, se relacionam com os resultados do grupo “uso da terra” e com o grupo anterior, “locacional”.

Assim, a falta de ordenação adequada no direcionamento do crescimento é apontada como problema por parte dos entrevistados juntamente com a distribuição dos usos de terra pelo território, conforme já comentado anteriormente.

Sobre a poluição, um dos principais comentários dos entrevistados diz respeito aos entulhos na cidade. O entrevistado 7 diz que o município não apresenta graves problemas com poluição, no entanto, “*o município carece de um sistema de coleta de entulhos apropriado, pois hoje ele sequer existe; não há um lugar destinado para os entulhos coletados atualmente*”. O entrevistado 2 ressalta que, juntamente com esta situação, “*a população desconhece a não existência de um local destinado aos entulhos, e por isso, coloca os seus na frente de casa, para que seja feita a coleta normal, como se fosse lixo normal, porém não é! Isso causa transtorno pois às vezes o entulho fica na frente da residência ou na frente de terrenos vazios, o que pode gerar outros problemas como criação de insetos, mau cheiro e esse lixo pode acabar se espalhando pela rua em decorrência de uma série de fatores*”.

É importante explicar os contornos da pergunta e das respostas sobre o item 3 (necessidade de utilização de transporte motorizado). A pergunta foi feita no sentido de que fosse verificado se a população utiliza mais ou menos transporte motorizado do que o necessário. Assim, quanto menos satisfatório o peso, maior a utilização desnecessária deste tipo de transporte pela população.

Os entrevistados consideram este ponto como pouco satisfatório. Apontam que as distâncias são curtas no perímetro urbano e a cidade, por ser plana, favorece a utilização de meios de transporte alternativos, que não sejam necessariamente motorizados.

O ponto positivo do grupo diz respeito a espaços abertos e de lazer (item 2). Na percepção dos entrevistados, há na cidade uma quantidade suficiente de praças e espaços de lazer para a população, de maneira que, segundo o entrevistado 4, “*muitos espaços chegam a ser subutilizados pela população, que busca outras alternativas*”. Alguns apontamentos foram feitos (entrevistados 6, 8 e 11) sobre as condições de conservação e limpeza das praças e espaços abertos. Eles explicam que a população não se sente confortável em frequentar estes lugares justamente pelas más condições em que se encontram. Além disso, apontam a falta de segurança como fator que desencoraja a utilização destes espaços.

As médias gerais das respostas dos entrevistados para as pré-condições de infraestrutura são apresentadas no Quadro 7:

Quadro 7 – Resultado do grupo “Infraestrutura”

Item	Média
Água, energia elétrica e saneamento	2,91
Condições das ruas	2,55
Qualidade estética	2,36
Gastos públicos com infraestrutura urbana	3
Sinalização	2,45

Fonte: Dados da Pesquisa.

Pelas informações obtidas, observa-se que dois itens são apontados como “satisfatórios”, sendo eles a qualidade estética do município (item 3) e a sinalização dentro de seu perímetro urbano (item 5). Os itens 1 e 4 (água energia e saneamento; gastos públicos com infraestrutura urbana, respectivamente) foram apontados, em média, como “pouco satisfatórios” pelos entrevistados. O item 2 (condições das ruas) aparece como “pouco satisfatório” porém se aproximando do limite que o colocaria como “satisfatório”. A média geral das pré-condições de infraestrutura é 2,65, o que coloca o grupo como “pouco satisfatório”.

Nos aspectos de infraestrutura urbana, foram vários os apontamentos dos entrevistados. Todos eles apontaram o problema de falta de sistema de saneamento no município. Alguns mencionaram problemas diretamente relacionados ao planejamento de longo prazo para infraestrutura.

O entrevistado 5 relata que, “*em alguns bairros, quando foram formados, foi instalado um tipo de tubulação pelo órgão responsável da prefeitura. Ocorre que esta tubulação foi medida pelos padrões de dimensão do bairro naquela época, sem que se pensasse no seu provável crescimento. Como resultado, o bairro cresceu a tubulação não pode suportar, e hoje há problemas nessas questões; tubulações que precisam ser refeitas por terem sido planejadas sem que fosse levado em conta a expansão no longo prazo*

”.

Este tipo de planejamento é apontado também pelo entrevistado 8. Segundo ele, o município carece de infraestrutura básica que suporte o crescimento. “*A cidade não foi planejada para nossa época atual. Hoje é muito difícil a instalação de rotatórias nas principais avenidas, por exemplo, pois elas são muito estreitas; na época em que foram construídas, eram vias com mais espaço do que o suficiente para atender o fluxo de veículos; hoje já não são mais*”. O entrevistado aponta que este “desencontro” entre o planejamento

passado e a necessidade atual é um dos principais desafios para que sejam realizados projetos na infraestrutura urbana do município.

O entrevistado 3 ressalta que enquanto os problemas mais fundamentais não são resolvidos. Ele afirma que “*são realizados gastos com infraestrutura, porém são superficiais. Buracos são tapados, rampas para pessoas com necessidade especial são construídas, mas o caso dos buracos, por exemplo, dura muito pouco. Em questão de semanas um novo trabalho de ‘recape’ precisa ser feito, sempre nos mesmos pontos. Então há, de fato, investimentos em infraestrutura, porém direcionados a problemas secundários, que não acabarão até que os problemas fundamentais sejam eliminados*”.

Também há o problema apontado pelos entrevistados como decorrente da instalação de semáforos e travessias elevadas nas avenidas principais do município. O entrevistado 11 afirma que “*os caminhões e veículos pesados que antes atravessavam a cidade pelas avenidas (pois há anos se fala na adequação de um anel viário para esse tráfego e até hoje ele não existe), hoje os caminhões desviam as avenidas e utilizam as ruas paralelas. Depois da instalação dos semáforos e travessias elevadas, as ruas paralelas sofreram degradação quase imediata. Moradores e comerciantes, em protesto chegaram a colocar bananeiras dentro dos buracos, basta ver o noticiário local*”.

A maioria dos entrevistados ainda apontou como problema geral a falta de projetos que considerem a exploração de variedade modal no município (Conforme mencionado no item “Transportes”).

No tocante à infraestrutura ao longo da BR-163 no perímetro urbano, o grande problema apontado pelos entrevistados é a falta de viadutos. “*O pedestre, o ciclista, precisam atravessar a rodovia e não há garantia alguma de possam fazer isso com segurança. A rodovia é perigosa, veículos passam em altas velocidades e o tráfego é intenso em determinados horários. Atravessar sem um viaduto pode ser bastante perigoso*”, afirma o entrevistado 1.

Por fim, um ponto apresentado como satisfatório mas não sem ressalvas corresponde à sinalização para o trânsito do município (item 5). Os entrevistados concordam entre si, ao apontar que há sinalização em quantidade suficiente. Porém muitas vezes ela se torna difícil de ser respeitada. O entrevistado 10 avalia a sinalização como “satisfatória” porém explica que “*em alguns pontos não há como respeitar as faixas de pedestres; se o motorista parar antes da faixa, ele não tem visão nenhuma dos carros que estão vindo; para ter visibilidade para atravessar uma rua, ele precisa parar o carro sobre a faixa*”. O entrevistado também caracteriza o planejamento da cidade como “antigo” e acredita ser esse o problema

fundamental que dificulta a tomada de medidas de remodelação de infraestrutura do município.

As médias gerais dos itens do grupo de pré-condições de Participação apresentam-se no Quadro 8.

Quadro 8 – Resultado do grupo “Participação”

Item	Média
Envolvimento ativo das comunidades	3,27
Atuação do governo juntamente com a iniciativa privada	2,64
Integração e relação do município com a microrregião	2,18

Fonte: Dados da pesquisa.

Das informações obtidas para este grupo de pré-condições, nota-se que os itens 1 e 2 (envolvimento ativo das comunidades; e atuação do governo juntamente com a iniciativa privada, respectivamente) são apontados como “pouco satisfatórios” pelos entrevistados. O item 3 (integração e relação do município com a microrregião) é tido como “satisfatório”. Em geral, o grupo apresenta-se como “pouco satisfatório” tendo em vista que sua média geral é de 2,7.

O principal ponto mencionado por todos os entrevistados diz respeito à participação dos agentes. Segundo a maioria, há pouco envolvimento das comunidades nos processos de planejamento e elaboração de projetos, pouca comunicação entre elas e os planejadores.

O entrevistado 2, por exemplo, percebe que “*há certa falta de interesse das comunidades nos assuntos nas fases de planejamento, elas se mostram desmotivadas a participar de tais processos. Se manifestam depois que tudo foi definido e uma vez colocado em prática traz algum incômodo para elas*”. Todos os entrevistados mencionaram a baixa participação das comunidades nos processos de planejamento, sendo este o principal ponto mencionado por eles neste grupo de pré-condições.

São apresentados no Quadro 9 os resultados obtidos para o grupo de pré-condições institucionais.

Quadro 9 – Resultado do grupo “Institucional”

Item	Média
Comprometimento das instituições com a visão de desenvolvimento	3
Comunicação entre instituições	2,82
Multidisciplinaridade	2,91
Criatividade na resolução de problemas	2,82
Inclusão dos agentes	2,55

Fonte: Dados da pesquisa.

Observando-se o Quadro 9, nota-se que todos os itens foram avaliados como “insatisfatórios” pelos entrevistados, se forem consideradas as médias gerais. Salienta-se aqui que o item 1 (comprometimento das instituições com a visão de desenvolvimento) encontrou consenso entre os entrevistados; todos atribuíram peso 3 (pouco satisfatório) para este item. O item 5 (inclusão dos agentes) é o único que se aproxima de um peso que poderia qualificá-lo como “satisfatório”. Em geral, o grupo de pré-condições apresenta média de 2,82, logo, “pouco satisfatório”.

Por parte de todos os entrevistados veio o apontamento de que todas as instituições e organizações envolvidas nos processos de planejamento não se comprometem para com a visão de desenvolvimento conjunto. O entrevistado 10 menciona que “*os que participam das reuniões tendem a colocar os interesses privados, de sua empresa ou de seu grupo acima do que seria mais benéfico para a maioria*”. Sobre esta situação, o entrevistado 5 exemplifica dizendo que “*houve casos em que um representante de grupo (e dono de empresa) se posicionou contra um estudo de viabilidade de desvio (e captação) de tráfego da BR. Era um estudo que verificaría opções para reduzir o tráfego mais intenso e mais pesado em certo trecho da rodovia no perímetro urbano. Esta pessoa se posicionou contra explicando que se o tráfego fosse desviado, sua empresa perderia visibilidade*”.

O entrevistado 2 explica que os representantes das instituições e organizações compreendem que cada setor, cada grupo institucional tem suas peculiaridades e diferenças nas visões de desenvolvimento. Porém no momento da definição dos planos, não há comprometimento direcionado ao bem comum, apenas aos interesses isolados de cada indivíduo ou grupo que ele representa.

Outro ponto fundamental comentado nas entrevistas diz respeito à falta de equipes de planejamento adequadas e qualificadas. O entrevistado 7 salienta que “*dificilmente são*

chamadas pessoas com conhecimento técnico, específico, para ajudar no planejamento”. Este aspecto vai de encontro ao item “multidisciplinaridade”, que segundo os entrevistados, ainda não ocorre.

O entrevistado 3 comenta que “*há uma universidade grande no município, com várias áreas de estudo, com pessoas que possuem conhecimentos mais elevados e poderiam contribuir muito nas discussões e nos planejamentos. Mas esta comunicação, esta parceria não ocorre, e a universidade que poderia ser elemento chave para resolver esta “multidisciplinaridade” fica de fora do processo na maioria das vezes”.*

Os resultados gerais dos itens do grupo de pré-condições políticas podem ser observados no Quadro 10:

Quadro 10 – Resultado do grupo “Política”

Item	Média
Eficiência de processos orçamentários	2,64
Existência de acordos de cooperação	2,45
Compatibilidade ambiental de medidas de desenvolvimento	2,55

Fonte: Dados da pesquisa.

Dos três itens, dois deles (itens 1 e 3 – eficiência de processos orçamentários; e compatibilidade ambiental de medidas de desenvolvimento, respectivamente) apresentam-se como “pouco satisfatórios”. O item 2 (existência de acordos de cooperação), por sua vez, foi considerado “satisfatório”. Em geral, o grupo de pré-condições apresenta média de 2,55, sendo assim “pouco satisfatório”.

Apesar da média apresentada, foram poucos os comentários dos entrevistados para este grupo de pré-condições. Alguns apontam que em relação aos processos orçamentários, muitas vezes eles são de difícil execução e cumprimento, mesmo sendo bem elaborados. Outro apontamento importante é a ausência de uma secretaria de meio ambiente no município.

Em grande parte, os comentários que não foram feitos para a área política, foram refletidos em outras áreas anteriormente abordadas.

4.1.2 Grupos de pré-condições

Uma vez que foram obtidos resultados pontuais nas entrevistas acerca dos diversos itens de cada grupo de pré-condições, é importante também observar e analisar o resultado considerando os grupos em geral. Para tal, a partir das classificações dos itens, foi possível classificar os grupos de acordo com o nível de satisfação atribuído pelos entrevistados. Assim, da mesma forma que foi criado um “ranking” referente à prioridade de cada grupo, foi criado um “ranking” para o nível de satisfação atribuída aos grupos pelos entrevistados.

O Quadro 11 apresenta o posicionamento geral dos grupos de pré-condições de acordo com as médias gerais atribuídas para o nível de satisfação.

Quadro 11 – Médias gerais de “Satisfação” para os grupos de pré-condições

Grupo	Média Geral
1. Economia	2,27
2. Social	2,48
3. Política	2,55
4. Uso da terra	2,58
5. Ambiental	2,6
6. Infraestrutura	2,65
7. Participação	2,7
8. Locacional	2,75
9. Transportes	2,81
10. Institucional	2,82

Fonte: Dados da pesquisa.

Uma vez que as médias para este resultado correspondem aos pesos diretamente atribuídos pelos entrevistados, o que se nota é que apenas dois grupos (Economia e Social) aparecem com avaliação “satisfatória”; todos os demais se caracterizam como “pouco satisfatórios”.

4.2 RESULTADOS PARA A PERGUNTA SOBRE “IMPORTÂNCIA/PRIORIDADE”

Em relação à pergunta considerando o nível de prioridade atribuído pelos entrevistados aos diferentes itens de cada grupo de pré-condições. Foi obtida, na primeira rodada de entrevistas, uma média geral de peso 2 (“importante”) para todos os itens, havendo, portanto, consenso entre os entrevistados em geral. No entanto, para atender aos objetivos, foi necessário verificar e ajustar dentro desta qualificação de “importante” quais grupos tem prioridade sobre os outros na avaliação dos entrevistados.

Assim, na segunda rodada de entrevistas, buscou-se uma graduação, hierarquização de prioridades. Para tal, os entrevistados elencaram, com pesos de 1 a 10 (1 para maior prioridade), os 10 grupos de pré-condições, formando assim um Ranking.

A média geral de prioridade para cada grupo pode ser observada no Quadro 12:

Quadro 12 – Médias gerais de “Prioridade” para os grupos de pré-condições

Grupo de pré-condições	Média Geral
1. Infraestrutura	3,56
2. Uso da terra	3,67
3. Participação	4,11
4. Social	4,56
5. Institucional	4,56
6. Política	5,56
7. Economia	6
8. Transportes	6,11
9. Ambiental	8,11
10. Locacional	8,78

Fonte: Dados da pesquisa.

É importante salientar que as médias gerais não correspondem a pesos específicos de prioridade. Elas foram utilizadas para a ordenação dos grupos de pré-condições de acordo com sua prioridade. Cabe lembrar que, em geral todos os grupos foram apontados como sendo “importantes”. A confrontação dos resultados obtidos sobre “satisfação” e “prioridade” é apresentada no capítulo a seguir.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1 O CORREDOR URBANO DE DESENVOLVIMENTO EM SUAS PRÉ-CONDIÇÕES

A partir da observação dos resultados gerais obtidos para os grupos, tanto para “Satisfação” quanto para “Prioridade”, é possível fazer uma série de apontamentos de modo a interligar seus resultados.

Os grupos “Economia” e “Social” receberam classificação de “satisfatórios” de acordo com os entrevistados. No entanto, na questão de prioridade, o grupo “social” fica com a quarta posição e “economia” com a sétima posição. É importante observar que a média geral do grupo de pré-condições sociais foi elevada principalmente pelo item “qualidade de vida da população” que obteve média bastante superior às dos demais itens do grupo. O fato de o grupo apresentar-se na quarta posição em prioridade, embora seja o segundo mais satisfatório (pela média geral), explica-se pelas carências apontadas em seus subitens. Somando-se à alta prioridade atribuída pelos entrevistados os resultados “pouco satisfatórios” nos itens “Programas de capacitação e treinamento”, “instalações de saúde” e, sobretudo “segurança pública”, pode-se questionar o peso bastante positivo atribuído à “qualidade de vida”, item fundamental para o conceito de desenvolvimento regional.

Nota-se uma percepção bastante adequada dos entrevistados sobre os dois grupos com maior nível de prioridade, Infraestrutura e Uso da Terra, respectivamente. O grupo infraestrutura recebeu prioridade acima dos demais uma vez que são consideradas as medidas que entram em contato direto com outros grupos. O principal ponto de contato aqui é com o grupo “transportes”. Os entrevistados acreditam que com planos que priorizem melhorias em infraestrutura urbana, o grupo “transportes” terá muitos de seus problemas sanados, com efeito a ele cabe o sexto lugar em prioridade.

Sobre o grupo referente a “uso da terra”, os entrevistados o apontam como quarto lugar em “satisfação”, porém, segundo lugar em “prioridade”. Segundo eles, e conforme já observado nos resultados, os problemas causados pela má distribuição dos diferentes usos da terra na área urbana do município causa diversos problemas dentro de outros grupos de pré-condições. Corrigindo o uso da terra primeiro, se torna mais prático, segundo os entrevistados, buscar soluções para os demais grupos.

Seguindo na classificação de prioridades, os grupos “participação” e “institucional” ocupam as posições 3 e 5, respectivamente. Segundo os entrevistados, uma vez que os

problemas mais básicos e mais latentes, referentes a infraestrutura e uso da terra são resolvidos, o próximo ponto é organizar a participação das comunidades e a atuação das instituições. Eles apontam que é necessário promover a participação ativa das comunidades nos processos de planejamento para o desenvolvimento do município. Em seguida as instituições devem estar voltadas para a visão conjunta de desenvolvimento, bem como contar, de fato, com equipes multidisciplinares que encontrem alternativas de planejamento de acordo com suas áreas de conhecimento. Uma vez que estes problemas sejam sanados, pode-se partir para a resolução nos grupos restantes.

O grupo “ambiental” ficou na nona posição não por ser considerado menos importante, mas por prioridades mais altas serem atribuídas aos grupos antes dele. O último grupo, “Locacional”, teve esta posição em decorrência da natureza de seus itens internos, que encontram resolução relativamente mais fácil uma vez que seja corrigido o grupo “uso da terra”.

De maneira geral, os entrevistados apontaram o que consideram pontos fortes do município de Marechal Cândido Rondon no tocante às áreas abordadas nos questionários. O ponto mais mencionado por eles foi o cooperativismo presente no município. Além deste, a economia, o potencial para variedade de indústrias e atividades, a capacidade de formação de grupos diversificados, a união e mobilização por objetivos e a presença representativa de clubes de serviços como Rotary e Lions são características consideradas fortes no município pelos entrevistados.

Os entrevistados também apontaram os principais pontos fracos principais do município. Os itens mencionados foram: Crescimento desordenado, falta de disciplina no cumprimento do plano diretor (sobretudo no tocante a uso da terra), falta de transporte público, infraestrutura, interesses pessoais acima dos interesses coletivos por parte dos membros dos grupos instituições, Administração pública de curto prazo, falta de continuidade nos projetos, cargos públicos fundamentais para o planejamento distribuídos de maneira inadequada.

.

5.2 O CORREDOR URBANO/RURAL

Quando perguntado aos entrevistados o que eles consideram como oportunidades e ameaças decorrentes da presença da rodovia federal cruzando o perímetro urbano do município.

De maneira contrária aos apontamentos da literatura, a maioria deles vê poucas oportunidades na presença da BR-163 passando pela área urbana. Algumas, no entanto foram mencionadas: a facilitação da atividade industrial em função do acesso, o que pode promover a instalação de novas indústrias; o estabelecimento de serviços mais pontuais para estas atividades, como restaurantes, hotéis e postos de gasolina; visibilidade para atividades do município ao longo da rodovia. Um dos entrevistados apontou a possibilidade de que a utilização da BR-163 seja planejada juntamente com a utilização da Avenida Írio Welp, de modo que esta se caracterize um eixo de atividade e aquela um eixo de mobilidade.

A maioria dos entrevistados considera as ameaças trazidas pela rodovia maiores do que as oportunidades. Dentre elas, são apontadas: a possibilidade de certa “limitação” no município em função da dificuldade de transposição da rodovia; risco de acidentes; tráfego de veículos pesados dentro do perímetro urbano. Um dos entrevistados acredita que, caso a distribuição dos usos da terra seja mantida da forma que ocorre atualmente, a tendência é que as áreas mais pobres se espalhem além da BR-163, fazendo com que ela seja a linha que separa a área rica da área pobre do município.

Assim, o principal entrave para o desenvolvimento das áreas ao longo da rodovia federal no município está na distribuição dos usos da terra. Na Figura 12 é possível observar como ela ocorre atualmente:

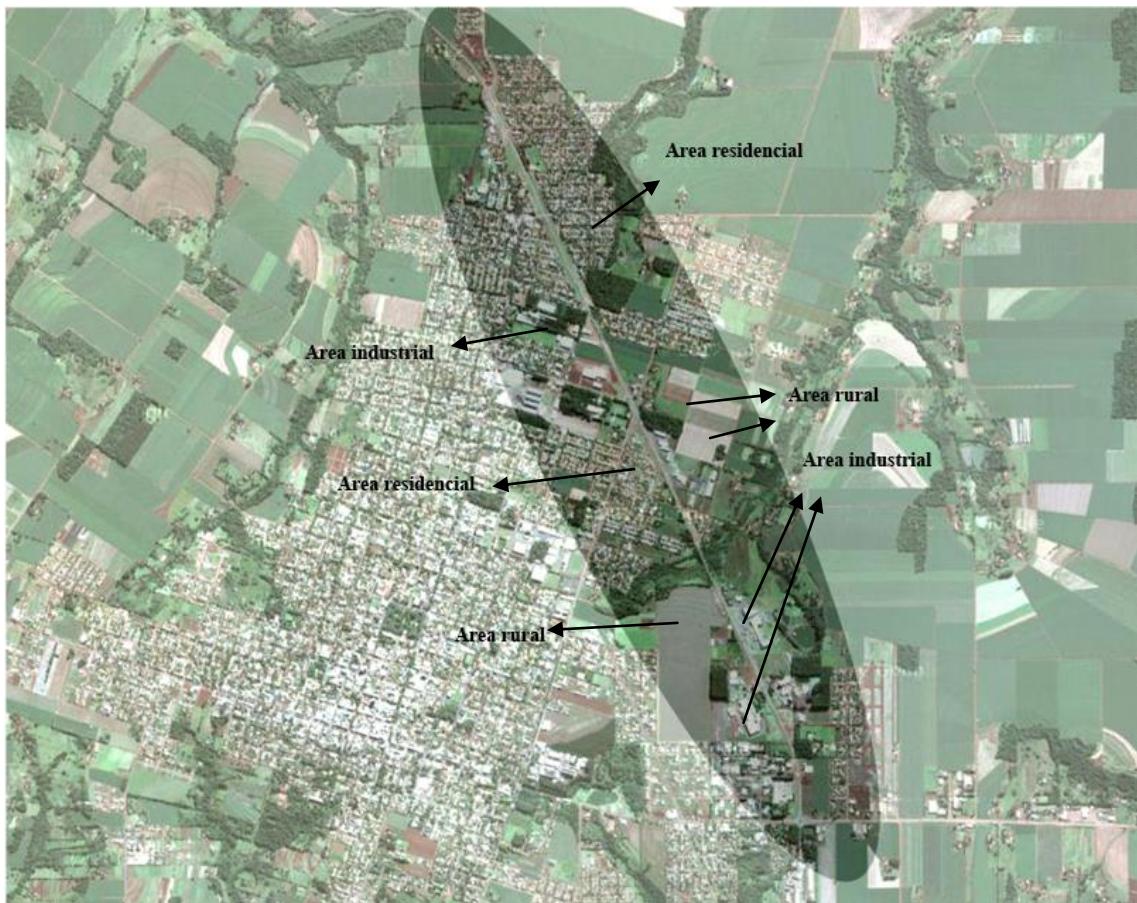


Figura 12 – Usos da terra ao longo da BR-163 no perímetro urbano de Marechal Cândido Rondon

Fonte: Maps.google, 2012 (adaptação do autor).

Pela figura, observam-se claramente as diferentes utilizações das áreas ao longo da BR-163. Utilizações rurais, residenciais, comerciais e industriais se distribuem nela de maneira não ordenada.

Com isso, apresenta-se como justificado o apontamento dos entrevistados em relação às dificuldades em se trabalhar com a rodovia federal funcionando como corredor de desenvolvimento. A atual distribuição dos usos da terra, juntamente com as condições de infraestrutura, é desfavorável para a elaboração de planos nesta direção.

Em comparação com a abordagem de corredores urbanos de desenvolvimento na literatura, esta é a principal característica que torna diferente o município de Marechal Cândido Rondon dos outros casos de corredores estudados. Salienta-se aqui que, segundo Kleynhans (2001) e Del Mistro (2001), todos os corredores diferem entre si, dadas as diferenças inerentes à cada local em que se encontram.

Logo, no caso de Marechal Cândido Rondon, a distribuição variada dos usos da terra é uma característica peculiar. Em outros corredores, apresentados como exemplo no referencial teórico, há a presença de usos da terra de ordem industrial, comercial e residencial. No entanto, em nenhum deles ocorre o uso rural juntamente com os outros no corredor. Isto faz com que, de fato, a forma de distribuição dos usos da terra seja ponto de prioridade no planejamento no caso do crescimento (já previsto no plano diretor) do município em direção que cruza a BR-163.

A respeito das questões colocadas no problema desta pesquisa, onde se buscou saber se o corredor urbano (BR-163) impulsiona de fato o desenvolvimento do município e se ele é, de fato, importante para o mesmo, foi possível responde-las pelos resultados apresentados.

O corredor é importante para o município, por ser a via de ligação entre nós de atividade e polos de desenvolvimento. Não obstante, dois, dos três acessos principais do município são caracterizados pela rodovia federal. A BR-163, no perímetro urbano de Marechal Cândido Rondon é uma parte do corredor que liga as atividades agropecuárias (direção Norte do corredor) com seu destino de exportação (direção Leste, rumo ao Porto de Paranaguá).

Todas as avenidas principais do município tocam, em algum ponto, a BR-163, caracterizando assim a ligação entre eixos de atividade (Avenidas) com o eixo de mobilidade (Rodovia Federal) mencionada e referida como importante pela literatura. Nas avenidas são canalizados os fluxos de pessoas e bens. Estes, por sua vez e em parte, são direcionados para a rodovia federal que liga o município com os nós econômicos e polos regionais.

Apesar desta importância verificada, a percepção negativa da BR-163 por parte dos agentes entrevistados é frequente. Da maneira com que as organizações trabalham o planejamento municipal com a rodovia federal, obstáculos são criados de maneira a impedir que o corredor impulsione o desenvolvimento. A distribuição de usos da terra sem um padrão organizado é um exemplo de obstáculo.

Assim, os representantes das organizações percebem poucos benefícios, esparsos, não ordenados, e por isso, acreditam que a BR-163, no perímetro urbano represente mais ameaças e pontos negativos do que oportunidades e benefícios. No entanto, esta visão da situação geral é resultado de uma falha de percepção, onde são confundidas as ideias de “impulsionar desenvolvimento” com “importância da rodovia”. Desta maneira, os representantes das organizações acreditam que a BR-163 “não impulsiona desenvolvimento, logo, não é importante”, quando na verdade, o que este trabalho mostra é que a rodovia “é importante e pode impulsionar desenvolvimento”, sendo que ao longo dela poderiam ser estabelecidas

unidades de implantações industriais e comerciais pela facilidade de acessibilidade de bens e serviços, possibilitando a entrada e saída de atividades econômicas e de pessoas. Isto não ocorre, uma vez que por não ser considerada importante, a rodovia não é alvo de medidas de planejamento adequadas e condizentes com as apresentadas neste trabalho. Tampouco conta com a participação de agentes locais para impulsionar desenvolvimento, conforme levantado nas entrevistas. Isto contribui para o aumento de desigualdades e obstáculos ao desenvolvimento na área da rodovia, o que faz com que a percepção de importância também piore, formando assim um ciclo. Desta forma, a rodovia federal BR-163, no perímetro urbano de Marechal Cândido Rondon é importante e pode impulsionar desenvolvimento, mas não o faz pois não é vista como importante a tal ponto pelos representantes das organizações institucionais do município.

Sobre os resultados, o consenso entre os entrevistados sobre os diversos grupos, é apresentado a seguir.

O grupo “transportes” foi o segundo grupo menos satisfatório na visão dos entrevistados. O grupo tem como problema central a não existência de um sistema de transporte público no município e a grande quantidade de acidentes no perímetro urbano decorrentes de imprudências.

Para o grupo “uso da terra” compartilha o mesmo problema apontado pelo resultado do grupo “locacional”, de maneira que um influencia o outro, o principal ponto discutido pelos entrevistados foi a falta de disciplina no cumprimento do plano diretor e a má distribuição dos usos de terra, principalmente ao longo da BR-163 no perímetro urbano. No grupo “ambiental”, este item também foi motivo de principal insatisfação uma vez que o crescimento urbano não é direcionado adequadamente, já que a área urbana residencial se aproxima geograficamente das áreas industriais.

O grupo “economia” apesar de considerado satisfatório pelos entrevistados, teve como apontamento principal o fato da existência de uma visão centralizadora e de independência no meio empresarial e político no município, como se ele fosse isolado e independente da microrregião.

No grupo “social” os itens menos satisfatórios correspondem a segurança pública e programas de capacitação e treinamento. Estes, mostram-se limitados e insuficientes, na visão dos entrevistados.

Do ponto de vista de “infraestrutura”, há um descontentamento com as condições das ruas do município. Ele é reflexo do uso de tais vias por parte de caminhões e outros veículos

pesados, que as utilizam por não contarem com uma via alternativa para chegarem aos seus destinos.

Sobre o grupo “participação”, levantou-se que as comunidades locais pouco participam dos processos de planejamento, seus representantes sentem-se desmotivados a participar das reuniões.

No grupo “institucional” foram levantados aspectos que podem ser os mais graves para o contexto geral. Além da não participação das comunidades locais, as organizações que participam dos processos de planejamento tendem a colocar interesses individuais acima dos interesses gerais. O conjunto de instituições participantes de tais processos se vê como autossuficiente, não contando com a participação de especialistas de diversas áreas, tolhendo assim o caráter multidisciplinar supostamente necessário para tais ações. Um exemplo é a não integração da Universidade, presente no município, nos processos de planejamento.

Já no campo “política”, o apontamento dos entrevistados vai à direção de que os planos são elaborados com vistas de curto prazo. Existe uma descontinuidade de projetos que decorre de visões políticas bastante particulares.

Sobre o possível corredor urbano representado pela BR-163, a visão dos entrevistados é de que a rodovia pode trazer mais ameaças do que oportunidades. Dentre elas, são apontadas: a possibilidade de certa “limitação” no município em função da dificuldade de transposição da rodovia; risco de acidentes; tráfego de veículos pesados dentro do perímetro urbano. Um dos entrevistados acredita que, caso a distribuição dos usos da terra seja mantida da forma que ocorre atualmente, a tendência é que as áreas mais pobres se espalhem além da BR-163, fazendo com que ela seja a linha que separa a área rica da área pobre do município. Cumpre ressaltar que nas entrevistas foi possível levantar que nenhum dos entrevistados é familiar ao conceito de corredores urbanos de desenvolvimento conforme abordado neste trabalho.

De maneira geral, foi possível verificar que o fator “uso da terra” é o principal gerador de problemas nos grupos de pré-condições, sua má distribuição reflete e espalha problemas para os demais grupos. O uso da terra ao longo da BR-163 no perímetro urbano torna isso claro, uma vez que nesta área existem usos industriais, residenciais e rurais, sem sinais de ordenamento.

Foi notado que o corredor urbano de desenvolvimento de Marechal Cândido Rondon, através da rodovia federal BR-163 apresentou características diferentes daquelas apresentadas por estudos abordando o tema de corredores urbanos de desenvolvimento. Neste estudo, o corredor urbano do município de Marechal Cândido Rondon, conforme observado na figura

12, assume uma pré-condição heterogênea que forma um complexo de atividades rural/urbano ao longo da BR-163 que passa pelo perímetro urbano do município. Isto significa que o município de Marechal Cândido Rondon apresenta um *continuum* rural e urbano.

Assim, considerando os diferentes usos de terra distribuídos ao longo da BR-163; considerando a característica rural (agrícola) das atividades da região; considerando que os corredores urbanos contemplam atividades urbanas; é possível colocar a hipótese, para estudos futuros, da possibilidade de existência e formação de corredores de desenvolvimento rurais-urbanos em um mesmo município, considerando suas bases econômicas e a formas com que podem promover desenvolvimento.

É possível aqui levantar a hipótese, para futuros estudos, sobre o entrave causado por tal configuração de espaço no corredor. Se forem considerados os exemplos de corredores utilizados no referencial teórico, é possível notar que em todos eles há um objetivo claro para o planejamento do corredor. Os usos da terra são ordenados de acordo com os objetivos a serem cumpridos e em nenhum caso há tal variedade de tão diferentes usos de terra ao longo do corredor. Na maioria deles, as atividades são de comércios e serviços de alta densidade, de maneira que áreas industriais e rurais se mantenham mais afastadas, mas que se liguem ao corredor por vias dinâmicas de acesso. Assim os corredores urbanos mantêm necessariamente o caráter puramente urbano. Em Marechal Cândido Rondon, o que ocorre na BR-163, dada a configuração dos usos de terra é um caráter urbano-rural. Por um lado, tal configuração faz com que o corredor perca sua identidade urbana e tenha seus objetivos enfraquecidos ou dissolvidos. Por outro lado, considerando os apontamentos no caso do corredor de Curitiba, onde cada problema era considerado uma oportunidade, é possível que Marechal Cândido Rondon apresente uma nova caracterização de corredor (urbano-rural) que pode trazer oportunidades de desenvolvimento. Estas são hipóteses abertas que podem ser objeto de estudos futuros para este corredor.

Por fim, é possível afirmar que os objetivos, tanto geral quanto específicos, deste trabalho foram cumpridos. A base teórica para corredores urbanos mostrou-se útil para o levantamento de características que favoreçam a elaboração de planos para corredores urbanos. Foi possível a elaboração do quadro geral de percepções dos entrevistados sobre os diversos itens constantes nos grupos de pré-condições. Ainda é possível afirmar que a utilização do quadro teórico pode ser útil e benéfica mesmo no caso de não se realizar o planejamento voltado ao desenvolvimento de um corredor urbano, uma vez que as percepções levantadas apresentam importância geral para o município em termos de desenvolvimento local.

Neste contexto, foi possível constatar que o corredor urbano de desenvolvimento do município de Marechal Cândido Rondon apresentou uma característica de ser rural/urbano devido ao arranjo e distribuição de usos de terra rurais, industriais, comerciais e residenciais ao longo da BR-163 no perímetro urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AAKER, D. A.; KUMAR, V.; DAY, G. S. **Pesquisa de marketing.** São Paulo: Atlas, 2007.
- ALVES, L. R.. **Urbanização e polarização das microrregiões paranaenses: 1970/2000.** 2005. 83 p. Monografia (Bacharelado em Ciências Econômicas) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Campus de Toledo. Centro de Ciências Sociais Aplicadas, 2005.
- ALVES, L. R.; CRUZ, L. B.; FERRERA DE LIMA, J.; PIFFER, M.. O capital social na microrregião de Toledo-PR. In: IX Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Regionais E Urbanos (ENABER), 2011, Natao-RN. **Anais do IX Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Regionais E Urbanos (ENABER), 2011.**
- ANDRADE, M. C.. **Espaço, polarização & desenvolvimento – uma introdução à economia regional.** São Paulo: Atlas, 1987.
- APPOLINÁRIO, F. **Dicionário de metodologia científica: um guia para a produção do conhecimento científico.** São Paulo: Atlas, 2004.
- BRESSER-PEREIRA, L. C. **O conceito histórico de desenvolvimento econômico.** São Paulo: FGV-EESP, 2006 (Texto para Discussão n. 157, FGV-EESP, dezembro 2006).
- BOUDEVILLE, J. R.. **Os espaços econômicos.** São Paulo: Difusão europeia do livro. Saber atual, 1973.
- CABUGUEIRA, A. C. C. M.. Do Desenvolvimento Regional ao Desenvolvimento Local: Análise de Alguns Aspectos de Política Econômica Regional. **Gestão e Desenvolvimento**, n. 9, p. 103 – 136, 2000.
- CAMPBELL, M. M., MEADES, E. E.. **The viability of corridor development between Bloemfontein and Welkom.** Bloemfein: 5th Post Graduate Conference on Construction Industry Development, 2008. Disponível em <<http://www.cib2007.com/papers.html>>.

CAMPOS FILHO, C. M. **Cidades brasileiras:** seu controle ou o caos: o que as cidades devem fazer para a humanização das cidades no Brasil. 2.ed. São Paulo: Studio Nobel, 1992.

CHRISTALLER, W. **Central places in Southern Germany.** Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1966.

CIMA, E. G.. AMORIM, L. S. B.. **Desenvolvimento regional e organização do espaço:** uma análise do desenvolvimento local e regional através do processo de difusão da inovação. Rev. FAE, Curitiba, v. 10, n. 2, p. 73-87, jul./dez. 2007.

CLEMENTE, A., CONSENZA, C. A. N.. **Análise da localização de projetos.** In: Clemente, A. (org.), **Projetos empresariais e públicos**, 1 ed., capítulo 8, São Paulo, 1998.

COLLIS, J.; HUSSEY, R. **Pesquisa em administração: um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação.** 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

COSTA, E. A.. **Gestão estratégica.** São Paulo: Saraiva, 2005.

CREA-PR - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná. **Análise do desenvolvimento municipal – Marechal Cândido Rondon** – Tema: Mobilidade urbana. Agenda Parlamentar CREA-PR – O Paraná em debate. 2012.

_____. **Estudo básico de desenvolvimento regional:** Volume 1 – Saneamento. Agenda Parlamentar CREA-PR – O Paraná em debate. 2011.

_____. **Estudo básico de desenvolvimento regional:** Volume 2 – Mobilidade, transporte e logística. Agenda Parlamentar CREA-PR – O Paraná em debate. 2011.

_____. **Estudo básico de desenvolvimento regional:** Volume 3 – Desenvolvimento regional integrado. Agenda Parlamentar CREA-PR – O Paraná em debate. 2011.

CREATIVE COMMONS. Disponível em: <<http://commons.wikimedia.org>>. Acesso em Abr. 2012.

DAYCHOUM, M.. **40 Ferramentas e técnicas de gerenciamento.** São Paulo: Brasport, 2007.

DEL MISTRO, R. **Development of an integrated urban corridor assessmet and strategy development process for transport authorities and provinces.** University of Pretoria, 2001.

_____. **Improving the probability of corridor development.** 21st Annual South African Transport Conference: South Africa, 2002.

DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT. Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-communities-and-local-government>>. Acesso em: Ago. 2012.

DESBIENS, Y., FERRERA DE LIMA, J.. **Cadrage du développement régional.** Revista Interfaces, Brasil/Canadá, n. 4, p. 179-192, 2004.

DINIZ, C. C. **A busca de um projeto de nação: o papel do território e das políticas regional e urbana.** Revista EconomiA, Selecta, Brasília (DF), v.7, n.4, p.1-18, dezembro 2006.

EISENHARDT, K. M. **Building theories from case study research.** Academy of management review, 14 (4), 1989.

FAO (Food and Agriculture Organization. **Planning for sustainable use of land resources: Towards a New Approach.** Land and Water Development Division, Rome, 1995.

FERRERA DE LIMA, J. A concepção do espaço econômico polarizado. **Revista Internacional de Desenvolvimento Local.** vol. 4, n. 7, Set. 2003.

FLICK, U. **Qualidade na pesquisa qualitativa.** Porto Alegre: Artmed, 2009.

GALA, P. **A teoria institucional de Douglass North.** Revista de Economia Política, vol. 23, nº 2 (90), abril-junho, 2003.

GEYER, H. S.. **The terminology, definition and classification of development axis.** SA Geographer, Vol. 16, p. 113-129, September, 1988.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 2010.

GOOGLE DADOS CARTOGRÁFICOS. Disponível em <<http://maps.google.com>>. Acesso em Fev. 2012.

HAIR, Jr., J. F.; BABIN, B.; MONEY, A. H.; SAMOUEL, P. **Fundamentos de métodos de pesquisa em administração.** Porto Alegre: Bookman, 2005.

HIRSCHMAN, A. O. **Stratégie du développement économique.** Paris: Les Ed. Ouvrières, 1974.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em Fev. 2012.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Disponível em: <www.ipardes.pr.gov.br>. Acesso em Mar. 2012.

JOHNSON, E. A. J.. **The organization of space in developing countries.** 1. Ed. Cambridge Massachussets: Harvard University Press, 1970.

LOPES, A. S.. **Desenvolvimento regional.** 5 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2001.

KAYO, E. K.; SECURATO, J. R. Método Delphi: fundamentos, críticas e vieses. **Cadernos de pesquisa em Administração.** São Paulo, v. 1, n. 4, p. 51-61, 1997.

KLEYNHANS, H. A. **The Mabopane-Centurion development corridor:** a historical analysis of successes and constraints and proposals for improvement. University of Pretoria, 2001.

KUZNETS, S. **Teoria do Crescimento Econômico Moderno; taxa, estrutura e difusão.** 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1966.

LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica.** São Paulo: Atlas, 1985.

LIMA, M. O.; PINSKY, D.; IKEDA, A. A. A utilização do Delphi em pesquisas acadêmicas em Administração: um estudo dos anais do Enanpad. In: SEMEAD, 11, 2008. São Paulo: **Anais.** São Paulo: FEA/USP, 2008.

LINSTONE, H. A.; TUROFF, M. **The Delphi method – techniques and applications.** Boston, MA: Addison-Wesley, 2002.

MARECHAL CÂNDIDO RONDON. Plano Diretor Municipal. Vertag Planejamento Ltda., 2007. Disponível em: <www.mcr.pr.gov.br>. Acesso em Abr. 2012.

MARTINELLI, D. P.; JOYAL, A. **Desenvolvimento local e o papel das pequenas e médias empresas.** Barueri, SP: Manole, 2004.

MARQUES, E. V.; MACHADO, M. A. Identificação dos fatores relevantes na decisão da alocação dos recursos econômicos visando um trânsito seguro. **Revista de Administração Pública.** v. 44, n. 6, p. 1379-1404, 2010.

MERRIAN, S. B. **Qualitative research and case study applications in education.** San Francisco: Jossey-Bass, 1998.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em <www.transportes.gov.br>. Acesso em Mar. 2012.

NAPIERALA, H. **Um modelo de otimização de redes troncais de transporte público urbano de passageiros.** Cascavel: Edunioeste, 2010.

NORTH, D. **Institutions, Institutional Change and Economic performance**, Cambridge University Press, Cambridge, 1990.

OLIVEIRA, S. O.. Desenvolvimento econômico local e organização sócio-espacial. **Interações**: Revista Internacional de Desenvolvimento econômico local, Campo Grande. v.4, n.6, p. 47-53. Mar. 2003.

PERIS, A. F.. **Trilhas, rodovias e eixos: um estudo sobre desenvolvimento regional**. Cascavel: Edunioeste, 2002.

PERROUX, F. **A economia do século XX**. 2 ed. Lisboa: Livraria Morais, 1967.

PIFFER, M. **A teoria da base econômica e o desenvolvimento regional do Estado do Paraná no final do século XX**. Tese Doutorado em Desenvolvimento Regional – Universidade de Santa Cruz do Sul, 2009.

PINTO, J. V.. **Background of location theory**. Dissertação de Mestrado, Filosofia, University of Oklahoma, Oklahoma, EUA, 1975.

PROEI – **Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná**. Convênio Secretaria do Planejamento/Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social – IPARDES. Curitiba - PR, 1974.

PUTNAN, R. D. **Comunidade e democracia: a experiência da Itália moderna**. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

RAIS. Relatório Anual de Informações Sociais. Disponível em: <www.rais.gov.br>. Acesso em Abr. 2012.

RAMOS, R. A. R.; MENDES, J. F. G.. **Introdução às teorias da localização – orientações recentes na localização industrial**. Braga – Portugal: Universidade do Minho – Departamento de engenharia civil, 2001.

RICHARDSON, H.. **Elementos de economia regional.** Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social: métodos e técnicas.** São Paulo: Atlas, 2008.

ROESCH, S. M. A. **Projetos de estágio do curso de administração: guia para pesquisas projetos, estágios e trabalhos de conclusão de curso.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

SILVA FILHO, G. E.; CARVALHO, E. B. S. A teoria do crescimento endógeno e o desenvolvimento endógeno regional: investigação das convergências em um cenário pós-cepalino. **Revista econômica do Nordeste**, Fortaleza, v.32, n. especial, p. 467-482, nov. 2001.

SMITH, H.; RAEMAEKERS, J. Land-use pattern and transport in Curitiba. **Land use policy**, v.15, p. 233-251, 1998.

SMITH, W. Agricultural Marketing and distribution. Em PACIONE, M. **Progress in agricultural geography**, Londres: Croom Helm, 1986.

TAYLOR, J. S.; BOGDAN, R. **Introduction to qualitative research methods:** the search for meanings. 2.ed. New York: John Wiley & Sons, 1984.

VÁZQUEZ BARQUERO, A. **Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização.** Porto Alegre, RS: FEE/UFRGS, 2001.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em Administração.** São Paulo: Atlas, 2004.

VICHAS, R. P. **Complete handbook of profitable marketing research techniques.** Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1982.

APÊNDICES

**APÊNDICE A – ESTUDOS SOBRE PRÁTICAS DE CORREDORES DE
DESENVOLVIMENTO**

ESTUDOS DE CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO

Neste apêndice são apresentados casos de aplicação de medidas de planejamento voltadas para a formação de corredores de desenvolvimento urbanos e/ou regionais em diferentes localidades.

Curitiba (Brasil)

A cidade de Curitiba é considerada mundialmente como modelo em termos de planejamento urbano. Segundo Kleynhans (2001), a aplicação do modelo de corredores urbanos na cidade é tida como referência entre planejadores e designers urbanos no mundo. O plano teve sua implementação iniciada em 1965 e segue até os dias atuais, com as devidas atualizações.

Segundo Del Mistro (2001), os corredores urbanos de desenvolvimento em Curitiba são vias com extensão que varia entre cinco e quinze quilômetros e alcançam a cidade toda. Citando Smith e Raemaekers (1998), o autor explica que o sistema é constituído por cinco vias lineares que saem do centro da cidade. Cada um dos cinco corredores consiste em três ruas paralelas com alta densidade de desenvolvimento entre si. Destas três vias, a central contém duas faixas exclusivas para o tráfego de ônibus; as vias paralelas à central são ruas com três a quatro faixas de mão-única para o tráfego mais rápido, em direções opostas.

A Figura 13 mostra um esquema geral do sistema de corredores urbanos de Curitiba:

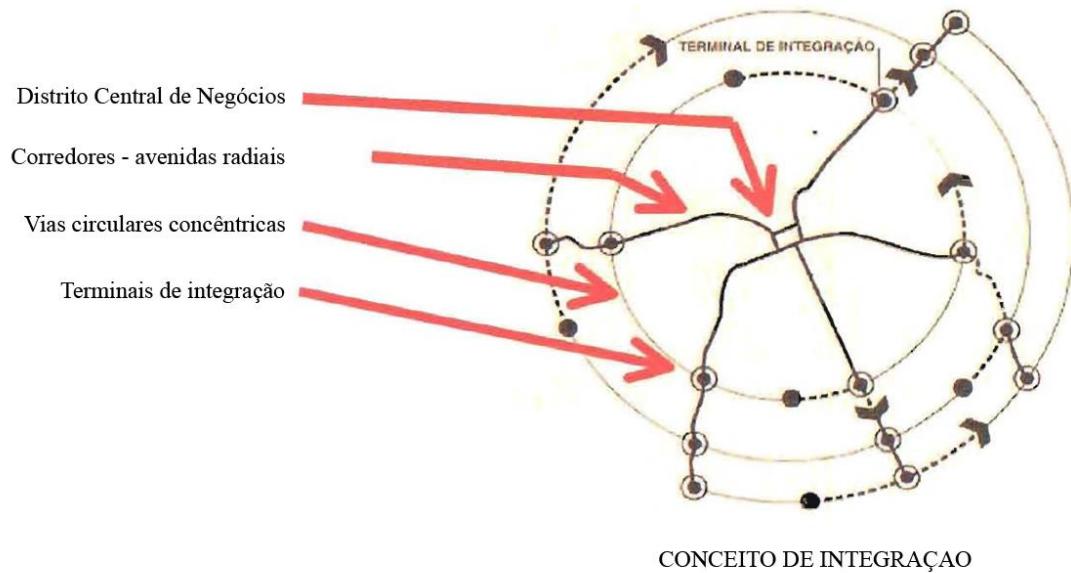


Figura 13 – Conceito básico de desenvolvimento espacial em Curitiba

Fonte: Traduzido de Kleynhans (2001).

Pode-se observar na figura o Distrito Central de Negócios da cidade, do qual partem as cinco vias/corredores principais. Estes corredores são interligados por vias circulares concêntricas, e nos pontos de contato entre estas e aqueles há terminais de integração para transporte público.

No que toca os objetivos e estratégias do plano de desenvolvimento de corredores em Curitiba, Kleynhans (2001) aponta os seguintes aspectos:

- Limitação do crescimento da área central pela distribuição da população em função dos corredores, de modo que: um terço da população ocupe as áreas centrais; um terço fique ao longo dos corredores de alta densidade; e um terço ocupe as demais áreas da cidade.
- Crescimento econômico pelo incentivo ao setor de serviços ao longo de dois corredores no sentido Norte-Sul.
- Favorecer desenvolvimento industrial pela criação de um local específico para estas atividades situado fora da cidade (atual Cidade Industrial de Curitiba).
- Adequar educação e saúde juntamente com a provisão de oportunidades de recreação com intuito de promover comunidades socialmente saudáveis.
- Sistema sustentável de transporte integrado com desenvolvimento de negócios, desenvolvimento de infraestrutura de ruas e estradas e desenvolvimento da comunidade local.

Algumas medidas no Plano Diretor de 1965 foram consideradas inovadoras e essenciais na realização da estrutura de corredores, Kleynhans (2001) as divide em medidas

gerais e específicas. As medidas gerais dizem respeito ao conceito de integração em sua totalidade, envolvendo todos os elementos da figura 25. São elas:

- Reorganização de parâmetros de zoneamento para promover desenvolvimento de uso de terra misto e habitação de alta densidade ao longo dos corredores.
- Assegurar habitação acessível à população pobre.
- Implantação de uma estratégia de comunicação apropriada de modo a manter a informação fluindo sobre tópicos como: progresso do projeto, financiamento, resultados de pesquisas de opinião e desenvolvimento de prioridades.
- Abordagens inovadoras para resolver problemas.
- Oferecer instalações e comodidades como escolas, bibliotecas, clínicas e creches próximas às vias de atividade dos corredores.
- Descentralização de repartições e serviços públicos tornando-os mais próximos aos residentes. Devem ser colocados próximos a terminais de integração.

Sobre as medidas específicas, Kleynhans (2001) as explica no âmbito dos cinco corredores que partem da área central. Fazendo-se um corte transversal nestas vias, observa-se a configuração mostrada na Figura 14:

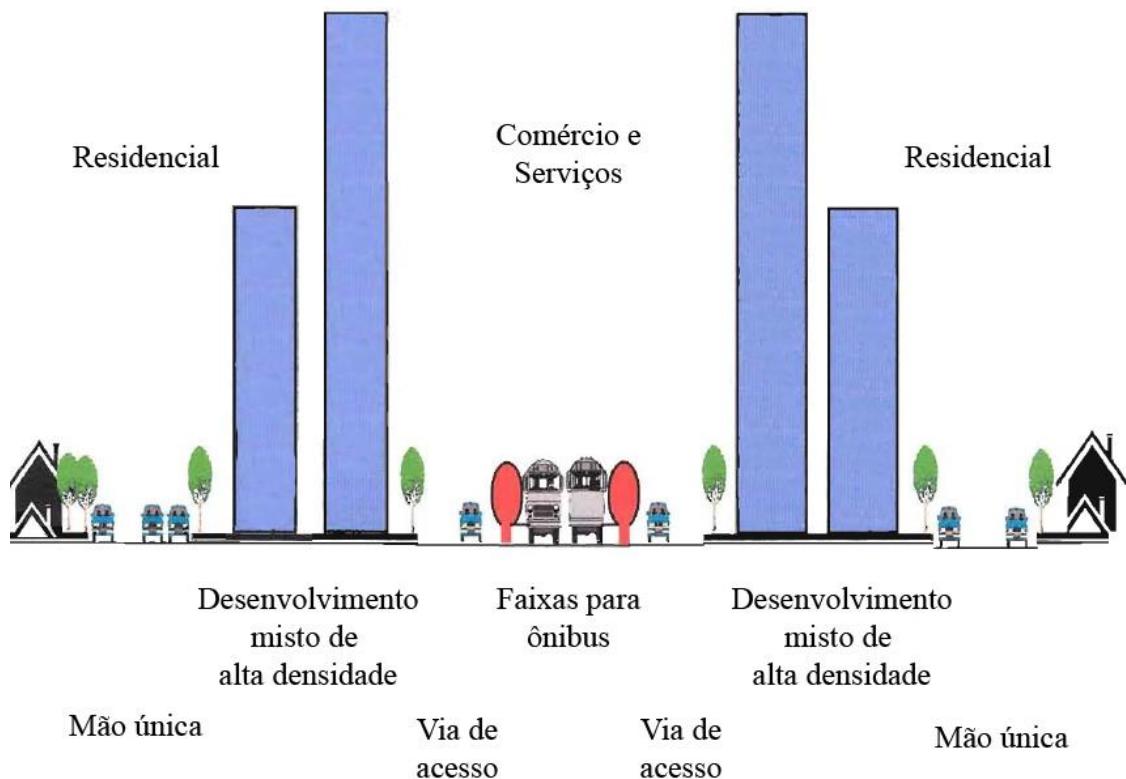


Figura 14 – Modelo dos corredores urbanos em Curitiba

Fonte: Traduzido de Kleynhans (2001).

É possível identificar na figura os seguintes elementos:

- Rotas dedicadas ao transporte público, localizadas na parte central. Utilizadas exclusivamente por ônibus.
- Rotas simples de duas pistas em ambos os lados das rotas de transporte público. Beneficiam os carros particulares. O trânsito não é rápido nestas rotas e elas podem ser consideradas como rotas de atividade.
- Alta densidade de comércio e serviços localizada em ambas as faces da rota central. O zoneamento deve evitar o estabelecimento de residências nestes locais para promover maiores densidades de desenvolvimento econômico.
- Habitação de alta densidade nas vias paralelas à rota central. Construções devem ter altura limitada para que não ocorra superpopulação. É possível o desenvolvimento de comércio e serviços nestas vias, porém o estacionamento não deve ser permitido ao longo delas.

- Rotas de mobilidade rápidas encontram-se nas vias paralelas. Nelas o trânsito se move mais rapidamente do que na rota central.
- Desenvolvimento residencial de menor densidade para além das vias paralelas. Isto pode incluir densidades de oito a doze unidades residenciais por hectare.

Este plano apresentou resultados positivos bem como negativos. Del Mistro (2001) aponta como positivos:

- (1) O planejamento integrado de uso de terra e transporte levou a um sistema de trânsito público eficiente e confiável sendo que o serviço de ônibus oferece uma alternativa melhor do que a utilização de carros.
- (2) Especulação nos terrenos foi evitada por meio da comunicação aberta sobre o potencial de cada área de terra e futuros projetos.
- (3) Uma vez que a pressão por desenvolvimento foi direcionada para os corredores, a cidade pôde preservar seu centro histórico e tornar a área central “amigável” para a movimentação de pedestres.

Como resultados negativos, o autor aponta:

- (1) Aumento da polarização social até a metade da década de 80. A cidade não foi capaz de oferecer habitação de alta densidade para população com baixa renda devido ao alto valor dos terrenos. Com isso esta população teve de se estabelecer em locais distantes e subdesenvolvidos resultando também em longas distâncias a se percorrer até os locais e oportunidades de trabalho.
- (2) A alta concentração e intenso tráfego nos corredores levaram a mudanças ambientais como poluição sonora e do ar.
- (3) Fundos públicos foram muito direcionados à rede viária e ao sistema de transporte público, enquanto em 1990 46,5% da população tinha acesso a saneamento básico.

Corredor de desenvolvimento Wetton-Landsdowne (África do Sul)

Este corredor é parte do Quadro de Desenvolvimento Espacial da Região Metropolitana da Cidade do Cabo⁸ (África do Sul). Ele faz parte de um projeto maior, envolvendo quatro cidades vizinhas. Segundo Del Mistro (2001), o corredor se estende por 15 quilômetros tendo 3 quilômetros de largura. Em sua proposta principal, foi instituído no início dos anos 90 como uma possível maneira para que fossem reparados alguns dos danos

⁸ “Cape Metropolitan Spatial Development Framework”.

causados pelo Apartheid. Cumpre salientar que uma das autoridades responsáveis pelo projeto foi Hendrik Kleynhans, um dos autores fundamentais para a realização do presente trabalho.

Del Mistro (2001) explica que os dois principais objetivos do projeto são promover reestruturação urbana e reintegrar a paisagem urbana fragmentada pelo Apartheid. Ainda segundo o autor, com a adição de Kleynhans (2001), é possível apontar uma série de objetivos centrais do projeto, quais sejam:

- Aumentar a proximidade dos habitantes com os locais de trabalho.
- Melhorar o acesso aos sistemas de transporte público.
- Criar uma variedade de oportunidades de habitação de média e alta densidade, onde transporte e uso de terra sejam integrados.
- Criar oportunidades econômicas variadas para investimentos do setor privado.
- Aumentar o número de empregos no corredor (120.000 novos empregos até o ano de 2015), por meio do incentivo aos investimentos privados.
- Melhorar o acesso da população às instalações públicas.
- Expandir e melhorar serviços culturais, sociais e de recreação no corredor.
- Disponibilizar espaços abertos e parques não apenas para que sejam utilizados, mas para que também contribuam para melhorar a atratividade visual do corredor.

Na Figura 15, é possível observar a configuração proposta para o corredor de Wetton-Lansdowne:

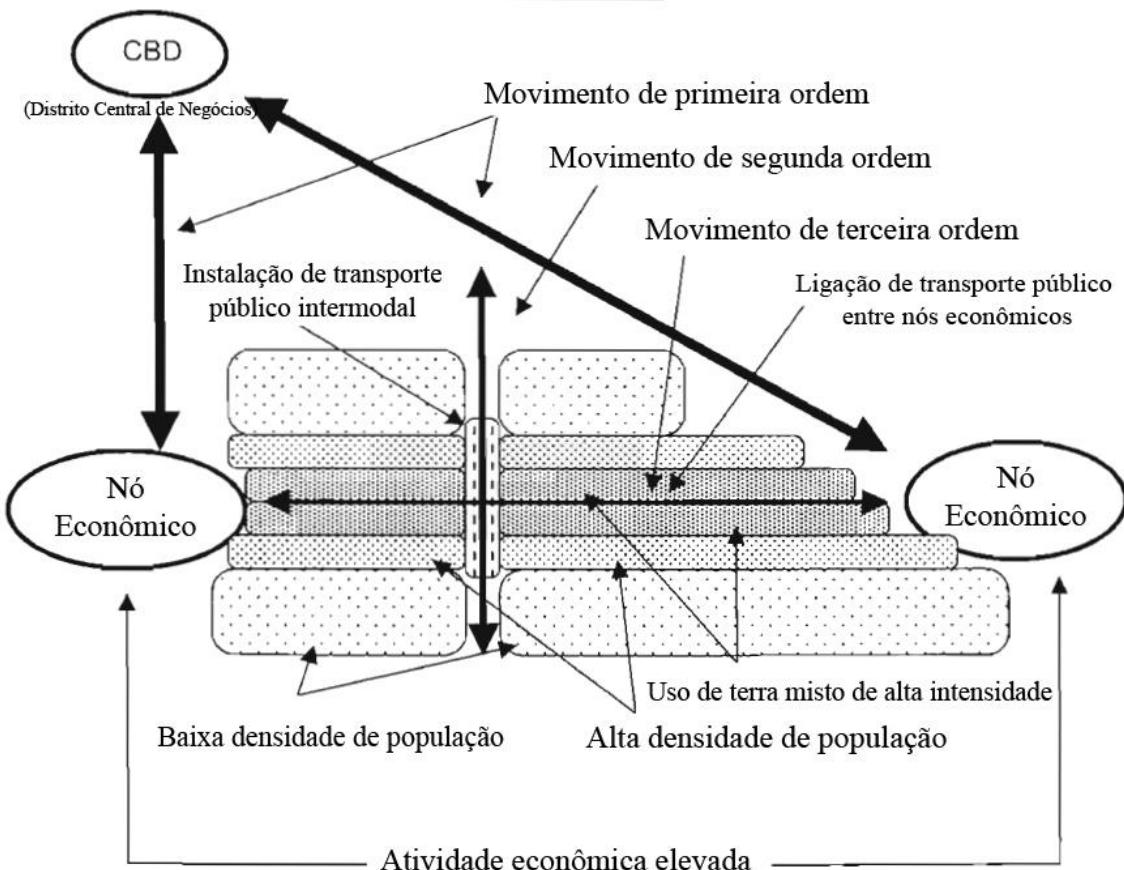


Figura 15 – Conceito do corredor de desenvolvimento Wetton-Lansdowne

Fonte: Traduzido de Kleynhans (2001).

Na figura é possível observar a forma de um triângulo cujos pontos são o Distrito Central de Negócios e dois nós econômicos (pontos de atividade econômica elevada, que não sejam necessariamente polos). As ligações entre os dois nós e o distrito central devem ser primordiais para o fácil acesso. Os dois nós ligam-se principalmente por meio de uma via de transporte público. Próximo a ela se concentram altas densidades de população, que diminuem à medida que se afastam dela. O uso da terra é misto ao longo desta área de ligação entre os nós. Ainda, há vias de ligação entre a rota principal de transporte e as ligações com o Distrito Central, sendo elas de segunda ordem, pois favorecem o fácil acesso aos diversos pontos do corredor.

Segundo Del Mistro (2001), a maior conquista no caso deste corredor é o domínio de um esquema de desenvolvimento sólido com uma série de planos de curto e médio prazos e estratégias voltadas transportes e economia.

A forma que este corredor assume, conforme observada na figura, é importante para este estudo. Ela contempla a análise que possibilita desenvolver a pesquisa sobre o corredor de desenvolvimento do município de Marechal Cândido Rondon, considerando seu formato.

Corredor do Rio Tâmisa⁹ (Londres - Reino Unido)

O corredor teve sua aplicação iniciada nos anos 90. Localiza-se em uma área que sofreu anos de declínio econômico e social, onde parcelas significativas da população estavam em situação de desemprego e dependência do governo (Del Mistro, 2001). É um corredor que não assume forma linear distinta uma vez que é moldado conforme o curso do Rio Tâmisa. Ele se estende por 50 quilômetros e abrange 19 autoridades locais. O autor ainda explica que este corredor foi planejado tendo em vista uma perspectiva de 20 a 30 anos para atingir seus objetivos.

O Departamento para Comunidades e Governo Local¹⁰ (2012) explica os objetivos do projeto:

- Melhorar o desempenho econômico de Londres, tornando-a uma cidade principal no contexto da Europa e do mundo.
- Melhorar as conexões de transporte com a Europa continental para maximizar oportunidades de novas atividades econômicas.
- Reforçar a base econômica, e, ao mesmo tempo atrair novos investimentos, fortalecendo as comunidades existentes e trazendo novos residentes para a área.
- Incentivar padrões sustentáveis de desenvolvimento, otimizando o uso da infraestrutura existente e proposta e fazendo uso máximo dos locais vagos que antes acomodavam outras atividades.
- Preservar e melhorar bens ambientais naturais e criados pelo homem; aumentar a qualidade, onde possível, do ambiente local, incentivando a melhor qualidade possível no design, layout e aparência de novos desenvolvimentos.

Como resultados, Del Mistro (2001), citando o Departamento de meio ambiente, transporte e regiões do Reino Unido (1995), aponta que após uma década o projeto começou a alcançar sucesso. Isso ocorreu pela implementação contemplando a cooperação entre o setor privado e as comunidades (uma rede de mais de 300 grupos comunitários e voluntários e uma

⁹ “The Thames Gateway”.

¹⁰ “Department for communities and local government”.

quantidade de Grupos-Tarefa). Melhorias consideráveis ocorreram na área de infraestrutura de transportes bem como na área de desenvolvimento de recursos humanos.

Corredor de Crescimento Central Luzon (Filipinas)

O corredor de Central Luzon difere dos modelos convencionais principalmente pelo seu formato, em forma de “W”. Foi iniciado nas Filipinas como um projeto nacional (Kleynhans, 2001). É um corredor bastante abrangente e extenso, envolve cinco províncias e áreas de jurisdição de 47 governos locais. Em seu plano fundamental, o corredor busca promover desenvolvimento dos setores industrial, agrícola e de ecoturismo. A Figura 16 mostra a configuração deste corredor:



Figura 16 – Corredor de Central Luzon - Filipinas

Fonte: Kleynhans (2001).

O autor explica que de acordo com o plano de desenvolvimento, cada setor do corredor é voltado para uma área específica.

Desta forma, à primeira linha do corredor (à esquerda na figura) é atribuído o desenvolvimento do turismo. Nesta faixa o foco são as praias, paisagens, espaços de lazer e pontos turísticos. As duas linhas centrais (que formam o pico central na figura) se destinam ao desenvolvimento industrial. Indústrias de alta tecnologia e empresas de pequeno e médio

porte se localizam nesta área. A linha da direita na figura representa a área de favorecimento à agricultura e florestamento de Central Luzon.

Como pontos fortes deste corredor, Kleynhans (2001) aponta:

- Utilização da rede de estradas já existente, o que poupa tempo e custos com a construção de uma nova rede.
- Aumento da eficiência econômica pelo fortalecimento da participação da população nos processos de desenvolvimento.
- Presença de um quadro institucional apropriado que atua como uma entidade única voltada para os objetivos propostos no plano de desenvolvimento.

Corredor de desenvolvimento de Mabopane-Centurion (África do Sul)

O corredor de desenvolvimento de Mabopane-Centurion foi aprovado para implantação em 1997 e é bastante abrangente, se estendendo por 50 quilômetros. O corredor conta com um eixo de atividade que corre por toda sua extensão juntamente com um eixo de mobilidade, uma variedade de ruas de atividade concentrada, instalações multimodais para passageiros, promoção de agricultura urbana em pequena escala, altas densidades, uso de terra misto e programas de desenvolvimento de recursos humanos. Um total de 414 projetos foi indicado como necessários para promover o funcionamento do corredor. É importante salientar que Hendrik Kleynhans foi um dos responsáveis pelo projeto.

Dentre os diversos objetivos do projeto, Del Mistro (2001) aponta os seguintes como principais:

- Revitalização de pontos específicos da área metropolitana da cidade de Tshwane por meio da melhoria da acessibilidade regional, desenvolvimento de recursos humanos e desenvolvimento econômico direcionado.
- Reestruturação do cenário afetado pelo Apartheid.
- Desenvolvimento de um sistema de transporte integrado na área.

O autor explica que como resultados, um dos pontos mais evidentes e benéficos para toda a região pela qual o corredor se estende foi a obtenção de projetos com financiamento promovido pela iniciativa privada. A integração entre as esferas pública e privada é um dos pontos fortes do corredor.

No trabalho de Kleynhans (2001) é importante observar que foram considerados e esquematizados os aspectos principais de cada cidade ao longo do corredor (antes de sua implantação) para que fossem aproveitadas suas capacidades inerentes. O plano foi realizado

de tal modo que os pontos fortes de uma localidade sejam ampliados a ponto de ajudar a reduzir os pontos fracos das demais. O corredor funciona então como via facilitadora para este fortalecimento mútuo.

APÊNDICE B – RESULTADOS DAS ENTREVISTAS

Grupo Principal de Pré-condições	Item	Geral	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10	E11
Transportes (2,81)	Rede multimodal no município	3,09	3	3	2	2	4	2	4	4	4	3	4
	Movimentação e integração de diferentes tipos de veículos no corredor	3,18	4	3	3	4	3	4	2	3	3	3	3
	Integração entre transportes e uso da terra	3,18	4	3	3	2	3	4	3	3	3	3	4
	Acessibilidade	2,73	3	2	2	2	3	4	2	3	3	3	3
	Mobilidade	2,45	2	3	2	2	2	3	3	3	2	3	2
	Segurança no trânsito	2,91	3	4	3	2	2	3	3	3	3	3	3
Uso da terra (2,58)	Quantidade de transito em horários de pico	2,09	1	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2
	Planejamento do uso da terra	2,73	3	2	3	3	1	2	4	3	3	2	4
	Design urbano	2,36	3	2	1	3	3	2	4	2	2	2	2
	Desenvolvimento de áreas adjacentes ao corredor	2,64	3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3
	Relações com os nós de atividade da microrregião	2,18	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2
	Incentivos e desincentivos às atividades econômicas	2,82	3	2	2	2	3	3	4	3	3	2	4
Economia (2,27)	Investimentos privados e públicos	2,18	3	2	2	1	1	1	1	3	3	2	3
	Oportunidades econômicas	1,91	2	1	2	2	2	2	3	2	2	1	2
	Programas de capacitação e treinamento	3,00	3	2	2	2	3	4	2	4	4	3	4
	Instalações educacionais	2,36	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3
	Instalações de saúde	2,64	4	2	2	1	3	3	2	2	3	3	4
	Acesso da população a serviços e instalações públicas	2,36	2	2	1	2	3	3	3	2	3	2	3
Social (2,48)	Segurança pública	3,00	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	4
	Qualidade de vida da população	1,55	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2
	Localização do corredor urbano	2,09	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2
	Distribuição de oportunidades de desenvolvimento ao longo do corredor	2,73	2	3	2	2	4	2	4	3	3	2	3
	Localização dos serviços e instalações públicas e dos diferentes usos de terra	3,18	3	3	2	4	3	3	3	4	3	4	3
	Controle de dispersão de crescimento	3,00	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	4

Grupo Principal de Pré-condições	Item	Geral	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10	E11
Ambiental (2,6)	Sustentabilidade do desenvolvimento	2,73	4	2	3	2	3	3	2	3	3	2	3
	Espaços abertos e de lazer	1,64	2	1	1	1	2	3	1	2	2	1	2
	Necessidade da utilização de transporte motorizado	2,91	4	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3
	Polução	2,73	3	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3
	Diracionamento do desenvolvimento urbano	3,00	2	2	3	2	3	3	4	3	4	3	4
	Água, energia elétrica e saneamento	2,91	3	2	3	2	2	4	3	4	3	2	4
Infraestrutura (2,65)	Condições das ruas	2,55	2	4	2	2	3	2	2	3	2	4	4
	Qualida de estética	2,36	3	2	3	2	2	2	2	4	2	2	2
	Gastos públicos com infraestrutura urbana	3,00	3	3	2	4	4	4	4	2	3	2	3
	Sinalização	2,45	3	2	4	2	2	3	2	3	2	2	2
	Envolvimento ativo das comunidades	3,27	3	4	3	2	3	4	4	3	4	3	3
	Atuação do governo jurídico e com a iniciativa privada	2,64	3	2	2	2	3	4	3	2	3	2	3
Participação (2,7)	Integração e relação do município com a iniciativa microrregião	2,18	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2
	Comprometimento das instituições com a visão de desenvolvimento	3,00	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	Comunicação entre instituições	2,82	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3
	Multidisciplinaridade	2,91	2	3	4	3	2	2	3	3	4	2	4
	Criatividade na resolução de problemas	2,82	3	2	2	3	3	2	3	3	4	2	4
	Inclusão dos agentes	2,55	3	2	2	2	4	4	2	2	2	2	3
Política (2,55)	Eficiência de processos orçamentários	2,64	2	3	1	2	2	4	4	3	3	2	3
	Existência de acordos de cooperação	2,45	2	3	2	2	3	4	2	2	2	2	3
	Compatibilidade ambiental de medidas de desenvolvimento	2,55	3	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3

ANEXOS

ANEXO A – PRODUTO INTERNO BRUTO DA MICRORREGIÃO PARA O PERÍODO
DE 1980 A 2009 (UNIDADE: R\$ DE 2.000 (MIL))

Município	Setor	1980		1996		2000		2005		2009	
		Valor	Participação	Valor	Participação	Valor	Participação	Valor	Participação	Valor	Participação
Assis Chateaubriand	Municipal	240.748,00	14,06	162.338,95	8,48	195.918,49	8,39	221.862,14	7,89	210.545,73	6,57
	Indústria	14.891,05	5,22	11.233,63	2,10	13.236,73	3,14	18.204,72	2,81	18.353,99	2,26
	Serviços	81.010,28	13,77	67.384,62	9,86	120.020,93	9,65	136.983,55	9,25	147.324,87	8,67
	Agropecuária	144.846,67	17,28	83.720,70	12,02	46.529,87	9,80	46.627,78	11,03	28.004,86	6,50
Diamante D'Oeste	Municipal		0,00	10.790,42	0,56	13.950,62	0,60	21.231,23	0,76	20.937,04	0,65
	Indústria		0,00	428,25	0,08	1.148,82	0,27	1.187,09	0,18	1.444,06	0,18
	Serviços		0,00	5.009,39	0,73	7.605,56	0,61	8.438,13	0,57	10.136,83	0,60
	Agropecuária		0,00	5.352,78	0,77	4.661,38	0,98	10.529,17	2,49	8.503,21	1,97
Entre Rios do Oeste	Municipal		0,00	17.241,36	0,90	22.092,37	0,95	28.816,10	1,02	31.126,52	0,97
	Indústria		0,00	1.204,37	0,23	2.629,98	0,62	3.455,94	0,53	4.469,92	0,55
	Serviços		0,00	4.645,93	0,68	11.601,16	0,93	15.527,26	1,05	17.239,62	1,01
	Agropecuária		0,00	11.391,06	1,64	6.223,79	1,31	7.688,18	1,82	7.482,22	1,74
Formosa do Oeste	Municipal	100.839,22	5,89	32.297,62	1,69	33.140,34	1,42	40.248,02	1,43	47.670,19	1,49
	Indústria	3.761,36	1,32	556,53	0,10	4.285,44	1,02	8.343,68	1,29	5.966,24	0,73
	Serviços	28.615,15	4,86	14.494,37	2,12	16.437,62	1,32	19.266,07	1,30	27.983,73	1,65
	Agropecuária	68.462,35	8,17	17.246,72	2,48	10.973,05	2,31	10.278,53	2,43	10.505,76	2,44
Guaira	Municipal	126.304,06	7,38	133.621,87	6,98	130.879,24	5,60	165.183,83	5,88	158.255,55	4,94
	Indústria	22.062,05	7,74	31.375,17	5,87	14.689,53	3,48	22.371,56	3,46	23.403,77	2,88
	Serviços	70.491,76	11,98	68.724,46	10,05	79.200,40	6,37	101.480,50	6,85	101.253,10	5,96
	Agropecuária	33.750,25	4,03	33.522,23	4,81	28.674,25	6,04	19.222,94	4,55	20.743,78	4,82
Iracema do Oeste	Municipal		0,00	9.215,17	0,48	11.710,45	0,50	15.181,94	0,54	17.851,67	0,55
	Indústria		0,00	177,96	0,03	637,68	0,15	2.591,05	0,40	2.077,86	0,26
	Serviços		0,00	3.371,33	0,49	6.191,58	0,50	7.022,34	0,47	10.206,76	0,60
	Agropecuária		0,00	5.665,88	0,81	4.343,03	0,92	4.701,75	1,11	4.216,49	0,98
Jesuítas	Municipal		0,00	30.704,32	1,60	32.738,02	1,40	41.277,55	1,47	48.955,14	1,53
	Indústria		0,00	1.824,73	0,34	3.530,09	0,84	9.350,82	1,44	6.451,86	0,79
	Serviços		0,00	11.053,58	1,62	16.662,55	1,34	18.197,97	1,23	27.223,39	1,60
	Agropecuária		0,00	17.826,01	2,56	11.241,82	2,37	11.541,13	2,73	12.476,30	2,90
Marechal Cândido Rondon	Municipal	291.971,11	17,06	207.649,04	10,84	313.014,31	13,40	404.017,42	14,37	430.214,30	13,42
	Indústria	48.684,47	17,07	43.936,56	8,22	57.169,52	13,55	95.112,60	14,69	126.912,65	15,61
	Serviços	97.773,29	16,62	96.253,95	14,08	180.222,49	14,49	221.149,27	14,93	221.304,91	13,03
	Agropecuária	145.513,35	17,36	67.458,53	9,69	46.865,78	9,87	50.437,99	11,93	47.360,44	11,00
Maripá	Municipal		0,00	44.578,72	2,33	58.002,97	2,48	57.285,66	2,04	66.356,72	2,07
	Indústria		0,00	2.516,23	0,47	5.389,11	1,28	6.732,66	1,04	10.923,64	1,34
	Serviços		0,00	18.236,72	2,67	26.617,20	2,14	29.608,70	2,00	34.537,12	2,03
	Agropecuária		0,00	23.825,77	3,42	21.720,78	4,58	15.617,54	3,69	15.813,01	3,67
Mercedes	Municipal		0,00	24.825,38	1,30	30.453,84	1,30	35.616,37	1,27	36.837,50	1,15
	Indústria		0,00	1.341,00	0,25	3.477,13	0,82	4.868,17	0,75	4.933,70	0,61
	Serviços		0,00	5.754,36	0,84	12.926,87	1,04	16.416,64	1,11	17.108,87	1,01
	Agropecuária		0,00	17.730,03	2,55	12.188,97	2,57	11.387,97	2,69	12.313,23	2,86
Nova Santa Rosa	Municipal	35.726,97	2,09	38.096,97	1,99	49.240,15	2,11	51.191,14	1,82	61.092,27	1,91
	Indústria	3.942,85	1,38	2.396,31	0,45	4.202,35	1,00	5.176,78	0,80	6.416,85	0,79
	Serviços	8.131,82	1,38	9.890,04	1,45	23.938,45	1,92	27.994,69	1,89	33.626,80	1,98
	Agropecuária	23.652,30	2,82	25.810,62	3,71	17.559,91	3,70	13.444,88	3,18	16.578,35	3,85
Ouro Verde do Oeste	Municipal		0,00	27.768,62	1,45	31.807,76	1,36	32.154,23	1,14	33.672,51	1,05
	Indústria		0,00	629,32	0,12	2.138,28	0,51	4.090,10	0,63	3.566,89	0,44
	Serviços		0,00	4.186,94	0,61	14.186,87	1,14	14.233,61	0,96	16.055,24	0,95
	Agropecuária		0,00	22.952,35	3,30	13.799,99	2,91	11.780,96	2,79	12.021,65	2,79
Palotina	Municipal	184.697,41	10,79	203.900,25	10,65	296.372,93	12,69	314.772,12	11,20	423.668,77	13,22
	Indústria	13.934,28	4,89	71.995,06	13,46	46.210,01	10,95	66.818,34	10,32	117.955,29	14,51
	Serviços	58.459,55	9,94	65.138,39	9,53	167.918,33	13,50	184.240,70	12,44	235.187,29	13,85
	Agropecuária	112.303,57	13,40	66.766,80	9,59	44.073,69	9,29	29.129,93	6,89	28.058,45	6,51
Pato Bragado	Municipal		0,00	16.021,54	0,84	25.094,48	1,07	25.991,69	0,92	26.210,60	0,82
	Indústria		0,00	930,44	0,17	3.058,51	0,72	3.244,42	0,50	3.723,54	0,46
	Serviços		0,00	5.258,19	0,77	14.938,69	1,20	13.986,14	0,94	14.456,19	0,85
	Agropecuária		0,00	9.832,91	1,41	5.733,00	1,21	7.039,82	1,67	6.386,84	1,48
Quatro Pontes	Municipal		0,00	20.405,36	1,07	22.118,00	0,95	31.091,08	1,11	34.136,32	1,06
	Indústria		0,00	4.811,37	0,90	2.196,88	0,52	5.101,37	0,79	7.244,56	0,89
	Serviços		0,00	5.701,56	0,83	9.172,61	0,74	12.520,79	0,85	13.263,39	0,78
	Agropecuária		0,00	9.892,43	1,42	9.567,32	2,02	11.335,52	2,68	11.563,44	2,68
Santa Helena	Municipal	102.736,55	6,00	78.226,40	4,09	111.147,96	4,76	143.410,59	5,10	138.966,14	4,34
	Indústria	4.033,52	1,41	2.820,76	0,53	7.894,61	1,87	21.700,11	3,35	15.612,02	1,92
	Serviços	33.070,96	5,62	25.771,16	3,77	63.979,51	5,14	79.857,41	5,39	83.409,38	4,91
	Agropecuária	65.632,07	7,83	49.634,48	7,13	32.766,34	6,90	26.720,64	6,32	29.052,01	6,74
São José das Palmeiras	Municipal		0,00	12.486,13	0,65	15.250,18	0,65	15.135,40	0,54	16.211,24	0,51
	Indústria		0,00	293,37	0,05	940,32	0,22	962,56	0,15	952,71	0,12
	Serviços		0,00	4.729,20	0,69	8.470,00	0,68	7.651,44	0,52	7.074,28	0,42
	Agropecuária		0,00	7.463,55	1,07	5.162,05	1,09	5.686,89	1,35	7.685,52	1,78
São Pedro do Iguaçu	Municipal		0,00	31.678,95	1,65	38.404,41	1,64	39.672,81	1,41	40.746,58	1,27
	Indústria		0,00	349,03	0,07	1.977,61	0,47	2.755,33	0,43	1.908,04	0,23
	Serviços		0,00	9.881,42	1,45	18.255,49	1,47	21.141,21	1,43	21.438,98	1,26
	Agropecuária		0,00	21.448,50	3,08	15.912,77	3,35	12.731,45	3,01	15.105,56	3,51
Terra Roxa	Municipal	93.370,91	5,45	60.688,63	3,17	96.439,92	4,13	102.513,05	3,65	124.121,58	3,87
	Indústria	5.397,65	1,89	2.100,10	0,39	9.391,59	2,23	10.803,18	1,67	13.684,40	1,68
	Serviços	29.981,71	5,10	18.653,37	2,73	48.905,03	3,93	58.908,46	3,98	71.743,53	4,22
	Agropecuária	57.991,55	6,92	39.935,17	5,73	31.614,27	6,66	23.553,65	5,57	29.254,65	6,79
Toledo	Municipal	535.294,07	31,27	711.960,92	37,18	754.230,12	32,29	988.856,29	34,46	1.171.797,36	36,56
	Indústria	168.500,58	59,08	353.540,52	66,11	234.683,91	55,61	350.562,08	54,16	431.164,42	53,05
	Serviços	180.851,26	30,74	227.967,33	33,35	370.090,09	29,75	455.377,34	30,74	548.022,53	32,26

**ANEXO B – POPULAÇÃO DA MICRORREGIÃO DE TOLEDO PARA O PERÍODO DE
1980 A 2009**

Município	Setor	1980		1996		2000		2007		2009	
		População	Participação								
Assis Chateaubriand	Urbana	28.379	17,90	27.553	12,22	27.052	10,59	27.791	9,95	29.013	9,48
	Rural	26.250	13,53	8.105	7,32	6.265	7,09	4.435	5,54	4.012	5,60
	Total	54.629	15,50	35.658	10,61	33.317	9,69	32.226	8,97	33.025	8,74
Diamante D'Oeste	Urbana		0,00	2.285	1,01	2.480	0,97	2.318	0,83	2.561	0,84
	Rural		0,00	2.555	2,31	2.398	2,71	2.626	3,28	2.466	3,44
	Total	0	0,00	4.840	1,44	4.878	1,42	4.944	1,38	5.027	1,33
Entre Rios do Oeste	Urbana		0,00	1.172	0,52	1.991	0,78	2.299	0,82	2.642	0,86
	Rural		0,00	1.896	1,71	1.337	1,51	1.543	1,93	1.284	1,79
	Total	0	0,00	3.068	0,91	3.328	0,97	3.842	1,07	3.926	1,04
Formosa do Oeste	Urbana	10.005	6,31	5.097	2,26	5.030	1,97	4.741	1,70	4.970	1,62
	Rural	25.997	13,40	4.644	4,19	3.725	4,22	2.791	3,49	2.571	3,59
	Total	36.002	10,21	9.741	2,90	8.755	2,55	7.532	2,10	7.541	2,00
Guairá	Urbana	19.599	12,36	22.169	9,83	24.878	9,74	25.607	9,16	28.206	9,21
	Rural	9.571	4,93	7.113	6,42	3.781	4,28	3.076	3,85	2.498	3,49
	Total	29.170	8,27	29.282	8,71	28.659	8,34	28.683	7,98	30.704	8,13
Iracema do Oeste	Urbana		0,00	2.038	0,90	2.131	0,83	1.943	0,70	2.002	0,65
	Rural		0,00	932	0,84	820	0,93	637	0,80	576	0,80
	Total	0	0,00	2.970	0,88	2.951	0,86	2.580	0,72	2.578	0,68
Jesuítas	Urbana		0,00	5.610	2,49	5.408	2,12	5.507	1,97	6.070	1,98
	Rural		0,00	4.816	4,35	4.424	5,01	3.318	4,15	2.931	4,09
	Total	0	0,00	10.426	3,10	9.832	2,86	8.825	2,46	9.001	2,38
Marechal Cândido Rondon	Urbana	25.039	15,79	22.683	10,06	31.246	12,24	35.451	12,69	39.147	12,79
	Rural	31.171	16,07	14.925	13,48	9.761	11,05	9.111	11,39	7.672	10,71
	Total	56.210	15,94	37.608	11,19	41.007	11,93	44.562	12,40	46.819	12,39
Maripá	Urbana		0,00	2.738	1,21	3.001	1,18	3.025	1,08	3.262	1,07
	Rural		0,00	3.450	3,11	2.888	3,27	2.546	3,18	2.422	3,38
	Total	0	0,00	6.188	1,84	5.889	1,71	5.571	1,55	5.684	1,50
Mercedes	Urbana		0,00	945	0,42	1.496	0,59	1.864	0,67	2.439	0,80
	Rural		0,00	3.533	3,19	3.112	3,52	2.849	3,56	2.607	3,64
	Total	0	0,00	4.478	1,33	4.608	1,34	4.713	1,31	5.046	1,34
Nova Santa Rosa	Urbana	1.752	1,10	3.266	1,45	3.897	1,53	4.179	1,50	5.315	1,74
	Rural	5.143	2,65	3.803	3,43	3.228	3,65	3.403	4,25	2.311	3,23
	Total	6.895	1,96	7.069	2,10	7.125	2,07	7.582	2,11	7.626	2,02
Ouro Verde do Oeste	Urbana		0,00	3.559	1,58	3.383	1,32	3.747	1,34	4.039	1,32
	Rural		0,00	2.391	2,16	2.089	2,36	1.718	2,15	1.653	2,31
	Total	0	0,00	5.950	1,77	5.472	1,59	5.465	1,52	5.692	1,51
Palotina	Urbana	12.854	8,11	18.537	8,22	20.740	8,12	23.086	8,26	24.646	8,05
	Rural	15.399	7,94	6.246	5,64	5.031	5,69	4.459	5,57	4.037	5,64
	Total	28.253	8,01	24.783	7,37	25.771	7,50	27.545	7,66	28.683	7,59
Pato Bragado	Urbana		0,00	1.503	0,67	2.343	0,92	2.995	1,07	2.993	0,98
	Rural		0,00	2.108	1,90	1.706	1,93	1.636	2,05	1.829	2,55
	Total	0	0,00	3.611	1,07	4.049	1,18	4.631	1,29	4.822	1,28
Quatro Pontes	Urbana		0,00	1.377	0,61	1.794	0,70	2.091	0,75	2.437	0,80
	Rural		0,00	2.222	2,01	1.852	2,10	1.578	1,97	1.366	1,91
	Total	0	0,00	3.599	1,07	3.646	1,06	3.669	1,02	3.803	1,01
Santa Helena	Urbana	7.215	4,55	7.741	3,43	9.818	3,85	10.344	3,70	12.586	4,11
	Rural	27.667	14,26	11.745	10,60	10.673	12,08	12.450	15,56	10.827	15,11
	Total	34.882	9,89	19.486	5,80	20.491	5,96	22.794	6,34	23.413	6,20
São José das Palmeiras	Urbana		0,00	2.068	0,92	2.259	0,88	2.284	0,82	2.411	0,79
	Rural		0,00	2.384	2,15	1.843	2,09	1.589	1,99	1.419	1,98
	Total	0	0,00	4.452	1,32	4.102	1,19	3.873	1,08	3.830	1,01
São Pedro do Iguaçu	Urbana		0,00	2.337	1,04	4.003	1,57	3.862	1,38	4.055	1,32
	Rural		0,00	4.985	4,50	3.274	3,71	2.678	3,35	2.436	3,40
	Total	0	0,00	7.322	2,18	7.277	2,12	6.540	1,82	6.491	1,72
Terra Roxa	Urbana	10.707	6,75	10.982	4,87	11.042	4,32	12.087	4,33	12.801	4,18
	Rural	14.518	7,48	5.903	5,33	5.258	5,95	4.121	5,15	3.958	5,52
	Total	25.225	7,15	16.885	5,02	16.300	4,74	16.208	4,51	16.759	4,44
Toledo	Urbana	43.029	27,13	76.125	33,77	85.920	33,65	98.606	35,29	108.259	35,36
	Rural	38.258	19,72	14.292	12,90	12.280	13,90	11.251	14,06	11.054	15,43
	Total	81.287	23,06	90.417	26,89	98.200	28,57	109.857	30,57	119.313	31,58
Tupãssi	Urbana		0,00	5.653	2,51	5.420	2,12	5.576	2,00	6.286	2,05
	Rural		0,00	2.710	2,45	2.598	2,94	2.179	2,72	1.711	2,39
	Total	0	0,00	8.363	2,49	8.018	2,33	7.755	2,16	7.997	2,12
MICRORREGIÃO	Urbana	158.579		225.438		255.332		279.403		306.140	
	Rural	193.974		110.758		88.343		79.994		71.640	
	Total	352.553		336.196		343.675		359.397		377.780	