



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

BREVE PERFIL DOS ARRANJOS URBANO-REGIONAIS BRASILEIROS

Rosa Moura (Instituto Paranaense de Desenvolvimento) - rmoura@pr.gov.br

Doutora em Geografia; Pesquisadora do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) e do Observatório das Metrôpoles

Uma Categoria Espacial

No que pode ser considerada “uma nova fase de modernização capitalista”, pautada em um novo sistema tecnológico e em um enfoque de governança baseado na liberalização econômica (DE MATTOS, 2010, p. 3), a metropolização contemporânea deve ser compreendida como uma verdadeira metamorfose do processo de urbanização (LENCIONI, 2006), que se reforça em funções superiores em matéria de decisão, direção e gestão – as mais articuladoras das bases econômicas nacionais aos circuitos globais –, concentradas nos principais polos urbanos (LEROY, 2000). Longe de apenas reforçar aglomerações singulares, a metropolização passa a engendrar novas morfologias urbanas, muito mais articuladas e densas, ao mesmo tempo em que descontínuas, dispersas, sem limites precisos. Sustenta a ampliação geográfica do processo de acumulação, que fez com que a dispersão pelas empresas de seus processos produtivos, filiais e fornecedores tornasse as aglomerações metropolitanas localizações preferenciais, mais capazes de oferecer as condições requeridas à valorização do capital. *“A medida que estas aglomeraciones se fueron imbricando en la dinámica productiva globalizada, una verdadera metamorfosis comenzó a afectar tanto a su organización o funcionamiento, como a su morfología y apariencia.”* (DE MATTOS, 2010, p. 3)

Em tal contexto, emergem arranjos urbano-regionais (AURs), guardando singularidades e especificidades (MOURA, 2008; 2009). Esses arranjos são unidades concentradoras de população, relevância econômico-social e infraestrutura científico-tecnológica, com elevada densidade urbana, forte articulação regional e extrema complexidade, devido à multiplicidade de fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, conhecimento e de relações de poder que perpassam seu interior. Participam de modo mais integrado, nos âmbitos estadual, nacional e internacional, como principais elos de inserção nos estágios mais avançados da divisão social do trabalho. Absorvem em uma unidade espacial, contínua ou descontínua, centros urbanos e suas áreas intersticiais urbanas e rurais, estreitando relações e dividindo funções com aglomerações vizinhas, alcançando uma escala urbana mais complexa e uma abrangência regional. Sua gênese e processo de expansão advêm tanto da busca por localizações de melhor acessibilidade à atividade econômica quanto da periferização da pobreza urbana, impingida pela lógica do mercado imobiliário.

Os AURs identificados no Brasil – São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília/Goiânia, Porto Alegre, Curitiba, Leste Catarinense, Belo Horizonte, Salvador e Recife/João Pessoa – correspondem às porções mais concentradoras e dinâmicas dos respectivos estados/regiões. A maioria situa-se dentro da própria “região concentrada” do Sul/Sudeste brasileiro, conforme Santos e Silveira (2001), que sustenta a divisão social do trabalho em

sua perspectiva hegemônica. Tais unidades confirmam a importância atual da concentração e representam a manifestação espacial de maior complexidade nas dinâmicas territoriais brasileiras engendradas pela metropolização, como produtos ou possibilidades a esse processo.

Entretanto, a criação das externalidades que privilegiam os AURs, a diversidade produtiva e a diversificação social se restringem às porções centrais dos arranjos, que estabelecem relações verticais com outras aglomerações e centros da região/país/mundo, sem inserir a totalidade do conjunto de municípios na mesma dinâmica. Ou seja, decorrem de e envolvem apenas municípios ou partes de seu território que já detêm um mínimo de condições técnicas, científicas, institucionais e culturais capazes de contribuir no processo inovativo (BENKO e LIPIETZ, 1994), demonstrando a presença não homogênea da técnica, da informação, da comunicação, entre outros fatores, na organização do arranjo (SANTOS, 1996).

Com vistas a colocar em discussão a categoria arranjos urbano-regionais, este texto se volta a uma breve caracterização do perfil dos nove AURs identificados no Brasil. Detalhadamente, centraliza o foco no arranjo urbano-regional de Curitiba, ao qual foi dedicada uma análise mais aprofundada, como subsídio às conclusões da pesquisa. Não retoma a especificação metodológica para a identificação dos AURs, entre os mais de 5,5 mil municípios brasileiros, nem sobre a análise da natureza das unidades identificadas, posto que se encontram tratadas em artigo precedente, publicado pela Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (MOURA, 2008).

Arranjos Urbano-Regionais do Brasil

O arranjo urbano-regional de São Paulo

Muitos estudos dedicam-se aos resultados morfológicos das novas dinâmicas territoriais no Brasil, em grande parte motivados pela dimensão com que o fenômeno vem se desenvolvendo em torno de São Paulo. Mesmo que se reportem à natureza e aos processos que singularizam essa metrópole expandida, quase sempre buscam relacioná-la a categorias internacionais consagradas, particularmente, cidade-região global, de Scott *et al.* (2001), ou cidade global (SASSEN, 1998), em função de sua dimensão, complexidade, e papel na reestruturação do território, consolidando sua posição na escala nacional, pela crescente internacionalização de seus fluxos de bens, serviços e informações. Paradoxalmente, as deseconomias de aglomeração, a desigualdade social assentada nos padrões regressivos da distribuição de renda, os impactos socioambientais agudizados pelos volumes populacionais e usos predatórios, e a crescente violência urbana afastam as condições para que essa metrópole ascenda ao patamar de desenvolvimento das cidades globais.

Diniz e Campolina (2007) ponderam que a grande distância, a deficiência do sistema de transportes e a dificuldade de comutação diária de pessoas – fatores decisivos – impedem a constituição de uma cidade-região. Aceitam sua condição de mundialidade apenas no que concerne ao espaço integrado, em um mesmo lugar central, da Região Metropolitana de São Paulo e das microrregiões industrializadas do entorno. Observam a importância da estruturação do sistema viário, datado dos anos 1920, na expansão econômica e populacional dessa região, reforçado pela presença do Rodoanel, na virada do século. Esse sistema impulsionou a configuração de um arranjo incluindo as microrregiões situadas dentro de um raio de aproximadamente 100 km do centro do município de São Paulo, formando uma nova configuração industrial contida no entendimento de “campo aglomerativo” proposto por Azzoni (1986). Essa malha viária de qualidade permite a comutação diária de pessoas entre essas cidades, sem romper a primazia de São Paulo. Outros conceitos são atribuídos ao complexo industrial metropolitano paulista, como macroeixo (SÃO PAULO, 1976), megalópole (GOTTMAN, 1970), macrometrópole (MEYER *et al.*, 2004), complexo metropolitano expandido (EMPLASA, 1999), configuração em rede de grandes espaços urbanos (CASTELLO BRANCO, 2003). Esses conceitos e concepções, mesmo que não encerrem uma discussão, por certo confirmam a condição desse arranjo como “um novo fato de caráter metropolitano de dimensão inédita” (LENCIONI, 2003a, p. 7), ao menos no Brasil. Lencioni (2003b) sugere que os novos processos e territorialidades no bojo das transformações econômicas recentes, fundamentalmente ligadas à estratégia de cisão territorial da indústria, fizeram-se acompanhar de uma forma urbana ainda mais densa e concentrada territorialmente. Mesmo que sob diferentes interpretações e denominações, é nítida a convergência quanto ao entendimento de que a dimensão urbana e a dimensão regional são insuficientes para sua compreensão. Assim, há que se concordar e destacar conclusões de Lencioni (2003a), para quem:

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

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

Já na década de 1920, a região conformada pelo AUR de São Paulo podia ser caracterizada como uma concentração territorial da atividade industrial paulista. Atualmente, está associada à reestruturação produtiva, em uma nova lógica histórica de reprodução do capital, que por mais que tenha alterado as determinações das estratégias e práticas

territoriais da indústria, reafirmou a tradicional área industrial do interior paulista, metamorfoseando-a como território metropolitano. No mesmo processo se inclui a região de Santos, porto da cidade de São Paulo, que constitui com esta uma “unidade historicamente indissolúvel” (LENCIONI, 2003a, p. 6). Ao contrário de efetivar uma “descentralização metropolitana”, o processo reforçou esse centro, que reafirma sua primazia. Além disso, algumas das condições gerais de produção, particularmente aquelas que viabilizam a operacionalização para um conjunto de empresas, não estão homogeneamente distribuídas, tornando-se “um limite para a dispersão territorial da indústria e o segredo da formação de um complexo industrial com novas características” (LENCIONI, 2003a, p. 5).

Lencioni (2003a, p. 2) mostra que na “metamorfose da forma social da produção industrial se gesta uma metamorfose na forma espacial da cidade”. A forma da cidade deixa de emanar da concentração territorial da indústria, pautada na fábrica como forma social de produção industrial, ou na suburbanização, criando as regiões metropolitanas policêntricas. Nessa nova forma de organização da produção, com a intensificação de redes de proximidade territoriais materiais (circulação) e redes de proximidade relativa imateriais (informação e comunicação), gerando uma metamorfose na morfologia urbana, as dinâmicas territoriais fazem com que se dilua a separação entre cidade e região, como consagrado na literatura, já que nos novos arranjos a própria cidade se torna região (LENCIONI, 2006). Para a autora, a cidade-região coloca-se como “condição, meio e produto fundamental para a reprodução social nos dias atuais” (LENCIONI, 2006, p. 71). Anota que é impossível delimitar a cidade-região, já que se constitui em espaço de fluxos pela interconexão de várias redes, mas que sua extensão guarda relação com os transportes, que viabilizam os deslocamentos cotidianos, conferindo-lhes “um sentido de conjunto e de unidade” (p.73). Admite a analogia de cidade-arquipélago, citando Viard (1994), ao caracterizar esse espaço pelas descontinuidades que fragmentam o território, e assume a conceituação de Scott *et al.* (2001), alegando que ela exprime com mais nitidez que a região constituída pela expansão territorial da metrópole é distinta da “região metropolitana relacionada ao processo de industrialização e urbanização que caracterizaram grande parte do século XX” (LENCIONI, 2006, p. 74). Mesmo assim, diferentemente dos mentores do conceito, considera que a dispersão territorial da indústria se mantém como o componente indutor dessa configuração, relacionando-a com a concentração territorial das indústrias inovadoras e mais dinâmicas.

Os dados analisados confirmam essa conclusão. O AUR de São Paulo é fortemente aglutinador de outros grandes e pequenos arranjos vizinhos do próprio Estado, do sul de Minas Gerais e do Estado do Rio de Janeiro, estabelecendo com eles articulação produtiva. A natureza de suas atividades, com elevada incidência da indústria, capacidade tecnológica, firmas exportadoras e a abrangência de sua polarização, atribuem-lhe

dimensão urbano-regional e situam-no como a principal formação dessa ordem em território brasileiro.

Ruiz e Pereira (2008) registram que, somadas as áreas polarizadas por Campinas e São Paulo tem-se 34% do PIB nacional, 18% da renda agregada, 23% da população em 2005 e a maior renda *per capita* entre os grandes espaços urbanos que pesquisam (GEUBs), com transbordamento de riqueza e população de São Paulo para Campinas. Esse comportamento mantém, entre 1996 e 2005, o elevado peso relativo dessas duas grandes aglomerações no conjunto da economia nacional. Considerada a capacidade tecnológica do GEUB de São Paulo e de Campinas, tem-se 32% da capacidade total e 26% do VTI das empresas exportadoras; agregadas a essas duas aglomerações suas áreas de influência, tem-se 45% da capacidade tecnológica entre os GEUBs brasileiros.

Para os Lemos *et al.* (2005), o papel de “lugar central” de ordem superior da cidade de São Paulo e seu entorno metropolitano lhe confere a função de centro primaz urbano-industrial do território nacional. Mais do que um corredor industrial, a extensão de sua aglomeração revela um espaço industrial contíguo no território regional com níveis avançados de integração e complementaridade produtiva industrial.

Assim, essa cidade-região é dotada de serviços modernos, logística, infraestrutura de transportes, complementaridade produtiva, capacidade de inovação e a melhor infraestrutura de ciência e tecnologia do país, além de um mercado de trabalho profissional especializado. Tais condições geram efeitos positivos sobre as decisões locais, pois criam externalidades econômicas e socioculturais, reunindo quesitos para atrair os maiores investimentos em atividades de elevada intensidade de conhecimento, e para exercer forte polarização sobre a economia nacional e internacional.

Outros arranjos urbano-regionais

No caso do Rio de Janeiro, alguns estudos também discutem sua inserção no rol de cidades-globais, porém, com maior aderência aos processos e morfologias pertinentes aos AURs, Limonad (2007) faz referência à configuração de uma “macro-aglomeração urbano-metropolitana”, com um núcleo forte e a multiplicação de subúrbios em anéis concêntricos, intercalados com áreas de baixa densidade e ocupação, em um crescimento tentacular, que acompanha os eixos de transportes e infraestrutura.

De fato, Rio de Janeiro e seu entorno descrevem o segundo maior arranjo de dimensão urbano-regional no Brasil, extrapolando a divisa estadual e estendendo-se em direção a Juiz de Fora, em Minas Gerais. Esse AUR aponta possíveis relações com o de São Paulo, em consequência da articulação pelos transbordamentos da atividade da aglomeração industrial de Volta Redonda e Barra Mansa, criando um elo de relações entre esses dois polos (DAVIDOVICH, 2001; RUIZ e PEREIRA, 2008). Uma maior densificação populacional

e econômica das polaridades São Paulo e Rio de Janeiro poderá, num futuro próximo, estender as manchas de extensão de ambas, unindo-as no que virá se constituir o maior e mais complexo arranjo espacial urbano-regional da América do Sul – vislumbrado já nos idos dos anos 1970 (SÃO PAULO, 1976).

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

Grandes obras de infraestrutura, como a construção de vias expressas, viadutos extensos, entre outras, vêm constituindo novos eixos de estruturação do espaço metropolitano e vias de ligações mais rápidas entre o aeroporto internacional e setores importantes ao favorecimento da expansão de negócios, particularmente com a Zona Sul, Barra da Tijuca e Riocentro, reforçando internamente a metrópole. Aspecto levantado por Ruiz e Pereira (2008) é que no entorno do Rio de Janeiro não há uma área de expansão tão estruturada e contígua como no eixo São Paulo/Campinas/São José dos Campos/Sorocaba/Ribeirão Preto. Davidovich (2001) é mais enfática, assinalando que a mancha urbana do Rio de Janeiro se restringe a alguns eixos, tendo a aglomeração metropolitana como centro que se expande em linhas e pontos, diferentemente da de São Paulo, que se espraiou em área.

Entre os arranjos urbano-regionais do Sudeste brasileiro, o de Belo Horizonte articula municípios do entorno metropolitano e do Vale do Aço, particularmente o aglomerado Ipatinga/Coronel Fabriciano/Timóteo – aglomeração na qual se encontram empresas exportadoras de grande porte e com participação crescente no valor da exportação de Minas Gerais, ligadas à cadeia produtiva do aço, desde a extração da matéria-prima até o beneficiamento. Essa articulação abrange uma dimensão espacial com centros funcionalmente complementares, tendo Belo Horizonte como polo de inovação, pesquisa e tecnologia, serviços produtivos, serviços pessoais modernos e atividades culturais, sendo centro da aglomeração com a quarta maior escala industrial de firmas do país. Segundo Ruiz e Pereira (2008), as mudanças recentes na base tecnológica criaram novos vetores de inversões industriais e em serviços, pouco conectados com a base industrial consolidada, ampliando a área mais densa de atividades e população do arranjo. Belo Horizonte polariza todo o Estado de Minas Gerais, exceto porção ao sul e o Triângulo Mineiro, ligadas ao AUR

de São Paulo; e compartilha áreas de influência com o Rio de Janeiro, como Juiz de Fora, ligado ao AUR desse centro (IBGE, 2008).

Na Região Sul, os AURs identificados já estavam anunciados em estudos que apontam a configuração de um conjunto significativo de aglomerações urbanas com tendências à articulação entre si, desenhando uma mancha semicontínua que se estende no entorno de Curitiba, em tentáculos ao longo das BRs 116 e 277, no Paraná, acompanha o eixo das BRs 376 e 101, em território catarinense, adentra o Vale do Itajaí e atinge, em solo sul-riograndense, o entorno de Porto Alegre e serra gaúcha (IPARDES, 2000). A espacialização das aglomerações industriais e exportadoras (LEMOS *et al.*, 2005; MORO *et al.*, 2006) recobre essas mesmas espacialidades, que se reforçam e usufruem as externalidades peculiares a elas.

A expansão de Porto Alegre e Curitiba apresentam grande associação à ideia de metrópole expandida (DE MATTOS, 2002; 2005). A aglomeração de Porto Alegre passou por um processo de industrialização antigo, com segmentos especializados expressivos e geograficamente distribuídos, constituindo subcentralidades fortes. No final dos anos 1990, um movimento de espraiamento ou extravasamento das novas localizações industriais ofereceu indícios de retomada do processo de concentração industrial, com a incorporação de territórios do entorno metropolitano de Porto Alegre ao espaço econômico regional, denominado “área de expansão metropolitana ou zona perimetropolitana” (ALONSO, 2004). Espraiamento que beneficia e articula a aglomeração metropolitana à aglomeração urbana de Caxias do Sul, além de incluir outras centralidades vizinhas, reforçando a hipótese da configuração dos eixos de expansão da região também em um vetor a oeste do seu território, na direção de Lajeado/Estrela/Teutônia e de Santa Cruz do Sul/Venâncio Aires (IPARDES, 2000).

As mudanças em Curitiba se devem, mormente, a um processo de desconcentração ou de expansão física da área dinâmica dos principais distritos industriais metropolitanos (Curitiba e Araucária), estruturados nos anos 1970, em direção a municípios vizinhos da própria aglomeração ou do entorno mais distante (MOURA, 2009). A participação de Ponta Grossa e Paranaguá nesse arranjo consolida relações históricas e demonstra a especialização funcional de um conjunto que opera articuladamente na inserção do Estado na divisão social do trabalho, confirmando os efeitos da proximidade como multiplicadores de sua dinâmica, sem romper a primazia desempenhada por Curitiba. Constata-se uma forte articulação produtiva entre os AURs de Curitiba e Joinville, ampliando a centralidade do primeiro, com vetores de expansão em direção a Florianópolis.

O nordeste e leste catarinense consolidam uma rede de aglomerações apoiada na localização de fábricas em um processo de industrialização também nascido na época da colonização do Estado (LINS, 2000), compondo morfologias de certa forma difusas,

tangenciando o conceito de Indovina (1990). Pautado em segmentos especializados e geograficamente distintos, tal processo estruturou centros urbanos importantes em várias regiões catarinenses (SIEBERT, 2006). Entre os centros espacialmente articulados, Joinville polariza o segmento da metalmecânica e Blumenau, o segmento têxtil, com os portos de São Francisco do Sul e Itajaí garantindo suporte aos fluxos da produção. Esse perfil se consolidou nos anos 1960 e 1970, com fortes transformações, não só no desempenho dos setores como na dinâmica de urbanização do Estado (CUNHA, 2001). Embora Joinville tenha se tornado o município mais populoso de Santa Catarina, Florianópolis reforçou sua função político-administrativa, passando a abrigar um relevante sistema de agências governamentais, instituições financeiras, de comunicações e universitárias. Esse conjunto de aglomerações e centros, favorecido ainda pela expansão da atividade turística, vem induzindo o que se chama de um processo de “litoralização” (SIEBERT, 2009) do Estado e apontando para a expansão da articulação espacial na direção das pequenas aglomerações de Tubarão e Criciúma, na porção sul do litoral catarinense, também ao longo da BR 101 – tendência que seguramente será confirmada quando ocorrer duplicação desse trecho da rodovia. Mesmo que o arranjo do Leste Catarinense exerça nítida articulação espacial entre suas aglomerações, não constitui polaridade específica, sofrendo forte influência de Curitiba.

No Centro-Oeste brasileiro, o eixo Brasília/Anápolis/Goiânia realiza intenso fluxo de relações e reitera movimentos que perpassam unidades da federação. Este eixo guarda em suas origens e história o papel da ação do Estado no processo de ocupação territorial, tanto no que concerne à criação de cidades (Goiânia, nos anos 1930, e Brasília, nos 1960), quanto, mais recentemente, na expansão da moderna agricultura comercial e *agrobusiness*, que provocaram a urbanização acelerada e uma nova estrutura produtiva na região (LEME, 2003; HADDAD, 2010). Esses centros tornaram-se expressão regional e nacional, concentrando funcionalidades urbanas restritas a um número reduzido de núcleos. O arranjo combina um centro administrativo federal e um entorno formado por ampla economia regional conduzida pelo agronegócio, com pequena presença da indústria. A área polarizada demanda serviços pessoais, produtivos, financeiros e produtos manufaturados dos centros principais. Aglomerações industriais estão ausentes no Centro-Oeste, mesmo assim, o arranjo Brasília-Goiânia possui extensa área de abrangência da polarização, reforçada pela importância da função de gestão do território e comando político nacional, desempenhada por Brasília, o que lhe atribui natureza urbano-regional.

No caso do Nordeste do Brasil poucos estudos têm foco na dimensão urbana das aglomerações metropolitanas, infraestrutura econômica dos estados ou projetos regionais, sem se dedicar a leituras quanto a processos de articulação espacial entre centros. Os AURs dessa região demonstram menor peso industrial, capacidade tecnológica e presença

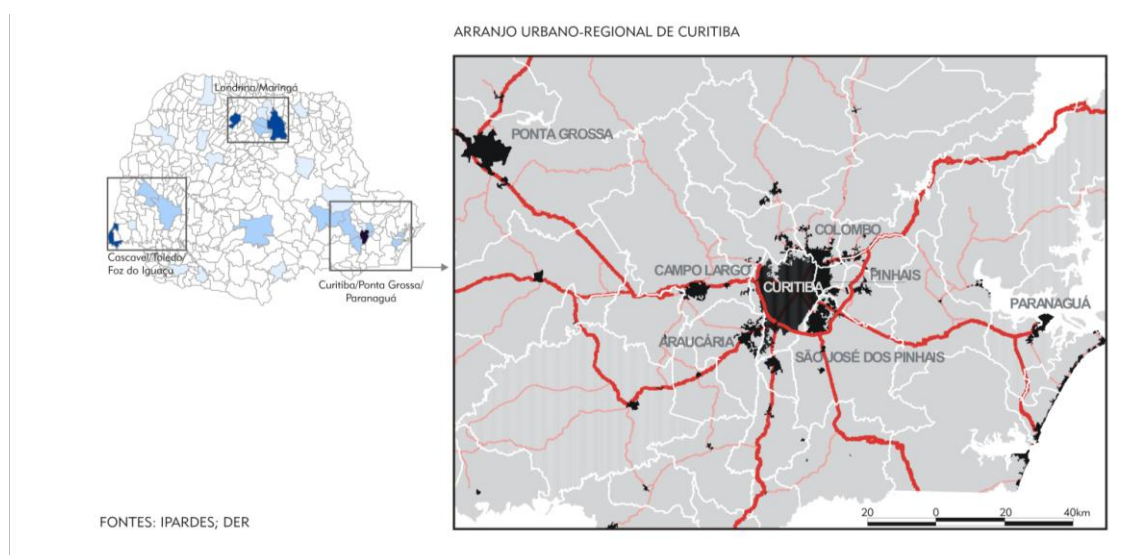
de firmas exportadoras, porém grande agregação de população e geração de riqueza, ao menos do ponto de vista regional (LEMONS *et al.*, 2005; MORO *et al.*, 2006; RUIZ e PEREIRA, 2008). Tanto Salvador quanto Recife se afirmam como arranjos urbano-regionais, o primeiro circunscrivendo sua abrangência ao próprio Estado da Bahia, morfológicamente extrapolando os limites do aglomerado metropolitano, em direção a Feira de Santana; e o segundo, adentrando o Estado da Paraíba. Prenuncia-se que o adensamento linear/litorâneo a partir de Recife se projete na direção de Maceió, ao sul, e Natal, ao norte.

O Arranjo Urbano-Regional de Curitiba

Principais características do arranjo urbano-regional de Curitiba

Para a compreensão das articulações entre os diversos componentes de um arranjo urbano-regional foi analisado mais detidamente o AUR de Curitiba e sua posição no âmbito da metropolização paranaense. Para tanto, foi considerada a dinâmica da urbanização no Paraná, a conformação da rede de cidades, os fluxos decorrentes da circulação de mercadorias e acesso a serviços, e os movimentos pendulares da população para trabalho e/ou estudo, o que comprovou a emergência de três áreas de maior concentração (figura 1).

FIGURA 1 – PRINCIPAIS ESPACIALIDADES DE AGLOMERAÇÃO - PARANÁ



A principal dessas áreas é a localizada no entorno metropolitano de Curitiba, compondo uma mancha ampliada que abrange a aglomeração urbana descontínua de Ponta Grossa, assim como Paranaguá e a ocupação contínua litorânea, e configurando o AUR em foco. As duas outras se situam, uma na região Norte Central, articulando as aglomerações urbanas de Londrina e de Maringá, e outra no Oeste paranaense, compondo-se, fundamentalmente, pelos eixos formados pela aglomeração urbana de Cascavel/Toledo até Marechal Cândido

Rondon, na direção noroeste, e na oeste, pela a aglomeração transfronteiriça de Foz do Iguaçu/Ciudad del Este/Puerto Iguazú. Correspondem ao que foi denominado “espaços relevantes” pelo estudo *Os Vários Paranás* (IPARDES, 2005).

No arranjo urbano-regional de Curitiba, a conjunção de condições históricas, reforçadas pela ação do Estado e interesses do capital, garantiu seu posicionamento como espaço de maior relevância no Paraná. A natureza da atividade econômica, sustentada por segmentos modernos da indústria, e sua articulação à atividade industrial brasileira são os principais condicionantes e resultantes da inserção desse Estado na divisão social hegemônica do trabalho.

Esse arranjo é polarizado por uma metrópole cuja área de influência cobre todo o território paranaense e adentra o Estado de Santa Catarina, compartilhando com Porto Alegre a polarização desse território. Os municípios integrantes do AUR concentram mais de 35% da população, do emprego formal da Indústria e da infraestrutura técnico-científica do Estado do Paraná; concentram também mais de 50% dos fluxos de pessoas em movimentos pendulares para trabalho e/ou estudo, dos empregados formais nos Serviços e da localização das sedes das empresas entre as 500 maiores do Brasil (quadro 1). De forma mais acentuada, concentra ainda mais de 60% do valor adicionado total do Estado e mais de 70% do valor adicionado fiscal da Indústria e dos Serviços, dos ativos financeiros bancários e do faturamento dos estabelecimentos posicionados entre os 300 maiores do Paraná. Enfatiza-se que essa concentração é crescente, como demonstraram séries históricas analisadas relativas às últimas décadas.

QUADRO 1 - INDICADORES SELECIONADOS – PARTICIPAÇÃO DO ARRANJO URBANO-REGIONAL DE CURITIBA NO TOTAL DO ESTADO - PARANÁ

INDICADOR	PARTICIPAÇÃO % DO AUR
% População total 2007	37,14
% Pendulares - saída total 2000	51,92
% Pendulares - entrada total 2000	57,82
% VAF total 2005	64,58
% VAF indústria 2005	70,54
% VAF serviços 2005	71,91
% Emprego formal total 2005	47,41
% Emprego formal indústria 2005	37,43
% Emprego formal serviços 2005	56,09
% Estabelecimentos entre os 300 maiores do PR	67,00
% Faturamento entre os 300 maiores do PR	77,87
% Maiores (500) empresas do Brasil	55,42
% Agências de bancos	16,32
% Ativos financeiros bancários	74,50
% Domínios internet	66,81
% Ativos (incubadora tecnológica, IES, parque tecnológico e instituição de pesquisa)	37,02

FONTES: IBGE, SEFA, RAIS, IPARDES

A supremacia desse arranjo no âmbito do Paraná – uma “região ganhadora” – não decorre apenas de suas condições intrínsecas, como produto de articulações econômicas, políticas e de ações do Estado, que ressaltam sua condição de atratividade e manutenção de capitais diversificados. Para seu desempenho, contribuem os demais arranjos singulares, o restante dos municípios e microrregiões que se interpenetram ou se avizinham, sem demonstrar maior integração à dinâmica principal do arranjo – o mesmo vale para os demais arranjos em território nacional. Sua relevância se apóia em espacialidades “não ganhadoras”, cujos papéis mais tradicionais ou especializados fizeram com que o Paraná e, da mesma forma, o Brasil tenham se incorporado à divisão nacional e internacional do trabalho de modo gradativo e diverso, envolvendo desigualmente a totalidade de seu território e de sua população. Cada parte, de acordo com seu tempo, compõe o mesmo processo, contribuindo para a efetivação do desenvolvimento desigual.

Essas características evidenciam uma realidade híbrida e complexa, aglutinando entre si três aglomerações que se expandem, compondo um espaço mais abrangente, enredado de relações que transcendem a dimensão urbana, propulsora da riqueza econômica, técnica e cultural gerada no ambiente metropolitano, assumindo dessa forma uma dimensão urbano-regional.

O papel reforçado da aglomeração

Analisando o arranjo de Curitiba, confirma-se a tese de que os arranjos urbano-regionais emergem como a manifestação espacial de maior complexidade nas dinâmicas territoriais engendradas pela metropolização. Concentração, mobilidade, conectividade e proximidade agem como elementos essenciais na sua configuração e são inerentes à dinâmica produtiva em sua dimensão urbano-regional, relacionada aos estágios mais avançados da inserção do território na divisão social do trabalho.

Mas nem todos os municípios usufruem as externalidades que privilegiam esse arranjo. Um conjunto melhor dotado de vantagens comparativas e favorecido pela proximidade qualifica-se para a atração e sustentação de atividades e investimentos, portanto para a acumulação e reprodução do capital, passando a condicionar a organização da base produtiva, em condição assimétrica aos demais.

Confirmam essa situação os indicadores de maior participação na renda da atividade econômica, no mercado formal de trabalho, na alocação de atividades pertencentes a novos segmentos da economia, nas funções superiores e na gestão pública e empresarial restritos a poucos municípios. Incidem generalizadamente entre os demais indicadores de maior carência ou baixo desenvolvimento, embora também apareçam incrustados em pontos do primeiro conjunto de municípios. Tais resultados distintos demonstram a presença não

homogênea da técnica, da informação, da comunicação, do transporte, da indústria, entre outros fatores, na organização e desorganização do arranjo.

A totalidade desse arranjo desigual tem como fio condutor a relativa articulação espacial e produtiva entre as três unidades componentes – aglomeração metropolitana de Curitiba, aglomeração descontínua de Ponta Grossa e ocupação contínua litorânea do Paraná, centrada em Paranaguá –, apesar de suas dinâmicas próprias e singularizadas. As atividades dos segmentos modernos vinculados à indústria metalmecânica e química são estruturadoras das relações econômicas entre essas unidades e regem suas complementaridades. Tais relações se extrapolam a municípios catarinenses, particularmente os fronteiriços e os que se avizinham a Joinville, e que orientam fortes articulações entre esse, assim como entre outros arranjos espaciais do Estado ou do País.

As características do arranjo urbano-regional de Curitiba evidenciam, assim, uma realidade híbrida e complexa, aglutinando entre si três aglomerações que se expandem, compondo um espaço mais abrangente, enredado por relações que transcendem a dimensão urbana, propulsora da riqueza econômica, técnica e cultural gerada no ambiente metropolitano, e polarizam um território amplo, que ultrapassa a própria fronteira estadual, assumindo dessa forma uma dimensão urbano-regional.

Considerações Finais

Os arranjos urbano-regionais conformam territórios diversos e desiguais, que concentram ao mesmo tempo riqueza e escassez, nos quais coexistem múltiplos tipos de atividades beneficiadas pelas externalidades da economia de aglomeração e pelas relações de proximidade. Emergem como a manifestação espacial de maior complexidade nas dinâmicas territoriais engendradas pelo estágio avançado da metropolização.

Mesmo no atual contexto econômico, no qual as relações globalizadas prenunciavam a desconcentração e até a deslocalização de atividades, tais configurações espaciais refletem uma urbanização que se mantém ainda associada, entre outros fatores, à concentração industrial e a movimentos pendulares e migratórios de curta distância. Esse processo reforça e modifica centralidades secundárias, e mantém inconclusa a ocupação e expansão das áreas metropolitanas principais. Mostra processos e morfologias cada vez mais distantes do desenho em sequência de anéis concêntricos a um polo principal – desenho que ainda caracteriza muitas das aglomerações urbanas existentes.

Esses processos e resultados espaciais, em alguns casos, são decorrentes da fragmentação de um núcleo metropolitano em múltiplas e novas centralidades, que aparentemente adquirem vida própria, o que remete à metropolização expandida ou dilatada de De Mattos (2004), ou, dada a natureza da evolução, à cidade difusa de Indovina (1990); mas, vão além destas em termos de abrangência e composição. Matizados por um

estreitamento regional das relações pré-existentes intrinsecamente e entre espacialidades, transformadas sob novas dinâmicas, tais processos desencadeiam formas ainda mais complexas, de natureza urbano-regional, algumas consoantes à cidade-região de Scott *et al.* (2001), como propõe Lencioni (2006) para São Paulo. No entanto, a singularidade dos processos indutores e das dinâmicas territoriais que impulsionam dá origem a formas e conteúdos que evocam uma categorização própria, justificando a adoção de “arranjos urbano-regionais”.

Tanto o AUR de Curitiba quanto os demais correspondem às porções mais concentradoras e ativas dos respectivos estados/regiões – a maioria dentro da própria “região concentrada” do Sul/Sudeste brasileiro –, que sustentam a divisão social do trabalho em sua perspectiva hegemônica. Evidenciam que sequer a reestruturação produtiva, a difusão de novas tecnologias de informação e comunicação e a reorganização espacial do capital lograram reverter essas centralidades que tendem a reforçar a concentração regional, acompanhando tendência mundial de fortalecimento às localidades mais servidas aos requisitos da economia global. Diante dessa constatação, pode-se supor que os arranjos urbano-regionais são as localizações privilegiadas à reprodução do capital, em um modelo de desenvolvimento que continua polarizador e que acentua as disparidades regionais, privilegiando territórios funcionais e rentáveis, em detrimento dos ineficientes ou pouco competitivos. Modelo esse ainda mais seletivo, interdependente e fragmentado.

Permanecendo o atual modelo de produção e de apropriação da riqueza gerada, as tendências apontam para a sustentação das mesmas lógicas e resultados, acentuando os traços atuais dos arranjos expandidos multidirecionalmente, ainda mais concentradores e desiguais. Daí, a urgência na discussão de alternativas de mudança do curso dos processos, com base em estratégias territoriais e políticas de desenvolvimento, como as que defendem o reforço à polinucleação, com a definição de macro e mesopolos estratégicos para o reordenamento do território, como medida de desconcentração das áreas de maior densidade do país (BRASIL, 2008). Alternativas como essa requerem o resgate do papel do Estado como formulador e implementador de políticas territoriais e uma profunda compreensão da natureza do fenômeno urbano-regional, de sua origem e da multiplicidade de escalas que interagem em sua órbita, para que se possam trabalhar hipóteses de transformação e possibilidades de reversão de dinâmicas e resultados.

A reflexão trazida sobre os arranjos urbano-regionais remete à necessidade de um novo perfil de políticas públicas, adequado à natureza e à dimensão híbrida desses arranjos. Perfil esse que incorpore ações coerentes à efetivação das tendências impulsionadoras do desenvolvimento, neles verificadas, porém mais abrangentes, organizadoras das relações e do território, mais inclusivas e mais abertas ao diálogo necessário com suas várias escalas.

Referências

- ALONSO, J. A. F. Efeitos da reestruturação produtiva na dinâmica da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) na década de 90. In: FEE. **Desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre: FEE/Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 2004. (1 CD-ROM).
- ASCHER, F. **Metápolis ou l'avenir dès villes**. Paris: Ed. Odile Jacob, 1995.
- AZZONI, C. R. Indústria e reversão da polarização no Brasil. **Ensaio Econômico**, São Paulo, n.58, 1986.
- BENKO, G.; LIPIETZ, A. (Org.). **As regiões ganhadoras**: distritos e redes, os novos paradigmas da Geografia Econômica. Oeiras (Portugal): Celta Ed., 1994.
- BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos (SPI). **Estudo da dimensão territorial para o planejamento**: III. Regiões de referência. Brasília: MP/SPI, 2008. (5v.).
- CASTELLO BRANCO, M. L. G. **Espaços urbanos**: uma proposta para o Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.
- CUNHA, I. J. Dinâmica demográfica e desenvolvimento industrial em Santa Catarina. In: SIEBERT, C. (Org.). **Desenvolvimento regional em Santa Catarina**. Blumenau: Edifurb, 2001.
- DAVIDOVICH, F. Metrópole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. Encontro de Geógrafos de América Latina, 8. **Anais...** Santiago, p.499-505, 2001. (1 CD-ROM).
- DE MATTOS, C. A. Crescimento metropolitano na América Latina: Los Angeles como referência? In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. **Economia e Território**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2005.
- DE MATTOS, C. A. Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. Grupo de Estudios sobre Desarrollo Urbano (GEDEUR). Documento de trabajo nº 8. Madrid, 2010, 32 p.
- DE MATTOS, C. A. Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana. In: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). **Metrópoles**: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE – Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional, 2004.
- DE MATTOS, C. A. Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización? **EURE**, Santiago, n.85, p.5-10, diciembre, 2002.

DINIZ, C. C.; CAMPOLINA, B. A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-espacialização e novas funções. **EURE**, Santiago, n. 98, abril, 2007.

EMPLASA. Complexo Metropolitano Expandido. Linha do Tempo, 1999.

GOTTMAN, J. A urbanização e a paisagem americana: o conceito de megalópole. In: COHEN, S. B. (Org.). **Geografia humana nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Fórum, 1970. (Estante de Ciências Sociais).

HADDAD, M.B. Eixo Goiânia–Anápolis-Brasília: estruturação, ruptura e retomada das políticas públicas. Seminário Nacional Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano. Observatório das Metrôpoles, **Anais...** Natal, setembro 2010. (1 CD-ROM).

IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

INDOVINA, F. **La città diffusa**. Venezia: Daest (Dipartimento di Analisi Economica e Sociale del Territorio) Ed., 1990.

IPARDES. **Os Vários Paranás**. Estudos socioeconômico-institucionais como subsídio aos Planos de Desenvolvimento Regional. Curitiba, 2005. (Mapas e tabelas anexos).

IPARDES. **Redes urbanas regionais**: Sul. Brasília: IPEA, 2000. (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, 6, Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR, IPARDES).

IPEA. **Configuração atual e tendências da rede urbana do Brasil**. Brasília: IPEA, 2002 (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, 1). Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR.

LEME, H. J. de C. A espacialidade do desenvolvimento: as cidades da Região Centro-Oeste". In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano-regional. São Paulo: Ed. da UNESP/ANPUR, 2003.

LEMO, M. B.; MORO, S.; DOMINGUES, E. P.; RUIZ, R. M. A organização territorial da indústria no Brasil. In: DE NEGRI, J. A.; SALERNO, M. S. (Org.). **Inovações, padrões tecnológicos e desempenho das firmas industriais brasileiras**. Brasília: IPEA, 2005.

LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. Encontro Nacional da Anpur, 10. Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: ANPUR, maio 2003a. (1 CD-ROM).

LENCIONI, S. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades**,

idades nas regiões: o desafio urbano-regional. São Paulo: Ed. da UNESP/ANPUR, 2003b.

LENCIONI, S. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, J. B. da; LIMA, L. C.; ELIAS, D. (Org.). **Panorama da geografia brasileira**. São Paulo: Annablume, 2006.

LEROY, S. Sémantiques de la métropolisation. **L'Espace géographique**, Montpellier: Éditions Belin, n.1, p.78-86, 2000.

LIMONAD, E. No todo acaba en Los Angeles ¿Un nuevo paradigma: entre la urbanización concentrada y dispersa? **Biblio 3W**. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. (Serie documental de *Geo Crítica*), v.12, n.734, 10 jul. 2007. Universidad de Barcelona.

LINS, H. de G. A ação governamental. In. INSTITUTO Geográfico de Santa Catarina. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: Instituto Geográfico de Santa Catarina, 2000.

MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. **São Paulo MetrÓpole**. São Paulo: EDUSP: Imprensa Oficial, 2004.

MORO, S.; LEMOS, M. B.; DOMINGUES, E. P.; RUIZ, R. M.; FREITAS, F. A dimensão espacial do potencial exportador das firmas industriais brasileiras. In: DE NEGRI, J. A.; ARAÚJO, B. C. (Org.). **As empresas brasileiras e o comércio internacional**. Brasília: IPEA, 2006.

MOURA, R. Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

MOURA, R. Arranjos urbano-regionais: uma categoria complexa na metropolização brasileira. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.10, n.2, novembro 2008, p.29-50.

RUIZ, R. M.; PEREIRA, F. B. Estrutura e dinâmica espaço-temporal das metrópoles brasileiras. Áreas de Polarização das Aglomerações Populacionais e Econômicas. Relatório de Pesquisa apresentado ao Observatório das MetrÓpoles/Projeto Instituto do Milênio-CNPq, novembro, 2008.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 2. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SÃO PAULO. Secretaria de Economia e Planejamento. **Política de Desenvolvimento Urbano e Regional**. São Paulo: SEP, 1976.

SASSEN, S. **As cidades na economia global**. São Paulo: Studio Nobel, 1998. (Série Megalópolis).

SCOTT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA, E. W.; STORPER, M. Cidades-regiões globais. **Espaço e Debates**, São Paulo, n.41, p.11-25, 2001.

SIEBERT, C. A. F. A rede urbana de Santa Catarina: abordagem transescalar. Encontro Nacional da Anpur, 13. Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: ANPUR, maio 2009. (1 CD-ROM).

SIEBERT, C. A. F. Indústria e estado : a reestruturação produtiva e o reordenamento territorial do Médio Vale do Itajaí. Tese (Doutorado), UFSC. Florianópolis, 2006, 215p.

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