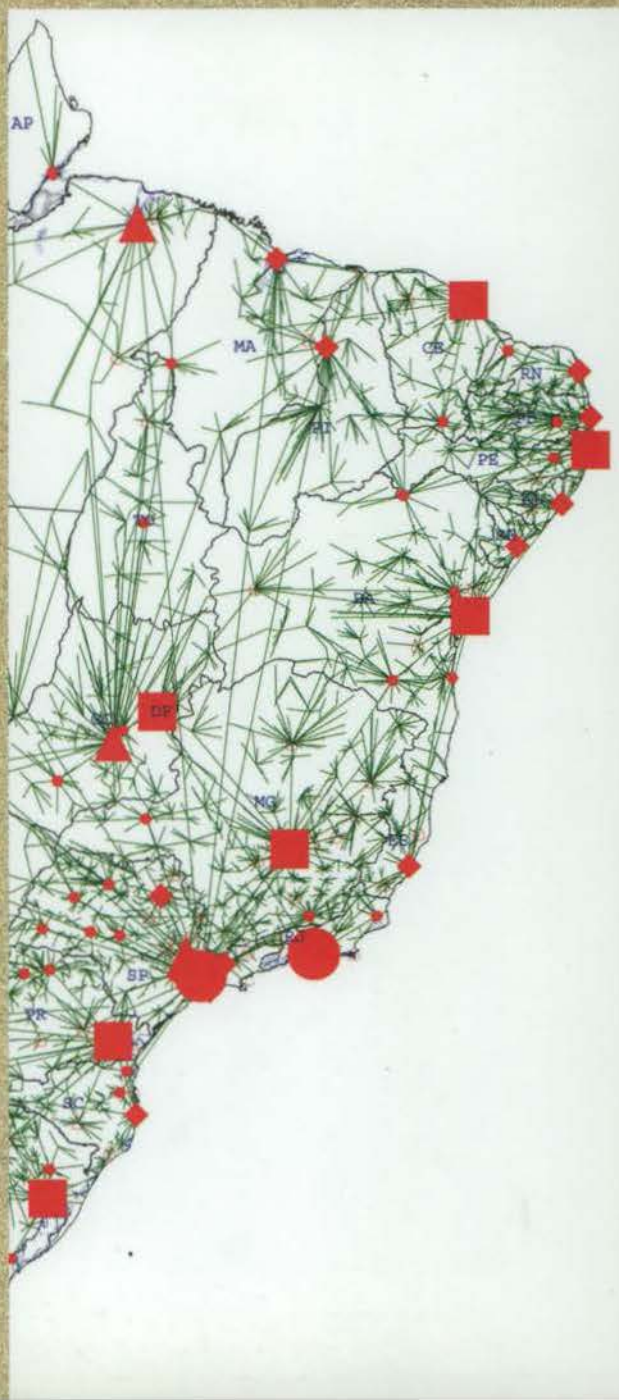
5

Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil

Redes Urbanas Regionais:

Sudeste



ipea
IBGE
UNICAMP
SEADE
FINEP
FINANCIADORA DE ESTUDOS E PROJETOS
MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA
POUPANÇA DA CAIXA
CAIXA

doc/set
dupla

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)
Diretoria de Estudos Regionais e Urbanos (Dirur)
Coordenação Geral de Política Urbana (CGPUR)

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)
Diretoria de Geociências (DGC)
Departamento de Geografia (Degeo)

Universidade Estadual de Campinas (Unicamp)
Instituto de Economia (IE)
Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional (Nesur)

Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade)

CARACTERIZAÇÃO E TENDÊNCIAS DA REDE URBANA DO BRASIL

Volume 5

Redes Urbanas Regionais: SUDESTE

Brasília
2002

ipea

IBGE UNICAMP SEADE

FINEP
FINANCIADORA DE ESTUDOS E PROJETOS
MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA

POUPANÇA DA CAIXA CAIXA

AGRADECIMENTOS

A Coordenação-Geral da Pesquisa agradece as instituições, consultores e colaboradores que participaram deste estudo, bem como todos aqueles que contribuíram para sua publicação.

Diana Meirelles da Motta
Organizadora da Publicação

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO

Ministro
Martus Tavares

Secretário Executivo
Guilherme Dias

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA)

Presidente
Roberto Borges Martins

Diretoria
Eustáquio J. Reis
Gustavo Maia Gomes
Hubimaier Cantuária Santiago
Luís Fernando Tironi
Murilo Lôbo
Ricardo Paes de Barros

Fundação pública vinculada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, o IPEA fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais e torna disponíveis, para a sociedade, elementos necessários ao conhecimento e à solução dos problemas econômicos e sociais do país. Inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiro são formulados a partir dos estudos e pesquisas realizados pelas equipes de especialistas do IPEA.
A pesquisa que deu origem a esta série foi financiada pelo Banco Mundial, por intermédio do Contrato de Empréstimo Bird 3442-BR, com o apoio do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, por meio do Projeto PNUD BRA/92/028, e também pelo Projeto de Modernização do Setor Saneamento (PMSS), o qual ainda financiou parte dos trabalhos editoriais, juntamente com o Programa Rede de Pesquisa e Desenvolvimento de Políticas Públicas, Rede IPEA, Projeto PNUD BRA 97/013.
O PMSS é dirigido pelo Comitê de Direção do Projeto (CDP), integrado por representantes do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e da Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República (Sedu) e executado pela Unidade de Gerenciamento do Projeto (UGP), vinculada ao Ipea.
Os estudos e pesquisas do Ipea, no âmbito do componente institucional do PMSS, são de responsabilidade da Coordenação-Geral de Política Urbana e da Coordenação-Geral de Política Regional, que compõem a Diretoria de Estudos Regionais e Urbanos (Dirur).
O IBGE, mediante acordo de cooperação técnica com o Ipea, participou da pesquisa ao longo de todas as suas etapas.

© 2000 INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA
SBS, Quadra 1, Bloco J, Ed. BNDES, 3º andar, sala 327, Brasília, DF,
CEP 70076-900, fone: (61) 315-5374; fax: (61) 315-5314; e-mail: editbsb@ipea.gov.br
Home page: http://www.ipea.gov.br
Coordenação Editorial: SBS, Quadra 1, Bloco J, Ed. BNDES, 10º andar, Brasília, DF.
CEP 70076-900, fone: (61) 315-5374; fax: (61) 315-5314; e-mail: editbsb@ipea.gov.br
Serviço Editorial: Av. Presidente Antonio Carlos, 51, 14º andar, Rio de Janeiro, RJ,
CEP 20020-010, fone: (21) 212-1140; fax: (21) 220-5533; e-mail: editrj@ipea.gov.br

É permitida a reprodução, exceto para fins comerciais, desde que citada a fonte.

CRÉDITOS EDITORIAIS

Supervisão editorial
Diana Meirelles da Motta

Coordenação editorial
Gislaine Maria da Silva
João Batista Vaz

Projeto gráfico
Celso Carramenha Linck (capa)
Hamilton Marcos Fernandes (miolo)

Preparação de texto
Márcia Menin

Revisão técnica
Manoel Seabra e Odette Carvalho de Lima Seabra
Professores-doutores do departamento de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo

Revisão de texto
Denise de Almeida
Luicy Caetano
Vera Tavares Zangari

Revisão cartográfica
Celso Donizetti Talamoni
Teresa Cabral Jahnel

Editoração eletrônica
Globaltec Produções Gráficas

Produção de mapas e tratamento de imagens
Maps World Produções Gráficas
Mapa da Rede Urbana (capa) elaborado por Cláudio Egler

Apoio
Coordenação Editorial do Ipea
Fernando Luiz Araújo Sobrinho (assistente de pesquisa – Ipea)
Tatiana Rodrigues da Cunha (estagiária – Ipea)

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Coordenação de Documentação e Biblioteca – Codob do Ipea, DF, Brasil)

Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil : redes urbanas regionais : Sudeste / IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR, SEADE. Brasília : IPEA, 2001.
v. 5; 168 p.
Série de 6 volumes.
ISBN: 85-86170-19-4
1. Cidades 2. Rede urbana 3. Urbanização 4. Economia urbana 5. Política urbana
6. Aglomerações urbanas 7. Desenvolvimento regional 8. Desenvolvimento urbano
9. Municípios 10. Brasil I. IPEA II. IBGE III. UNICAMP IV. SEADE

CDD 307.76
20ª ed.

Apresentação

Ao cumprir sua função de promover a realização de estudos e apoiar o governo brasileiro na formulação, avaliação e acompanhamento das políticas públicas, o Ipea coordenou, em parceria com o IBGE e o Nesur/IE da Unicamp, a execução de um amplo trabalho de pesquisa sobre a rede urbana do Brasil.

Este trabalho contou com a cooperação de várias outras entidades devidamente referidas no Prefácio deste volume. Trata-se de uma contribuição respaldada em extensivo esforço de pesquisa que, certamente, será utilizada na formulação de políticas urbanas, setoriais e territoriais, não somente do Governo Federal mas também dos Estados e Municípios.

Resgata-se, assim, um tema da maior relevância para a área urbana e regional. O Ipea, a Caixa Econômica Federal (CEF) e a Financiadora de Estudos e Pesquisas (Finep), em estreita cooperação, divulgam a série que reúne os estudos sobre a rede urbana e cumprimenta todos os participantes deste trabalho.

Roberto Borges Martins
Presidente do Ipea

Valdery Frota de Albuquerque
Presidente da CEF

Mauro Marcondes Rodrigues
Presidente da Finep

Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil
Volume 5
Redes Urbanas Regionais: Sudeste

EQUIPE TÉCNICA

Coordenação-Geral

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)

Coordenadora-Geral da Pesquisa - *Diana Meirelles da Motta*
Coordenadora-Geral de Política Urbana - *Diana Meirelles da Motta*
Diretor de Estudos Regionais e Urbanos - *Gustavo Maia Gomes*
Diretor-Adjunto - *Ricardo R. de Araújo Lima*
Consultores - *Hamilton Tolosa; Cláudio Egler*

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Coordenador da Pesquisa - *Cesar Ajara*

Regiões de Influência das Cidades
Marília Carvalho Carneiro; Maria Mônica Vieira Caetano O'Neill, Viviane Narducci Ferraz.

Aglomerações Urbanas para Fins Estatísticos
Maria Luisa Gomes Castello Branco

Tipologia dos Municípios Brasileiros
Vera Maria D'Ávila Cavalcanti Bezerra

Núcleo de Economia Social Urbana e Regional (Nesur/IE/Unicamp)

Coordenador do Nesur - *Rinaldo Barcia Fonseca*
Coordenador da Pesquisa - *Carlos Américo Pacheco*
Coordenadora da Pesquisa - *Áurea M. Queiroz Davanzo*

Estudo Região Sudeste (exclusive Estado de São Paulo)
Aurílio Sérgio Costa Caiado (Coordenador)
Sarah Maria Monteiro dos Santos (Coordenadora)
Bernardo Lanza
Tânia Braga

Instituições Colaboradoras
Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (Cedeplar/UFMG) (MG); Fundação João Pinheiro (FJP) (MG); Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones dos Santos Neves (Ipes) (ES); Instituto de Desenvolvimento Econômico e Industrial (Ideis) (ES); Instituto de Desenvolvimento Industrial (Indi) (MG); Universidade Estadual do Rio de Janeiro/Depto. de Economia (Uerj) (RJ); Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) (SP); Universidade Federal de Uberlândia/Centro de Pesquisa e Documentação (UFU/Cepes) (MG).

Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade)

Diretor Executivo - *Flavio Fava de Moraes*
Diretor-Adjunto de Produção de Dados - *Luiz Henrique Proença Soares*
Gerente de Base de Dados e Produção de Indicadores - *Maria de Fátima Infante Araujo*

Estudo Estado de São Paulo (Seade)
Maria de Fátima Infante Araujo (Coordenadora)
Sarah Maria Monteiro dos Santos
Aurílio Sérgio Costa Caiado

Apoio Técnico
Patrícia Segatto
Simone Pereira Alcântara

Prefácio

Nas duas últimas décadas, o processo de urbanização no Brasil manteve-se acelerado e apresentou situações de grande diversidade e heterogeneidade no território nacional, destacando-se: a interiorização do fenômeno urbano; a acelerada urbanização das áreas de fronteira econômica; o crescimento das cidades médias; a periferização dos centros urbanos; e a formação e consolidação de aglomerações urbanas metropolitanas e não-metropolitanas. Esses fenômenos são resultantes do processo de reestruturação econômica em curso no país.

A elaboração de um quadro de referência baseado na compreensão da rede urbana brasileira, aqui entendida como "armadura" da estrutura socioespacial contemporânea, constitui importante subsídio à formulação de políticas territoriais de âmbito nacional, regional e municipal.

Ciente da necessidade de se formar uma base analítica para a formulação de políticas urbanas, a Coordenação-geral de Política Urbana do Ipea propôs a realização e coordenou o estudo *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil*, desenvolvido em rede nacional de instituições de pesquisa, em parceria com o Departamento de Geografia (Degeo) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o Núcleo de Economia Social Urbana e Regional (Nesur) do Instituto de Economia (IE) da Universidade de Campinas (Unicamp), e com o apoio de diversas instituições.

O trabalho apresenta valiosa contribuição para o conhecimento da atual rede urbana do país, uma vez que o último estudo abrangente sobre esse tema data de 1984, tendo sido realizado, naquela ocasião, pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU).

No estudo *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil*, buscou-se analisar a atual configuração e as tendências de evolução da rede urbana do país, enfocando as transformações ocorridas no processo de crescimento demográfico, funcional e espacial das cidades brasileiras, a fim de contribuir para a definição de estratégias de apoio à formulação e à execução da política urbana nacional, bem como subsidiar as políticas setoriais e territoriais.

A urbanização e o sistema urbano são considerados, no estudo, "síntese" de um longo processo de mudança territorial do país, no qual a dinâmica e as alternativas de localização das atividades econômicas têm importante papel indutor, entendendo-se a urbanização como parte integrante dessas determinações.

A hipótese central do estudo é a de que as tendências da urbanização brasileira e o sistema urbano do país incorporam as transformações espaciais da economia. Para tanto, procedeu-se à análise das transformações na dimensão espacial do desenvolvimento brasileiro, explorando suas relações com a urbanização e a dinâmica demográfica do período recente, qualificando, dessa forma, os determinantes do processo de urbanização e do sistema urbano brasileiro.

A caracterização da economia regional evidencia o impacto da trajetória econômica regional sobre a estruturação da rede urbana e abrange a análise econômica, explicitando os desdobramentos espaciais decorrentes, bem como as razões desses desdobramentos, distinguindo áreas dinâmicas, áreas estagnadas e mudanças na base produtiva das regiões. A caracterização da rede urbana regional identifica as mudanças ocorridas na conformação do sistema urbano regional no período recente (décadas de 80 e 90), articulando essas alterações com as principais tendências do desenvolvimento econômico regional.

Tratou-se, também, das características do arranjo espacial da indústria e da agropecuária, nas décadas de 80 e 90, uma vez que são essas as atividades que, em grande parte, determinam as distintas trajetórias econômicas e urbanas regionais recentes, bem como as alterações nas formas de articulação comercial das regiões entre si e com o exterior. O argumento central desenvolvido é o de que, na década de 80, no contexto da crise econômica, o maior grau de abertura da economia brasileira estimulou uma forma distinta de articulação das economias regionais, com rebatimentos importantes sobre a urbanização e o sistema de cidades.

Além disso, as análises identificam as mudanças ocorridas na rede urbana do país, em especial nas redes urbanas regionais, nas décadas de 80 e 90. Tais análises incorporaram os seguintes estudos do IBGE: *Regiões de influência das cidades (Regic)*; *Tipologia dos municípios brasilei-*

ros; e *Aglomerações urbanas para fins estatísticos*. As análises também se valeram do estudo *A dinâmica espacial dos sistemas urbano-regionais no Brasil*, do consultor Cláudio Egler.

O estudo abrangeu três vertentes de análise. A primeira considera os processos econômicos gerais que estão na base da estruturação e do desenvolvimento da rede urbana do Brasil. A segunda leva em conta os processos econômicos regionais e seus desdobramentos na configuração e nas tendências da rede de cidades de cada uma das grandes regiões geográficas do país. A terceira refere-se à manifestação de processos característicos da tipologia da rede urbana – o tamanho, a função e a forma urbana –, enfocando essas manifestações seja para o país como um todo, seja para cada uma das grandes regiões geográficas.

Essas três vertentes de análise resultaram em quatro produtos referenciais básicos, que configuram a rede urbana do Brasil:

- as redes urbanas das grandes regiões;
- a hierarquia da rede urbana;
- os sistemas urbano-regionais; e
- o quadro de composição das aglomerações urbanas.

Realizado no período de dois anos e meio, o estudo foi desenvolvido em cinco etapas: referencial conceitual e metodológico; estudos preliminares de caracterização da rede urbana; estudos de caracterização da rede urbana; análise das transformações e tendências na configuração da rede urbana; e configuração atual e tendências da rede urbana.

O Nesur encarregou-se do conjunto de estudos sobre as transformações da rede urbana do Brasil, procedendo a uma análise atualizada das principais mudanças espaciais ocorridas na economia do país e das mudanças decorrentes na dinâmica das economias regionais, estudos esses que procuraram apreender os impactos dessas transformações sobre a configuração e as tendências da rede urbana brasileira.

O IBGE/Degeo desenvolveu o conjunto de estudos que inclui a atualização do trabalho sobre hierarquia urbana, rede de influências das cidades, aglomerações urbanas para fins estatísticos e tipologia dos municípios brasileiros.

Tais estudos compõem os seguintes relatórios parciais da pesquisa:

- relatório I: Metodologias e enfoques do estudo da rede urbana;
- relatório III: Hierarquização dos sistemas urbanos e de categorização de cidades;
- relatório V: Tipologia dos municípios brasileiros;
- relatório VII: Identificação dos sistemas urbano-regionais.

O consultor Cláudio Egler realizou os estudos referentes à configuração e à dinâmica atual da rede urbana, os quais integram os seguintes relatórios:

- relatório I: Mudanças recentes e perspectivas da urbanização em nível mundial e no Brasil;
- relatório II: Principais características da urbanização brasileira;
- relatório III: Dinâmica espacial dos sistemas urbano-regionais do Brasil.

O consultor Hamilton Tolosa, da Universidade Cândido Mendes, prestou inestimável apoio técnico ao Ipea durante todo o desenvolvimento dos trabalhos e elaborou, juntamente com Maria de Fátima Araújo, da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados Estatísticos (Seade), os trabalhos sobre as metrópoles globais.

Os estudos desenvolvidos pelo Nesur apoiaram-se na organização de seis equipes de pesquisa, encarregadas da análise das economias regionais e da configuração e dinâmica das redes urbanas das grandes regiões geográficas brasileiras. Essas equipes mobilizaram especialistas em desenvolvimento urbano e regional, e também contaram com a colaboração de órgãos governamentais, universidades e instituições regionais de pesquisa[1].

O conjunto de estudos elaborados pelo Nesur compõe os seguintes relatórios:

- relatório II: Referencial conceitual e metodológico, e principais tendências do desenvolvimento regional brasileiro e suas implicações no sistema urbano do país;
- relatório IV: Evolução da rede urbana segundo metodologias e critérios econômicos de agregação dos espaços regionais;
- relatório VI: Caracterização da rede urbana (estudos regionais);
- relatório VIII: Síntese sobre a caracterização das redes urbanas regionais.

Cabe mencionar, ainda, a valiosa colaboração de instituições como o Seade, o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes), a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), dentre outras, na realização deste trabalho[2].

Os resultados da pesquisa estão reunidos em seis volumes que integram a série *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil*.

[1] A composição da equipe técnica e a relação das instituições colaboradoras constam das páginas de crédito dos livros desta série.

[2] Participaram também dos trabalhos a Fundação de Economia e Estatística (RS), a Secretaria de Desenvolvimento e Integração ao Mercosul (SC), a Universidade Federal de São Carlos (SP), a Universidade Federal do Espírito Santo (ES), a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (RN), a Fundação Joaquim Nabuco (PE), o Centro de Pesquisa e Documentação da Universidade Federal de Uberlândia (MG) e o Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones dos Santos Neves (ES).

O volume 1 – *Configuração Atual e Tendências da Rede Urbana do Brasil* – apresenta os resultados finais dos estudos sobre a rede urbana brasileira. São discutidas as transformações recentes na rede urbana nas décadas de 80 e 90, enfocando, como ponto de partida, as principais transformações espaciais da economia e seus impactos no processo de urbanização e na própria rede urbana. São apresentados os resultados do trabalho, que consistem na classificação da rede urbana do Brasil, na identificação das aglomerações urbanas brasileiras e na configuração da dinâmica espacial dos sistemas urbano-regionais e, por fim, uma discussão sumária sobre São Paulo e Rio de Janeiro como metrópoles globais. É também apresentada uma síntese das tendências de desenvolvimento regional e as implicações para a formulação de políticas públicas.

O volume 2 – *Estudos Básicos para a Caracterização da Rede Urbana* – reúne os trabalhos desenvolvidos pelo IBGE sobre as regiões de influência das cidades, as aglomerações urbanas e a tipologia dos municípios brasileiros, bem como os estudos elaborados pelo consultor Cláudio Egler sobre a configuração e a dinâmica atual da rede urbana brasileira, incluindo as mudanças recentes, as perspectivas e as características da urbanização, e os sistemas urbano-regionais.

O volume 3 – *Desenvolvimento Regional e Estruturação da Rede Urbana* –, traz o referencial conceitual e metodológico do projeto. Nele são explicitadas as hipóteses sobre as principais tendências do desenvolvimento regional brasileiro e suas implicações para a estruturação do sistema urbano do país, com ênfase nas transformações ocorridas nos anos 80 e início da década de 90. São apresentados os termos de referências estabelecidos para o estudo das redes urbanas regionais, abrangendo as cinco regiões geográficas brasileiras. Esses estudos estiveram a cargo do Nesur/IE/Unicamp.

O volume 4 – *Redes Urbanas Regionais: Norte, Nordeste e Centro-oeste* (estudos parciais para a classificação da rede urbana) – refere-se aos relatórios que precederam e fundamentaram a classificação final da rede urbana do Brasil. O volume é introduzido pelas bases teóricas dos estudos regionais e contempla a seguinte orientação metodológica:

- Caracterização da economia regional – análise das mudanças nas bases produtivas regionais e dos impactos de suas trajetórias econômicas e de suas mudanças espaciais sobre a estruturação da rede urbana, explicitando, ainda, os desdobramentos decorrentes e apresentando as áreas dinâmicas, as áreas estagnadas e as tendências de evolução econômica e espacial, com base nas intenções de investimento futuro;
- Caracterização da rede urbana regional – identificação das mudanças ocorridas na conformação urbana no período recente (décadas de 80 e 90), articulando essas transformações às principais tendências do desenvolvimento econômico regional, e procedendo à classificação da rede urbana regional, segundo categorias definidas com base na descrição do perfil da rede, na caracterização das funções desempenhadas por seus principais centros urbanos e na indicação, prioritariamente para os níveis superiores, da qualificação da urbanização; e
- Mudanças econômicas e impactos sobre a rede urbana – identificação e análise das principais tendências da dinâmica regional e dos desdobramentos espaciais decorrentes do desempenho econômico recente, com ênfase nas novas espacialidades/territorialidades do processo de urbanização, considerando as tendências locacionais da atividade produtiva; dos processos de desconcentração e aglomeração induzidos pelas transformações espaciais da atividade produtiva; dos projetos de expansão da infra-estrutura e do balanço dos novos investimentos privados; e dos traços contemporâneos da urbanização.

O volume 4 trata, ainda, das questões relativas às transformações das redes urbanas regionais e aponta as principais implicações para as políticas de desenvolvimento urbano.

O volume 5 – *Redes Urbanas Regionais: Sudeste* (estudos parciais para a classificação da rede urbana) – refere-se, como o volume anterior, aos relatórios da pesquisa, os quais precederam e fundamentaram a classificação final da rede urbana do Brasil, e contempla as mesmas orientações metodológicas adotadas para a rede urbana das regiões Norte, Nordeste e Centro-oeste.

O volume 6 – *Redes Urbanas Regionais: Sul* (estudos parciais para a classificação da rede urbana) – refere-se ao relatório da pesquisa, que precedeu e fundamentou a classificação da rede urbana do Brasil, obedecendo às mesmas orientações metodológicas adotadas para a rede urbana das demais regiões pesquisadas.

Vale ressaltar ainda que a classificação da rede urbana das grandes regiões (volumes 4, 5 e 6) diz respeito aos estudos que subsidiaram a classificação da rede urbana do país. Na seqüência dos trabalhos, ao tomar as redes urbanas de cada uma das grandes regiões em seu conjunto, foram feitos os ajustes pertinentes nessa classificação, alterando-se a denominação das categorias urbanas e apresentando outra classificação para os centros urbanos. No entanto, os estudos sobre as redes urbanas das grandes regiões constituem produtos acabados, úteis para as grandes regiões e para os estados, uma vez que mostram a configuração e as tendências das redes urbanas regionais.

Acrescente-se que o estudo como um todo foi realizado no período 1997-99 e que as informações estão atualizadas, sempre que possível, em nota de rodapé, até a data desta publicação.

Este volume apresenta a análise regional agregando indicadores complementares e atualizados. Está organizado em duas partes, precedidas pelas bases teóri-

cas dos estudos regionais e por um texto introdutório, que traz os referenciais da rede urbana do Brasil. A primeira parte apresenta a região Sudeste (exclusive o estado de São Paulo) e descreve os principais processos econômicos ocorridos nos seus estados nas duas últimas décadas (1980/90), bem como caracteriza a rede urbana regional, sua hierarquia e morfologia. A segunda parte tem como tema a caracterização da rede urbana do estado de São Paulo; apresenta sua hierarquia e morfologia, as mudanças regionais e econômicas ocorridas no período e seus impactos sobre a rede urbana.

Trabalhou-se com dados fornecidos pelo IBGE, Ipea, Nesur/Unicamp e outras fontes, valendo-se ainda, de informações estaduais, na busca de melhor qualificar as análises.

A classificação das categorias espaciais da rede urbana da região Sudeste é uma etapa que reflete o esforço de aplicação dos conceitos e critérios definidos conjuntamente pelo Ipea, IBGE e Nesur às realidades regionais. A classificação parcial da rede urbana da região Sudeste foi objeto de ajustes necessários para se chegar a uma única classificação final para todo o estudo, guardando alguma diferença daquela apresentada no volume 1 desta série.

É preciso destacar ainda que os resultados do estudo sobre a rede urbana do Brasil já vêm fundamentando a formulação e a implementação de políticas e programas urbanos e regionais no país e têm fornecido valiosa contribuição a trabalhos da agenda governamental e dos demais setores da sociedade. Este estudo deverá continuar sendo útil para o setor público, na definição de políticas; para as instituições de ensino, na ampliação do conhecimento sobre o processo de urbanização do país; e para muitos outros setores da sociedade, na tomada de decisões.

Diana Meirelles da Motta
Coordenadora-Geral de Política Urbana — CGPUR/Ipea

Ricardo Lima
Diretor-Adjunto da DIRUR/Ipea

Sumário

Lista de Tabelas 15
Lista de Tabelas dos Anexos 17
Lista de Quadros 17
Lista de Figuras 17
Lista de Mapas 18
Lista de Siglas 19
Bases Teóricas dos Estudos Regionais 21
Referências Bibliográficas 34
Referenciais da Rede Urbana do Brasil 35

PARTE I – Região Sudeste (Exclusive Estado de São Paulo)
1 Introdução 41
2 Caracterização da Economia Regional 41
2.1 Rio de Janeiro 43
2.1.1 A Atividade Industrial 45
2.2 Espírito Santo 48
2.2.1 O Emprego Industrial 50
2.3 Minas Gerais 53
2.3.1 Perfil Econômico das Mesorregiões Mineiras 56
3 Caracterização da Rede Urbana Regional 60
3.1 Descrição e Evolução do Perfil da Rede Urbana 61
3.2 Hierarquia e Morfologia do Sistema Urbano Regional 65
3.3 Funções e Qualificação do Padrão de Urbanização 68
3.3.1 Regiões Metropolitanas 71
3.3.2 Aglomerações Urbanas 74
3.3.3 Centros Urbanos 76
4 Mudanças Econômicas e Impactos sobre a Rede Urbana 87
4.1 Tendências Locacionais da Atividade Produtiva 87
4.2 Expansão da Infra-estrutura 88
4.3 Traços Contemporâneos da Urbanização 89
5 Considerações Finais 89

Referências Bibliográficas 91

Anexos (Tabelas A.1 e A.2) 95

PARTE II – Estado de São Paulo
1 Introdução 101
2 Caracterização da Economia Regional 101
2.1 Crescimento Econômico e Emprego após 1980 101
2.2 A Indústria Paulista 103
2.2.1 A Estrutura da Indústria Paulista 105
2.3 O Emprego Industrial 105
2.3.1 A Estrutura do Emprego 108

3 Caracterização de Rede Urbana Regional 111
3.1 Descrição e Evolução do Perfil da Rede Urbana 111
3.2 Hierarquia e Morfologia do Sistema Urbano Regional 117
3.3 Funções e Qualificação do Padrão de Urbanização 125
3.3.1 Região Metropolitana de São Paulo 125
3.3.2 Região Metropolitana da Baixada Santista 128
3.3.3 Região Metropolitana de Campinas 128
3.3.4 Aglomeração Urbana de São José dos Campos 130
3.3.5 Aglc neração Urbana de Guaratinguetá 132
3.3.6 Aglomeração Urbana de Ribeirão Preto 133
3.3.7 Aglomeração Urbana de Sorocaba 134
3.3.8 Aglomeração Urbana de Jundiaí 135
3.3.9 Aglomeração Urbana de São José do Rio Preto 135
3.3.10 Aglomeração Urbana de Araçatuba 136
3.3.11 Aglomeração Urbana de Bauru 138
3.3.12 Aglomeração Urbana de Limeira/Rio Claro 138
3.3.13 Aglomeração Urbana de Araraquara/São Carlos 140
3.3.14 Centros Urbanos 140
4 Mudanças Econômicas e Impactos sobre a Rede Urbana 151
4.1 Novas Estratégias Locacionais 151
4.2 Expansão da Infra-estrutura 156
4.2.1 Hidrovia Tietê-Paraná 156
4.2.2 Gasoduto Bolívia-Brasil 156
4.3 Traços Contemporâneos da Urbanização 157
5 Considerações Finais 158

Referências Bibliográficas 159

Anexos (Tabelas A.1 a A.5) 161

Lista de Tabelas

PARTE I – Região Sudeste (Exclusive Estado de São Paulo)

1 Região Sudeste – PIB a Custo de Fatores (1970/75/80/85) 42
2 Região Sudeste – PIB a Custo de Fatores: Participação dos Estados por Setor de Atividade (1985/90/94) 42
3 Região Sudeste – PIB a Custo de Fatores: Participação por Setor de Atividade (1985/90/94) 43
4 Estado do Rio de Janeiro – PIB a Custo de Fatores: Participação no Total do Brasil, por Setor de Atividade (1985/90/94) 45
5 Estado do Rio de Janeiro – Contribuição dos Principais Municípios na Formação do PIB (1997) 45
6 Estado do Rio de Janeiro – Emprego Formal na Atividade Industrial, por Gênero (1986/89/93/96) 46
7 Estado do Rio de Janeiro – Participação do Emprego Formal Industrial no Total do Brasil, por Gênero (1986/89/93/96) 46
8 Estado do Rio de Janeiro – Distribuição do Emprego Formal Industrial, por Gênero (1986/89/93/96) 47
9 Mesorregiões e RMRJ – Chefes de Família com Rendimento até Dois Salários Mínimos (1991) 47
10 Mesorregiões – Distribuição dos Chefes de Família com Rendimento até Dois Salários Mínimos (1991) 48
11 Estado do Espírito Santo – Distribuição Setorial do PIB (1960/70/80/85/90) 49
12 Estado do Espírito Santo – PIB a Custo de Fatores: Participação no Total do Brasil, por Setor de Atividade (1985/90/94) 49
13 Mesorregiões e RMGV – Distribuição do Valor Adicionado Fiscal (1985-96) 50
14 Estado do Espírito Santo – Emprego Formal na Atividade Industrial, por Gênero (1986/89/93/96) 51
15 Estado do Espírito Santo – Participação do Emprego Formal Industrial no Total do Brasil, por Gênero (1986/89/93/96) 51
16 Estado do Espírito Santo – Distribuição do Emprego Formal Industrial, por Gênero (1986/89/93/96) 52
17 Mesorregiões e RMGV – Chefes de Família com Rendimento até Dois Salários Mínimos (1991) 52
18 Estado de Minas Gerais – Taxa de Crescimento do PIB (1981-95) 53
19 Estado de Minas Gerais – Distribuição Setorial do PIB (1980/85/90/95) 53
20 Estado de Minas Gerais – Estrutura do PIB Industrial (1981/85/91/95) 54
21 Estado de Minas Gerais – Emprego Formal na Atividade Industrial, por Gênero (1986/89/93/96) 54
22 Estado de Minas Gerais – Distribuição do Emprego Formal Industrial, por Gênero (1986/89/93/96) 55
23 Estado de Minas Gerais – Participação do Emprego Formal Industrial no Total do Brasil, por Gênero (1986/89/93/96) 55
24 Mesorregiões e RMBH – Chefes de Família com Rendimento até Dois Salários Mínimos (1991) 56
25 Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo – Número Total de Municípios e População, por Classe de Tamanho ou Região Metropolitana (1980/91/96) 61
26 Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo – Número Total de Municípios e População, por Classe de Tamanho (1980/91/96) 63
27 Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo – Classificação e Indicadores da Rede Urbana – Principais Categorias: Indicadores Selecionados (1980/91/96) 79
28 Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo – Classificação e Indicadores da Rede Urbana – Principais Categorias: Renda Familiar, Anos de Estudo e Infra-estrutura (1991) 83
29 Brasil e Região Sudeste – Previsão de Investimentos nas Indústrias Extrativo-mineral e de Transformação (1995-2004) 88

PARTE II – Estado de São Paulo

1 Estado de São Paulo – Participação na Composição do PIB Nacional em Termos Reais, por Setor de Atividade (1980-96) 102
2 Estado de São Paulo – PIB a Custo de Fatores, por Setor e Subsetor de Atividade (1980/85/90/95/96) 103
3 Mesorregiões do Estado de São Paulo – Participação Regional na Indústria de Transformação (1980-96) 104
4 Estado de São Paulo – Estrutura e Participação Regional da Indústria de Transformação (1980/85/90/95) 106
5 RMSP – Estimativa da População em Idade Ativa, Economicamente Ativa, Ocupada e Desempregada (1985-97) 107
6 Estado de São Paulo – Número de Empregados com Carteira de Trabalho Assinada (1986/90/94/95) 108
7 Estado de São Paulo – Índice de Crescimento do Emprego, por Setor de Atividade (1986/90/95) 108
8 RMSP e Interior do Estado – Trabalhadores com Vínculo Empregatício Formal, por Setor de Atividade (1995) 109
9 RMSP e Interior do Estado – Trabalhadores com Vínculo Empregatício Formal na Indústria de Transformação (1995) 110
10 Mesorregião Metropolitana de São Paulo – Distribuição do Emprego Formal na Atividade Industrial (1986/89/93/96) 110
11 Estado de São Paulo – Número de Municípios e População Total, por Classe de Tamanho, Região ou Área Metropolitana (1980/91/96) 114
12 Mesorregiões do Estado de São Paulo – Participação Relativa na População Total do Estado (1980/91/96) 116
13 Estado de São Paulo – Número de Municípios e População Total, por Classe de Tamanho (1980/91/96) 117
14 Mesorregião Metropolitana de São Paulo – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 127
15 Mesorregião de Campinas – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 131
16 Mesorregião do Vale do Paraíba – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 132
17 Mesorregião de Ribeirão Preto – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 134
18 Mesorregião Macrometropolitana Paulista – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 135
19 Mesorregião de São José do Rio Preto – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 136
20 Mesorregião de Araçatuba – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 137
21 Mesorregião de Bauru – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 139
22 Mesorregião de Piracicaba – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 139
23 Mesorregião de Araraquara – Número de Municípios, População Total e Grau de Urbanização, por Classe de Tamanho (1996) 141
24 Estado de São Paulo – Classificação e Indicadores da Rede Urbana – Principais Categorias: Renda Familiar, Anos de Estudo e Infra-estrutura (1991) 142
25 Estado de São Paulo – Classificação e Indicadores da Rede Urbana – Principais Categorias: Indicadores Selecionados (1980/91/96) 146
26 Estado de São Paulo – Novos Investimentos do Setor Automobilístico (1995-98) 152
27 Principais Municípios ou Regiões do Interior do Estado de São Paulo – Investimentos Privados 153
28 Estado de São Paulo – Intenções de Investimento na Indústria: Composição Setorial e Participação no Total do Brasil, por Setor de Atividade (1997-2005) 155

Lista de Tabelas dos Anexos

PARTE I – Região Sudeste (Exclusive Estado de São Paulo)

A.1 Região Sudeste – Número de Municípios e População Total, por Classe de Tamanho (1996) 97
A.2 Região Sudeste – Distribuição dos Municípios e da População Total, por Classe de Tamanho (1996) 97

PARTE II – Estado de São Paulo

A.1 Brasil – Resumo da Classificação Final da Rede Urbana (1998) 163
A.2 Brasil – Classificação Final da Rede Urbana – Metrópoles (1998) 164
A.3 Brasil – Classificação Final da Rede Urbana – Centros Regionais (1998) 165
A.4 Brasil – Classificação Final da Rede Urbana – Centros Sub-regionais 1 (1998) 166
A.5 Brasil – Classificação Final da Rede Urbana – Centros Sub-regionais 2 (1998) 167

Lista de Quadros

PARTE I – Região Sudeste (Exclusive Estado de São Paulo)

1 Ordem dos Centros Urbanos (Aglomerações e Não-aglomerações, Metropolitanas e Não-metropolitanas) e sua Complexidade Espacial (1996) 68
2 Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo – Classificação dos Principais Centros Urbanos (1996) 70

PARTE II – Estado de São Paulo

1 Ordem dos Centros Urbanos (Aglomerações e Não-aglomerações, Metropolitanas e Não-metropolitanas) e sua Complexidade Espacial (1996) 122
2 Estado de São Paulo – Classificação dos Principais Centros Urbanos (1996) 122

Lista de Figuras

PARTE II – Estado de São Paulo

1 Estado de São Paulo – Índices Reais do PIB (1980-96) 102
2 RMSP – Taxa de Desemprego (1985-97) 107

Lista de Mapas

PARTE I – Região Sudeste (Exclusive Estado de São Paulo)

1 Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro – Mesorregiões Geográficas (1998) 44
2 Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro – Agrupamento de Municípios por Análise de *Cluster* (1998) 62
3 Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro – Crescimento da População Total (1980-91) 66
4 Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro – Crescimento da População Total (1991-96) 67
5 Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro – Classificação da Rede Urbana (1998) 69

PARTE II – Estado de São Paulo

1 Estado de São Paulo – Mesorregiões Geográficas (1998) 112
2 Estado de São Paulo – Regiões Administrativas (2001) 113
3 Estado de São Paulo – População por Municípios (1998) 115
4 Estado de São Paulo – Crescimento da População Total (1980-91) 118
5 Estado de São Paulo – Crescimento da População Total (1991-96) 119
6 Estado de São Paulo – Níveis de Centralidade (1998) 121
7 Estado de São Paulo – Área Urbana e Principais Rodovias (1998) 124
8 Estado de São Paulo – Classificação da Rede Urbana (1998) 126

Lista de Siglas

PARTES I e II – Região Sudeste (Inclusive Estado de São Paulo)

AIR – Aglomeração(ões) Industrial(is) Relevante(s)

Auva – Aglomeração Urbana do Vale do Aço

BDMG – Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais

BM&F – Bolsa de Futuros e Opções de *Commodities*

Bovespa – Bolsa de Valores

Cati – Centro Integrado de Assistência Técnica Integrada

Cesp – Companhia Energética do Estado de São Paulo

Codesa – Companhia de Docas do Espírito Santo

Codetec – Companhia de Desenvolvimento Tecnológico

Cofavi – Companhia Ferro e Aço de Vitória

Cosipa – Companhia Siderúrgica Paulista

CPqD – Telebrás Centro de Pesquisa e Desenvolvimento

CSN – Companhia Siderúrgica Nacional

CST – Companhia Siderúrgica de Tubarão

CTI – Fundação Centro Tecnológico para a Informática

CVRD – Companhia Vale do Rio Doce

Dieese – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

Dipam – Declaração de Informações de Participações Municipais (Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo)

Eadi – Estações Aduaneiras do Interior

Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica

Embrapa – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária

Esalq – Escola Superior de Arquitetura Luiz de Queiroz

Fepasa – Ferrovia Paulista S.A.

FJP – Fundação João Pinheiro

Geipot – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

IAC – Instituto Agronômico de Campinas

IB – Instituto Biológico

IBGE – Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Ideies – Instituto de Desenvolvimento Econômico e Industrial do Espírito Santo

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

Indi – Instituto de Desenvolvimento Industrial do Estado de Minas Gerais

Inpe – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

ITA – Instituto Tecnológico de Aeronáutica

Ital – Instituto Tecnológico de Alimentos

LNLS – Laboratório Nacional de Luz Sincroton

MTB/Rais – Ministério do Trabalho/ Relação Anual de Informações Sociais

Nesur – Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional do Instituto de Economia da Unicamp

PCV – Pesquisa de Condições de Vida (Seade)

PEA – População Economicamente Ativa

PED – Pesquisa de Emprego e Desemprego (Dieese/Seade)

PIA – População em Idade Ativa

PIB – Produto Interno Bruto

Poltec – Pólo Tecnológico de Campinas

Proálcool – Programa Nacional do Álcool

RA – Região Administrativa

Rais – Relação Anual de Informações Sociais (do Ministério do Trabalho)

Regic – Estudo Regiões de Influência das Cidades (IBGE)

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

RMBS – Região Metropolitana da Baixada Santista

RMGV – Região Metropolitana da Grande Vitória

RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro

RMSP – Região Metropolitana de São Paulo

Seade – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados

SEP – Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo

Seplan – Secretaria de Planejamento

Sudene – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

Ufla – Universidade Federal de Lavras

Unesp – Universidade Estadual Paulista

Unicamp – Universidade Estadual de Campinas

Unimar – Universidade de Marília

Unimep – Universidade Metodista de Piracicaba

Unital – Universidade de Taubaté

VA – Valor Adicionado Fiscal

VTI – Valor de Transformação Industrial

Bases Teóricas dos Estudos Regionais

Introdução

Para caracterizar a rede urbana do Brasil, com base no exame das principais tendências do desenvolvimento socioeconômico regional, foram consideradas as principais contribuições teórico-metodológicas sobre rede urbana presentes na literatura. Essa sistemática impôs, por sua vez, a necessidade de revisão dos estudos disponíveis, a seguir apresentada.

Nos estudos desenvolvidos ao longo da pesquisa, adotou-se como referência territorial a divisão em grandes regiões do Brasil, definida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A despeito desse fato, as diretrizes metodológicas adotadas no desenvolvimento dos estudos regionais demonstraram que a dinâmica econômica regional recente e o próprio processo de urbanização do país, dadas suas características intrínsecas, tornam problemática a escolha dessa delimitação espacial, tendo em vista a interdependência econômica e urbana de espaços localizados em regiões geográficas distintas. Assim, nesses estudos, a identificação e a análise das correlações e interdependências entre espaços situados em diferentes regiões constituíram-se num objeto central, explicitando-se as articulações entre sistemas urbanos.

A escala de análise das economias regionais foi a das mesorregiões geográficas definidas pelo IBGE, que abrange os seguintes aspectos: tendências locacionais da atividade produtiva; concentração e desconcentração dessas atividades; diversificação do setor de serviços e mudanças ocupacionais relacionadas a essa diversificação, especialmente para as aglomerações urbanas e principais centros da rede urbana brasileira; transformações das estruturas ocupacionais dos centros urbanos, segundo sua hierarquia e tamanho, procurando caracterizar a estrutura do emprego; e, finalmente, identificação e qualificação da infra-estrutura urbana, quando ela constituiu-se em vetor de transformação do sistema de cidades, em fator de indução da ocupação de novas áreas ou, mesmo, em elemento de reestruturação das relações interurbanas.

Nos estudos regionais, elaborados para as grandes regiões brasileiras, essas questões foram trabalhadas como mediações para se entender a articulação entre a dinâmica recente das economias regionais, as características da urbanização e as transformações da rede urbana. Dessa forma, adotou-se um procedimento metodológico que envolveu, de um lado, a análise da dinâmica recente da economia e da urbanização regionais e, de outro lado, a definição de critérios quantitativos, a fim de apreender os diferentes estratos que compõem as redes regionais de cidades.

Esses critérios quantitativos, contudo, foram submetidos a ajustes finais de caráter qualitativo, referentes às características regionais específicas. Partiu-se, assim, do princípio de que a análise quantitativa, por si só, não seria capaz de constituir um procedimento suficiente para definir a caracterização da rede urbana brasileira, tampouco para atender aos objetivos da pesquisa.

Com os estudos regionais, chegou-se a uma primeira classificação dos centros urbanos, segundo as características específicas de cada região, base para estabelecer critérios e para proceder a classificação da rede urbana do Brasil. A seguir, apresentam-se os detalhes sobre a definição e a aplicação dos critérios norteadores dessa classificação.

As referências teórico-metodológicas de análise da rede urbana fundamentaram a proposta adotada na

pesquisa. Foi com base nessas referências metodológicas que se empreendeu a análise das diversas espacialidades do sistema urbano brasileiro e se desenvolveu o trabalho de classificação da rede urbana do Brasil. Essa classificação contempla as diversas espacialidades do sistema urbano brasileiro, bem como as diferentes formas de articulação física e de integração funcional nele presentes.

Na tradição do pensamento geográfico, a cidade é parte integrante e, ao mesmo tempo, formadora da região. Como tal, não pode, nem deve, ser tratada de modo separado ou desconexo. Nessa lógica, o espaço geográfico pode ser definido como o *locus* de produção e reprodução social, que na economia capitalista assume a forma dicotômica e articulada da cidade e sua região.

As implicações dessa concepção para o presente estudo são percebidas na própria orientação teórico-metodológica adotada, já que se partiu do pressuposto de que a classificação de rede urbana deveria contemplar não só a estrutura dos fluxos de bens, serviços e indivíduos, em um dado espaço econômico, em um momento específico, mas também os fatores econômicos e sociais que determinaram tal estrutura ao longo de um processo de desenvolvimento. Assim, não se pode considerar a cidade como *apartada* do processo de produção de uma economia regional.

A proposta não é esgotar a literatura sobre a questão urbano-regional, sobretudo no que tange às redes urbanas, o que certamente envolveria um levantamento multidisciplinar e por demais abrangente para os propósitos deste trabalho. O objetivo é tão-somente apresentar os fundamentos conceituais em que se baseou o estudo da rede urbana brasileira.

Optou-se, aqui, pelo desafio de articular, de um lado, a teoria neoclássica do pensamento geográfico, a respeito de hierarquias de redes urbanas, com a teoria histórico-materialista, de outro lado, cujo enfoque reside no processo de produção do espaço urbano-regional e seus determinantes, o que permite a identificação de dinâmicas recentes nos sistemas de cidades *pari passu* à evolução do capitalismo em escala internacional.

Com a articulação teórica dessas duas tradições, buscou-se obter as informações necessárias não só para a classificação da rede urbana brasileira, como também para uma análise prospectiva, com vistas à formulação de proposições para subsidiar a implementação de políticas públicas.

A Tradição Neoclássica de Estudos de Rede Urbana

Os estudos de rede urbana constituem parte relevante da tradição da chamada geografia quantitativa, inspirada em teorias funcionalistas e de sistemas. Têm produzido contribuições significativas com base em quadros referenciais empíricos sobre características sociais, econômicas e demográficas relacionadas a tamanhos de cidades, centrando a atenção na identificação de configurações de redes urbanas e na posição nelas ocupada por um dado centro urbano. Nas análises neoclássicas, a relação entre um centro e seu *hinterland* baseia a definição da posição hierárquica dos centros urbanos, configurando, assim, importante aspecto dos estudos dessa tradição.

É possível, em geral, reconhecer três formas elementares de configuração das relações entre cidade e região: a relação campo-cidade, a relação capital-província e a relação centro-periferia.

A primeira delas, conformando o *Estado isolado*, está na base da concepção de Thünnen (1966), que fundamentou todo um campo teórico sobre hierarquia urbana a que se convencionou chamar de *teoria dos lugares centrais*, como será apresentado mais adiante.

A relação campo-cidade, que também conformaria a concepção de *microssistema* na visão de Wallerstein (1979), reflete as trocas que se dão, segundo uma lógica puramente mercantil e fechada, em um modelo econômico fisiocrata, no qual o excedente agrícola é o motor da dinâmica econômica e principal fonte de financiamento do conjunto da economia. A lógica da economia marginal assume sua determinação maior na concepção dos anéis concêntricos de Thünnen (1966), em que a distância do mercado é o principal fator de organização do território e está na base da *construção ricardiana* da renda fundiária e da distribuição do produto social a partir da situação apresentada na pior terra[1].

Do ponto de vista da configuração da estrutura interurbana, o *Estado isolado* conforma o que Kayser (1960) denomina de *semis urbain*, isto é, a sementeira urbana, em que as cidades nascem e crescem isoladas, com fracas trocas entre elas. O caráter esporádico das trocas faz com que o mercado seja uma entidade temporária e móvel. As feiras, em muitos casos, constituem o principal elemento de ligação entre as cidades, assim como a presença esporádi-

[1] Harvey (1973) recuperou esse modelo em seu clássico trabalho, no qual mostra que a circulação do excedente e a renda fundiária são os principais elementos para a segregação socioespacial nas cidades. Mostra também como a distribuição social do rendimento é insumo e produto da distribuição espacial da renda em nível intra-urbano.

ca do príncipe, isto é, do Estado. A metáfora da sementeira urbana assemelha-se à metáfora econômica dos *produtores independentes*: o mercado constitui a principal forma de socialização dos membros isolados da sociedade, sem que tenha existência espaço-temporal fixa e permanente. Do ponto de vista da regulação política da economia, sua principal expressão está nas normas de controle da propriedade e das corporações de ofícios, tendo um alcance territorial preferencial no nível da escala local[2].

A concepção de que a distância do mercado é o principal fator de organização do território – e que esta possibilitaria uma organização de rede de cidades em círculos concêntricos – inspirou a construção da chamada *teoria dos lugares centrais*.

A segunda forma de configuração das relações entre cidade e região – sem que com isso exista uma ordem determinista – é, da perspectiva espacial, a relação entre capital-província, ou capital-interior. Essa relação traduz a presença de uma relação hierárquica entre cidades determinadas pela lógica da extração tributária e pelas necessidades da circulação mercantil estabelecidas de forma permanente no território. Do ponto de vista conceitual, corresponde ao modelo das localidades centrais de Christaller (1966), no qual o princípio do mercado em uma planície isomórfica (livre-circulação) e com uma distribuição hexagonal (livre-concorrência) responde pela hierarquia na rede de localidades centrais. Corresponde também à concepção de império-mundo de Wallerstein (1979), na qual a ordem espacial manifesta as determinações tributárias do Estado e a pequena divisão social e territorial do trabalho.

Do ponto de vista da estrutura intra-urbana, a lógica tributária e mercantil define localizações privilegiadas no território da cidade e as condições de reprodução social já espelham essa segregação espacial no que concerne ao acesso às redes de infra-estrutura e serviços urbanos, cuja lógica responde à dinâmica do sistema urbano como um todo e não às necessidades locais. As redes, na lógica do próprio modelo de Christaller (1966), já definem os mecanismos básicos de estruturação urbana, e os gastos públicos passam a orientar-se para manter e aumentar a arrecadação que os alimenta, ganhando dinâmica própria e ampliando a presença do controle estatal sobre o tecido urbano.

Quanto à configuração da estrutura interurbana, a relação capital-província manifesta-se na conformação da *bacia urbana* de Kayser (1960), em que os fluxos são orientados dos núcleos urbanos de menor porte para as capitais regionais, de maneira semelhante ao comportamento de uma bacia fluvial. Do ponto de vista da dinâmica econômica, a *bacia urbana* responde ao comportamento do mercado do bem dominante na estrutura produtiva regional; e quanto à política territorial, os principais mecanismos de alocação do gasto público respondem às demandas daqueles que detêm o controle dos bens de produção e à própria lógica da manutenção/ampliação do aparelho de Estado.

Tal modelo pode ser descrito como mercantilista, não em seu sentido vulgar, mas como descrito por Weber (1899), para quem o alcance da política territorial dá-se sobre os mecanismos tributários e de alocação do gasto público, buscando definir áreas cativas de mercado. A lógica da negociação é regionalizada, isto é, configura-se em uma estrutura em arquipélago, cujas negociação e concorrência fazem-se para capturar maior parcela dos fundos públicos disponíveis para cada ilha econômica.

Por fim, a terceira forma expressa-se nas relações entre centro-periferia, nas quais a dinâmica espacial está condicionada por níveis distintos de introdução do progresso técnico e, conseqüentemente, por diferenciais de ganhos de produtividade entre locais distintos no espaço. O modelo centro-periferia, que dominou o pensamento urbano e regional desde a década de 50 até os anos 70, é o modelo básico que procura explicar o comportamento da dinâmica urbana e regional, com a formação de estruturas hierárquicas e duais, quando o ritmo de desenvolvimento é diferenciado em razão da velocidade de introdução do progresso técnico.

No modelo clássico, a explicação das relações interurbanas, na visão centro-periferia, reside na própria rede urbana, caracterizada por uma estrutura em desequilíbrio: a uma parte industrial consolidada, na qual predominam as economias de escala, contrapõem-se outras partes menos desenvolvidas, em diferentes estágios. A planificação territorial por excelência do modelo centro-periferia seria uma forma de compensar os diferenciais de produtividade, mediante investimentos públicos em infra-estrutura, incentivos fiscais e creditícios, podendo, assim, ser vista, em sua essência, como uma política compensatória *ex post*.

[2] Embora seja um modelo abstrato, é interessante observar que no Brasil, na escala local, correspondente à administração municipal, as principais fontes de recursos próprios das prefeituras são baseadas no controle da propriedade e das corporações de ofício, ou de seus formatos mais contemporâneos: o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), cujas taxas incidem sobre a propriedade imobiliária urbana, e o Imposto sobre Serviços (ISS), que incide sobre o exercício das atividades dos profissionais autônomos, obedecendo à lógica clássica das corporações de ofícios.

A Tradição da Geografia Humana Radical

Embora não exatamente baseada em relações do tipo centro-periferia, mas considerando a configuração regional e urbana como resultante de processos desequilibrantes inerentes à expansão da acumulação capitalista, uma linha de análise funda-se dentro do chamado *paradigma radical* da geografia humana. Fundamentada em argumentos estruturalistas – que questionam a separação entre produção e distribuição assumida pelas teorias locacionais, e enfatizam aspectos históricos relacionados à constituição das cidades e dos conflitos entre os agentes sociais e econômicos que disputam o acesso à terra urbana –, essa escola privilegia o processo de urbanização, ressaltando as origens, a natureza e a organização espacial das atividades econômicas e da sociedade de um dado país ou região.

Nesse sentido, os estudos urbanos de inspiração estruturalista objetivavam proporcionar uma compreensão da localização, no espaço e no tempo, da economia e da população, as formas como estas determinam e são determinadas, distribuem e apropriam-se da produção, circulação e consumo, necessários à realização da acumulação de capital numa economia de mercado.

O foco desses estudos reside, portanto, na dinâmica do capitalismo e na estruturação de relações econômicas e sociais, no tempo e no espaço. Ademais, como registra Medici (1988), na concepção desse enfoque não é suficiente verificar como tais relações determinam-se no interior das cidades. É necessário também verificar como ocorrem as relações de produção e troca entre as cidades[3].

Menos interessados, portanto, na configuração de redes urbanas e mais nas causas dos desequilíbrios apresentados entre regiões e centros urbanos, mesmo nos países mais avançados, Castells, Harvey e Lojkine muito contribuíram para as pesquisas urbanas em dois aspectos simultaneamente: por reconhecerem o severo limite analítico imposto por modelos baseados no equilíbrio geral (*general equilibrium*) que caracteriza as interpretações neoclássicas; e por perceberem que o desequilíbrio inerente à expansão capitalista traz consigo permanente movimento gerador de regiões dinâmicas, em contraposição às regiões estagnadas, encontradas não apenas em países menos desenvolvidos.

Esses estudiosos verificaram que espaços estagnados são produzidos nos países de tecnologia avançada, e não apenas naqueles menos desenvolvidos, o que põe em xeque, portanto, os pressupostos neoclássicos sobre estágios de desenvolvimento, assim como aqueles sobre equilíbrio, os quais fundamentam a estrutura urbana *thunniana*, baseada no acesso ao mercado. A concepção de desequilíbrio, bastante desenvolvida por Hirschman (1962) em seu clássico trabalho sobre desenvolvimento econômico, introduz a percepção histórica e dinâmica do processo de acumulação e de produção do espaço em sociedades capitalistas, na qual a forma como se articulam os diferentes fatores de produção para a geração de valor constitui a *pista* para explicar os diferentes estágios de desenvolvimento entre cidades, regiões e nações, assim como as relações estabelecidas entre elas.

A configuração das redes urbanas é conseqüência de um dado processo de acumulação, mas passa a ser igualmente determinante ao estabelecer requisitos a esse processo, em novos estágios de expansão caracterizados especialmente pela intensidade de capital e tecnologia adotados, e pela forma como se dá a relação entre capital e trabalho. Esta explicaria os diferenciais de renda e produtividade, bem como as diversas relações entre cidade e região (o desequilíbrio, portanto) que caracterizam a produção do espaço em economias de mercado.

A relação fundamental passa a ser, nessa concepção, a relação entre capital e trabalho, baseada na inovação tecnológica e na capacidade de gerar os excedentes necessários à intensificação da divisão de trabalho e à expansão dos mercados. Como argumenta Harvey (1973), as condições para o surgimento das cidades são dadas na passagem de modos de organização social igualitários para outros redistributivos. Isso porque, como registra Medici (1988), para Harvey a redistribuição envolve um fluxo de bens (ou, em alguns casos, o estabelecimento de direitos sobre a produção) para sustentar as atividades de uma elite. Tal redistribuição promove a concentração de excedentes capazes de propiciar o desenvolvimento de centros urbanos.

A organização social de modo estratificado, baseada numa integração por meio do mercado de troca, constituiria, pois, as condições amplas para o desenvolvimento urbano, aprofundando o grau de mercantilização característico da urbanização capitalista e o desequilíbrio a ele inerente – desenvolvimento e não-desenvolvimento seriam, desse ponto de vista, duas faces da mesma moeda. Daí o conceito de cidade defendido por Harvey: formas criadas e produzidas para mobilização, extração e concentração geográfica de quantidades significativas do produto excedente socialmente definido. Sendo, então, formas concentradoras de valores, são igualmente responsáveis pela drenagem de valores de outras áreas, portanto, *desestruturadoras* no conceito defendido por

[3] Nesse sentido, os trabalhos de Castells (1972), Harvey (1973) e Lojkine (1977) são contribuições fundamentais.

Hirschman (1962). Ademais, dados os diversos processos históricos que originam as relações sociais, as cidades apresentam distintos perfis de desenvolvimento, estrutura, atividade e ocupação. Assim, o entendimento da dinâmica urbana estaria, necessariamente, associado à compreensão da dinâmica do processo de acumulação. Como propõe Massey (1977), o desenvolvimento espacial pode apenas ser percebido como parte do desenvolvimento geral do capitalismo.

A contribuição dessa corrente veio ampliar o entendimento do processo de formação dos centros urbanos e dos conjuntos que estes constituem, ao articularem as relações de produção, troca e de comunicação, propiciando, com isso, uma aproximação bastante detalhada da divisão de trabalho e das formas de organização da economia e da sociedade. Trata-se, portanto, de valioso instrumento para o planejamento, que objetiva tanto o incremento da acumulação, quanto a redução das disparidades resultantes dessa acumulação[4].

Em síntese, foi a partir da compreensão do espaço não só como o local onde acontecem as ações (função de receptáculo), mas, ao mesmo tempo, como o local geográfico da ação e da possibilidade de engajar-se na ação (Lefebvre, 1974), ou como o produto material de uma dada formação social (Castells, 1972), que se passou a compreender a rede urbana como a forma espacial privilegiada por meio da qual, no capitalismo, ocorrem a criação, a apropriação e a circulação do excedente (Corrêa, 1988)[5]; ou como o

> conjunto funcionalmente articulado de centros hierarquizados e suas diferentes manifestações em termos de forças de suas unidades, constituindo-se uma estrutura territorial onde se dá a criação, apropriação e circulação do valor excedente. (Corrêa, 1988, p. 119)

Apesar de partirem de pressupostos bastante antagônicos, as duas escolas fornecem elementos de análise muito poderosos para os estudos de rede urbana. A reunião dessas teorias foi um dos desafios abraçados na pesquisa.

Nela, partiu-se da concepção de que o sistema brasileiro de cidades deveria ser assinalado pelas características funcionais de seus centros urbanos, agrupados em diferentes níveis de especialização, porém contrapondo-se os resultados obtidos de análises estatísticas quantitativas com os de análises históricas sobre a expansão da acumulação de capital em anos recentes. Assim, cabe ainda uma última referência aos conceitos de sistema de cidades e de lugares centrais, uma vez que constituem parte importante do esforço de análise da organização do espaço econômico brasileiro e, portanto, de classificação da rede urbana do país.

Os Sistemas de Cidades

A cidade compõe, como já mencionado, um sistema que integra outro sistema, ou uma rede de cidades, cujo papel é essencial na estruturação e organização do espaço geográfico de uma região. As aglomerações urbanas mantêm e reforçam laços de interdependências tanto entre elas, quanto entre elas e as regiões que polarizam dentro de determinado território. A expressão rede urbana é mais usada para evocar os fluxos de toda natureza existentes entre os pontos desse território. De acordo com Pumain (1992, p. 623), cada vez mais os geógrafos usam o termo *armature urbaine*, pois permite traduzir a mesma função de organização territorial por meio de fluxos de bens, de pessoas e de informações. Hoje, o conceito de sistema de cidades é também muito usado, por dar um sentido dinâmico às redes urbanas, que se transformam devido às mutações profundas do sistema produtivo em todas as escalas geográficas.

Característica marcante da estrutura dos sistemas de cidades é a organização hierarquizada dos centros urbanos, que varia sobretudo em razão do tamanho, da qualidade funcional e da extensão da zona de influência espacial dessas aglomerações. Assim, os estudos sobre essa forma de organização territorial tornaram-se importante destaque no âmbito da geografia, suscitando um desenvolvimento teórico que foi realmente impulsionado pela formalização, nos anos 30, da teoria dos lugares centrais (Corrêa, 1989). Esse conceito, muito debatido, foi completado para a elaboração de uma teoria sobre a evolução das redes urbanas no espaço e no tempo.

[4] É bastante conhecido o debate a respeito da alegada inconsistência ou antagonismo entre objetivos de eficiência e objetivos de eqüidade. Tal antagonismo é considerado por essa corrente como uma ocorrência intrínseca ao processo de acumulação capitalista, o que inspirou o famoso questionamento de Harvey (1973): "que tipo de geografia para que tipo de política pública?". A escola radical introduz o elemento político à pesquisa geográfica, até então determinada pela visão convencional de que a ciência é neutra e apolítica (Johnston, 1996), além do reconhecimento da importância do Estado na distribuição mais eqüitativa dos benefícios do desenvolvimento econômico. A esse respeito, ver Johnston (1996).

[5] Corrêa está referindo-se ao texto de Harvey (1973).

A Teoria dos Lugares Centrais

A teoria dos lugares centrais busca explicar a hierarquia da rede urbana, questionando o tamanho, as funções econômicas e a localização das cidades num espaço dado. Esse problema foi abordado por vários pensadores do século XIX (Reynaud, Kohl, Reclus e outros), mas só foi formalizado mais recentemente por Christaller (1966) e Lösch (1954). Esses estudiosos notaram que existem aglomerações urbanas de todos os tamanhos, dotadas de funções centrais que consistem na produção e na distribuição de bens e serviços a um *hinterland* em relação ao qual o centro urbano ocupa posição central. Segundo essa teoria, a localização das atividades básicas induz à organização de um sistema hierarquizado de cidades.

Apoiado na concepção de equilíbrio geral, Christaller (1966) postulava que:

- o espaço geográfico apresenta características físicas e humanas que lhe conferem uma homogeneidade (do quadro físico, da distribuição da população, concorrência perfeita entre os produtores etc.);
- os preços são fixos para todos os agentes sociais que convergem em direção a um centro elementar;
- para o consumidor, que sempre apresenta um comportamento racional, o transporte de um produto tem um custo que aumenta proporcionalmente com a distância, o que tende a levá-lo a freqüentar os pontos de venda mais próximos; daí, o conceito de limiar de um bem ou serviço;
- o patamar de consolidação de um produto corresponde ao volume mínimo de clientela potencial, que assegura renda suficiente ao produtor;
- as economias de escala na produção de bens propiciam a algumas cidades condição para concentrar a produção a fim de revender em territórios mais ou menos estendidos[6].

Assim, qualquer estabelecimento comercial, industrial ou de prestação de serviços fornece bens e serviços a uma região mais ou menos distante do centro fornecedor, o que representa a polarização espacial da aglomeração urbana. Desse modo, constitui-se uma hierarquia de cidades, cuja polarização territorial é bastante diferenciada. No nível mais baixo, estariam cidades produtoras, basicamente, de bens e serviços mais procurados pela população para sua reprodução social cotidiana. No outro extremo, encontrar-se-iam os centros urbanos maiores, que produzem produtos e serviços mais especializados para uma área territorial mais extensa. O número de cidades decresce, portanto, à medida que se sobe nessa hierarquia, enquanto a variedade e a sofisticação da oferta aumentam. A metrópole seria a aglomeração que oferece a gama mais completa de produtos e de serviços não só para seus habitantes, mas também para uma região de influência mais ou menos abrangente (Corrêa, 1989, p. 23).

A teoria dos lugares centrais foi amplamente aplicada, desde sua utilização original nos anos 20 e 30, no sul da Alemanha, pelo próprio Christaller. Desde então, variados estudos comprovaram a importância desses princípios para explicar a configuração geral das redes em várias regiões do mundo. Entretanto, apesar de sua validade na verificação da configuração das redes urbanas, os postulados da teoria não escapam a múltiplas críticas. A primeira delas é relativa à disposição espacial das cidades num território dado, que nunca obedece a uma distribuição rigorosamente geométrica. Da mesma maneira, a distribuição populacional está longe de ser homogênea. A região de influência (em termos de extensão geográfica) de um centro urbano é bem menor numa região densamente povoada do que numa área pouco povoada (exemplo disso são as grandes extensões geográficas das regiões de influência de centros urbanos no oeste nordestino, por exemplo). Além dessas deformações dos modelos espaciais, o entendimento do comportamento do consumidor, dado como perfeitamente racional, é altamente sujeito à crítica. Pesquisas mostram que, numa sociedade urbana caracterizada pela crescente mobilidade urbana e interurbana (multiplicação dos deslocamentos com objetos múltiplos, oferta crescente de meios de transporte eficientes etc.), o comportamento do consumidor é cada vez mais imprevisível. Ademais, a teoria dos lugares centrais não leva também em consideração uma série de serviços especializados, tais como serviços às empresas, turismo, defesa, transportes etc., muitas vezes considerados como *motor* do desenvolvimento regional (Pumain, 1992, p. 631-632).

Além disso, a ênfase dada nos custos de transporte, baseada nos pressupostos sobre o papel da acessibilidade na estruturação do espaço de Thünnen (1966), Weber (1899) e Launhants (1885), que estudaram a localização ótima considerando-se o custo mínimo, faz com que Christaller (1966) e Lösch (1954) tenham em comum a defesa da teoria de equilíbrio geral, a pressuposição da concorrência perfeita, a desconsideração da relação entre espaço e tempo nos processos econômicos e sociais, e a montagem de suas teorias fundamentada em objetivos de maximização do lucro e minimização dos custos de tran-

[6] Para Béguin (1992, p. 501), a conclusão fundamental dos postulados da teoria dos lugares centrais é a de que a existência das cidades é justificada pela existência de economias de escala.

sação, pressupostos esses pouco eficientes para traduzir a dinâmica da expansão de capital. Enfim, ao não reconhecer a existência das variáveis tempo e espaço, o modelo aplica-se *ex post*, isto é, não apresenta nenhum fator que explique o maior desenvolvimento de alguns centros em relação aos demais. Por essa razão, buscou-se complementar a metodologia aplicada ao presente estudo com uma análise histórica dos impactos espaciais da evolução recente da dinâmica da economia brasileira, ou seja, do processo de produção do espaço, tanto no tocante ao conjunto da economia nacional, como no que tange às especificidades regionais.

A Especialização das Cidades

A especialização das cidades pode ser captada também mediante a leitura de suas funções urbanas numa determinada divisão territorial de trabalho. A diferenciação das cidades por classificação funcional é entendida, assim, como uma abordagem complementar à teoria do lugares centrais. A teoria de Christaller (1966), como já visto, baseia-se em funções decorrentes dos serviços destinados à população residente na área de influência de determinado centro urbano. Portanto, essas atividades representam apenas uma parte dos empregos e das atividades urbanas. No mundo contemporâneo, muitas empresas não trabalham para um mercado local. Elas produzem bens ou serviços destinados a áreas bem mais abrangentes que o clássico *hinterland*: finanças, transportes, turismo etc., como demonstram, por exemplo, os casos de Seattle e Toulouse, ou mesmo São José dos Campos, no Brasil, pólos aeronáuticos que não são necessariamente grandes aglomerações urbanas. Da mesma maneira, a projeção regional ou internacional de centros turísticos como Cancun, Florença ou Parati não está relacionada ao tamanho dessas aglomerações. Isso significa que a diferenciação funcional das cidades, e não apenas sua dimensão populacional, é elemento essencial na organização espacial de um território.

Alguns autores classificaram os centros urbanos usando a terminologia clássica por categorias de atividades econômicas. Eles propuseram, assim, distinguir cidades industriais de cidades terciárias, classificando-as em centros industriais, mineiros, siderúrgicos, centros turísticos etc. Se tal classificação apresenta a vantagem de seguir o recorte geralmente usado nos censos demográficos, os geógrafos e os economistas usaram-na sempre com muita reticência. De fato, uma atividade (os transportes, por exemplo) pode aparecer no setor terciário em alguns países e no secundário em outros, dependendo da classificação de atividades econômicas adotada. Além disso, nessa classificação, não se consideram as divisões internas dos setores, nem o fato de que muitos centros urbanos, especialmente os de maior porte, não podem ser considerados especializados em uma determinada função, desempenhando, ao contrário, papel multifuncional na divisão territorial de trabalho de uma dada formação socioeconômica. Essa parece ser a realidade da grande maioria dos centros urbanos brasileiros pesquisados.

Pode-se, também, destacar o caráter pouco dinâmico das classificações funcionais tradicionais, dado que a especialização funcional de uma região pode ser profundamente transformada em alguns anos. Assim, durante uma crise econômica, uma região pode sofrer uma reconversão econômica ao ponto de desenvolver atividades que rompem radicalmente com as do passado. É o caso dos espaços de industrialização mais antiga nas montanhas européias, por exemplo, que sofreram profunda crise depois do fechamento das indústrias têxteis e metalúrgicas, mas apresentaram capacidade de reconversão bem-sucedida em atividades turísticas e de lazer (Alpes franceses, em particular). De outro lado, a evolução da microeletrônica e das tecnologias de informação propiciou a emergência, a partir dos anos 70, de novas atividades e formas de organização da produção, e com elas a produção de novas regiões de grande dinamismo. O outro lado da mesma moeda é traduzido pela decadência de cidades cuja economia estava assentada em atividades que foram tornadas redundantes, como é o caso, por exemplo, das antigas áreas da indústria metalúrgica e de mineração de carvão no Reino Unido.

Se, como defende Pumain (1992, p. 634), é a valorização desigual de algumas inovações que cria especializações, então a especialização de determinada cidade exige a aptidão dos atores urbanos em valorizar constantemente suas vantagens comparativas naturais (cidade portuária, amenidades naturais excepcionais, existência de jazida mineral etc.), ou produzidas (mão-de-obra qualificada, qualidade das infra-estruturas etc.). Manter a posição dentro da hierarquia urbana requer, portanto, capacidade de inovação. Assim, as funções econômicas, que decorrem cada vez mais da capacidade de inovar, permitem apontar classificações elaboradas com base no nível de desenvolvimento econômico e nas estruturas mais ou menos complexas dos centros urbanos.

As Relações entre Cidade e Região

A rede urbana pode ser também abordada do prisma das relações entre cidade e região, como proposto pelas análises neoclássicas, conforme apresentado anterior-

mente. Esse tema impulsionou uma produção científica importante nos anos 60, em particular na França, onde a chamada Escola da Geografia Ativa, de inspiração crítica ao modelo neoclássico, desenvolvia seus estudos num contexto de busca de reorganização geral do território francês em torno de novos pólos metropolitanos. Essa abordagem pode ser considerada como o prolongamento e a transformação dinâmica da temática tradicional das relações entre cidade e campo numa época marcada por mutações profundas do sistema produtivo e pela transformação da sociedade rural numa sociedade urbana.

Os geógrafos passaram, então, a analisar as relações existentes entre uma grande cidade, os centros urbanos de menor porte e as zonas rurais, para demonstrar que, tanto no tempo como no espaço, as relações entre cidade e região são, histórica e geograficamente, muito diferenciadas. Apesar dessa diversidade, George (1964) tentou definir a organização territorial com base nas relações entre as aglomerações urbanas e suas áreas de influências. Corrêa (1989, p. 40-46) apresenta excelente síntese da abordagem utilizada por George, como segue:

- a atração exercida sobre a população regional pelo centro urbano dominante traduz-se pela existência de dois tipos de fluxos humanos: a migração campo-cidade, que tem origens (sobre produtividade agrícola, catástrofes naturais, guerras etc.), modalidades (primeira migração para um pequeno centro urbano ou direta para uma grande aglomeração) e conseqüências (em razão do nível de desenvolvimento econômico etc.) múltiplas; as migrações pendulares ou alternantes, que levam, diariamente, *commuters* das periferias expandidas das grandes metrópoles para os centros de emprego nos núcleos metropolitanos. Essas migrações mudaram muito nos últimos anos, em virtude das novas formas de urbanização já descritas, da reorganização dos circuitos tradicionais de distribuição comercial, da generalização do uso do carro individual nas classes médias etc., e no caso brasileiro, em conseqüência da multiplicação das aglomerações não-metropolitanas, as quais também apresentam tais movimentos;
- a comercialização pela cidade de produtos rurais deve ser também levada em consideração, mediante a análise de todas as transações comerciais, sobretudo no que se refere à natureza dos bens envolvidos (produtos agrícolas, minerais, artesanais etc.) e aos agentes participantes do processo de comercialização (empresas de transporte, cooperativas, atacadistas; supermercados, varejistas etc.);
- a drenagem da renda fundiária pela cidade – pela sua importância socioeconômica e política para a vida regional – também deve ser considerada nos estudos sobre redes urbanas, em particular as análises baseadas na teoria dos lugares centrais. É importante ressaltar a existência de grupos de proprietários fundiários que drenam nas cidades os benefícios de atividades rurais, assim como a capacidade da renda fundiária de dinamizar, por meio de investimentos, o desenvolvimento econômico de toda uma região;
- a expansão do fenômeno metropolitano – e suas deseconomias de aglomeração – propicia a distribuição de empregos mediante investimentos públicos e privados, em áreas periurbanas, cidades médias e, mesmo, em áreas rurais. Esses investimentos são de natureza múltipla: deslocamentos de grandes fábricas para regiões rurais; desenvolvimento de pólos tecnológicos ou turísticos; grandes equipamentos públicos (aeroportos internacionais, estádios etc.); revalorização de um patrimônio histórico etc. Todas essas intervenções geram novas atividades, empregos e contribuem, assim, para a reorganização do território. O grande centro urbano, *pari passu* seu próprio crescimento, tem, pois, poder de difusão do desenvolvimento regional;
- a intensidade da circulação e a distribuição dos produtos e dos serviços determinam, em parte, o nível de integração regional. As cidades tornam-se núcleos de distribuição de bens e produtos, que devem ser analisados por estudos sobre os fluxos e agentes envolvidos, a organização logística, as redes de comercialização etc.

Nesse sentido, a abordagem cidade-região parece ser complementar à teoria dos lugares centrais. Mas, apesar da inclusão de parâmetros mais dinâmicos, que ajustam essa teoria às constantes mutações espaciais regionais, ela ainda apresenta lacunas que não lhe permitem, isoladamente, definir as dimensões de um verdadeiro modelo de rede urbana.

Dinâmicas Recentes dos Sistemas de Cidades

Como a pesquisa objetivava não só caracterizar a rede urbana brasileira, mas também verificar suas tendências, fez-se necessário um esforço de entendimento dos processos geradores de dinâmicas econômicas recentes, capazes de alterar a distribuição da população e do emprego no território, e, portanto, da configuração da rede urbana estudada. Desse modo, um breve panorama desses processos recentes havia de ser efetuado. É o que se faz a seguir.

Até a revolução industrial, o emprego em atividades especializadas[7] destacava basicamente o comércio ata-

[7] Esse termo é usado para diferenciar emprego em atividades mais comuns ou simples daquele em atividades complexas e intelectualmente mais exigentes.

cadista, as funções de abastecimento (em particular, o abastecimento alimentar) e a administração da região. A industrialização permitiu alargar o horizonte econômico das cidades, graças às economias de escala, que permitiram abastecer mercados cada vez mais distantes. Ao mesmo tempo, cresceu o emprego nos diversos ramos do setor terciário, em especial nos serviços às empresas.

Com o surgimento da indústria, a rede urbana dos diferentes países foi profundamente alterada, assim como a organização de seus territórios (crescimento de centros urbanos existentes, multiplicação do número das cidades etc.). A evolução da sociedade industrial rumo a uma organização intitulada *fordista*, no pós-guerra (Segunda Guerra Mundial), fundada na hegemonia da grande empresa industrial, produzindo em massa para consumo em massa, estabeleceu estratégias socioeconômicas que lhe permitiram (à grande empresa) um papel relevante na organização do território tanto nos países desenvolvidos, quanto nos demais, constituindo-se o que se convencionou chamar de *nova divisão internacional de trabalho* (Lipietz, 1987). Essa fase de desenvolvimento impulsionou a emergência das metrópoles, que, a partir de então, reforçam seu poder de decisão e sua participação nas economias nacionais e nos circuitos econômicos internacionalizados. Mas, a partir dos anos 70, mutações conjunturais e estruturais na economia mundial levam a novas transformações no padrão da urbanização.

Desde então, os países industrializados vêm passando, simultaneamente, por profunda reestruturação de suas bases produtivas e sociais, e por radical transformação da natureza, dos atores e dos lugares do crescimento econômico, a qual tem repercutido, por sua vez, em seus vizinhos menos desenvolvidos. A abertura dos mercados domésticos e a flexibilização da regulação ao movimento de capitais internacionais causaram, nos países menos desenvolvidos, grande impacto na organização territorial da produção, dadas as transformações decorrentes da crise do padrão fordista nos países centrais.

As indústrias que foram os motores desse padrão (indústrias automobilística e metalúrgica, em particular) passam por grandes reestruturações para manter, ou recuperar, seu nível de rentabilidade (a partir do esgotamento progressivo dos mercados nos países centrais, assim como das fontes dos ganhos de produtividade), enquanto desenvolvem-se indústrias de alta tecnologia, associadas à emergência de um novo paradigma produtivo baseado na flexibilização da produção e das relações de trabalho. Inovações atingem também o setor terciário, que, a exemplo dos demais setores da economia, sofrem mutações relacionadas ao uso generalizado da informática e do grande desenvolvimento das tecnologias de comunicação.

Essas transformações não poderiam deixar de causar mudanças significativas não só no padrão de acumulação, como também na organização da produção no espaço, influenciando a organização da hierarquia urbana. Alguns grandes centros industriais tradicionais entram em declínio, como já mencionado, levando consigo sua região de influência, apesar de algumas reconversões bem-sucedidas, igualmente já citadas. Paralelamente, ao se reduzirem as restrições à localização de atividades, novas locações são consideradas vantajosas, induzindo certa desconcentração do investimento e do emprego. Passa a ocorrer, assim, um movimento contraditório: há uma tendência à reconcentração espacial, particularmente ligada aos imperativos da acumulação financeira internacional, à organização de alguns setores industriais e à qualidade dos mercados do trabalho, como demonstra a participação da metrópole de São Paulo no conjunto das atividades econômicas do estado e do país, ou seja, verifica-se que a aglomeração espacial ainda apresenta vantagens, ao reduzir custos de transações e ao aumentar externalidades positivas. Nesse sentido, no tocante à atividade produtiva, verifica-se que a grande metrópole ainda exerce fator de atração de novos e modernos investimentos, como demonstram os pólos de alta tecnologia em torno de Los Angeles (Manzagol, 1992) e mesmo a participação de São Paulo no conjunto de atividades de maior intensidade de tecnologia do país. Ao mesmo tempo, verifica-se, também, o desenvolvimento rápido de centros urbanos intermediários, cujo crescimento está cada vez mais relacionado aos circuitos do capitalismo mundial, como, por exemplo, as cidades da chamada *Terceira Itália*, assim como as novas áreas de atração industrial no estado do Paraná, além de diversos centros médios brasileiros, cujo crescimento está acima da média nacional.

Nesse caso, o responsável pela difusão do crescimento não é mais a empresa, mas o tecido produtivo e gerencial. Enfim, novas estratégias de gerenciamento da produção (como a terceirização, o *just-in-time*, dentre outros novos conceitos), ao lado da aplicação de novas tecnologias de produção e comunicação, permitiram o crescimento de cidades localizadas num raio de 50 a 150 quilômetros dos grandes centros metropolitanos, como Campinas, no entorno de São Paulo, ou Toyota, no Japão (Manzagol, 1992).

A Emergência de uma Nova Hierarquia Urbana

Parte das críticas feitas às abordagens tradicionais nos estudos de rede urbana decorre da defasagem histórica das teorias num contexto caracterizado por mutações significativas nos processos de produção ocorridas nos

últimos 30 anos. A redução dos custos de transportes, que se tornaram hoje pouco significativos para alguns ramos industriais produtores de bens de alto valor agregado ou tecnológico, as facilidades crescentes na área das telecomunicações, as condições cada vez melhores para mobilidade das pessoas, a generalização de serviços, equipamentos e comércio, antes reservados às grandes cidades, e a explosão dos serviços de alto nível prestados às empresas são alguns dos fatores que contribuíram para as mudanças processadas na organização das redes urbanas (Mérenne e Schoumaker, 1996).

A hierarquia urbana inscreve-se, cada vez mais, num contexto econômico internacional que transforma a natureza das relações entre as cidades e seus *hinterlands*, entre as cidades de mesmo nível e entre os centros urbanos de diferentes categorias. A estrutura da rede urbana aparece menos piramidal devido à importância das relações de complementaridade e às sinergias que se desenvolvem entre aglomerações urbanas de mesmo nível. Essas sinergias podem até tornar-se, em alguns casos, mais significativas que as relações tradicionais entre os centros das aglomerações urbanas e suas periferias[8].

O fato mais relevante que se pode notar é certamente a intensificação das relações entre centros urbanos de mesmo nível, que, em alguns setores econômicos, monopolizam a quase totalidade dos fluxos. Se as relações verticais centro–periferia persistem em todos os níveis urbanos e no mundo em desenvolvimento em geral, as relações horizontais não param de crescer nas regiões integradas aos fluxos financeiros e de produção globalizados. O progresso dos transportes e das comunicações, assim como a redução de instrumentos reguladores do fluxo de capitais e a prática da oferta de benefícios fiscais e financeiros aos grandes empreendimentos permitiram às cidades intermediárias implementar novas estratégias de desenvolvimento, fora do esquema clássico centro–periferia.

No caso da União Européia, são os fluxos de bens, informações e pessoas entre centros metropolitanos médios, como Barcelona, Munique ou Toulouse, que crescem mais regularmente, desde os anos 80. Toulouse, por exemplo, então uma região pouco dinâmica, passa por um processo de desenvolvimento acelerado. Veltz (1997, p. 61) releva que são os fluxos entre as capitais os que mais rapidamente crescem na Europa. No caso brasileiro, por não se dispor de dados de fluxo, tal afirmação é de difícil aplicação, mas pode-se considerar plausível que as capitais estaduais tenham fortalecido suas interações, especialmente em associação à centralização de capitais ocorrida nos diferentes setores de atividade econômica, desde a implantação do Plano Real.

O conteúdo dessas relações horizontais variam, geralmente, em razão dos níveis urbanos considerados, das funções que os centros urbanos exercem na rede de cidades, do nível de renda que apresentam, bem como da inserção que propiciam no mercado doméstico ou no mercado internacional. Camagni (1992, p. 42) afirma que para as metrópoles de segundo e terceiro níveis prevalecem relações de complementaridade e de mercado (cidades da Terceira Itália, por exemplo), já na rede das metrópoles internacionais predominam os fluxos de informação, em particular os fluxos de informação financeira. Assim, se vários segmentos das classes médias e alta da população nacional e parte considerável das firmas localizadas em centros como São Paulo, Buenos Aires ou Bangcoc articulam-se entre si e com os pólos de comando da economia mundial, em contrapartida, particularmente no caso de países em desenvolvimento, verifica-se que vários segmentos das classes de menor poder aquisitivo da população e parte considerável das firmas desses mesmos centros ou de cidades médias apresentam-se mais articuladas com seus *hinterlands* imediatos, ou com outros centros dinâmicos das economias nacionais.

Entre os diferentes níveis urbanos, as relações tradicionais de hierarquia dos mercados do centro para a periferia permanecem; e também se pode notar a multiplicação dos fluxos de bens e serviços de alto nível das redes urbanas inferiores em direção às redes urbanas superiores. Esse processo é uma das conseqüências dos novos padrões de localização das atividades produtivas em geral e, em particular, das atividades terciárias. Mesmo se a proximidade física representa fator essencial na localização dos serviços, como ressalta Castells (1972), as mutações que ocorrem nas áreas de transportes e comunicações permitem a relocalização dos serviços em áreas mais ou menos distantes dos grandes centros urbanos. Essa tendência é setorialmente determinada, tendo-se maior importância no caso dos setores chamados *back offices*, que produzem serviços transmitidos aos usuários por telecomunicações e, assim, podem dispensar interações pessoais freqüentes, mesmo que inseridos no conjunto de articulações interindustriais de determinada cadeia produtiva. Portanto, são serviços que exigem mão-de-obra qualificada, mas que podem estabelecer-se em localidades de terrenos e salários mais baratos, na periferia dos grandes centros urbanos (ou mesmo em pequenas cidades de zonas rurais, no caso de países mais desenvolvidos e de menor

[8] Para Camagni (1992, p. 42), o número de níveis de cidades diminui: de sete a nove níveis propostos pelas abordagens tradicionais, cai para três nos estudos que consideram as mutações atuais nos padrões de urbanização. Para esse autor, há a rede das metrópoles internacionais, a rede das aglomerações nacionais especializadas e a rede das cidades regionais especializadas. Vale aqui registrar, no entanto, que não se pode afirmar que as interações que constituem redes de cidades de diferentes níveis foram substituídas por redes horizontais formadas por cidades de mesmo nível.

dimensão territorial, como se pode observar no Sudeste da Inglaterra, na região parisiense e outras). Paralelamente, os serviços de alto nível prestados às empresas tendem a ficar relativamente concentrados nas grandes metrópoles, em virtude de suas restrições na localização, que supõe intensidade de interações interpessoais, redes de transportes e comunicações eficientes (sistemas de comunicação por satélites e por fibras óticas, modos mais velozes e regulares de transporte, redução de taxas de frete, implantação da *conteinerização* etc.), e um ambiente favorável à inovação, ao conhecimento especializado e às atividades culturais e de lazer mais sofisticadas.

Deve-se, por fim, salientar que os fluxos verticais entre centros urbanos de diferentes níveis são também alimentados pela intervenção do Estado, por meio do emprego público, dos investimentos em infra-estruturas diversas, dos circuitos de previdência social etc. Essas ações, de importância fundamental para o entendimento da territorialidade da economia e da rede urbana brasileira, objetivam compensar a desconexão crescente entre os pólos metropolitanos, ou as *ilhas de dinamismo*, assim chamadas na pesquisa, e as regiões menos dinâmicas, podendo ou não conter intenções de redução de disparidades de renda e produtividade decorrentes de tal desconexão. Uma vez que desde o desencadeamento da crise do regime fordista tem sido observado crescimento das desigualdades regionais, tanto entre os países mais desenvolvidos e os em desenvolvimento, quanto entre diferentes regiões infranacionais, mesmo nos primeiros, preocupações de que tais disparidades podem aumentar e atingir metrópoles mundiais, economicamente mais dinâmicas, têm estimulado investigações de questões dessa natureza, sobretudo no tocante aos estudos e à gestão de redes urbanas.

Se em países menos desenvolvidos não é dada necessária atenção aos efeitos das disparidades infranacionais, nos países europeus, em contrapartida, verifica-se grande preocupação, que se reflete na formação de crescentes fluxos de solidariedade interterritorial, na instituição de fundos públicos para reduzir os desequilíbrios regionais e na destinação de significativo volume de recursos à gestão do território. Esses instrumentos, que fornecem condições para reduzir a heterogeneidade territorial, não estão livres de resistência, mesmo entre os países europeus. Parte da população das regiões mais avançadas (como Milão, na Itália, por exemplo) não aceita ter de arcar com os custos do desenvolvimento das zonas mais pobres de seus países, tendência também observada no Brasil em estados do centro-sul. Essa questão é, no entanto, de vital importância para o desenvolvimento nacional e para o fortalecimento da Federação brasileira, devendo suscitar debates amplos, uma vez que revela não apenas a ausência de solidariedade entre as regiões (base de uma Nação ou de uma Federação), mas também a dissociação crescente entre o espaço produzido pelas grandes firmas (geralmente, os pólos de crescimento metropolitanos e as mencionadas *ilhas de prosperidade*) e a reduzida regulação de estratégias corporativas que caracteriza cada vez mais o processo de *mundialização*.

Esse processo de mundialização não implica, entretanto, que deixe de existir uma estrutura hierarquizada de relações e articulações entre os diversos centros dentro do território nacional, mas que essas relações estão cada vez mais mediadas por novos determinantes, dentre os quais o fato de que o espaço passa, a cada dia, a ceder lugar ao tempo nas diversas articulações e conexões existentes. Como defende Harvey (1989), parafraseando Marx, estaria havendo uma nova rodada de aniquilação do espaço pelo tempo, que sempre esteve no centro da dinâmica capitalista. O sistema globalizado contemporâneo de produção e, mais ainda, a mundialização dos fluxos financeiros – e com ela a determinação desses sobre as estruturas produtivas das nações, propiciada pelas reformas dos Estados nacionais – tornaram-se possíveis graças à implantação progressiva de tecnologias de comunicação e transporte sofisticadas, que viabilizam a movimentação financeira instantânea e em escala mundial, a operação simultânea, por grandes corporações, de plantas industriais em distintos locais e países, com custos financeiros, condições de venda e utilização de insumos vantajosos à ampliação das taxas de acumulação. Da mesma forma, esses avanços tecnológicos têm propiciado à indústria de produção de imagem a massificação da informação e a veiculação de idéias e costumes em escala planetária, por meio da comunicação de massa (em especial, pela televisão), associada à comunicação por satélites, viabilizando meios para ampliar os mercados e a acumulação.

Mas, alerta o autor, a redução de barreiras espaciais não implica o decréscimo da significação do espaço. Ao contrário, o aumento da competição em condições de crise coagiu os capitalistas a darem grande importância às vantagens locacionais relativas, precisamente porque a diminuição de barreiras espaciais permite às grandes corporações poder explorar minúsculas diferenciações espaciais. Assim, embora o controle do trabalho seja sempre central, há muitos outros aspectos da organização geográfica que assumiram nova proeminência. Isso significa que

> a diminuição de barreiras espaciais resulta na reafirmação e realinhamento hierárquicos no interior do que é hoje um sistema urbano global. A disponibilidade local de recursos materiais de qualidades especiais, ou mesmo a custos marginalmente inferiores, começa a assumir crescente importância. (...) As diferenças locais de capacidade de empreendimento, capital para associações, conhecimento técnico e científico e de atitudes sociais também contam, enquanto redes locais de influência e de poder e as estratégias de acumulação das elites dirigentes locais (em oposição às políticas do Estado-nação) também se tornam implicadas de maneira mais profunda no regime de acumulação flexível. (Harvey, 1989, p. 266)

Mas Harvey (1989) também lembra que se há maior sensibilidade às qualidades espacialmente diferenciadas que compõem a geografia do mundo, é igualmente possível que espaços específicos sejam alterados de modo a torná-los mais atraentes para o capital.

> Assim, as qualidades do lugar passam a ser enfatizadas em meio às crescentes abstrações do espaço. A produção ativa [em contraposição à simples exploração de vantagens naturais] de lugares dotados de qualidades especiais se torna um importante trunfo na competição espacial entre localidades, cidades, regiões e nações. (Harvey, 1989, p. 266)

Desse modo, quanto menor a importância das barreiras espaciais, tanto maior a sensibilidade do capital às variações do lugar e tanto maior o incentivo para que os lugares se diferenciem de maneiras alternativas, em favor do processo de reprodução e ampliação do capital.

Um novo quadro conceitual, por conseguinte, está em gestação, em vista das mutações recentes ocorridas no processo produtivo em escala mundial, na expansão dos fluxos financeiros e na desregulamentação da relação entre capital e trabalho, o que tem repercussões objetivas no processo de urbanização. Nesse contexto, há na literatura a emergência de um novo conceito de redes, ou sistemas de cidades, que pretende traduzir as novas interações existentes entre as cidades e a importância crescente da noção de circulação entre os centros de dinamismo. Essa abordagem evidencia o progresso dos transportes e das telecomunicações numa época caracterizada pela importância das circulações dos bens, das pessoas e, cada vez mais, das informações. Ou seja, o poder de difusão da inovação representa fator essencial na dinâmica dos sistemas de cidades, o que introduz nova dimensão – especialmente a dimensão *virtual* que a telemática propicia – ao estudo das relações entre os centros urbanos, antes desenvolvido com base apenas em fluxos e interações física e territorialmente mais definidas.

Esses novos fenômenos provocam, segundo Mérenne e Schoumaker (1996, p. 51), três mutações significativas:

- hierarquização dos centros urbanos de níveis intermediários, devido ao crescimento regular das relações horizontais entre eles, que tem como conseqüência maior a especialização crescente das cidades intermediárias;
- permanência e/ou reforço das polarizações nacionais tradicionais, uma vez que são as grandes capitais as cidades que mais se beneficiam do processo de mundialização da economia[9]; e
- emergência de metrópoles internacionais e de algumas cidades mundiais, que podem ser definidas como cidades que participam plenamente das redes econômicas, científicas e culturais supranacionais, graças à existência de serviços financeiros sofisticados, serviços de grande intensidade de conhecimento, grandes laboratórios de pesquisa, equipamentos culturais e de organização de congressos e feiras internacionais etc. Essa rede metropolitana incluiria, para muitos estudiosos, além das grandes cidades européias, japonesas e norte-americanas, os centros urbanos mais dinâmicos dos países em desenvolvimento, tais como: São Paulo, Cidade do México e Seul, dentre outras. Por outro lado, segundo Sassen (1994), a rede das cidades mundiais limita-se a Nova Iorque, Londres e Tóquio. Nessas três cidades, que têm o mundo por *hinterland*, registram-se, todos os dias, dois terços das transações financeiras mundiais.

Vale lembrar que essas mudanças provocam alterações na morfologia das redes de cidades. Se a organização tradicional em formato de teia de aranha é ainda uma realidade na maior parte do mundo em desenvolvimento, nos países industrializados as redes já apresentam um desenho em forma de estrelas. Esse modelo é a representação espacial dos maiores fluxos de bens, pessoas e de informações entre as grandes cidades que atravessam espaços intersticiais – de abrangência até internacional –, mostrando-se incapazes de captar aqueles fluxos impulsionadores do crescimento econômico, mesmo que parcialmente. Sugere-se, aqui, um *efeito túnel*, que produz zonas de exclusão no espaço entre os centros urbanos mais dinâmicos.

Assim, as referências metodológicas dos estudos de rede urbana não apenas são amplas, tendo inspirado numerosas contribuições à medida que cresce a importância da urbanização para o processo de acumulação, mas também têm passado por sucessivas revisões importantes, dadas as transformações recentes ocorridas no processo produtivo e nas bases tecnológicas, as quais propiciam as interações entre os centros urbanos em escala mundial.

Portanto, apesar do longo caminho percorrido pelos estudiosos da urbanização e da rede urbana, bem como das importantes diferenças que marcam as abordagens apresentadas, considera-se possível e necessária, para o entendimento da configuração e da dinâmica da rede urbana do Brasil, a reunião de instrumentos de interpretação de diferentes correntes teóricas.

Neste trabalho, adotou-se o seguinte procedimento: de um lado, realizou-se uma análise histórica com o objetivo de identificar os processos relevantes que têm marcado a economia e o perfil da rede urbana do Brasil, nos planos regional e nacional; de outro lado, fez-se uso de informações sobre as diferenças entre cidades segundo suas funções, dimensões, relação entre tamanho demográ-

[9] Segundo os autores, 30 anos depois da tentativa de implementar pólos de equilíbrio territorial na França, o peso de Paris na economia francesa aumentou.

fico e desenvolvimento, posição na hierarquia urbana e relações entre cidade e região (em contraposição à relação mais tradicional entre cidade e campo). Com esse procedimento, buscou-se detalhar os marcos mais gerais dos fluxos econômicos que articulam os diversos centros urbanos, sem perder de vista as determinações históricas, as características particulares existentes na formação socioeconômica estudada, bem como a perspectiva histórica que articula o espaço ao tempo e incorpora evidências de transformações recentes para o entendimento das relações entre os centros.

Nesse sentido, este trabalho pressupõe a existência de distintas estruturas produtivas regionais, muitas das quais especializadas ou articuladas a alguns poucos setores dinâmicos. Adota-se também, como pressuposto central, a forte heterogeneidade econômica e espacial existente entre as grandes regiões brasileiras. Esses pressupostos estão mais ligados às teorias que buscam explicar os desequilíbrios regionais, na linha de Myrdal (1968), do que às teorias de hierarquia funcional, de lugares centrais, ou de pólos de desenvolvimento[10]. Entretanto, pelo menos parte do arcabouço proposto pelas teorias locacionais ainda pode contribuir de forma substantiva para a caracterização da rede urbana brasileira. A classificação de cidades reflete a divisão territorial do trabalho expressa nos papéis (ou funções) que cada cidade cumpre no processo de acumulação, estando aí mantidos os pressupostos das teorias de localização, ao incorporar os métodos de verificação de função e centralidade na definição da classificação de cidades.

Além disso, apesar das transformações recentes por que tem passado a rede urbana brasileira, incluindo-se a possibilidade de interações horizontais ampliadas, articulando os grandes centros urbanos do país, bem como a existência de *cidades mundiais* em seu território, ainda existem no país amplos espaços em que é inegável a determinação de relações tradicionais de articulação e hierarquização dos diversos centros, notadamente em regiões ou áreas menos dinâmicas ou despreparadas para localizar novas atividades produtivas, onde a atividade econômica é comandada por setores tradicionais e a renda gerada é relativamente reduzida. Verifica-se, assim, que se mantém a correlação positiva entre renda e densidade da rede urbana, e que o processo de integração na economia mundial tende a intensificar não só a heterogeneidade mencionada, mas também o crescimento da renda dos espaços ou centros urbanos mais competitivos e a exclusão dos centros e espaços menos vantajosos. Com efeito, o Brasil deve continuar apresentando redes urbanas de configurações bastante diferenciadas, de região para região do país, diferenças essas que, não de hoje, vêm inspirando estudiosos preocupados com as relações entre o subdesenvolvimento e a configuração da rede urbana[11].

É incontestável também o fato de serviços e equipamentos de uso coletivo, principalmente aqueles mais sofisticados, não estarem homogeneamente distribuídos pelo território, tampouco foram universalizados nos diversos centros urbanos. Sua localização no território obedece a princípios de centralidade, cujo reconhecimento possibilitou o uso de trabalhos como *o Regiões de influência das cidades* (Regic), realizado pelo IBGE, o qual forneceu valiosas contribuições, baseadas na tradição neoclássica, para o entendimento da articulação entre os diversos centros urbanos brasileiros e a hierarquia de relações existentes, subsidiando a elaboração da classificação da rede urbana do Brasil, no âmbito deste estudo. Outros recursos também utilizados nessa tradição neoclássica foram a análise de agrupamento, as correlações multivariadas e a análise discriminante dos indicadores usados para a classificação dos centros urbanos.

Por fim, em que pese o fato de este trabalho ter sido ancorado em pressupostos distintos, não se aplicou nenhum modelo teórico rígido para o entendimento da realidade brasileira. Ao contrário, uma vez revisada a tradição teórica de estudos sobre a rede urbana, fez-se um trabalho empírico baseado na identificação da dinâmica da economia brasileira, no conjunto e por grandes regiões do país, mediante a construção de diversos grupos de indicadores, complementados com informações qualitativas sobre as distintas realidades urbanas e regionais brasileiras, para compor os argumentos e explicações dos processos espaciais encontrados.

[10] Sobre esse debate, ver Pacheco (1996).

[11] Corrêa (1988), baseando-se no conceito de *redes dendríticas* (que se caracterizam por sua origem colonial, originadas de uma cidade estratégica e localizada excentricamente ao conjunto que polariza – hinterlândia –, concentrando, nesse centro *primaz*, as principais funções econômicas e políticas de tal região), verificou a intensa correlação entre renda e densidade da rede urbana. Quanto menos desenvolvido o país ou região (portanto, de rendas médias inferiores), menos densas apresentam-se suas redes urbanas, sendo essas caracterizadas pela presença de uma cidade primaz, ausência de centros intermediários, presença de mercados periódicos (feiras semanais ou espaço de atuação de vendedores viajantes, onde não há renda suficiente para comércio regular, que têm a função de propiciar a integração entre espaços na fronteira econômica ao mercado mundial) e, também, de um número excessivo de pequenos centros indiferenciados entre si, atendendo a um estreito leque de demandas de sua população, os quais mantêm transações diretamente com o centro primaz ou com outros nas imediações deste, o que dificulta o aparecimento de centros intermediários. Apesar dos vazios que ainda apresenta, contudo, não se pode caracterizar a rede urbana brasileira como uma do tipo essencialmente dendrítico, como se verá mais adiante. A respeito, ver também Santos (1979).

Entende-se que aqui reside uma das principais contribuições deste estudo, dado o esforço despendido para reunir contribuições teóricas distintas e captar os efeitos das recentes transformações econômicas na configuração da rede urbana do Brasil, a fim de verificar suas tendências e de classificá-la.

A definição da classificação dos centros urbanos pressupõe, além da identificação das funções urbanas por eles desempenhadas e de suas áreas de influência – correlacionadas com o porte de cada centro urbano (e decorrentes de correlações multivariadas) –, a análise das recentes transformações da economia brasileira em processo de integração em uma economia mundial também transformada, assim como a análise dos impactos espaciais decorrentes de tais transformações.

Referências Bibliográficas

BÉGUIN, H. (1992) "La Distribution des activités banales". In: BAILLY, A. ; FERRAS, R. ; PUMAIN, D. (orgs.) – *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, p. 497-513.

CAMAGNI, R. (1992) "Organisation économique et réseaux de villes". In: DERYCKE, H. (ed.) – *Espace et dynamiques territoriales*, Paris, Economica (Col. Bibliothèque des Sciences Régionales).

CASTELLS, M. (1972) *La Question urbaine*. Paris, Maspero.

_____ (1998). *The Rise of network society*. London, Blackwell Publishers.

CHRISTALLER, W. (1966). *Central places in central Germany*. Englewood Cliffs, Prentice-Hall (edição original em alemão publicada em 1933).

CORRÊA, R. L. (1988) "O Estudo da rede urbana: uma proposição metodológica". In: *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, IBGE, ano 50, n. 2, p. 107-124.

_____ (1989) *A Rede urbana*. 2ª ed., São Paulo, Ática (Série Princípios).

GEORGE, Pierre (1964) *Précis de géographie urbaine*. Paris, PUF, 287 p.

HARVEY, D. (1973) *Social justice and the city*. London, Edward Arnold.

_____ (1982) *The Limits to capital*. Chicago, University of Chicago Press.

_____ (1989) *The Condition of postmodernity*. Oxford, Basil Blackwell.

HIRSCHMAN, A. (1962) *The Strategy of economic development*. New Haven, Yale University Press.

JOHNSTON, R. J. (1996) "Paradigms and revolution or evolution?" In": AGNEW, J. ; LIVINGSTONE, D. ; ROGERS (orgs.) – A *Human geography – an essential anthology*, Oxford, Blackwell, p. 37-53.

KAYSER, B. (1960) *Campagnes et villes de la Côte D'Azur*. Monaco, Editions du Rocher, 593 p.

LAUNHANTS, W. (1885). *Mathematische Begründung der Volkswirtschaftslehre*. Leipzig.

LEFEBVRE, H. (1974) *La Production de l'éspace*. Paris, Anthropos.

LIPIETZ, A. (1987) *Mirages and miracles. The crisis of global fordism*. London, Verso.

LOJKINE, J. (1977) *Le Marxisme, l'état et la question urbaine*. Paris, Presses Universitaires de France.

LÖSCH, A. (1954) *The Economics of location*. New Haven, Yale University Press (edição original em alemão publicada em 1940).

MANZAGOL, C. (1992) "La Localisation des activités spécifiques". In: BAILLY, A. ; FERRAS, R. ; PUMAIN, D. (orgs.) – *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, p. 471-496.

MASSEY, D. (1977) "Towards a critique of industrial location theory". In: PEET, R. (ed.) – *Radical geography: alternative viewprints on contemporary social issues*, London, Metheuen/Chicago, Maaroufa, p. 181-196.

MEDICI, André C. (1988) *Subsídios para a elaboração de uma metodologia para os estudos sobre urbanização e estrutura ocupacional*. Campinas, Unicamp/Instituto de Economia, mimeo.

MÉRENNE, O.; SCHOUMAKER, B. (1996) *La Localisation des services*. Paris, Nathan Université (Col. Géographie d'aujourd'hui).

MYRDAL, G. (1968) *Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas*. 2ª ed., Rio de Janeiro, Saga.

PACHECO, C. A. (1996) "Desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional". In: *Economia e Sociedade*, Campinas, n. 6, jun./set., p. 113-140.

PUMAIN, D. (1992) "Les Systèmes de villes". In: BAILLY, A.; FERRAS, R. ; PUMAIN, D. (orgs.) – *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, p. 624-641.

SANTOS, M. (1979) *O Espaço dividido*. Rio de Janeiro, Francisco Alves.

SASSEN, S. (1994) *Cities in a world economy*. California, Pine Forge Press.

VELTZ, Pierre (1997) "Le Retour des villes". In: *Sciences Humaines*, Paris, n. 17, jun./jul.

VON THÜNNEN, J. H. (1966) *Isolated state*. Oxford, Pergamon Press (tradução do original alemão *Der isolierte Staat*, de C. M. Wartenberg, publicado em 1826).

WALLERSTEIN, Immanuel (1979) *The Capitalist world-economy*. Cambridge, University Press, 238 p.

WEBER, A. (1899) *The Growth of cities in the 19th century*. New York, Macmillan.

Referenciais da Rede Urbana do Brasil

Introdução

O processo de desconcentração da economia brasileira, iniciado na década de 70, reforçou e tornou mais complexa a integração da rede urbana nacional, engendrando nova articulação entre as estruturas espaciais que a compõem. Os processos de integração produtiva e de articulação funcional entre regiões e/ou centros urbanos conformaram a existência de dois movimentos distintos, porém complementares. Por um lado, ampliaram-se e diversificaram-se as funções desempenhadas pelos centros urbanos, tornando-se mais complexas suas atividades. Por outro, ampliaram-se as demandas de articulação e integração entre eles. Esses movimentos configuram-se, simultaneamente, como reflexo e como suporte à desconcentração das atividades econômicas e à interiorização do desenvolvimento, com um padrão de urbanização restrito, até então, aos maiores centros urbanos nacionais. Assim, não só se verificou um crescimento populacional mais elevado nas antigas *periferias econômicas* nacionais e nos centros urbanos médios, ocasionando o espraiamento da urbanização, especialmente em direção ao Oeste – fenômeno contraposto à tendência anterior de localização da urbanização na faixa litorânea do território nacional –, como também diversas aglomerações urbanas surgiram e ampliaram seu papel na rede de cidades do país, tornando mais complexa a configuração da rede urbana nacional.

Como mais um fator explicativo da interiorização da urbanização, destaca-se o surgimento de nova dinâmica na agricultura, que emergiu em meados da década de 60 em alguns espaços rurais do país, com a internalização do setor produtor de meios de produção e a industrialização da agricultura. O marco do novo padrão agrícola foi a constituição do complexo agroindustrial brasileiro, como o momento mais avançado da modernização da agricultura. Essa teve como efeito relevante a intensificação da urbanização nas regiões de agricultura moderna, integrada a complexos agroindustriais, particularmente no Sudeste e Sul, bem como as transformações observadas no processo de ocupação das regiões Centro-oeste e Norte.

É importante ressaltar que a crise econômica dos anos 80 não se abateu homogeneamente sobre todas as regiões brasileiras, além do que a desconcentração produtiva criou espaços dinâmicos em pontos localizados do território nacional, reforçando as tendências à heterogeneidade inter-regional, num contexto de convergência das rendas *per capita* regionais. Esse processo vem agudizando-se pela forma como o país insere-se no mundo globalizado, uma vez que essa inserção se dá a partir da integração de alguns setores de atividade e de localidades específicas. Isso tem contribuído para reforçar as desigualdades regionais e romper os nexos econômicos de complementaridade – que foram fundamentais no padrão de crescimento das últimas décadas –, causando riscos de maior fragmentação da estrutura produtiva, com forte impacto sobre o desenvolvimento regional. Essa inserção subalterna no mercado global, num contexto de crise do Estado nacional e de inexistência de políticas industriais e regionais estruturantes, pode levar a um novo ciclo de reconcentração das atividades econômicas ou de especialização de espaços determinados, segundo fatores e vantagens já construídos e ali presentes.

Por outro lado, as áreas rurais também têm mudado de feição, com o surgimento, ou a ampliação, em regiões mais dinâmicas – especialmente no caso de São Paulo e de alguns estados do Sul e Sudeste –, de um conjunto de atividades e ocupações não-agrícolas, que colocam esses espaços em outro patamar de articulação com os centros urbanos, em que o rural não mais pode ser visto simplesmente como fornecedor de produtos primários para os centros urbanos.

Observa-se, assim, mesmo em pequenos centros urbanos, bem como no meio rural, uma parcela da população residente totalmente integrada – por meio dos circuitos de produção, comunicações e transportes – ao mais avançado padrão de consumo ofertado pelos grandes cen-

tros. Ao mesmo tempo, nos grandes e médios centros, existem significativos contingentes populacionais marginalizados do processo de modernização e geração de renda. Verifica-se, dessa forma, uma expressão nova do atual ciclo de acumulação, que produz uma face moderna, de alta renda e complexidade, e outra com características opostas.

Vale ainda mencionar a formação de novas espacialidades em todas as regiões brasileiras, especialmente na região Nordeste, associadas ao crescimento do setor de turismo, com localização principalmente no litoral. Observa-se que as novas atividades propiciadas pela expansão do turismo naquela região têm substituído ou proporcionado alternativas a antigas especializações econômicas, o que se verifica marcadamente no litoral sul da Bahia. Em vista dos requisitos de urbanização exigidos pelas novas atividades, as cidades envolvidas com o turismo tendem a apresentar altas taxas de crescimento, contribuindo para o adensamento da rede urbana regional.

Além desses fatos, a integração econômica ao Mercosul, com a conseqüente intensificação das relações comerciais do Brasil com países vizinhos, tem ampliado o papel de algumas cidades de fronteira, as quais vivem forte crescimento urbano, algumas delas já conurbadas com cidades daqueles países, gerando aglomerações urbanas de caráter internacional.

Embora bem distantes da configuração observada na estrutura da rede urbana do Sudeste e do Sul, pode-se afirmar que, em todas as regiões do país, as transformações econômicas recentes levaram a rede urbana brasileira a perder aos poucos sua forma essencialmente concentrada no litoral.

No caso do Centro-oeste, vale registrar que ainda se mantém a estrutura desigual da antiga ocupação, apesar da desconcentração econômica observada, com vastas extensões territoriais ainda não integradas ao processo de desenvolvimento econômico, paralelamente a expressivos contingentes populacionais que continuam mantidos à margem do novo padrão de urbanização.

Refletem-se, portanto, na atual estrutura da rede urbana brasileira as especificidades e diferenças de renda e produtividade que existem entre as regiões e os estados do país, assim como a dicotomia do processo de desenvolvimento que caracteriza historicamente a sociedade brasileira. Verifica-se uma rede urbana ainda em construção, tanto inter quanto intra-regionalmente, articulada por um número significativo de aglomerações e centros urbanos, dotados de equipamentos, infra-estrutura e serviços modernos e complexos, porém com periferias muito pobres. No âmbito intra-urbano, áreas de concentração de pobreza vêm marcando o perfil de crescimento especialmente das metrópoles nacionais, ao mesmo tempo em que nelas se concentram agentes e atividades de alta qualificação e rendimento, integrados a circuitos globalizados de acumulação, realçando, assim, o grave desequilíbrio do processo de urbanização da sociedade brasileira.

Configuração da Rede Urbana Brasileira

A análise da rede urbana brasileira permitiu sua configuração em quatro referenciais básicos: *Estudos regionais* (redes urbanas das grandes regiões); a hierarquia da rede pela classificação dos centros urbanos (seis categorias e 111 centros urbanos); os sistemas urbano-regionais (12 sistemas) e sua articulação em três estruturas urbanas; e as aglomerações urbanas (49 aglomerações)[1].

Para efeitos deste estudo, a rede urbana nacional compreende o conjunto das cidades que polarizam o território brasileiro e os fluxos de bens, pessoas e serviços que se estabelecem entre elas. Em uma visão simplificada, é formada por centros, com dimensões variadas, que estabelecem relações dinâmicas entre si como campos de forças de diferentes magnitudes. São essas interações que respondem não apenas pela atual conformação espacial da rede, mas também por sua evolução futura, cuja compreensão é fundamental para o estabelecimento de metas de políticas públicas de desenvolvimento.

A classificação da rede urbana brasileira foi desenvolvida com base em um conjunto de critérios e procedimentos articulados às tipologias de tamanho dos centros urbanos, ocupacional e de dependência funcional desses, bem como da forma urbana assumida pelos centros.

A configuração da rede urbana abrangeu quatro fases. Na primeira, que corresponde aos *Estudos regionais*, os critérios e indicadores utilizados foram: classificação dos centros urbanos das grandes regiões, incluindo tipologia de tamanho e tipologia funcional – posição dos centros urbanos a partir do estudo *Regiões de influência das cidades* (Regic), desenvolvido pelo IBGE; porcentagem da PEA urbana; total da população em 1980, 1991 e 1996; taxa de crescimento da população no período 1991-96; porcentagem de acréscimo da população nos períodos 1980-91 e 1991-96; densidade demográfica em 1996; e análise de agrupamento dos centros urbanos.

Além desses indicadores, como apoio à composição do Quadro de Composição das Aglomerações Urbanas, con-

[1] A classificação final da rede urbana brasileira consta dos Anexos da Parte I (Tabelas A.1 a A.5).

siderou-se, ainda: a presença de processo de conurbação e/ou periferização entre os centros; de espaços urbanos descontínuos quando apresentavam articulação econômica e complementaridade urbana; o tamanho populacional dos centros urbanos em 1991 e 1996; o crescimento do município-núcleo e da periferia nos períodos de 1980-91 e 1991-96; bem como indicadores referentes às peculiaridades regionais quanto à articulação entre centros urbanos.

Na fase subseqüente aos *Estudos regionais* – classificação da rede urbana –, para qualificar a posição dos centros urbanos, foram agregados outros indicadores, com o objetivo de identificar: o grau de importância dos centros urbanos como centros decisórios e suas relações com outros centros de âmbito internacional; presença nos centros urbanos de setores econômicos diferenciados e com elevado nível de articulação inter e intrasetorial, bem como o grau de diversificação do setor terciário e funções urbanas específicas (centro administrativo, turístico etc.).

A segunda fase do trabalho – Quadro de Classificação da Rede Urbana do Brasil – identificou seis categorias espaciais, sendo três de caráter metropolitano.

- Metrópoles globais, nacionais e regionais, integradas por 13 centros urbanos, que, à exceção de Manaus, constituem aglomerações urbanas, desenvolveram-se a partir de um núcleo constituído pela capital do estado, sendo Campinas a única exceção. Para esses estratos, identificou-se a ocorrência de complementaridade funcional entre os centros e as periferias. Tais centros exercem fortes funções polarizadoras, além da articulação espacial das aglomerações, sempre com algum grau de contigüidade, muitas vezes ao longo de eixos viários. Constatou-se também seu elevado padrão concentrador: as duas metrópoles globais, Rio de Janeiro e São Paulo, abrangem 17,3% da população total do país, distribuída em 60 municípios; nas sete metrópoles nacionais residem 13% do total da população brasileira, em 113 municípios e o Distrito Federal; as quatro metrópoles regionais abrigam 3,9% da população total do país em 28 municípios.
- Centros regionais, estrato intermediário da rede urbana que abrange 16 centros, sendo 13 de aglomerações urbanas não-metropolitanas. Algumas aglomerações urbanas são compostas de centros que, em alguns casos, dividem as funções polarizadoras com subcentros da própria aglomeração. A maioria das aglomerações urbanas nucleadas por centros regionais possui contigüidade espacial, formando um conjunto de cidades articuladas. Esses 16 centros regionais abarcam 7,7% da população brasileira, em 72 municípios.
- Centros sub-regionais 1 e 2 (CSR 1 e CSR 2), somando 82 centros urbanos (CSR 1, com 31 centros, e CSR 2, com 51 centros), polarizam apenas os municípios de seu entorno. Nos 31 CSR 1, residem 7,2% da população brasileira, em 85 municípios, e nos 51 CSR 2, residem 5,7% do total da população, em 82 municípios.

A distribuição espacial dos 111 principais centros urbanos mostra que existe concentração em duas das cinco grandes regiões brasileiras (Sudeste, com 39,6% desses centros, e Nordeste, com 23,4%). No Sul, estão concentrados 18,9% desses centros urbanos, no Norte, 10,8%, e, no Centro-oeste, 7,2%. É importante ressaltar que a classificação da rede urbana brasileira definida não inclui os centros urbanos com menos de 100 mil habitantes, os quais, de todo modo, foram considerados nas análises dos *Estudos regionais*.

A terceira fase do trabalho – Sistemas Urbano-regionais – compreendeu a organização dos sistemas territoriais a partir das metrópoles e centros regionais que compõem a rede urbana do Brasil e que possuem encadeamento funcional entre os diversos níveis de influência, seja recíproco, isto é, entre cidades do mesmo nível, seja hierárquico, dos níveis superiores de polarização para os inferiores. A identificação desses sistemas foi feita a partir de estudo específico de sua dinâmica espacial, com base no fluxo de pessoas, mercadorias e informações, distinguindo como sistemas os conjuntos mais articulados entre si, com contigüidade espacial e dependência funcional. Essas dimensões territoriais assumem diferentes características segundo: o ritmo da urbanização; o nível de adensamento da rede de cidades; o grau de complementaridade entre os centros urbanos que a compõem; e os níveis de desenvolvimento humano atingidos pelos habitantes das cidades que as integram, expressos nos indicadores de renda, alfabetização e acesso aos serviços urbanos básicos. Tais características permitem nova reagregação desses 12 sistemas urbanos regionais em três grandes estruturas articuladas e diferenciadas presentes no processo de urbanização nacional, quais sejam:

- a do Centro-sul, composta dos sistemas urbanos de Belo Horizonte (área de influência de Belo Horizonte), Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, Juiz de Fora e Vitória), São Paulo (São Paulo, Campinas, Bauru, Ribeirão Preto, Marília, São José do Rio Preto, Presidente Prudente e Uberlândia), Curitiba (Curitiba, Londrina, Maringá e Florianópolis), e Porto Alegre (Porto Alegre, Santa Maria, Pelotas e Passo Fundo);
- a do Nordeste, composta dos sistemas urbanos do Meio-norte (áreas de influência de São Luís e Teresina), Fortaleza (Fortaleza), Recife (Recife, João Pessoa, Campina Grande e Caruaru), e Salvador (Salvador e Feira de Santana);
- a do Centro-norte, composta dos sistemas urbanos de Cuiabá (área de Influência de Cuiabá), Norte (Belém e Manaus), e Brasília-Goiânia (Brasília e Goiânia).

A quarta fase do trabalho – Quadro de Composição das Aglomerações Urbanas do Brasil – baseou-se no entendimento de que a grande maioria dos centros já não se res-

tringem a uma unidade espacial circunscrita aos seus limites político-administrativos, mas configura espacialidades integradas por mais de um município. Assim, as aglomerações urbanas correspondem à mancha de ocupação contínua entre pelo menos dois municípios (derivada de periferização ou conurbação), os quais apresentam intensos fluxos de relações intermunicipais, comutação diária, complementaridade funcional, integração socioeconômica decorrente de especialização, e complementação funcional das aglomerações urbanas que podem integrar municípios limítrofes próximos do município-núcleo da aglomeração, independentemente de continuidade de mancha, desde que mantenham fluxos perceptíveis de integração econômica e outras relações intermunicipais intensas.

Na rede urbana brasileira, foram identificadas 49 aglomerações urbanas, 12 classificadas em nível metropolitano.

PARTE I

Região Sudeste
(Exclusive Estado de São Paulo)

1 Introdução

Esta parte do trabalho apresenta os resultados parciais da pesquisa realizada sobre a rede urbana brasileira e os principais processos econômicos ocorridos nas duas últimas décadas nos estados da região Sudeste, com exceção de São Paulo, bem como caracteriza a rede urbana regional, sua hierarquia e morfologia. Está organizado em três itens, além desta introdução e das considerações finais.

No item *Caracterização da economia regional*, traça-se, para cada estado, um panorama da evolução econômica dos últimos 20 anos, com destaque para a atividade industrial. Para o estado de Minas Gerais, devido ao seu tamanho, heterogeneidade interna e complexidade, foi traçado o perfil econômico das regiões, diferenciando as áreas dinâmicas das estagnadas.

Em *Caracterização da rede urbana regional*, são descritos o perfil e a evolução das redes, apresentadas sua hierarquia e morfologia – definidas segundo critérios que levaram em consideração a região Sudeste como um todo – e caracterizadas as funções e o padrão de urbanização para as principais categorias da rede urbana.

No item *Mudanças econômicas e impactos sobre a rede urbana*, são apresentadas as mudanças econômicas recentes e os impactos decorrentes para a rede urbana. Além de trabalhar as informações censitárias e demais dados secundários produzidos nacionalmente, são utilizados dados levantados no âmbito estadual e textos analíticos existentes em instituições estaduais e universidades. Entretanto, a obtenção de informações e de trabalhos analíticos não foi homogênea para todos os estados. Para Minas Gerais, por exemplo, obtiveram-se análises da rede urbana e de níveis de centralidade elaboradas pela Secretaria de Estado do Planejamento, utilizadas neste trabalho e cotejadas com as informações do estudo *Regiões de influência das cidades* (Regic) do IBGE. No entanto, isso não foi possível para os outros dois estados (Espírito Santo e Rio de Janeiro).

Por outro lado, a economia e a estrutura urbana dos três estados apresentam diferenças de várias ordens, obrigando muitas vezes abordagens distintas e tornando um desafio a busca de uniformização da metodologia para compreensão do todo.

2 Caracterização da Economia Regional

O objetivo da análise procedida neste item é evidenciar o impacto da trajetória da economia regional sobre a estruturação do sistema urbano nos estados do Espírito Santo, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

A distribuição da atividade econômica no território brasileiro tem como um de seus traços mais marcantes a concentração na região Sudeste, com a localização de muitos dos segmentos mais dinâmicos e complexos em São Paulo, Rio de Janeiro e parte de Minas Gerais. De fato, no período de desconcentração das atividades econômicas, iniciado em 1970, os estados de São Paulo e Rio de Janeiro perderam participação relativa até 1985, mas Minas Gerais e Espírito Santo ampliaram. Assim, a região Sudeste diminuiu sua participação na composição da renda nacional de cerca de 65% em 1970 para 59% em 1985.

Mesmo entre 1970 e 1985 – período de maior desconcentração relativa das atividades econômicas brasileiras –, na região Sudeste, com exceção de São Paulo, praticamente não houve redução de sua participação relativa. Passou de 25,7% da renda nacional para 24%, como pode ser visto na Tabela 1.

Na composição do PIB dos estados do Sudeste, chama a atenção a grande participação da produção industrial, e também é expressiva a contribuição dos outros setores. Merece ser destacado o fato de não haver um comportamento regional único quanto à contribuição setorial para o PIB nacional. Nos estados de São Paulo e Minas Gerais, a produção agrícola tem expressiva contribuição, apesar de todo o movimento de expansão da fronteira agrícola (16,7% e 17% do PIB da agropecuária nacional, em 1985, respectivamente). O Rio de Janeiro apresenta reduzida participação na composição do PIB da agropecuária nacional, e a participação do Espírito Santo, apesar de pequena, é mais que proporcional à participação de sua população na população nacional.

TABELA 1
REGIÃO SUDESTE – PIB A CUSTO DE FATORES (1970/75/80/85)

Em %

	1970	1975	1980	1985
Brasil	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Sudeste	65,0	63,4	62,2	59,4
Minas Gerais	8,3	8,8	9,6	9,8
Espírito Santo	1,2	1,1	1,5	1,7
Rio de Janeiro	16,1	14,7	13,3	12,4
São Paulo	39,3	39,0	37,8	35,4
Sudeste menos São Paulo	**25,6**	**24,6**	**24,4**	**24,0**

Fonte: Rodrigues (1993) (*apud* Diniz e Santos, 1995, p. 318).

No Rio de Janeiro, em que pese ter havido forte redução da participação da produção industrial desde 1970 até 1994, a grande concentração populacional na metrópole – associada à existência, ainda hoje, de número significativo de sedes de empresas públicas e instituições da administração pública federal e ao grande desenvolvimento do setor de turismo – faz com que seja expressiva e ascendente a participação do setor de serviços carioca na composição do PIB setorial nacional. Este passou de 13,8% para 15,9% entre 1985 e 1994.

Na produção industrial carioca, a exploração de petróleo na bacia de Campos – norte fluminense – contribuiu para o aumento da participação da indústria extrativo-mineral na estrutura industrial regional e foi o ramo industrial que apresentou maior crescimento no período. Favoreceu, assim, a interrupção da trajetória de queda da participação do estado na produção da indústria nacional.

Minas Gerais, no início dos anos 90, passou a ter a segunda concentração industrial do país, superando o Rio de Janeiro. Em 1994, Minas contribuiu com 9,8% da produção industrial e o Rio de Janeiro, com 9,0%. O que chama a atenção na economia mineira é a redução da participação do setor de serviços do estado na composição da renda nacional desse setor: de 8,8% para 8,1% entre 1985 e 1994 (Tabela 2).

A economia capixaba, apesar de não ter ampliado sua participação no PIB, passou por profundas transformações entre 1970 e 1994. A implantação de setores industriais modernos, notadamente siderurgia e papel e celulose, a introdução de novas culturas agrícolas, como mamão, abacate e pimenta-do-reino – reduzindo o peso da cafeicultura e da cacauicultura no estado –, e a ampliação das atividades portuárias ligadas a exportação e importação são parte das transformações ocorridas.

TABELA 2
REGIÃO SUDESTE – PIB A CUSTO DE FATORES: PARTICIPAÇÃO DOS ESTADOS POR SETOR DE ATIVIDADE (1985/90/94)

Em %

Setor	São Paulo			Rio de Janeiro			Minas Gerais			Espírito Santo		
	1985	1990	1994	1985	1990	1994	1985	1990	1994	1985	1990	1994
Agropecuária	16,67	23,95	19,42	1,79	2,01	1,97	16,96	13,78	14,61	2,89	1,85	2,39
Indústria	44,00	43,38	40,17	11,77	10,52	9,09	8,65	9,21	9,79	1,39	1,49	1,46
Serviços	32,92	34,01	33,79	13,88	15,62	15,93	8,86	7,84	8,12	1,65	1,43	1,44
Subtotal	**35,80**	**36,43**	**34,08**	**11,64**	**12,38**	**11,91**	**9,67**	**8,94**	**9,49**	**1,68**	**1,49**	**1,56**
Menos Imputação dos Serviços de Interm. Financeira	35,28	37,00	43,62	11,21	20,30	9,24	8,78	6,26	7,03	1,45	0,69	0,78
PIB a Custo de Fatores	**35,87**	**36,35**	**32,85**	**11,70**	**11,20**	**12,26**	**9,79**	**9,34**	**9,81**	**1,71**	**1,61**	**1,67**

Fonte: Ipea (1996).

No agregado dos três estados – Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais –, a maturação de investimentos realizados, como indústria automobilística em Minas Gerais e siderurgia e papel e celulose no Espírito Santo, e a ampliação da participação do setor de serviços no Rio de Janeiro fizeram com que a participação do Sudeste (com exceção de São Paulo) no total do PIB fosse mantida entre 1985 e 1994 (Tabela 3).

O Mapa 1 apresenta os três estados com a divisão em mesorregiões geográficas.

2.1 Rio de Janeiro

A economia fluminense historicamente apresentou pouca articulação espacial e débil integração produtiva. Com forte presença do setor terciário, graças à condição de capital federal até 1960, o crescimento econômico ressentiu-se da histórica separação entre a capital metropolitana e o interior.

As vantagens de ter sido por mais de 200 anos a capital do Brasil fizeram com que as questões relativas ao crescimento econômico freqüentassem pouco as preocupações das elites, que se envolviam mais com as questões de caráter nacional. Na verdade, não tinham com o que se preocupar, pois a condição de capital federal e cidade primaz do Brasil lhe conferia grandes vantagens locacionais, tanto pelo diferencial da infra-estrutura instalada como pela qualificação de sua mão-de-obra. Por outro lado, a presença de grande contingente de trabalhadores com altos e estáveis rendimentos ampliava as vantagens locacionais por seu grande mercado consumidor.

O interior fluminense, no que se refere à produção agrícola, teve participação em duas grandes culturas. No sul do estado e nas regiões serranas, a oeste da capital, a monocultura cafeeira foi praticada desde meados do século XIX. Entretanto, essa região, que se havia beneficiado da produção cafeeira escrava até o final do século XIX, entrou em decadência por não implantar novas técnicas de cultivo, como ocorreu no oeste paulista, e sobretudo por não buscar outros cultivos. Assim, a economia do interior do estado entrou em decadência. A partir da década de 60, ampliou-se a substituição da cafeicultura pela pecuária extensiva. Entretanto, a exaustão do solo – explorado durante várias décadas sem nenhuma rotação de cultura –, as condições da geografia regional e a técnica adotada no manejo do gado não possibilitaram que essa atividade irradiasse dinamismo para a região.

O norte fluminense é conhecido por sua produção de açúcar desde o início do século XVIII. Tendo por base a monocultura da cana-de-açúcar, a região de Campos dos Goytacazes, apesar de secularmente estruturada a partir da indústria do açúcar, não foi capaz de diversificar sua base produtiva, nem de modernizar seu parque industrial. Esse fato fez com que a rentabilidade do setor fosse decrescente ao longo de várias décadas. Contribuiu para a redução da rentabilidade da agroindústria açucareira do norte fluminense o cultivo exaustivo, sem considerar a preservação da qualidade do solo, bem como a idade das plantas industriais. A decadência tem determinado o fechamento de diversas usinas de cana-de-açúcar na região. Em passado recente, havia 45 usinas em funcionamento no norte fluminense; em 1996, restavam apenas 11 em operação.

A construção da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda – sul fluminense –, da refinaria de petróleo Duque de Caxias, na Baixada Fluminense, e da Companhia Nacional de Álcalis, na região dos Lagos – centro-norte do estado –, foram ações diretas do governo federal com vistas a contribuir para o desenvolvimento. Isso porque essas indústrias apresentavam pouca rigidez locacional e poderiam, por exemplo, ser instaladas em outros estados. Entretanto, a decisão por suas localizações no estado do Rio de Janeiro visavam contribuir para o crescimento da região.

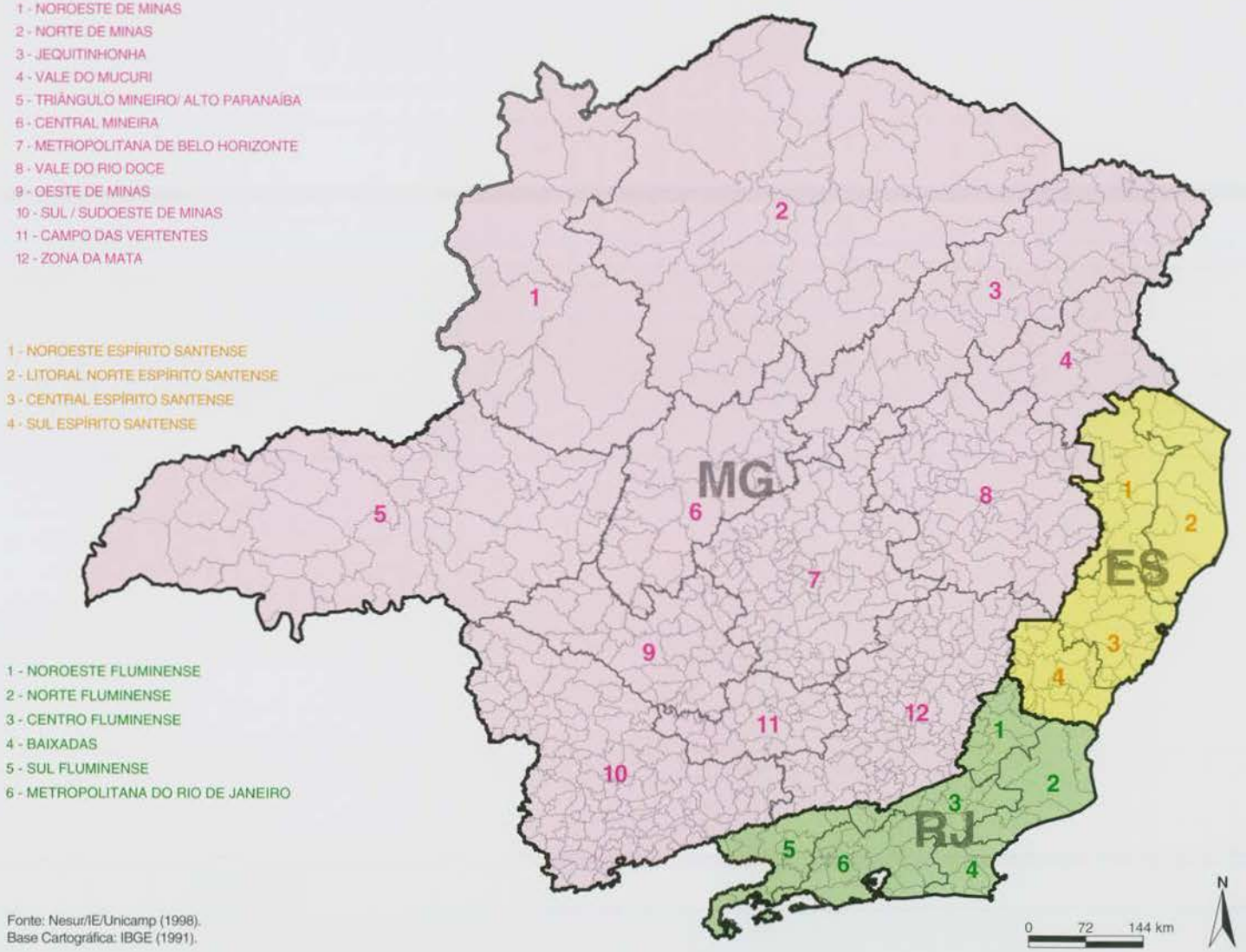
TABELA 3
REGIÃO SUDESTE – PIB A CUSTO DE FATORES: PARTICIPAÇÃO POR SETOR DE ATIVIDADE (1985/90/94)

Em %

Setor	Sudeste					
	Total			Sem São Paulo		
	1985	1990	1994	1985	1990	1994
Agropecuária	38,31	41,58	38,39	21,64	17,63	18,96
Indústria	65,80	64,60	60,50	21,80	21,22	20,33
Serviços	57,31	58,90	59,28	24,39	24,89	25,49
Subtotal	**58,79**	**59,25**	**57,04**	**22,99**	**22,81**	**22,96**
Menos Imputação dos Serviços de Interm. Financeira	56,72	64,25	60,67	21,43	27,25	17,05
PIB a Custo de Fatores	**59,07**	**58,50**	**56,57**	**23,20**	**22,15**	**23,73**

Fonte: Ipea (1996).

MAPA 1
ESTADOS DE MINAS GERAIS, ESPÍRITO SANTO E RIO DE JANEIRO – MESORREGIÕES GEOGRÁFICAS (1998)



Fonte: Nesur/IE/Unicamp (1998).
Base Cartográfica: IBGE (1991).

O mesmo ocorreu com a indústria naval, instalada no estado a partir do governo Juscelino Kubitscheck.

A perda da condição de capital federal, em 1960, e a criação do estado da Guanabara, separado do estado do Rio de Janeiro, fizeram com que, segundo Penalva Santos (1997), se agravasse a situação, já ruim, da economia dos dois estados, pois, além de enfrentar um esvaziamento, a cidade perdeu a condição de sede do governo federal.

No período do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), houve a ampliação da refinaria Duque de Caxias, a modernização do porto do Rio de Janeiro e a construção da usina atômica de Angra dos Reis, além do incentivo à indústria naval. Mas esses investimentos não foram suficientes para manter uma trajetória de ampliação da participação do estado na produção industrial nacional, e iniciou-se um período de redução quando a indústria dos outros estados passou a crescer a taxas mais expressivas que aquelas obtidas pela indústria estadual.

O início da exploração de petróleo na bacia de Campos, no norte fluminense, na década de 80, contribuiu para não reduzir ainda mais a participação do estado na produção industrial nacional, mas não foi suficiente para reconverter a trajetória declinante.

A agropecuária do estado é inexpressiva (Tabela 4). Apesar de ter apresentado crescimento em sua participação setorial nacional, responde por menos de 2% do PIB nacional do setor. A participação industrial ainda está em trajetória declinante e a queda da participação do estado no PIB nacional só não tem continuado graças ao crescimento do setor de serviços.

Na estrutura do PIB do estado do Rio de Janeiro, a agropecuária responde por 1,2% do PIB estadual; a indústria, por 40,4%; e o setor de serviços, por 58,4%. Sua distribuição espacial é, também, bastante concentrada, com o município do Rio de Janeiro respondendo, sozinho, por 62,7%. Os 10 principais municípios fluminenses são responsáveis por 86,6% do PIB estadual. Na verdade, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) responde por mais de 80% do PIB estadual e, dos 10 municípios que mais contribuem para a formação da renda estadual, apenas Volta Redonda, Campos e Petrópolis (3,8%, 1,6% e 1,5% do PIB estadual, respectivamente) não pertencem à RMRJ (Tabela 5).

TABELA 4
ESTADO DO RIO DE JANEIRO – PIB A CUSTO DE FATORES: PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO BRASIL, POR SETOR DE ATIVIDADE (1985/90/94)

Em %

Setor	1985	1990	1994
Agropecuária	1,79	2,01	1,97
Indústria	11,77	10,52	9,09
Serviços	13,88	15,62	15,93
Subtotal	**11,64**	**12,38**	**11,91**
Menos Imputação dos Serviços de Interm. Financeira	11,21	20,30	9,24
PIB a Custo de Fatores	**11,70**	**11,20**	**12,26**

Fonte: Ipea (1996).

TABELA 5
ESTADO DO RIO DE JANEIRO – CONTRIBUIÇÃO DOS PRINCIPAIS MUNICÍPIOS NA FORMAÇÃO DO PIB (1997)

Em %

Município	Participação
Rio de Janeiro	62,7
Duque de Caxias	4,3
Niterói	4,2
Volta Redonda	3,8
São Gonçalo	2,6
Nova Iguaçu	2,2
Belfort Roxo	2,1
Campos	1,6
São João do Meriti	1,6
Petrópolis	1,5

Fonte: Revista *Exame* (1996, nº 664).

2.1.1 A atividade industrial

O emprego formal na indústria do estado do Rio de Janeiro tem decrescido ao longo dos últimos 10 anos em todos os gêneros. No conjunto, o setor industrial, que em 1986 respondia por 610 mil postos de trabalho com registro em carteira de trabalho, passou a empregar 413 mil pessoas em 1996, uma redução de quase 200 mil postos de trabalho.

É importante destacar que a reestruturação produtiva e a necessidade de ampliação da competitividade, com a introdução de ganhos de produtividade, determinaram a redução do número de postos de trabalho no conjunto da indústria nacional. Entretanto, no estado do Rio de Janeiro essa redução foi mais drástica que em outras regiões do país. Isso tem ocasionado redução na participação do estado no número de empregados em cada gênero industrial do Brasil (Tabela 6).

TABELA 6
ESTADO DO RIO DE JANEIRO – EMPREGO FORMAL NA ATIVIDADE INDUSTRIAL, POR GÊNERO (1986/89/93/96)

Gênero	1986	1989	1993	1996
Têxtil	105.727	98.657	72.000	68.739
Química	83.763	92.080	61.229	58.785
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	48.749	49.083	38.645	39.697
Minerais Não-metálicos	53.791	52.428	24.132	24.270
Metalurgia	50.811	46.943	49.519	48.110
Mecânica	30.080	29.789	15.174	15.511
Material de Transportes	37.638	36.602	19.510	12.366
Madeira e Mobiliário	23.723	20.460	15.143	20.092
Extrativo-mineral	17.061	19.438	14.683	14.313
Material Elétrico e de Comunicações	25.686	23.740	15.267	14.246
Calçados	5.409	5.897	3.860	4.681
Borracha, Fumo e Couro	58.528	57.037	35.493	36.070
Alimentos e Bebidas	69.346	72.502	55.172	56.473
Total	**610.312**	**604.656**	**419.827**	**413.353**

Fonte: MTB/Rais (1996).

Essa redução da participação do número de empregados na indústria fluminense sobre o total dos empregados na indústria nacional só não está ocorrendo nas indústrias metalúrgica e extrativo-mineral. Mas, mesmo nesses gêneros, houve queda absoluta no número de empregados, apesar de ter ocorrido ampliação relativa na participação desses dois gêneros no total do emprego do Brasil (Tabela 7).

TABELA 7
ESTADO DO RIO DE JANEIRO – PARTICIPAÇÃO DO EMPREGO FORMAL INDUSTRIAL NO TOTAL DO BRASIL, POR GÊNERO (1986/89/93/96)

Em %

Gênero	1986	1989	1993	1996	1996/86(*)
Têxtil	11,5	10,8	10,1	9,9	65,0
Indústria Química	15,5	15,8	13,2	12,2	70,2
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	15,4	14,3	14,6	13,7	81,4
Minerais Não-metálicos	15,6	14,6	9,8	9,4	45,1
Metalurgia	7,6	6,9	10,1	10,0	94,7
Mecânica	6,8	6,7	5,1	5,1	51,6
Material de Transportes	9,0	8,6	5,9	4,2	32,9
Madeira e Mobiliário	5,7	5,2	4,5	5,4	84,7
Extrativo-mineral	11,3	13,3	12,8	13,4	83,9
Material Elétrico e de Comunicações	7,2	6,4	6,4	6,0	55,5
Calçados	2,0	2,3	1,5	1,9	86,5
Borracha, Fumo e Couro	14,3	13,7	11,1	11,1	61,6
Alimentos e Bebidas	7,9	7,7	6,8	6,3	81,4
Total	**10,0**	**9,6**	**8,6**	**8,3**	**67,7**

Fonte: MTB/Rais (1996).
Nota: (*) Proporção de trabalhadores empregados em 1996 em relação a 1986 calculada a partir dos números absolutos.

No que se refere à estrutura do emprego industrial, o maior empregador é, historicamente, o setor têxtil. Entretanto, sua participação para a composição do emprego industrial fluminense vem reduzindo-se ao longo dos últimos anos.

As indústrias química e de alimentos e bebidas têm apresentado ampliação em sua participação no emprego industrial do estado, passando de 13,7% e 11,4% para 14,2% e 13,7%, respectivamente, entre 1986 e 1996. A metalurgia também tem ampliado sua participação, passando de 8,3% para 11,6% do total de postos de trabalho na indústria estadual (Tabela 8).

Apesar das alterações na estrutura industrial regional, os impactos sobre sua configuração espacial foram muito modestos. Historicamente concentrada na cidade do Rio de Janeiro e em alguns municípios da Baixada Fluminense, estima-se que ainda hoje a RMRJ seja responsável por cerca de 80% do produto estadual. A região do Vale do Paraíba, segunda mais industrializada desde a década de 40, responde por 6% da produção industrial fluminense e tem a metalurgia como setor dominante (Penalva Santos, 1997).

Os dados do Censo Demográfico de 1991 mostram o número de chefes de domicílio com rendimento até dois salários mínimos. Apresentado por mesorregião, os números da Tabela 9 mostram que o norte fluminense – mesorregião noroeste – tem cerca de dois terços dos chefes de domicílio com rendimento até dois

TABELA 8
ESTADO DO RIO DE JANEIRO – DISTRIBUIÇÃO DO EMPREGO FORMAL INDUSTRIAL, POR GÊNERO (1986/89/93/96)

Em %

Gênero	1986	1989	1993	1996
Têxtil	17,3	16,3	17,1	16,6
Química	13,7	15,2	14,6	14,2
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	8,0	8,1	9,2	9,6
Minerais Não-metálicos	8,8	8,7	5,7	5,9
Metalurgia	8,3	7,8	11,8	11,6
Mecânica	4,9	4,9	3,6	3,8
Material de Transportes	6,2	6,1	4,6	3,0
Madeira e Mobiliário	3,9	3,4	3,6	4,9
Extrativo-mineral	2,8	3,2	3,5	3,5
Material Elétrico e de Comunicações	4,2	3,9	3,6	3,4
Calçados	0,9	1,0	0,9	1,1
Borracha, Fumo e Couro	9,6	9,4	8,5	8,7
Alimentos e Bebidas	11,4	12,0	13,1	13,7
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: MTB/Rais (1996).

TABELA 9
MESORREGIÕES E RMRJ – CHEFES DE FAMÍLIA COM RENDIMENTO ATÉ DOIS SALÁRIOS MÍNIMOS (1991)

Mesorregião/ Região Metropolitana	Número de Chefes com Rendimento		Proporção de Chefes com Rendimento até 2 SM (%)
	Total	Até 2 SM	
Baixadas	52.822	28.047	53,10
Centro Fluminense	77.328	39.774	51,44
Metropolitana do Rio de Janeiro	2.253.627	817.162	36,26
Noroeste Fluminense	43.093	28.088	65,18
Sul Fluminense	254.561	119.864	47,09
RMRJ	2.145.236	763.582	35,59
Total do Rio de Janeiro	**2.681.431**	**1.032.935**	**38,52**

Fonte: IBGE (Censo Demográfico de 1991).

salários mínimos. Essa situação inverte-se na RMRJ, na qual quase dois terços dos chefes declararam rendimento acima de dois salários mínimos, no Censo de 1991. Nas mesorregiões baixadas, centro e sul fluminenses, aproximadamente 50% dos chefes declararam rendimento até dois salários mínimos.

Apesar de o noroeste fluminense ser um bolsão de pobreza, o grande contingente de chefes de domicílio com rendimento até dois salários mínimos encontra-se na mesorregião metropolitana e na RMRJ, as quais concentram, respectivamente, 817 mil e 763 mil chefes de domicílio nessa condição, representando 79,1% e 73,9% do estado (Tabela 10).

TABELA 10
MESORREGIÕES – DISTRIBUIÇÃO DOS CHEFES DE FAMÍLIA COM RENDIMENTO ATÉ DOIS SALÁRIOS MÍNIMOS (1991)

Em %

Mesorregião	Distribuição dos Chefes com Rendimento até 2 SM
Baixadas	2,7
Centro Fluminense	3,9
Metropolitana do Rio de Janeiro	79,1
Noroeste Fluminense	2,7
Sul Fluminense	11,6
Total do Rio de Janeiro	**100,0**

Fonte: IBGE (Censo Demográfico de 1991).

2.2 Espírito Santo

A economia do Espírito Santo até o Plano de Metas (1956-60) estava baseada, quase exclusivamente, nas atividades ligadas ao café. O cultivo, o beneficiamento e a exportação eram atividades desse complexo, que tinha grande parcela de responsabilidade na dinâmica da economia regional. A queda nos preços internacionais, no final dos anos 50, e a política de erradicação dos cafezais, implementada pelo governo federal nos anos 60, foram responsáveis por grande redução na área cultivada com café e por sua substituição por culturas incentivadas. É importante destacar que o café capixaba representava pouco mais de 3% da produção nacional no início dos anos 60, mas era responsável por mais de 70% da renda estadual, direta ou indiretamente.

Esses fatos devem ser destacados por estarem na base da explicação da atual concentração demográfica e produtiva na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV). Isso porque o Espírito Santo possuía forte agricultura baseada na pequena e média propriedade, de cultivo familiar, e tinha no café sua principal fonte de rendimento. A erradicação dos cafezais desestruturou a produção agrícola, por sua substituição, quase imediata, pela pecuária extensiva. Alterou a estrutura de propriedade da terra e expulsou grandes levas de trabalhadores, que foram buscar trabalho e moradia principalmente no Rio de Janeiro ou na Grande Vitória.

Em 1960, a agricultura era responsável por quase 50% do PIB estadual; com o Plano de Metas, apesar de ter ocorrido um implante industrial anterior no sul capixaba, em Cachoeiro de Itapemirim, foram implantadas as primeiras indústrias de porte no estado. Em Cachoeiro de Itapemirim foi instalada uma fábrica de cimento e em Cariacica, município da Grande Vitória, uma siderúrgica, além de terem sido feitos investimentos na ferrovia Vitória–Minas e no porto de Vitória.

A grande transformação na estrutura produtiva estadual deu-se no decorrer da década de 60 e início da década de 70.

A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) começou a operar a primeira usina de pelotização de minério de ferro em 1969 e seguiu investindo na ampliação de sua capacidade produtiva com a inauguração da segunda usina em 1973. Em associação com grupos do Japão, da Itália e da Espanha, a CVRD implantou outras três usinas de pelotização em 1976, 1978 e 1979, respectivamente. Também em 1978 entrou em funcionamento outra usina, de capital canadense, constituindo um parque industrial com seis usinas, capacidade instalada de 22 milhões de toneladas por ano e investimentos da ordem de US$ 1 bilhão (Pereira, 1997).

Apesar do crescimento da produção da indústria extrativo-mineral, pela implantação das usinas de pelotização, é importante destacar que,

> 70% das despesas com operações industriais das usinas de pelotização referem-se a matérias-primas que não são produzidas no Espírito Santo. Desta forma, o impacto desta atividade sobre a economia local flui basicamente via salários, o que evidencia fracos encadeamentos diretos desta atividade com o setor industrial local. (Pereira, 1997)

A descoberta de petróleo no norte do Espírito Santo em 1969, no campo de São Mateus, trouxe grandes expectativas de crescimento na economia regional. A exploração, iniciada comercialmente em 1973, teve enorme expansão com a descoberta de gás natural. Em 1984, entrou em operação um gasoduto ligando os campos petrolíferos às indústrias consumidoras na Grande Vitória.

Na indústria de transformação, a metalurgia assume papel de destaque desde a inauguração da Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi) e suas contínuas ampliações ao longo da década de 70. Nessa década, entraram em operação mais duas usinas de ferro-gusa (Cimetal e CBF) e, na década de 80, a Companhia Metalúrgica Vetorial, em 1985, e a Ferroeste Industrial, em 1986, além da aciaria 2 da Cofavi, em 1987. Essas cinco empresas tinham, em conjunto, capacidade produtiva de pouco mais de um milhão de toneladas por ano.

No entanto, o setor assumiu a liderança da produção industrial do estado a partir da entrada em operação da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), inaugurada em 1983 com investimentos da ordem de US$ 3 bilhões e capacidade para produzir cerca de três milhões de toneladas de aço por ano.

O fato a destacar é que a produção da siderurgia estadual está basicamente concentrada na RMGV, nos municípios de Cariacica e Serra. Ressalte-se, também, que algumas dessas usinas passaram por períodos de grandes dificuldades financeiras e tiveram suas composições acionárias alteradas várias vezes, passando até mesmo por períodos de interrupção total da produção.

A indústria de papel começou a ter destaque no estado a partir de 1979, com a entrada em operação da Aracruz Celulose S.A., localizada no município de Aracruz, a 80 quilômetros de Vitória. Além de contribuir para a desconcentração da produção industrial, basicamente localizada na Grande Vitória, o empreendimento da Aracruz Celulose favoreceu a ampliação da produção da indústria química no estado, dado seu caráter complementar à produção da celulose. Desse modo, foram implantadas unidades de produção de clorato de sódio e de outros cloratos utilizados no cozimento e branqueamento da celulose.

Assim, pela implantação da Aracruz Celulose e seus projetos complementares, a produção industrial do norte do estado ampliou sua participação no total da produção da indústria estadual. Também a implantação de um conjunto de seis novas usinas de álcool, instaladas sob a égide do Proálcool, contribuiu para a ampliação da participação do norte capixaba na produção estadual.

A indústria de minerais não-metálicos registrou crescimento ao longo das últimas décadas, tanto pela ampliação da produção de cimento, com a entrada em operação de nova unidade que utiliza a escória de alto-forno da CST, como pela ampliação da demanda por cal para as usinas de pelotização e para a siderurgia e pelo beneficiamento de pedras para construção (mármores e granitos).

Esses são os principais gêneros da indústria do Espírito Santo, responsáveis por grande parte do aumento da participação da produção industrial para a composição do PIB estadual (Tabela 11).

A participação da produção estadual para a composição do PIB de cada setor, entretanto, é modesta. Sua maior contribuição é para o PIB da agropecuária nacional (Tabela 12).

A distribuição espacial das atividades econômicas no estado pode ser vista pela composição regional do valor adicionado (VA) fiscal.

TABELA 11
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – DISTRIBUIÇÃO SETORIAL DO PIB (1960/70/75/80/85/90)

Em %

Setor	1960	1970	1975	1980	1985	1990
Agricultura	48,8	20,8	19,9	14,7	18,2	17,6
Indústria	5,9	13,1	22,8	36,2	33,5	29,7
Serviços	45,3	66,1	57,3	49,1	48,3	52,7
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: Pereira (1997).

TABELA 12
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – PIB A CUSTO DE FATORES: PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO BRASIL, POR SETOR DE ATIVIDADE (1985/90/94)

Em %

Setor	1985	1990	1994
Agropecuária	2,89	1,85	2,39
Indústria	1,39	1,49	1,46
Serviços	1,65	1,43	1,44
Subtotal	**1,68**	**1,49**	**1,56**
Menos Imputação dos Serviços de Intermediação Financeira	1,45	0,69	0,78
PIB a Custo de Fatores	**1,71**	**1,61**	**1,67**

Fonte: Ipea (1996).

Compreendendo cinco municípios (Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana), a RMGV respondia, em 1985, por mais de dois terços do VA estadual. Apesar da implantação de diversas plantas industriais em outras regiões do estado, a localização de atividades econômicas na Grande Vitória tem sido mais intensa, ocasionando ampliação de sua participação na economia do estado.

A segunda mesorregião que mais contribui para o VA do estado é a litoral norte espírito-santense, representando 13,3% da produção regional em 1996 (Tabela 13).

Mais do que pelas atividades econômicas implantadas, o Espírito Santo é conhecido pela logística instalada, o que lhe tem propiciado grandes vantagens competitivas. Além da localização privilegiada no Sudeste, entre os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Bahia, a proximidade de São Paulo vem permitindo a utilização competitiva de sua estrutura portuária por grande número de empresas exportadoras e importadoras.

> No redesenho estratégico da Federação, os chamados "eixos logísticos de desenvolvimento integrado" são os novos determinantes. Eles norteiam, por exemplo, os investimentos do programa Brasil em Ação e impõem diferentes lógicas econômicas a um mesmo estado. (Hartung, 1997)

A articulação entre ferrovia e porto, possibilitada pela ferrovia mais moderna do país – a Vitória–Minas, da CVRD –, com a otimização dos comboios de vagões mais utilizados para o transporte de minério no sentido Minas–Porto, incentivou a criação do corredor centro-leste. Esse corredor, já em operação, atende à extensa região dos estados de Minas Gerais, Goiás e parte da Bahia, com articulação da ferrovia da Vale do Rio Doce com outros ramais da rede ferroviária nacional.

São cinco portos operando com grande capacidade de movimentação de cargas.

O porto de Vitória, graneleiro, administrado pela Companhia de Docas do Espírito Santo (Codesa), é composto de dois terminais: o de Capuaba, em Vila Velha, e o de Vitória.

Localizado no município de Anchieta, o porto de Ubu, de propriedade da empresa Samarco Mineração S.A., embarca pelotas de minério de ferro transportadas pela empresa por dutos desde Minas Gerais até a usina de pelotização, nos arredores do porto.

O porto de Praia Mole, situado na Serra (RMGV), é subdividido em dois terminais: o de produtos siderúrgicos, administrado por um condomínio formado pela Companhia Siderúrgica de Tubarão, Açominas e Usiminas; e o terminal de cargas, administrado pela CVRD.

O porto de Tubarão (da Vale do Rio Doce) foi construído para o embarque e desembarque de minério de ferro e seus derivados, mas está sendo adaptado para a exportação de grãos da região centro-oeste.

O porto de Barra do Riacho, no município de Aracruz, tem um terminal privativo, o Portocel, utilizado pela Aracruz Celulose.

Há, também, três Estações Aduaneiras do Interior (Eadi), já em funcionamento na RMGV (Coimex, Silotec e Terca), e dois entrepostos aduaneiros (da Coimex e da Tervix). Essas estruturas de desembaraço de exportações e importações têm ampliado a competitividade das importações pelos portos capixabas, na medida em que contribuem para reduzir o tempo entre o desembarque e a liberação das cargas.

2.2.1 O emprego industrial

Uma das principais características da indústria capixaba é a quase inexistência de produção do setor de

TABELA 13
MESORREGIÕES E RMGV – DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO FISCAL (1985-96)

Em %

Mesorregião/ Região Metropolitana	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Noroeste Espírito-santense	8,3	12,6	8,3	8,1	18,7	7,1	6,1	6,4	7,6	7,6	6,5	7,5
Litoral Norte Espírito-santense	15,2	15,9	15,2	15,2	12,7	14,4	16,3	18,0	14,5	15,4	17,5	13,3
Central Espírito-santense	65,8	57,7	65,8	66,2	59,5	68,1	68,0	66,9	68,4	66,2	67,4	70,7
Sul Espírito-santense	10,7	13,7	10,7	10,5	8,9	10,2	9,4	8,4	9,1	10,7	8,4	8,2
Exclusive RMGV	4,7	6,4	4,7	4,6	4,9	7,2	6,3	5,5	6,2	6,0	5,8	5,6
RMGV	61,1	51,4	61,1	61,6	54,6	60,9	61,7	61,4	62,1	59,9	61,9	65,0
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: Secretaria de Estado da Fazenda do Espírito Santo (1997).

bens de consumo duráveis, exceção feita às oficinas de reparos de vagões e locomotivas da CVRD, computadas como indústria de material de transportes. A grande concentração da produção industrial está no setor de bens intermediários ou de bens de consumo não-duráveis.

O emprego reflete essa condição. Os maiores empregadores são os gêneros da indústria de alimentos e bebidas e têxtil, cujos números de postos de trabalho com registro em carteira têm crescido nos últimos anos (Tabela 14).

Entretanto, a maior participação do estado na composição do emprego industrial nacional está na indústria extrativo-mineral, que, principalmente no sul do estado, é grande empregadora de mão-de-obra utilizada na extração e beneficiamento do mármore e granito (Tabelas 15 e 16).

TABELA 14
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – EMPREGO FORMAL NA ATIVIDADE INDUSTRIAL, POR GÊNERO (1986/89/93/96)

Em %

Gênero	1986	1989	1993	1996
Têxtil	8.624	9.475	9.477	12.218
Química	1.678	1.736	2.127	2.560
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	3.351	3.623	3.419	4.264
Minerais Não-metálicos	8.036	9.312	8.905	9.492
Metalurgia	12.587	11.953	6.466	8.323
Mecânica	1.112	1.415	1.156	978
Material de Transportes	529	471	315	1.931
Madeira e Mobiliário	9.891	8.286	4.593	6.075
Extrativo-mineral	13.727	6.250	6.335	6.249
Material Elétrico e de Comunicações	759	912	1.100	1.263
Calçados	2.650	2.072	1.221	1.605
Borracha, Fumo e Couro	1.026	992	775	904
Alimentos e Bebidas	12.962	14.612	14.290	14.782
Total	**76.932**	**71.109**	**60.179**	**70.644**

Fonte: MTB/Rais (1996).

TABELA 15
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – PARTICIPAÇÃO DO EMPREGO FORMAL INDUSTRIAL NO TOTAL DO BRASIL, POR GÊNERO (1986/89/93/96)

Em %

Gênero	1986	1989	1993	1996	1996/86(*)
Têxtil	0,9	1,0	1,3	1,8	141,7
Química	0,3	0,3	0,5	0,5	152,6
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	1,1	1,1	1,3	1,5	127,2
Minerais Não-metálicos	2,3	2,6	3,6	3,7	118,1
Metalurgia	1,9	1,8	1,3	1,7	66,1
Mecânica	0,3	0,3	0,4	0,3	87,9
Material de Transportes	0,1	0,1	0,1	0,7	365,0
Madeira e Mobiliário	2,4	2,1	1,4	1,6	61,4
Extrativo-mineral	9,1	4,3	5,5	5,8	45,5
Material Elétrico e de Comunicações	0,2	0,2	0,5	0,5	166,4
Calçados	1,0	0,8	0,5	0,6	60,6
Borracha, Fumo e Couro	0,3	0,2	0,2	0,3	88,1
Alimentos e Bebidas	1,5	1,5	1,8	1,7	114,0
Total	**1,3**	**1,1**	**1,2**	**1,4**	**91,8**

Fonte: MTB/Rais (1996).
Nota: (*) Proporção de trabalhadores empregados em 1996 em relação a 1986 calculada a partir dos números absolutos.

TABELA 16
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – DISTRIBUIÇÃO DO EMPREGO FORMAL INDUSTRIAL, POR GÊNERO (1986/89/93/96)

Em %

Gênero	1986	1989	1993	1996
Têxtil	10,6	14,0	16,6	19,0
Química	2,2	2,7	4,1	4,7
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	2,4	3,2	3,3	3,7
Minerais Não-metálicos	10,3	13,8	15,6	16,4
Metalurgia	15,4	18,3	12,0	12,1
Mecânica	1,1	1,6	1,5	0,7
Material de Transportes	4,7	4,3	3,8	6,6
Madeira e Mobiliário	10,0	11,1	7,7	9,2
Extrativo-mineral	16,3	8,2	10,0	9,0
Material Elétrico e de Comunicações	1,0	1,4	2,0	2,1
Calçados	4,6	5,3	4,2	4,7
Borracha, Fumo e Couro	1,2	1,5	1,3	1,4
Alimentos e Bebidas	24,3	30,8	35,1	36,9
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: MTB/Rais (1996).

No que diz respeito à distribuição pessoal da renda, pode-se dizer que no Espírito Santo cerca de 50% dos chefes de domicílio declararam rendimento até dois salários mínimos em 1991. Esse índice cai para 36,5% na RMGV, que detém a menor porcentagem de chefes de domicílio nessa faixa de rendimento. Os maiores percentuais estão nas mesorregiões noroeste e sul espírito-santense, com cerca de dois terços dos chefes de domicílio com rendimento até dois salários mínimos. Entretanto, é importante destacar que, em números absolutos, o maior contingente de pobres está concentrado na região metropolitana e na respectiva mesorregião (Tabela 17).

TABELA 17
MESORREGIÕES E RMGV – CHEFES DE FAMÍLIA COM RENDIMENTO ATÉ DOIS SALÁRIOS MÍNIMOS (1991)

Mesorregião/ Região Metropolitana	Número de Chefes com Rendimento		Proporção de Chefes com Rendimento até 2 SM (%)
	Total	Até 2 SM	
Central Espírito-santense	254.101	108.175	42,57
Litoral Norte Espírito-santense	61.143	33.405	54,63
Noroeste Espírito-santense	52.533	33.289	63,37
Sul Espírito-santense	71.360	43.613	61,12
RMGV	165.975	60.618	36,52
Total do Espírito Santo	**439.137**	**218.482**	**49,75**

Fonte: IBGE (Censo Demográfico de 1991).

2.3 Minas Gerais

A década de 80, tanto para a economia mineira como para a brasileira, foi marcada pela retração e estagnação do crescimento econômico. Na década anterior, houve crescimento contínuo, com dinamismo e diversificação econômica. O PIB estadual cresceu a altas taxas, em alguns anos superiores às do PIB nacional (Tabela 18). A expansão da produção industrial foi superior a 20% a.a., liderada pelos setores de bens intermediários, de capital e de bens de consumo duráveis. Somado a isso, houve diversificação da estrutura produtiva, com significativo aumento daquelas indústrias ligadas ao complexo metal-mecânico e de material de transportes. Nos anos 80, a economia sofreu grande retração, com expressiva queda nas taxas de crescimento do produto e retração dos investimentos produtivos.

Cabe observar, contudo, que em determinados períodos a economia mineira apresentou desempenho superior ao da brasileira, principalmente em razão da capacidade produtiva expandida nos anos anteriores pelos investimentos públicos realizados e, especialmente, por causa de um bom desempenho exportador da economia (Fernandes, 1997).

No período 1980-95, podem-se notar dois fenômenos interessantes para a economia mineira. O primeiro é a queda na formação bruta de capital fixo em relação ao PIB, que cai de 22,2% em 1981 para 18% em 1995, segundo dados da Secretaria do Estado de Planejamento (Seplan-MG); e o segundo, o aumento da participação do setor terciário no PIB em detrimento dos setores primário e secundário, como pode ser visto na Tabela 19.

O setor de serviços vem ampliando sua participação na formação tanto do PIB nacional como do estadual: em Minas Gerais, o setor terciário correspondia a 46,9% do PIB em 1980 e a 53,7% em 1995.

A agropecuária apresentou, nos anos 80, redução em seu nível de crescimento; segundo o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) (1989), a agricultura cresceu a uma taxa média de 1,3% a.a. e a pecuária, - 5,7%. Essa redução é significativa quando comparada com a década anterior. Naqueles anos, o produto agrícola cresceu em média 12,4% a.a. e a pecuária, 10,6%. Esse bom desempenho da agricultura mineira nos anos 70 foi determinado pela expansão da produção de café e pela modernização da produção nos cerrados, com utilização crescente de máquinas e implementos. Mesmo com a redução das taxas de crescimento do setor na década de 80, o estado tem posição de destaque no cenário nacional. É o primeiro produtor de café, o segundo de batata-inglesa e alho e o terceiro de feijão. Além disso, os rendimentos obtidos por hectare superam a média nacional.

TABELA 18
ESTADO DE MINAS GERAIS – TAXA DE CRESCIMENTO DO PIB (1981-95)

Em %

Ano	Taxa de Crescimento do PIB
1981	- 2,1
1982	- 0,7
1983	- 3,1
1984	2,3
1985	9,4
1986	5,4
1987	3,5
1988	- 0,3
1989	- 2,6
1990	3,4
1991	4,1
1992	- 1,2
1993	2,8
1994	7,0
1995	2,7

Fonte: Fernandes (1997).

TABELA 19
ESTADO DE MINAS GERAIS – DISTRIBUIÇÃO SETORIAL DO PIB (1980/85/90/95)

Em %

Setor	1980	1985	1990	1995
Primário	11,8	14,2	9,7	10,7
Secundário	41,3	39,2	37,4	35,6
Terciário	46,9	46,6	52,9	53,7
Total	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**

Fonte: Fundação João Pinheiro/CEI (*apud* Fernandes, 1997).

Nesse período, a mudança mais significativa da economia mineira foi sua inserção no mercado exterior. Grande parcela da produção industrial predominantemente no setor de bens intermediários passou a depender do mercado externo (Tabela 20).

Com essa evolução, Minas consolidou-se no segundo lugar dos estados exportadores brasileiros, apesar de essa maior inserção externa causar maior dependência da economia regional às diretrizes da política macroeconômica nacional, reduzindo os impactos de políticas adotadas pelo governo estadual.

Segundo Fernandes (1997), as exportações mineiras, que correspondiam a 8,2% do total exportado pela economia brasileira em 1973, atingiram mais de 15% no início dos anos 90, chegando em 1996 a 12,1% (com base em dados da Fundação João Pinheiro). A pauta de exportações, entretanto, apresenta-se concentrada em um pequeno número de produtos. Cerca de 75% das exportações mineiras são representadas por minério de ferro, aço, café e veículos. Além disso, há concentração em poucas grandes empresas, das quais se destacam a CVRD, a Usiminas, a Fiat e a Cenibra.

A pauta de exportações reflete a própria característica estrutural da economia mineira: elevada participação dos bens intermediários, apesar de ter ocorrido, a partir de 1980, expressivo aumento da participação da indústria de bens de capital e de bens de consumo duráveis.

As Tabelas 21 a 23 mostram a distribuição do emprego formal na indústria, segundo os diferentes gêneros, para o estado de Minas Gerais e a participação do estado no total do Brasil.

TABELA 20
ESTADO DE MINAS GERAIS – ESTRUTURA DO PIB INDUSTRIAL (1981/85/91/95)

Em %

Discriminação	1981	1985	1991	1995
Bens Não-duráveis e de Capital	29,14	26,28	24,76	23,44
Bens Intermediários	45,52	47,13	46,78	44,19
Bens de Capital de Consumo Duráveis	10,19	10,94	13,20	20,44
Outros	15,15	15,65	15,26	11,93

Fonte: Fundação João Pinheiro/CEI (*apud* Fernandes, 1997).

TABELA 21
ESTADO DE MINAS GERAIS – EMPREGO FORMAL NA ATIVIDADE INDUSTRIAL, POR GÊNERO (1986/89/93/96)

Em %

Gênero	1986	1989	1993	1996
Têxtil	87.833	89.498	71.339	73.808
Química	19.921	21.264	21.066	28.878
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	19.217	19.910	16.406	21.245
Minerais Não-metálicos	39.768	41.432	33.652	35.416
Metalurgia	115.054	120.965	88.798	80.185
Mecânica	22.016	23.089	15.814	19.861
Material de Transportes	19.383	24.985	26.385	29.479
Madeira e Mobiliário	20.982	21.415	18.882	26.996
Extrativo-mineral	40.045	43.766	31.190	27.189
Material Elétrico e de Comunicações	9.535	11.257	13.576	14.372
Calçados	20.052	17.641	17.830	22.467
Borracha, Fumo e Couro	26.999	28.503	22.211	25.654
Alimentos e Bebidas	62.224	70.121	67.114	76.571
Total	**499.267**	**531.574**	**442.064**	**481.148**

Fonte: MTB/Rais (1996).

TABELA 22
ESTADO DE MINAS GERAIS – DISTRIBUIÇÃO DO EMPREGO FORMAL INDUSTRIAL, POR GÊNERO (1986/89/93/96)

Em %

Gênero	1986	1989	1993	1996
Têxtil	17,6	16,8	16,1	15,3
Química	4,0	4,0	4,8	6,0
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	3,0	3,2	3,1	4,1
Minerais Não-metálicos	8,0	7,8	7,6	7,4
Metalurgia	23,3	23,0	20,3	16,7
Mecânica	4,1	4,1	3,4	4,0
Material de Transportes	3,9	4,7	6,0	6,1
Madeira e Mobiliário	4,2	4,0	4,3	5,6
Extrativo-mineral	8,2	8,4	7,2	5,8
Material Elétrico e de Comunicações	1,9	2,1	3,1	3,0
Calçados	4,0	3,3	4,0	4,7
Borracha, Fumo e Couro	5,4	5,4	5,0	5,3
Alimentos e Bebidas	12,5	13,2	15,2	15,9
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: MTB/Rais (1996).

Verifica-se que o desenvolvimento não ocorre homogeneamente no território mineiro. Há tendência à concentração espacial das atividades em determinados centros, mesmo nos momentos em que existiu uma política com o objetivo de barrar esse processo, resultando em crescimento desigual e conformação de heterogeneidades regionais.

A Tabela 24 mostra a proporção de chefes de família com rendimento até dois salários mínimos segundo as diferentes mesorregiões geográficas.

TABELA 23
ESTADO DE MINAS GERAIS – PARTICIPAÇÃO DO EMPREGO FORMAL INDUSTRIAL NO TOTAL DO BRASIL, POR GÊNERO (1986/89/93/96)

Em %

Gênero	1986	1989	1993	1996	1996/86(*)
Têxtil	9,5	9,8	10,0	10,7	84,0
Química	3,7	3,7	4,5	6,0	145,0
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	5,9	5,8	6,3	7,5	110,6
Minerais Não-metálicos	11,5	11,5	13,7	13,7	89,1
Metalurgia	17,2	17,9	18,1	16,8	69,7
Mecânica	4,9	5,1	5,2	6,4	90,2
Material de Transportes	4,6	5,8	7,9	10,0	152,1
Madeira e Mobiliário	5,0	5,5	5,7	7,2	128,7
Extrativo-mineral	26,6	29,9	27,1	25,4	67,9
Material Elétrico e de Comunicações	2,7	3,0	5,7	6,1	150,7
Calçados	7,4	6,8	7,0	8,9	112,0
Borracha, Fumo e Couro	6,6	6,9	6,9	7,9	95,0
Alimentos e Bebidas	7,1	7,4	8,3	8,6	123,1
Total	**8,1**	**8,5**	**9,1**	**9,6**	**96,4**

Fonte: MTB/Rais (1996).
Nota: (*) Proporção de trabalhadores empregados em 1996 em relação a 1986 calculada a partir dos números absolutos.

TABELA 24
MESORREGIÕES E RMBH – CHEFES DE FAMÍLIA COM RENDIMENTO ATÉ DOIS SALÁRIOS MÍNIMOS (1991)

Mesorregião/ Região Metropolitana	Número de Chefes com Rendimento		Proporção de Chefes com Rendimento até 2 SM (%)
	Total	Até 2 SM	
Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba	313.026	147.672	47,18
Sul/Sudoeste de Minas	339.641	184.320	54,27
Zona da Mata	300.497	176.650	58,79
Oeste de Minas	125.102	74.177	59,29
Campos das Vertentes	72.185	43.027	59,61
Vale do Rio Doce	217.164	130.323	60,01
Central Mineira	59.655	38.109	63,88
Noroeste de Minas	45.377	29.049	64,02
Vale do Mucuri	51.658	36.406	70,48
Norte de Minas	167.890	123.487	73,55
Jequitinhonha	80.527	63.550	78,92
RMBH	651.579	245.838	37,73
Total de Minas Gerais	**2.610.647**	**1.398.850**	**53,58**

Fonte: IBGE (Censo Demográfico de 1991).

As mesorregiões de Jequitinhonha, norte de Minas, Vale do Mucuri, noroeste de Minas e central mineira abrangem vasto território contínuo com grande concentração de pobreza. Nessas mesorregiões, respectivamente, 78,92%, 73,55%, 70,48%, 64,02% e 63,88% dos chefes de família possuíam rendimento até dois salários mínimos, em 1991. Entretanto, no que diz respeito à concentração de famílias pobres, em números absolutos, a Região Metropolitana de Belo Horizonte apresenta o maior contingente.

2.3.1 Perfil econômico das mesorregiões mineiras

O estado possui mesorregiões bastante distintas, cada qual com uma característica diferente. Passar-se-á, agora, a uma análise mais detalhada dessas áreas descentralizadas, especificando-as como dinâmicas ou estagnadas.

2.3.1.1 Áreas dinâmicas

2.3.1.1.1 Mesorregião metropolitana de Belo Horizonte

Essa mesorregião é composta de 74 municípios, distribuídos em oito microrregiões: Sete Lagoas, Conceição do Mato Dentro, Pará de Minas, Belo Horizonte, Itabira, Itaguara, Ouro Preto e Conselheiro Lafaiete.

Considerada a mais importante do estado em termos político-administrativos, econômicos e populacionais, essa mesorregião, de elevado grau de urbanização e industrialização, foi uma das que mais se beneficiaram da descon-centração industrial paulista. Belo Horizonte é o centro polarizador regional, ofertando serviços para diversos municípios. Além de sua posição privilegiada, a mesorregião metropolitana é a que possui melhor infra-estrutura, o que favorece seu crescimento econômico, e seu grande destaque é o setor industrial, que gera a maior parcela do produto regional.

A mesorregião concentra grande parte dos investimentos no estado. Segundo o Instituto de Desenvolvimento Industrial do Estado de Minas Gerais (Indi), nos anos 80 cerca de 50% dos projetos industriais que passaram pelo órgão foram realizados nessa mesorregião.

O parque industrial é caracterizado pelos ramos de metalurgia, têxtil, alimentos e bebidas, minerais não-metálicos, material de transportes, extração mineral e siderurgia. No setor automobilístico, destaca-se a Fiat e sua rede de fornecedores de autopeças, instaladas em Betim.

A atividade mineradora e industrial é composta de indústrias modernas e de grande porte, como Vale do Rio Doce, Belgo Mineira, Minerações Brasileiras Reunidas e Açominas. Segundo a Seplan (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a), a atividade extrativa é responsável por 88% do valor de transformação industrial (VTI) e por 81% do pessoal ocupado nessa atividade em todo o estado.

As microrregiões (à exceção de Itaguara) têm posição de destaque no cenário industrial estadual, estando dentre as 10 mais importantes microrregiões do estado.

O setor terciário também se destaca, caracterizando-se por complexa rede associada à urbanização e ao crescimento industrial.

Por tratar-se de uma mesorregião industrializada e muito urbanizada, o setor agropecuário não possui a mesma dinâmica nem a importância dos outros setores. A única microrregião com alguma atividade agropecuária relevante é a de Conceição do Mato Dentro, que tem produção animal e de leite destinado à confecção manual do *queijo do Serro*. Entretanto, sua participação no estado é de apenas 0,5% (tanto em 1985, como em 1995), segundo dados da Fundação João Pinheiro.

2.3.1.1.2 Mesorregião sul/sudoeste de Minas Gerais

A mesorregião sul/sudoeste, conhecida como uma mesorregião rica em recursos naturais, teve no café seu elemento de dinamismo e crescimento durante muitos anos. A partir do final da década de 60, com a desconcentração produtiva ocorrida em São Paulo, vem apresentando-se como uma alternativa locacional.

Conforme destacam Diniz e Crocco (1995), as aglomerações industriais relevantes (AIR)[1] de Minas Gerais, que crescem a taxas superiores à média nacional, localizam-se principalmente nessa mesorregião, a qual se beneficia de maiores oportunidades de crescimento pelo processo de duplicação da rodovia Fernão Dias. Há também o pólo de telecomunicações e microeletrônica em Santa Rita do Sapucaí.

O setor agropecuário, que foi o principal para a economia regional durante muitos anos, ainda é muito importante. Além do café, destacam-se na mesorregião as lavouras de laranja, alho, milho, arroz, cana-de-açúcar, batata e uva.

2.3.1.1.3 Mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba

Embora apresente em seu conjunto tendência de crescimento econômico, essa mesorregião deve ser analisada segundo dois processos distintos: o primeiro se dá no Triângulo Mineiro; o segundo, no Alto Paranaíba.

O Triângulo Mineiro tem seu processo de desenvolvimento influenciado pela economia paulista em dois momentos: a partir da expansão da fronteira agrícola; e com o processo de desconcentração da indústria paulista. No setor agropecuário, a mesorregião destaca-se como uma das mais dinâmicas e modernas do estado. Seu solo e clima favorecem a incorporação de tecnologias no cultivo, com a adoção de práticas modernas. Destaca-se a produção de soja, milho, cana-de-açúcar, arroz e frutas. As atividades criatórias da região têm posição de destaque na produção de bovinos, com 19,42% do rebanho estadual em 1988, e aves. O fato mais importante, entretanto, é a integração da agropecuária com a indústria, gerando o complexo agroindustrial mais importante do estado.

A base mineral também favoreceu a instalação de indústrias na região, principalmente aquelas ligadas à produção de fertilizantes.

O Alto Paranaíba vem passando por uma fase de relativo crescimento, principalmente em razão da modernização de sua agricultura e do processo de industrialização, centrado na produção de fertilizantes e na agroindústria (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a). Na mesorregião, destacam-se o cultivo de soja e a produção do café no cerrado. Nos últimos 15 anos, o Proálcool estimulou a produção de cana-de-açúcar e, conseqüentemente, a instalação de indústrias vinculadas a essa produção, mas o fato mais importante é a modernização da agricultura, que permitiu que a produtividade no cerrado atingisse médias superiores às de outras regiões (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a).

2.3.1.1.4 Mesorregião noroeste de Minas Gerais

Essa mesorregião é uma das que mais modernizam a agricultura. Sua estrutura produtiva é bastante concentrada na agropecuária. A expansão desse setor, principalmente no cerrado, tem favorecido a economia local. Além disso, de acordo com a Fundação João Pinheiro (1996a), a implantação e a expansão de indústrias de grande porte, nos ramos de extração mineral e siderurgia, possibilitaram a elevação na taxa de crescimento do setor nos últimos anos.

[1] Diniz e Crocco (1995), com o objetivo de analisar o desenvolvimento regional da indústria no Brasil, selecionaram as áreas industriais mais relevantes do país do ponto de vista de sua magnitude e de seu dinamismo. Foram consideradas AIR todas as microrregiões homogêneas (IBGE) com 10 mil ou mais pessoas ocupadas na indústria. Para 1991 foram encontradas 90 AIR, 16 delas localizadas no estado de Minas Gerais. No que se refere ao dinamismo, as AIR foram classificadas como: estagnadas, aquelas com taxas anuais médias de crescimento do emprego industrial abaixo da média brasileira; de lento crescimento, aquelas com média de crescimento entre a média brasileira e 25% acima dessa; de rápido crescimento, aquelas com média de crescimento entre 25% e 50% acima da média brasileira; e de crescimento acelerado, aquelas com média de crescimento acima de 50% da média brasileira.

Segundo a Seplan-MG (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a), a pecuária extensiva e o carvoejamento têm cedido lugar à produção de grãos em escala comercial (arroz, feijão, milho e soja). Entre 1970 e 1990, sua produção cresceu 234,33%. Esse dinamismo do setor agrícola causa efeitos positivos sobre a indústria. A implantação de agroindústrias, indústrias de beneficiamento de grãos e distritos industriais vem ocorrendo em vários municípios.

As microrregiões de Unaí e Paracatu possuem uma trajetória econômica e uma perspectiva de desenvolvimento distintas. Paracatu – que foi ocupada anteriormente por causa da atividade aurífera – tem-se destacado como grande centro agrícola produtor de cebola (primeiro do estado), arroz (segundo), feijão (décimo) e milho (sexto), além de possuir grande rebanho bovino. Essa microrregião possui plantas industriais nos ramos de extração mineral e metalurgia, com destaque para a Companhia Mineira de Metais, localizada no município de Vazante.

Por outro lado, a microrregião de Unaí vem apresentando trajetória de estagnação econômica, em razão da fraca base industrial e do esgotamento dos efeitos positivos do processo de crescimento baseado na agricultura. Mesmo assim, destaca-se na produção de milho e feijão (maior produtor do estado) e mandioca (segundo), além de ter o quarto maior rebanho bovino e a sétima produção de leite de Minas Gerais.

2.3.1.1.5 Mesorregião oeste de Minas Gerais

Essa mesorregião localiza-se a sudoeste da RMBH e pode ser considerada prolongamento daquela pela proximidade e similaridade da estrutura produtiva. Em virtude de sua localização privilegiada, próxima às jazidas de minério de ferro, e de sua capacidade energética, fonte de carvão vegetal, a indústria é bastante centrada na produção de bens intermediários (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a). Além disso, a indústria de alimentos e bebidas tem peso importante no conjunto do estado, sendo um dos determinantes do dinamismo regional.

Dentro dessa região, destaca-se a microrregião de Divinópolis, considerada por Diniz e Crocco (1995) uma "aglomeração industrial relevante", de crescimento acelerado. Itaúna também tem destaque nas áreas têxtil e de extração mineral, apesar de não poder ser considerada uma área dinâmica.

A microrregião de Nova Serrana tem um pólo calçadista, mas vem apresentando pouco dinamismo por causa da fraca articulação da produção local e pequena especialização produtiva. Possui um parque industrial diversificado, em que se destacam os ramos de siderurgia (principal empreendimento econômico), têxtil e alimentício, e participa com 2,2% do PIB industrial de Minas Gerais, ocupando a nona posição entre todas as microrregiões.

Nas demais microrregiões do oeste mineiro, destacam-se: em Piumi, a pecuária leiteira e a produção de café; em Formiga, as indústrias extrativa de minerais não-metálicos, de metalurgia, química e alimentícia; em Campo Belo, a atividade agropecuária, principalmente o cultivo de fumo; e em Oliveira, a produção de tomates. Entretanto, não é possível verificar nessas microrregiões a mesma dinâmica que Divinópolis tem apresentado nos últimos anos.

2.3.1.1.6 Mesorregião do rio Doce

A mesorregião do rio Doce é marcada por contrastes internos. Nela convivem duas áreas distintas: uma industrializada, que apresenta elevados níveis de crescimento; e outra praticamente estagnada. No conjunto, em virtude de seu dinamismo industrial, a região vem aumentando sua participação no produto estadual (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a).

Sua parte dinâmica é formada pelo município de Governador Valadares e pela aglomeração urbana do Vale do Aço, onde se destacam Ipatinga, Coronel Fabriciano e Timóteo. A mesorregião iniciou um processo de crescimento nos anos 40 e 50 com a implantação da Acesita e da Usiminas, e com a construção da BR-381 (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a).

Entretanto, o parque industrial não irradiou efeitos econômicos positivos sobre o restante da mesorregião, o que explica, em parte, a existência de duas áreas diferentes dentro da mesorregião.

Na aglomeração do Vale do Aço, microrregião de Ipatinga, estão localizadas, por exemplo, as seguintes empresas de grande porte: Cenibra, Usiminas, Usimec, Acesita e Cimento Cauê. Esse complexo mantido na microrregião atende o mercado nacional e induziu à formação de um núcleo de serviços e comércio voltados à grande densidade populacional e aos serviços demandados por essas indústrias (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a).

As demais microrregiões – Caratinga, Guanhães, Peçanha, Mantena e Aimorés – são consideradas economicamente estagnadas. Suas economias não se destacam no cenário regional ou estadual. A base econômica dessas microrregiões é a agropecuária tradicional, não modernizada e pouco produtiva, e a extração vegetal. Ao longo dos últimos anos, não se verificou nenhuma inversão produtiva de vulto, e as taxas de crescimento de seu produto interno mantêm-se em níveis muito baixos.

2.3.1.2 Áreas estagnadas

2.3.1.2.1 Mesorregião da Zona da Mata

A trajetória econômica dessa mesorregião é declinante. Segundo Ferreira (1996), por estar sob a área de influência do Rio de Janeiro, a mesorregião foi afetada por seu fraco desempenho nos últimos anos, perdendo importância relativa dentro da economia mineira.

A mesorregião, considerada em 1985 a terceira mais importante do estado economicamente, perdeu posição e em 1995 era a quinta mais importante (Fundação João Pinheiro, 1996a). O setor agropecuário reduziu sua participação no período e é caracterizado pela não-modernização e baixa produtividade na produção de café, cana-de-açúcar e arroz.

O setor industrial, no conjunto da mesorregião, tem como atividades mais significativas o complexo têxtil/vestiário, calçados e produtos alimentícios, nenhum deles podendo ser considerado muito dinâmico.

Merece destaque, entretanto, a cidade de Juiz de Fora, que possui boa infra-estrutura urbana, centros de formação que podem ofertar mão-de-obra qualificada, disponibilidade de terrenos a baixos custos e um distrito industrial. Esse conjunto de fatores torna o município um pólo de grande potencial de crescimento, sem esquecer sua posição geográfica privilegiada (Ferreira, 1996). Na cidade existem indústrias dinâmicas atuando no setor siderúrgico, a Belgo Mineira, e na metalurgia de zinco, a CPM. Além disso, com a recente implantação da Mercedes-Benz, espera-se impacto positivo não apenas para a cidade, como também para toda a mesorregião, pela localização de fornecedores, indústrias de autopeças e serviços de apoio à produção.

Merece destaque a microrregião de Ubá, que, segundo a Seplan-MG (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a), é considerada o primeiro pólo moveleiro do estado, exportando móveis para diversas partes do país.

2.3.1.2.2 Mesorregião norte de Minas Gerais

A economia do norte de Minas é tradicionalmente marcada pela pecuária extensiva e pela agricultura de subsistência. Nos últimos anos, em virtude de sua inserção na área da Sudene, a economia regional vem reestruturando-se rumo à industrialização, graças aos incentivos fiscais, muito embora sem grande dinamismo (Governo do Estado de Minas, 1994a).

A pecuária da região, apesar do caráter extensivo da produção, apresenta algumas áreas que adotam técnicas mais modernas de produção. A instalação de frigoríficos e processadores de couro garante a manutenção e a expansão dessa atividade. A agricultura, menos expressiva, consiste, na maioria, de pequenas lavouras; poucas têm objetivos comerciais. A cafeicultura e o reflorestamento são as mais novas atividades produtivas introduzidas na mesorregião, associadas ao uso dos incentivos fiscais.

A indústria regional, segundo a Seplan-MG, sofreu nos últimos anos uma transformação importante. "A implantação e a expansão de indústrias de grande porte nos ramos de extração mineral e siderurgia permitiram um crescimento do setor industrial na região" (Fundação João Pinheiro, 1996a, p. 81). Esse crescimento, porém, deu-se de maneira concentrada em algumas microrregiões, não se transmitindo para a área como um todo. Grande parte dos investimentos está em Montes Claros, em razão de suas vantagens comparativas com o restante da mesorregião.

2.3.1.2.3 Mesorregião Jequitinhonha/Mucuri

Essa mesorregião é constituída pelas duas porções mais pobres e estagnadas do estado. Possuem muito pouca expressividade econômica e quase nenhum dinamismo.

A agropecuária é caracterizada pela pecuária de corte e por uma agricultura em que predomina a pequena produção de alimentos básicos, atividades pouco dinâmicas, descapitalizadas, com baixa utilização de insumos e equipamentos.

Com relação à indústria, a mesorregião dispõe de precária base industrial, caracterizando-se pela ausência de tradição no setor. Essa pouca ou quase nula industrialização reflete a falta de vantagens locacionais e comparativas na mesorregião, que não consegue ser suplantada nem mesmo com os incentivos fiscais oferecidos pelo governo (Governo do Estado de Minas Gerais, 1994a). O setor é composto, em sua maioria, de pequenas e microempresas sem dinamismo econômico e absorve parcela minúscula da mão-de-obra.

2.3.1.2.4 Mesorregião central mineira

A mesorregião central mineira é formada por três microrregiões – Curvelo, Três Marias e Bom Despacho – e por 30 municípios. Em seu conjunto, não tem posição de destaque no cenário econômico estadual, podendo ser considerada estagnada, apesar de estar polarizada por Belo Horizonte, o que poderia criar efeitos positivos na dinâmica econômica local.

A microrregião de Três Marias destaca-se por sua capacidade de geração de energia elétrica em razão da Usina de Três Marias ali localizada e pela presença de uma metalúrgica de grande porte, a Companhia Mineira de Metais.

Embora seja a mais próxima de Belo Horizonte, a microrregião de Curvelo não se tem beneficiado economi-

camente, apesar de possuir parque industrial baseado no setor têxtil, com destaque para a Redpoint e a Companhia Cedro Cachoeira de Fiação.

A única exceção fica por conta da microrregião de Bom Despacho, a sexta maior produtora de leite do estado e com participação expressiva na produção de algumas culturas, como laranja e cana-de-açúcar, e na avicultura. No setor industrial, a cidade de Lagoa da Prata foi considerada por Diniz e Crocco (1995) uma AIR de crescimento acelerado, destacando-se as indústrias siderúrgicas e de alimentos.

2.3.1.2.5 Mesorregião Campo das Vertentes

Assim como a mesorregião da Zona da Mata, a trajetória dessa mesorregião é considerada estagnada economicamente. Segundo Ferreira (1996), por ser a grande maioria da mesorregião (micros de Barbacena e de São João Del Rei) influenciada pelo Rio de Janeiro, a mesorregião foi afetada pelo seu fraco dinamismo econômico nos últimos anos.

São João Del Rei não possui setor econômico relevante, apresentando apenas algumas especificidades, como a metalurgia de metais não-ferrosos e o beneficiamento e fiação de tecidos. O destaque dessa microrregião é o setor de turismo, que atrai grande número de pessoas, principalmente nos municípios de São João Del Rei e Tiradentes, patrimônios históricos do estado.

A microrregião de Barbacena possui um parque industrial relativamente diversificado, com presença de indústrias química, siderúrgica, alimentícia e têxtil, mas não apresentou dinamismo econômico nos últimos anos, sendo a cidade de Barbacena considerada uma AIR estagnada por Diniz e Crocco (1995) .

A única exceção é a microrregião de Lavras[2], cujo dinamismo econômico deve-se à sua grande articulação com o sul de Minas, São Paulo e Belo Horizonte, principalmente em virtude da rodovia Fernão Dias. Nessa microrregião, destacam-se um setor industrial centrado no ramo de autopeças e de alimentos e um setor de serviços altamente vinculado à Universidade Federal de Lavras (Ufla).

3 Caracterização da Rede Urbana Regional[3]

Na classificação final da rede urbana brasileira, a rede urbana da região Sudeste não foi incorporada exatamente conforme sua construção original, dado que, na finalização dos trabalhos, o processo de análise conjunta das demais redes urbanas das grandes regiões do país, bem como a consideração de outros indicadores e critérios comparativos resultaram na alteração da denominação e das categorias da rede urbana.

Os três estados aqui estudados apresentam grande diferenciação quanto a suas economias, áreas territoriais, número de municípios, população, densidade demográfica, participação relativa no total da população brasileira, bem como a suas redes urbanas. A região possuía, em 1991, 860 municípios, dos quais 723 do estado de Minas Gerais, 70 do estado do Rio de Janeiro e 67 do estado do Espírito Santo. Segundo dados da Contagem Populacional de 1996, são ao todo 908 municípios, estando 756 em Minas Gerais, 81 no estado do Rio de Janeiro e 71 no Espírito Santo.

Sua rede de cidades é marcada pelas regiões metropolitanas das capitais estaduais e por aglomerações e centros urbanos com níveis significativos de centralidade para o país e para suas áreas de influência; ao mesmo tempo, porém, há muitos municípios pequenos, notadamente em Minas Gerais.

Em 1996, a população das três metrópoles da região Sudeste, com exceção de São Paulo – Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Vitória –, era de aproximadamente 10 milhões, 2 milhões e 1 milhão de habitantes, respectivamente. Fora dessas áreas metropolitanas, não existem cidades com mais de 500 mil habitantes. As cidades com população variando de 200.001 a 500 mil habitantes são oito, localizando-se três no estado do Rio de Janeiro (Campos, Volta Redonda e Petrópolis) e cinco em Minas Gerais (Governador Valadares, Uberaba, Montes Claros, Juiz de Fora e Uberlândia). Na faixa de 100.001 a 200 mil habitantes, o número de municípios é 21, estando seis no Rio de Janeiro, três no Espírito Santo e 12 em Minas Gerais. Dos 50 municípios com população variando de 50.001 a 100 mil habitantes, oito localizam-se no estado do Rio, quatro no Espírito Santo e 38 em Minas Gerais.

A rede urbana da região formada por esses três estados é mais densa nas áreas mais dinâmicas, onde se encontram as regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas de diferentes níveis e com diversificadas manifestações espaciais. Nessas áreas, registra-se o fenômeno de cidades articuladas, onde dois ou três núcleos urbanos da região formam um conjunto com forte grau de complementaridade dividindo a polarização e a espacialidade, aqui também denominada aglomeração urbana, a exemplo do sul/sudoeste mineiros.

[2] Entre 1985 e 1995, o PIB municipal de Lavras cresceu a uma taxa média anual de 3,3%.

[3] A caracterização da rede urbana regional guarda alguma diferença com relação à classificação final da rede urbana do Brasil, apresentada no volume 1 e que se encontra nos Anexos da Parte II deste volume (Tabelas A.1 a A.5).

Nas mesorregiões menos dinâmicas ou estagnadas, o perfil da rede apresenta-se quase sempre com poucos ou mesmo com um único centro de importância relativa quanto à centralidade, os quais tiveram diminuído seu papel polarizador, na medida em que a melhoria da infra-estrutura de transportes gerou facilidades de acesso às regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas e aos centros mais importantes e dinâmicos, mesmo que distantes.

Analisando, na classificação do Regic, os níveis de centralidade atribuídos aos municípios da região, verifica-se que 39 municípios possuem níveis de centralidade iguais ou superiores a forte/médio. Rio de Janeiro e Belo Horizonte têm nível máximo, seguidos de Vitória, Juiz de Fora e Uberlândia, com nível muito forte. O nível forte é atribuído a nove municípios mineiros e o forte/médio, a 25 municípios, sendo três do Espírito Santo, seis do Rio de Janeiro e 16 de Minas Gerais.

A evolução recente da rede urbana acompanhou os processos econômicos em curso nos três estados, com a consolidação da concentração da população nas regiões metropolitanas, onde foram alocados os maiores investimentos em atividades produtivas, e com o crescimento de cidades médias localizadas em regiões que sofreram dinamização econômica, com articulações que extrapolavam os limites administrativos estaduais. Os centros tradicionais, dependendo da trajetória econômica da mesorregião em que se encontram, tiveram seus papéis polarizadores consolidados e ampliados ou sofreram processo de declínio.

3.1 Descrição e Evolução do Perfil da Rede Urbana

Os dados da contagem de 1996 de população total dos municípios organizados por faixas de tamanho são apresentados na Tabela 25, utilizando-se as faixas do *Cluster*[4] para a região Sudeste e levando em consideração a base municipal de 1991 (Mapa 2). Dos 860 municípios dos três estados, 676 (78,6%) tinham menos de 26.440 habitantes e abrigavam, no conjunto, 6.599.490 habitantes (20,07% da população), em 1996. Desse total, 601 pertenciam ao estado de Minas Gerais, 30 ao estado do Rio de Janeiro e 45 ao estado do Espírito Santo (Tabela 26). Os municípios de porte médio e grande, das faixas compreendidas entre 56.746 a 442.370 habitantes, foram os que apresentaram acréscimo na participação no total da população da região ao longo do período 1980-96.

Dos 15 municípios da faixa de 158.221 a 442.370 habitantes, seis encontram-se em Minas Gerais, cinco no Rio de Janeiro e quatro no Espírito Santo, pertencendo estes últimos à RMGV (Tabela 26).

Merece destaque o grande número de municípios mineiros (cerca de 200) com população inferior a 5 mil habitantes, enquanto no Espírito Santo existia apenas um nessa faixa e no Rio de Janeiro, nenhum.

Se no conjunto dos três estados 44,78% da população reside em municípios com mais de 250 mil habitantes (em 18 municípios), essa proporção cai para 22,3% em Mi-

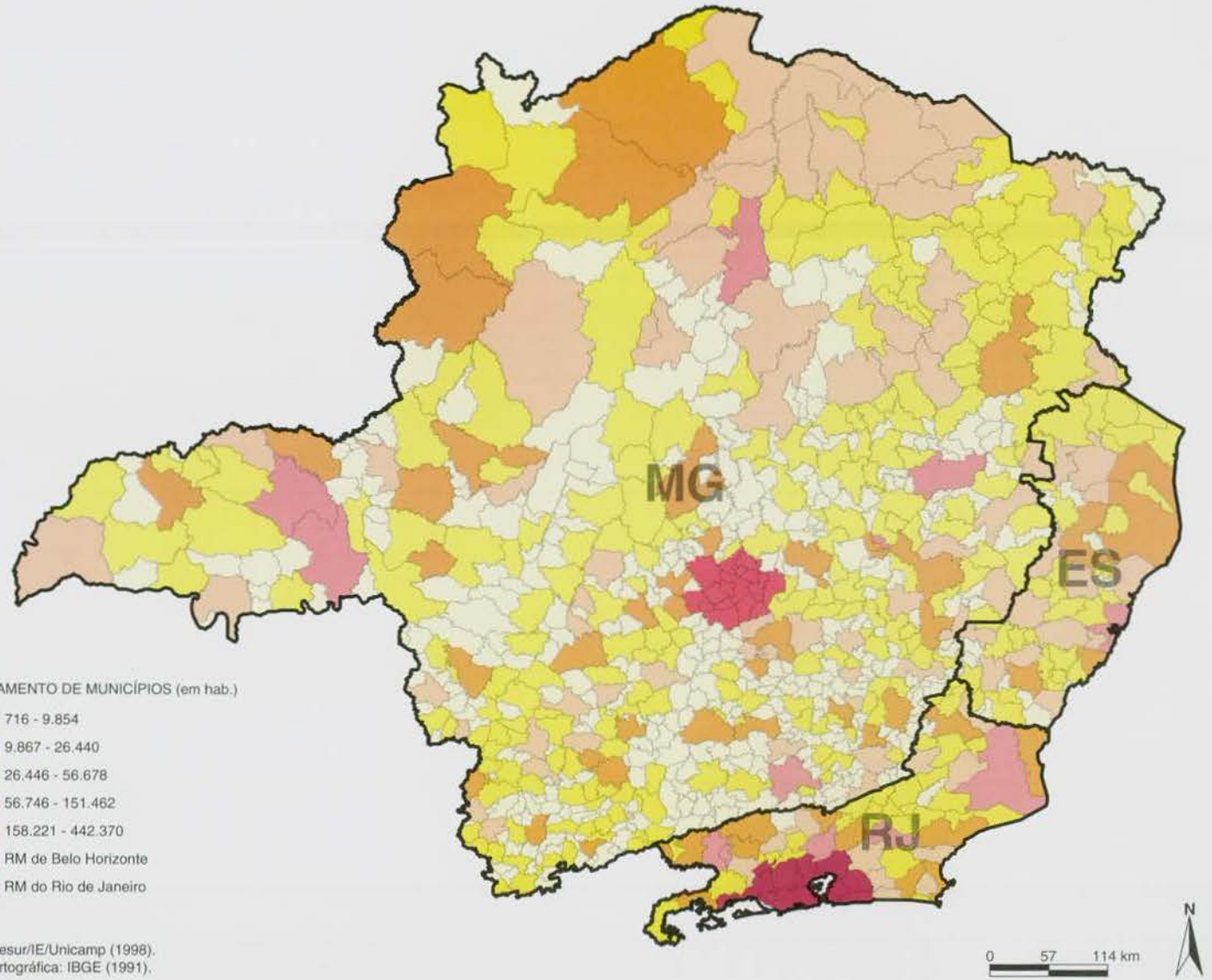
TABELA 25
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO – NÚMERO TOTAL DE MUNICÍPIOS E POPULAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO OU REGIÃO METROPOLITANA (1980/91/96)

Classe de Tamanho de Municípios ou RM	Municípios		População Total					
			1980		1991		1996	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
A – menos de 9.854 hab.	404	46,98	2.078.357	7,79	2.131.146	6,84	2.163.947	6,58
B – de 9.867 a 26.440 hab.	272	31,63	3.938.502	14,75	4.319.542	13,87	4.435.543	13,49
C – de 26.446 a 56.678 hab.	86	10,00	2.753.104	10,31	3.218.271	10,33	3.368.387	10,24
D – de 56.746 a 151.462 hab.	52	6,05	3.561.929	13,34	4.380.986	14,06	4.735.259	14,40
E – de 158.221 a 442.370 hab.	15	1,74	2.981.339	11,17	3.850.767	12,36	4.183.701	12,72
RMRJ	13	1,51	8.772.277	32,86	9.814.574	31,51	10.192.097	31,00
RMBH	18	2,09	2.609.547	9,78	3.436.060	11,03	3.803.249	11,57
Total	**860**	**100,00**	**26.695.055**	**100,00**	**31.151.346**	**100,00**	**32.882.183**	**100,00**

Fonte: IBGE (Censos Demográficos de 1980 e 1991; e Contagem Populacional de 1996).
Obs.: Agrupamento de municípios pela análise de *Cluster* (Unicamp/IE/Nesur).

[4] A análise de *Cluster* foi feita para as grandes regiões brasileiras. Assim, as classes para a região Sudeste consideram também o estado de São Paulo.

MAPA 2
ESTADOS DE MINAS GERAIS, ESPÍRITO SANTO E RIO DE JANEIRO – AGRUPAMENTO DE MUNICÍPIOS POR ANÁLISE DE *CLUSTER* (1998)



Fonte: Nesur/IE/Unicamp (1998).
Base Cartográfica: IBGE (1991).

TABELA 26
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO – NÚMERO TOTAL DE MUNICÍPIOS E POPULAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO OU REGIÃO METROPOLITANA (1980/91/96)

Classe de Tamanho de Municípios ou RM	Municípios		População Total					
			1980		1991		1996	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Minas Gerais								
A – menos de 9.854 hab.	388	53,67	1.962.047	14,66	2.007.278	12,75	2.033.697	12,20
B – de 9.867 a 26.440 hab.	213	29,46	3.094.614	23,13	3.369.411	21,40	3.441.920	20,64
C – de 26.446 a 56.678 hab.	62	8,58	2.003.454	14,97	2.331.389	14,81	2.402.533	14,41
D – de 56.746 a 151.462 hab.	36	4,98	2.438.990	18,23	2.973.859	18,89	3.192.157	19,15
E – de 158.221 a 442.370 hab.	6	0,83	1.271.446	9,50	1.625.536	10,33	1.799.541	10,79
RMBH	18	2,49	2.609.547	19,50	3.436.060	21,83	3.803.249	22,81
Total	**723**	**100,00**	**13.380.098**	**100,00**	**15.743.533**	**100,00**	**16.673.097**	**100,00**
Rio de Janeiro								
A – menos de 9.854 hab.	3	4,2857	23.317	0,21	21.756	0,17	22.320	0,17
B – de 9.867 a 26.440 hab.	27	38,571	406.657	3,60	457.183	3,57	482.523	3,60
C – de 26.446 a 56.678 hab.	11	15,714	344.451	3,05	407.983	3,19	460.550	3,44
D – de 56.746 a 151.462 hab.	11	15,714	717.828	6,36	901.521	7,04	999.589	7,46
E – de 158.221 a 442.370 hab.	5	7,1429	1.027.089	9,10	1.204.179	9,40	1.249.300	9,32
RMRJ	13	18,571	8.772.277	77,69	9.814.574	76,63	10.192.097	76,02
Total	**70**	**100,00**	**11.291.619**	**100,00**	**12.807.196**	**100,00**	**13.406.379**	**100,00**
Espírito Santo								
A – menos de 9.854 hab.	13	19,40	92.993	4,60	102.112	3,93	107.930	3,85
B – de 9.867 a 26.440 hab.	32	47,76	437.231	21,61	492.948	18,96	511.100	18,24
C – de 26.446 a 56.678 hab.	13	19,40	405.199	20,03	478.899	18,41	505.304	18,03
D – de 56.746 a 151.462 hab.	5	7,46	405.111	20,02	505.606	19,44	543.513	19,39
E – de 158.221 a 442.370 hab.	4	5,97	682.804	33,75	1.021.052	39,26	1.134.860	40,49
Total	**67**	**100,00**	**2.023.338**	**100,00**	**2.600.617**	**100,00**	**2.802.707**	**100,00**

Fonte: IBGE (Censos Demográficos de 1980 e 1991, e Contagem Populacional de 1996).
Obs.: Agrupamento de municípios pela análise de *Cluster* (Unicamp/IE/Nesur).

nas Gerais (em cinco municípios), abrange quase três quartos da população do estado do Rio de Janeiro, 73,6% (em nove municípios), e é de 40,4% no Espírito Santo (em quatro municípios).

Nos Anexos desta Parte (página 97), são apresentadas tabelas com os municípios agregados segundo faixas de tamanho que variam de menos de 5 mil habitantes a mais de 500 mil habitantes.

Os cinco municípios que compõem a RMGV abarcavam 34,9% da população do estado do Espírito Santo em 1980, passando para 40,95% em 1991 e atingindo 42,19% em 1996. Eles representam 3,59% do total da população dos três estados.

A área metropolitana do Grande Rio reunia três quartos da população do estado do Rio de Janeiro e 31% da população dos três estados em uma concentração sem similar no país. Dos nove municípios fluminenses com população superior a 250 mil habitantes, apenas dois (Campos dos Goytacazes e Petrópolis) não pertenciam à metrópole. Entretanto, essa tendência à concentração pode ser alterada em virtude da localização dos novos investimentos anunciados para o estado, pois quase metade dos novos investimentos industriais aprovados no estado estão localizados fora do Grande Rio. O peso da RMRJ no total da população estadual sofreu pequena alteração de 1980 para 1996, passando de 77,69% para 76,02%.

A Região Metropolitana de Belo Horizonte, que abarcava 21,83% da população do estado em 1991 e passou para 22,81% em 1996, representava 11,57% da população do conjunto dos três estados. Em Minas Gerais, embora haja concentração populacional na região, essa é de dimensões menores que aquelas existentes nos outros dois estados da região. A rede urbana mineira é equilibrada, com aproximadamente um terço da população em grandes cidades, outro terço em cidades de porte médio e o outro em pequenas cidades.

O Rio de Janeiro é o estado que mais concentra população nas grandes cidades, possuindo, em 1996, 21

municípios com mais de 100 mil habitantes. A evolução da distribuição dos municípios fluminenses segundo classes de tamanho mostra a crescente concentração da população estadual nas cidades de maior porte. Em 1980, com exceção dos municípios da região metropolitana, o estado do Rio de Janeiro possuía cinco municípios com população superior a 100 mil habitantes e 10 na faixa de 50 mil a 100 mil, que abarcavam 22,05% da população estadual. Em 1991, o número de municípios fora da região metropolitana com mais de 100 mil habitantes passou para sete e, em 1996, para nove, abrigando 12,62% da população estadual. A contagem de 1996 mostrou que 58% dos municípios do estado (47 municípios) possuíam população inferior a 50 mil habitantes e abrigavam apenas 7,01% da população estadual. Os 10 maiores municípios em população são também os 10 mais importantes na formação do PIB estadual.

Analisando a evolução dos municípios fluminenses, verifica-se que quase todos apresentaram variação positiva de população na década de 80, com apenas sete apresentando decréscimos populacionais, pouco significativos. Em termos relativos, a mesorregião baixadas foi a que sofreu maior acréscimo populacional, com destaque para os municípios de Cabo Frio e Casimiro de Abreu, que tiveram variações relativas de população superior a 50%. Esse percentual foi atingido somente por mais um município em todo o estado, Macaé (51,96%), que praticamente dobrou sua população nesses 15 anos, devido à presença da Petrobrás.

As mesorregiões do estado do Rio apresentavam, em 1996, elevados graus de urbanização, variando de 73,11% na mesorregião centro a 98,45% na metropolitana. Poucos são os municípios do estado com grau de urbanização inferior a 50%.

A rede urbana do estado do Espírito Santo tem-se caracterizado historicamente pela concentração da população na aglomeração urbana de Vitória, hoje região metropolitana. A RMGV possui um município com 47 mil habitantes e quatro com população de 265 mil a 300 mil, sendo estes últimos os quatro maiores municípios do estado.

O processo de urbanização acelerada da Grande Vitória a partir dos anos 70 deve ser compreendido no contexto da transformação econômica do estado nos últimos 20 anos e de sua inserção no modelo econômico nacional. As transformações econômicas ocorridas no Espírito Santo serviram para consolidar o papel da aglomeração de Vitória, onde se concentrou grande parte dos investimentos realizados no estado.

A localização dos grandes projetos industriais na capital e em cidades próximas a ela contribuiu não apenas para a transformação do sistema urbano estadual, mas também para mudanças na estrutura interna da aglomeração, gerando o crescimento das demais cidades da área metropolitana.

O processo de conurbação da capital com os outros quatro municípios que compõem a atual RMGV – Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana – teve início nos anos 50 e se reforçou a partir da década de 60. A população da Grande Vitória, que na década de 40 aumentou em 17,45%, teve, nas décadas de 50, 60 e 70, acréscimos de 43%, 50% e 45%, respectivamente. Na virada dos anos 70, a mesorregião da capital consolidou-se como ponto de atração de população e, na década de 70, a Grande Vitória teve sua população total praticamente duplicada, passando de 386.300 habitantes em 1970 para 706.244 em 1980.

Nesse processo, algumas cidades fora da área metropolitana que foram beneficiadas diretamente por investimentos industriais, a exemplo de Aracruz e São Mateus, tiveram seus papéis de centros regionais fortalecidos, em paralelo às significativas taxas de crescimento populacional. Por sua vez, alguns centros regionais, já importantes no sistema, como Cachoeiro de Itapemirim e Colatina, mantiveram seus papéis, sem apresentar novos processos dinamizadores.

O estado do Espírito Santo possuía, em 1996, fora da Grande Vitória, apenas três municípios com mais de 100 mil habitantes e quatro com população variando entre 50.001 e 100 mil. Esses municípios de médio porte (população entre 50 mil e 200 mil habitantes) reuniam, com poucas exceções, as funções de centros regionais e microrregionais e abrigavam 23,1% da população estadual. Com efeito, verifica-se que o perfil da rede de cidades capixaba não se alterou significativamente no período 1980-96. A faixa de 50 mil a 100 mil habitantes ganhou três novos municípios: Guarapari, Aracruz e São Mateus. Os dois últimos foram alvo de localização industrial e Guarapari teve seu crescimento associado ao setor terciário, notadamente no turismo, sofrendo também desdobramentos decorridos da localização da empresa Samarco no município vizinho de Anchieta. Os três municípios fora da região da Grande Vitória que em 1980 possuíam mais de 100 mil habitantes mantiveram-se na mesma faixa durante o período, tendo Colatina apresentado acréscimo de população relativo de apenas 1,93%, Linhares de 17,97% e Cachoeiro de Itapemirim de 32,73%.

A rede urbana de Minas Gerais, além de apresentar grande heterogeneidade, possui uma miríade de articulações entre suas cidades e outras regiões e estados brasileiros. Minas são muitas: Minas das minas, histórica e economicamente ligada à existência de recursos naturais como o ouro e o ferro, cujas principais relações se dão com Belo Horizonte; Minas das gerais, cujas relações com São Paulo e Rio de Janeiro são, muitas vezes, maiores que aquelas internas ao estado e cujas semelhanças socioeconômicas e culturais a aproximam mais do Nordeste, Centro-oeste, São Paulo ou Rio de Janeiro.

A marca da diversidade faz-se presente em todos os aspectos da vida urbana mineira, do perfil de suas cidades a suas funções urbanas. Diversidade essa que aparece sempre associada à desigualdade econômica e de condições de vida, inter e intra-regiões.

Quase 34% da população de Minas Gerais reside em municípios cuja população varia de 26.446 a 151.462 habitantes. Parcela bastante significativa (32,84%) reside em pequenas cidades, com população inferior a 26.446 habitantes. Outros 10,79% da população mineira residem em seis grandes cidades (população na faixa de 158.221 a 442.370) e 22,81%, na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Esse equilíbrio é pouco, ou quase nunca, ressaltado na literatura, que trata Minas Gerais apenas como um estado de pequenas cidades, em virtude da existência de grande número de municípios com menos de cinco mil habitantes. Fala-se também em proliferação de municípios de pequeno porte, o que não se verificou nos últimos 15 anos. Apesar da criação de 33 novos municípios, entre 1980 e 1996 o percentual de municípios pequenos caiu.

Se de um ponto de vista global a rede urbana mineira pode ser considerada equilibrada, há que se ressaltar sua forte heterogeneidade. Algumas regiões do estado possuem concentração populacional em grandes cidades, como é o caso da RMBH; outras caracterizam-se por distribuição equilibrada entre cidades pequenas, médias e grandes, a exemplo do Triângulo Mineiro, e em outras mesorregiões as pequenas cidades se sobressaem, como no sul/sudoeste e no Campo das Vertentes.

As áreas economicamente mais deprimidas do estado (norte, Vale do Mucuri e Jequitinhonha) apresentaram similaridade no perfil de suas redes urbanas, que pode ser resumido na imagem de um trançado com poucos nós de tamanho médio e distantes entre si. Trata-se de clara predominância das cidades médias, com poucos municípios espalhados por uma grande área e menores presenças no estado de municípios com menos de cinco mil habitantes. A debilidade econômica e seu baixo dinamismo não permitem a capilarização da rede urbana nem a propagação ao entorno do processo de desenvolvimento urbano.

Já as mesorregiões economicamente dinâmicas apresentam redes urbanas bem diferenciadas, não sendo possível traçar um perfil único. Entretanto, cabe ressaltar uma interessante característica em comum: é nessas mesorregiões que se encontram os maiores percentuais de municípios com menos de cinco mil habitantes.

A seguir são apresentados os mapas com as taxas de crescimento da população total dos municípios para os períodos 1980-91 e 1991-96.

3.2 Hierarquia e Morfologia do Sistema Urbano Regional

Sendo o Sudeste a região mais desenvolvida e a mais dinâmica do país, é também aquela que apresenta a mais complexa rede urbana, que se caracteriza por alta densidade de centros urbanos com interações espaciais intensas e grande diversidade. Isso se reflete em diferentes padrões espaciais, que variam segundo as especificidades das mesorregiões e às vezes das microrregiões geográficas, mais ou menos industrializadas, mais ou menos dinâmicas economicamente.

Os padrões espaciais presentes na região Sudeste compreendem em suas escalas superiores:

- metrópoles de caráter mundial, nacional e regional;
- aglomerações urbanas que se desenvolveram a partir de um núcleo;
- aglomerações urbanas constituídas por centros urbanos com complementaridade funcional que dividem as funções polarizadoras e espacialmente se estruturam segundo uma contigüidade, muitas vezes ao longo de eixos viários;
- aglomerações urbanas constituídas por centros urbanos que dividem as funções polarizadoras sem possuir contigüidade espacial, formando um conjunto de cidades articuladas;
- centros urbanos que polarizam sozinhos os municípios de seu entorno, desempenhando o papel de centro regional.

No entanto, é importante destacar que essas espacialidades nem sempre são perfeitamente identificáveis, dadas a complexidade da rede e as múltiplas interrelações. Em mesorregiões mais dinâmicas e de maior densidade de centros, as relações socioeconômicas dão-se segundo diferentes vetores, fazendo com que as articulações, sejam elas de subordinação, sejam de complementaridade, ocorram entre centros de diferentes aglomerações. O exemplo mais evidente dessa situação é a Região Metropolitana de São Paulo e as demais metrópoles e aglomerações que se situam em um raio de 150 quilômetros dela.

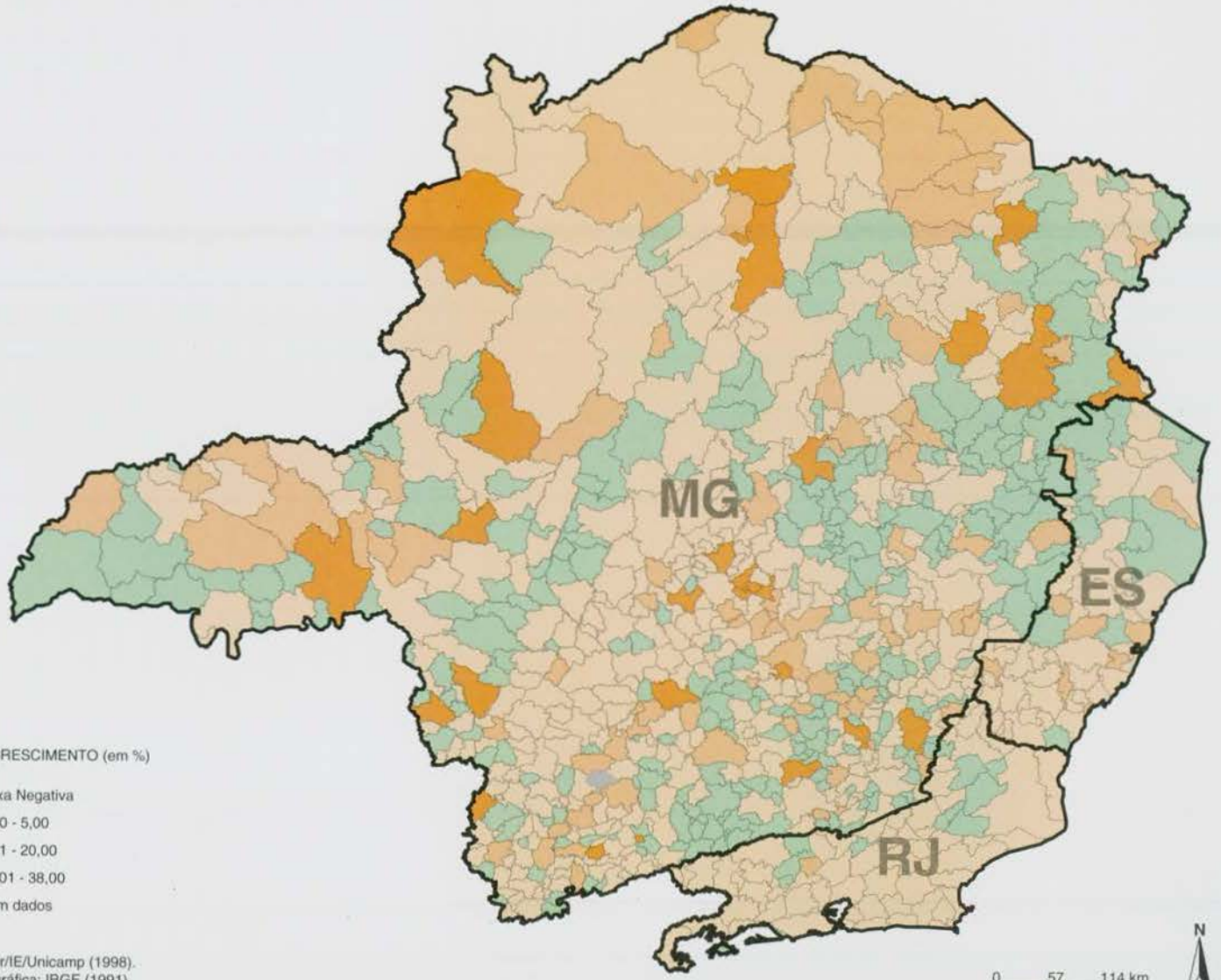
Com efeito, cada centro urbano participa de diferentes processos de articulação ou redes[5], nacionais e mesmo internacionais, segundo os múltiplos papéis que possuem. Esse fato faz com que a leitura e a análise dos processos espaciais urbanos presentes na região sejam cautelosas e balizadas por diferentes fatores socioeconômicos.

Assim, identificaram-se as espacialidades presentes na região Sudeste, utilizando-se os critérios de população total, população economicamente ativa (PEA), empregada em atividades urbanas, densidade demográfica e taxa

[5] Ver, a respeito, o trabalho de Corrêa (1996, p. 94-106).

MAPA 3

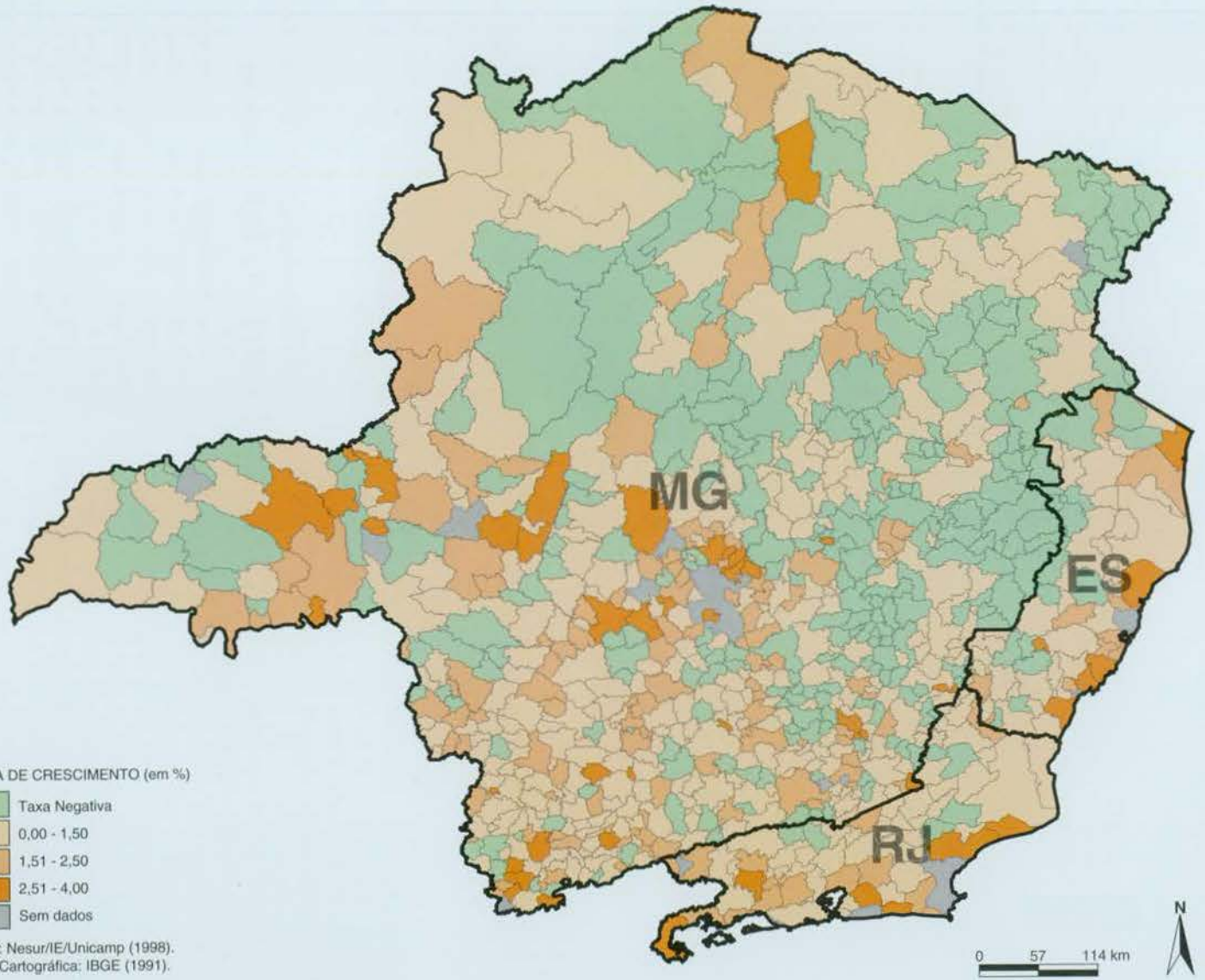
ESTADOS DE MINAS GERAIS, ESPÍRITO SANTO E RIO DE JANEIRO – CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO TOTAL (1980-91)



Fonte: Nesur/IE/Unicamp (1998).
Base Cartográfica: IBGE (1991).

MAPA 4

ESTADOS DE MINAS GERAIS, ESPÍRITO SANTO E RIO DE JANEIRO – CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO TOTAL (1991-96)



de crescimento populacional[6], e tomando como indicadores da especificidade regional a análise do papel econômico dos centros urbanos e das aglomerações. Para identificação das metrópoles, levou-se em conta ainda o entendimento de que a metrópole se define por concentrar a gestão do capital, um setor terciário específico dirigido para o gerenciamento das empresas e serviços de atendimento ao capital[7].

A classificação dos centros urbanos segundo diferentes ordens respeita ainda uma gama de tamanhos populacionais e formas ou complexidades espaciais, conforme se vê no Quadro 1 e Mapa 5.

QUADRO 1
ORDEM DOS CENTROS URBANOS (AGLOMERAÇÕES E NÃO-AGLOMERAÇÕES, METROPOLITANAS E NÃO-METROPOLITANAS) E SUA COMPLEXIDADE ESPACIAL (1996)

Ordem	População Total (hab.)	População total do Núcleo (hab.)	Complexidade Espacial
Ordem 1	–	–	Metrópole Mundial
Ordem 2	mais de 2 milhões	mais de 900 mil	Metrópole Nacional
Ordem 3	mais de 1 milhão	mais de 600 mil	Metrópole Regional ou Aglomeração Urbana
Ordem 4	mais de 600 mil	mais de 250 mil	Metrópole Regional ou Aglomeração Urbana
Ordem 5	mais de 350 mil	mais de 150 mil	Aglomeração Urbana ou Centro Urbano
Ordem 6	mais de 250 mil	mais de 100 mil	Aglomeração Urbana ou Centro Urbano
Ordem 7	mais de 150 mil	–	Aglomeração Urbana ou Centro Urbano
Ordem 8	mais de 100 mil	–	Aglomeração Urbana ou Centro Urbano

Apresenta-se na Tabela 27, ao final desta seção, página 79 a hierarquia da rede do conjunto dos três estados com os principais centros urbanos, aglomerações e não-aglomerações, metropolitanos e não-metropolitanos, classificados segundo sua importância, conforme Quadro 2, a seguir.

A região possui uma metrópole mundial, Rio de Janeiro, uma metrópole nacional, Belo Horizonte, e uma metrópole regional, Vitória. Possui sete aglomerações urbanas com diferentes espacialidades e importância, sendo Uberlândia de ordem 5, Barra Mansa/Volta Redonda e Vale do Aço de ordem 6, Itajubá/Pouso Alegre de ordem 7, Cabo Frio, Itabira/João Monlevade e Varginha/Três Corações de ordem 8. Possui ainda 17 centros urbanos, sendo Juiz de Fora de ordem 6 e os demais de ordem 8. Esse conjunto de municípios, que serão caracterizados a seguir, reunia em 1996 mais de 60% da população do conjunto dos três estados, estando 46% nas regiões metropolitanas, 7% nas sete aglomerações urbanas e cerca de 10% nos centros urbanos.

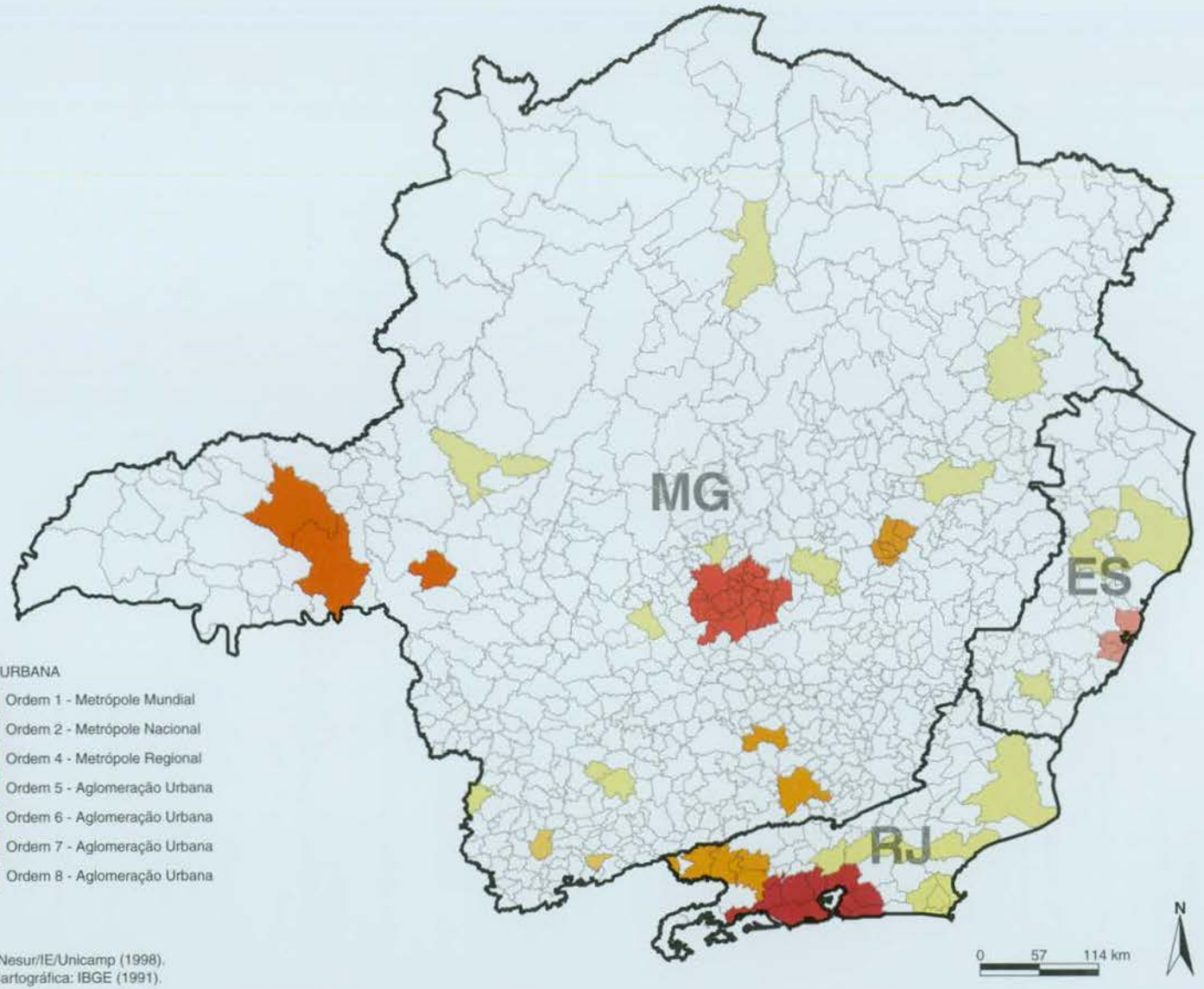
3.3 Funções e Qualificação do Padrão de Urbanização

Na seqüência serão feitas a caracterização das funções desempenhadas pelas principais categorias da rede urbana dos três estados, procurando contextualizá-las nas respectivas mesorregiões, e a qualificação da urbanização, a partir dos dados de acesso dos domicílios à infra-estrutura urbana. A Tabela 28, ao final desta seção, página 83 traz os percentuais de domicílios atendidos por tipo de serviço, para cada município das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas e para os principais centros urbanos regionais.

[6] Critérios discutidos e definidos em reunião entre Ipea/IBGE/Nesur, em 10-11/9/1998.

[7] Consultar Rochefort (1998).

MAPA 5
ESTADOS DE MINAS GERAIS, ESPÍRITO SANTO E RIO DE JANEIRO – CLASSIFICAÇÃO DA REDE URBANA (1998)



Fonte: Nesur/IE/Unicamp (1998).
Base Cartográfica: IBGE (1991).

QUADRO 2
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO – CLASSIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS CENTROS URBANOS (1996)

ORDEM 1
Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Metrópole Mundial
Belfort Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Mangaratiba, Maricá, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, **Rio de Janeiro,** São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica, Tanguá.

ORDEM 2
Região Metropolitana de Belo Horizonte – Metrópole Nacional
Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Confins, Contagem, Esmeraldas, Florestal, Ibirité, Igarapé, Juatuba, Lagoa Santa, Mário Campos, Mateus Leme, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo, Vespasiano.

ORDEM 3
Não há representantes nessa ordem.

ORDEM 4
Região Metropolitana da Grande Vitória – Metrópole Regional
Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha, **Vitória.**

ORDEM 5
Uberlândia (MG) – Aglomeração Urbana
Araxá, Uberaba, **Uberlândia.**

ORDEM 6
Barra Mansa/Volta Redonda (RJ) – Aglomeração Urbana
Barra do Piraí, **Barra Mansa**, Piraí, Resende, **Volta Redonda.**

Vale do Aço (MG) – Aglomeração Urbana
Belo Oriente, **Coronel Fabriciano**, **Ipatinga**, Mesquita, Santana do Paraíso, **Timóteo**.

Juiz de Fora (MG) – Centro Urbano

ORDEM 7
Itajubá/Pouso Alegre (MG) – Aglomeração Urbana
Itajubá e **Pouso Alegre**.

ORDEM 8
Cabo Frio (RJ) – Aglomeração Urbana
Araruama, Arraial do Cabo, **Cabo Frio**, São Pedro da Aldeia.

Campos dos Goytacazes (RJ) – Centro Urbano

Macaé (RJ) – Centro Urbano

Nova Friburgo (RJ) – Centro Urbano

Petrópolis (RJ) – Centro Urbano

Continua

QUADRO 2
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO – CLASSIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS CENTROS URBANOS (1996)

Conclusão

Teresópolis (RJ) – Centro Urbano

Itabira/João Monlevade (MG) – Aglomeração Urbana
Bela Vista de Minas, Itabira, João Monlevade.

Varginha/Três Corações (MG) – Aglomeração Urbana
Três Corações e Varginha.

Teófilo Otoni (MG) – Centro Urbano

Governador Valadares (MG) – Centro Urbano

Montes Claros (MG) – Centro Urbano

Barbacena (MG) – Centro Urbano

Poços de Caldas (MG) – Centro Urbano

Sete Lagoas (MG) – Centro Urbano

Divinópolis (MG) – Centro Urbano

Patos de Minas (MG) – Centro Urbano

Cachoeiro de Itapemirim (ES) – Centro Urbano

Colatina (ES) – Centro Urbano

Linhares (ES) – Centro Urbano

As aglomerações urbanas concentram-se, nos três estados, em seis mesorregiões, as mais dinâmicas em termos econômicos; os centros urbanos, por sua vez, encontram-se distribuídos em 15 mesorregiões.

Verifica-se grande diversidade nos principais centros urbanos e nas aglomerações da região, em relação tanto à cobertura dos diferentes tipos de serviços, quanto à qualidade do atendimento nos diferentes centros.

Os padrões de urbanização das aglomerações e dos centros urbanos dos três estados são, muitas vezes, melhores do que aqueles das regiões metropolitanas. Essas apresentam, em seu conjunto, padrões inferiores de atendimento em infra-estrutura, porque os diferentes municípios que as compõem possuem atendimentos em níveis muito diversos.

Tratando-se dos tipos de infra-estrutura, vê-se que o atendimento aos domicílios com energia elétrica está praticamente universalizado, com raros municípios apresentando coberturas inferiores a 95% dos domicílios. Já o abastecimento de água tem um leque de variação de 16% a 98% de domicílios atendidos, com os percentuais mais baixos ocorrendo quase sempre nos municípios periféricos das regiões metropolitanas. A coleta de lixo apresenta também padrão diversificado. Entretanto, a situação mais precária diz respeito ao esgotamento sanitário, com municípios de grande população possuindo baixas coberturas.

3.3.1 Regiões metropolitanas

- **Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Metrópole Mundial**

A dinâmica do desenvolvimento econômico do estado do Rio de Janeiro continua marcada pela concentração, no

núcleo metropolitano, das atividades industriais e terciárias, sendo a metrópole carioca responsável por mais de 80% do PIB estadual. A estrutura urbana da área metropolitana baseia-se em corredores radiais de transportes (rodoviário ou ferroviário), que têm como núcleos os centros do Rio de Janeiro e de Niterói. Esses núcleos concentram a maioria dos equipamentos e serviços urbanos, bem como os melhores índices de renda e escolaridade. Na classificação do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos municípios brasileiros em 1996, Niterói aparece em 15º lugar e o Rio de Janeiro, em 47º. Niterói é o município brasileiro com maior tempo médio de estudo da população: 8,8 anos em 1996. Em 1991, os municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro apresentaram de 3,6 a 7,52 anos de estudo da população total, com dois municípios com valores inferiores a quatro anos. O município da capital apresentou 6,67 e Niterói, 7,52 anos de estudo.

Os outros espaços que caracterizam a Região Metropolitana do Rio de Janeiro são: a zona suburbana, ou subúrbio tradicional, que abriga camadas de renda média e é razoavelmente atendida por infra-estrutura; a periferia consolidada, ou periferia tradicional, que concentra população pobre e tem baixos níveis de serviços e de equipamentos urbanos; e a periferia em expansão, ou espaço rural em transição, que compreende os municípios mais distantes do centro, que têm crescido a elevadas taxas mais recentemente[8].

A mesorregião metropolitana, que possui 10 municípios a mais que a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, totaliza 27 municípios, que abrigavam em 1996 mais de 80% da população do estado. Em termos absolutos, essa mesorregião teve acréscimo populacional superior a 1,5 milhão de habitantes entre 1980 e 1996, ao contrário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que apresentou ligeira queda. Sem dúvida, é a mesorregião que concentra a atividade econômica estadual, setores terciário e secundário, com grau de urbanização de 98,45%. Apenas sete municípios da mesorregião apresentavam, em 1991, percentuais de PIA ocupada na indústria inferiores a 10%.

Pela classificação do Regic, 15 municípios da região possuem nível de centralidade muito fraco e três, fraco. Fazem parte desse grupo Duque de Caxias e Belfort Roxo, que estão entre os 10 maiores em população e em contribuição para o PIB estadual. Dos nove municípios restantes, cinco pertencem à área metropolitana e apresentam os seguintes níveis: Rio de Janeiro (máximo), Niterói (forte/médio), Nova Iguaçu (médio), Itaboraí e São Gonçalo (médio/fraco). Os outros quatro, todos com nível de centralidade médio/fraco, são Rio Bonito, Petrópolis, Teresópolis e Vassouras.

A mesorregião metropolitana foi a que apresentou menor variação relativa de população (11,8%). Entretanto, o somatório dos valores absolutos dos acréscimos de população das cinco mesorregiões, com exceção da metropolitana, representa 36% do total de população acrescida à mesorregião da capital.

Os 19 municípios da região metropolitana têm diferentes padrões de infra-estrutura, com Rio de Janeiro e Niterói apresentando sempre melhores coberturas de serviços, em contraposição aos municípios mais periféricos. Com efeito, alguns municípios de grande porte, Nova Iguaçu e São Gonçalo, por exemplo, da chamada periferia tradicional ou consolidada, continuam com níveis muito precários de infra-estrutura.

A cobertura de energia elétrica é sempre superior a 98% dos domicílios, exceção feita a Mangaratiba, que possui 93,4% de seus domicílios ligados à rede de energia elétrica. A situação não é a mesma com relação ao abastecimento de água, com dois municípios, Maricá e Itaboraí, da periferia em expansão, com apenas 16% e 22% de seus domicílios, respectivamente, ligados à rede de abastecimento. Dentre os demais, sete possuem percentuais inferiores a 80% e somente Rio de Janeiro, Nilópolis e São João de Meriti possuem cobertura superior a 95%.

Quanto ao esgotamento sanitário, a deficiência é patente. Apenas quatro municípios possuem redes de esgotamento que atendem a percentuais superiores a 30% dos domicílios. Os demais têm na fossa séptica sua principal forma de esgotamento. Levando em conta o total de domicílios ligados à rede ou que possuem fossa séptica[9], dois municípios (Magé e Nilópolis) ainda apresentam índices inferiores a 50% de seus domicílios com esgotamento sanitário adequado. Apenas o Rio de Janeiro possui mais de 90% de seus domicílios com esgotamento sanitário adequado. Vale ressaltar que os dois maiores municípios da mesorregião, depois da capital – Nova Iguaçu, com mais de 1 milhão de habitantes, e São Gonçalo, com mais de 700 mil –, possuem cobertura na faixa de 50% a 70% dos domicílios servidos, quase em sua totalidade por fossas sépticas.

Na coleta de lixo, apenas quatro municípios da mesorregião apresentam cobertura superior a 80% dos domicílios e cinco têm cobertura inferior a 50% dos domicílios. Nesse grupo, encontra-se Nova Iguaçu, com apenas 45% de seus domicílios servidos.

À exceção de Niterói, com 43,1%, e do Rio, com 39,9%, os percentuais de domicílios com telefone variam de 3,5% a 17,2% para os demais municípios da mesorregião.

[8] Ver a respeito Ipea/Ippur/UFRJ (1994). Ver também Marques (1993).

[9] É considerado adequado o esgotamento feito por rede ou fossa séptica.

- **Região Metropolitana de Belo Horizonte – Metrópole Nacional**

A Região Metropolitana de Belo Horizonte é o principal pólo industrial mineiro, sediando empresas de diversos ramos de atividade, com destaque para as indústrias metalúrgica, de material de transportes, minerais não-metálicos e mecânica. Os municípios de maior peso industrial são Contagem, Betim e Belo Horizonte. A RMBH é classificada por Diniz e Crocco (1995) como uma AIR de rápido crescimento. Sua rede de prestação de serviços é de fundamental importância para a economia estadual, destacando-se a cidade de Belo Horizonte, com peso na administração pública, serviços de comunicação e serviços técnicos/profissionais.

A capital mineira apresenta bons indicadores de infra-estrutura urbana. O déficit na estrutura de saneamento básico é pequeno em Belo Horizonte, mas se mostra mais significativo em Betim, tanto para água como para esgoto e coleta de lixo, e em Contagem, para esgotamento. No que se refere aos resíduos sólidos, apenas Belo Horizonte e Betim possuem aterro sanitário, mas a capital vem aumentando a abrangência do atendimento.

Os níveis de atendimento de energia elétrica domiciliar estão próximos a 100%, mas representam pequena parte do consumo da região metropolitana, uma vez que esse é predominantemente industrial. A capacidade de expansão da rede elétrica é grande, não apresentando problemas de estrangulamentos no atendimento da demanda futura.

No que tange à infra-estrutura de transportes, a Região Metropolitana de Belo Horizonte é privilegiada, pois a maior parte das rodovias do estado passa por ela. Os maiores aeroportos de Minas Gerais também estão localizados nessa região, sendo o aeroporto de Confins o único habilitado para transportes internacionais.

A região metropolitana concentra grande parte das unidades de ensino mais expressivas do estado, como as universidades federal e estadual em Belo Horizonte.

As cidades que fazem parte da RMBH desempenham funções urbanas distintas.

O município de Belo Horizonte possui múltiplas funções, tais como centro de serviços regionais (oferece uma série de serviços importantes para a economia mineira, com destaque para serviços de comunicação e técnico-profissionais), centro financeiro e centro administrativo. Entretanto, dentre essas funções, a de centro administrativo é de longe a preponderante (empregando mais de 30% da PEA do município).

Contagem, grande pólo industrial do estado de Minas Gerais, e Betim desempenham a função de cidades industriais.

Já os municípios de Sabará, Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Ibirité exercem a função de cidades-dormitório, segundo Brito (1996)[10].

- **Região Metropolitana da Grande Vitória – Metrópole Regional[11]**

A despeito da dinamização econômica de algumas mesorregiões fora dos limites metropolitanos, a metrópole capixaba consolidou-se como concentradora das atividades econômicas do estado. Das cem maiores empresas capixabas, segundo receita operacional bruta, em 1992, 73 localizavam-se na Grande Vitória, das quais 38 no município de Vitória. Essa situação manteve-se em termos relativos em 1996, quando, das 150 maiores empresas do estado, 110 situavam-se na Grande Vitória, 57 na capital (Ideies, 1993).

Na Região Metropolitana da Grande Vitória, a capital mantém seu papel de principal centro administrativo e terciário. Com participação significativa da indústria, Vila Velha segue padrão de distribuição de atividades parecido com o da capital e divide com ela as funções de centro terciário; Serra e Viana apresentam participações do valor adicionado industrial superiores a 90% em 1985; e Cariacica, a despeito de participação de cerca de 60% do setor secundário, mantém participação importante do terciário. Existe certa distribuição de funções entre os municípios metropolitanos. Segundo a classificação do Regic, encontram-se na região metropolitana quatro dos nove municípios do estado que possuem nível de centralidade diferente de muito fraco: Vitória (muito forte); Vila Velha e Cariacica (médio); e Serra (médio/fraco).

Na análise do padrão de urbanização da mesorregião, destacam-se os municípios de Vitória e de Vila Velha, com padrões superiores aos dos outros três, apesar de possuírem diferenças internas quanto a seus bairros e de Vitória concentrar a maioria dos equipamentos de educação e saúde[12].

A Grande Vitória apresenta boa cobertura de abastecimento de água, com todos os municípios tendo 85% ou mais de seus domicílios servidos. O mesmo não acontece com o esgotamento sanitário, cujos percentuais de cobertura adequada variam de 53% a 87%, se levados em conta os domicílios com ligação à rede geral ou os servidos por

[10] Segundo Matos (1994), esses municípios exibiam, na década de 80, proporções bem acima de 50% de migrantes trabalhando fora do município de residência.

[11] A Lei complementar nº 159, de 9/7/1999, incluiu o município de Guarapari na Região Metropolitana da Grande Vitória, que passou a ter seis municípios: Cariacica, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória.

[12] A respeito, ver Abe (1996).

fossa séptica. Com relação à coleta de lixo, Vitória e Vila Velha possuem o serviço em mais de 80% de seus domicílios; já em Viana, apenas 39% dos domicílios são atendidos. Destaca-se na mesorregião o número de domicílios com telefone: na capital são 51,2%, superior ao das demais capitais da região Sudeste.

3.3.2 Aglomerações urbanas

• Aglomeração urbana de Uberlândia

Uberlândia é o principal centro regional do Triângulo Mineiro, cuja área de influência se estende por municípios de Goiás e do Mato Grosso. Sua microrregião é a mais populosa do Triângulo Mineiro e as principais atividades econômicas são uma agropecuária modernizada, um setor industrial com forte peso nos ramos de fumo e alimentício, cuja dinâmica de crescimento propiciou à cidade a classificação como AIR de crescimento acelerado (Diniz e Crocco, 1995), e um setor de serviços dinâmico, com destaque para serviços sociais, de comunicação, de diversão e de reparos e manutenção.

A rede urbana da mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba é a mais equilibrada de Minas Gerais, possuindo configuração parecida com a do estado visto como um todo, na qual predominam as cidades médias, que reúnem cerca de metade da população, com a outra metade da população distribuída de maneira equilibrada entre pequenas e grandes cidades.

No Triângulo Mineiro, os municípios estão bem distribuídos dentro da classificação hierárquica, o que dá certo grau de complexidade à estrutura urbana. Já no Alto Paranaíba, a rede urbana é pouco densa.

O Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba caracteriza-se economicamente por uma trajetória ascendente favorecida pela base mineral da mesorregião e baseada na agropecuária (e atividades complementares a ela) e em uma indústria em rápido crescimento. Possuindo fatores de atração como a dinâmica da economia regional, a malha viária, o potencial hidrelétrico e a proximidade de mercados consumidores, a mesorregião é uma das mais promissoras do estado.

Uberaba, segunda cidade da mesorregião, tem base econômica assentada em uma pecuária dinâmica na absorção de emprego e pioneira no aprimoramento genético do rebanho bovino e em um setor industrial no qual se destaca o ramo de química, o que lhe confere a classificação de AIR de crescimento acelerado, segundo Diniz e Crocco (1995). Apesar de seu dinamismo, Uberaba vem perdendo capacidade de polarização para Uberlândia, que se consolida como o principal centro urbano da mesorregião.

A base econômica das demais microrregiões pertencentes a essa mesorregião é a agropecuária, com exceção de Araxá, onde a extração mineral é o maior destaque, com presença significativa também da indústria, nos ramos moveleiro e químico. A extração mineral também se destaca na microrregião de Patos de Minas.

A aglomeração de Uberlândia apresenta bons percentuais de cobertura de infra-estrutura, com todos os municípios possuindo esgotamento sanitário em 90% ou mais de seus domicílios. Na telefonia, Uberaba e Uberlândia destacam-se no percentual de atendimento. A energia elétrica é farta, em razão da proximidade de usinas hidrelétricas. Uberaba e Uberlândia dispõem também de boa infra-estrutura de transportes. Sua rede viária é densa e ligada por rodovias asfaltadas a Belo Horizonte, São Paulo, Brasília, Goiânia, Pirapora e Montes Claros. Essa mesorregião é atendida pelo serviço de transporte ferroviário da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) e da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), ligando-se a Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Vitória, São Paulo e Santos. Conta também com aeroportos com linhas comerciais regulares. Uberlândia possui ainda uma universidade federal, uma escola agrotécnica federal e duas faculdades particulares.

• Aglomeração urbana de Barra Mansa/Volta Redonda

Essa aglomeração está localizada na mesorregião sul, segunda região em importância econômica no estado do Rio de Janeiro, e vem tendo sua economia fortalecida pelos novos investimentos que elegeram esse estado como localização. Sete municípios da mesorregião tinham, em 1985, índices de valor adicionado na indústria superiores a 65%.

É também a segunda mesorregião em tamanho populacional, compreendendo 12 municípios de porte variado, e em grau de urbanização (90,36%). A distribuição de seus municípios por classes de tamanho é bastante equilibrada, com um município, Volta Redonda, com população superior a 200 mil habitantes, dois na faixa de 100 mil a 200 mil, três variando de 50 mil e 100 mil, três entre 20 mil e 50 mil, e três com população inferior a 20 mil habitantes.

Metade de seus municípios tem nível de centralidade muito fraco. Volta Redonda e Barra Mansa foram classificadas com nível forte/médio e Resende, Valença e Barra do Piraí, com nível médio.

Na aglomeração urbana de Barra Mansa/Volta Redonda, destacam-se os municípios de Volta Redonda e Resende, com indicadores sempre superiores aos demais, com mais de 90% de seus domicílios atendidos por rede de abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo, e 99% por energia elétrica. Os demais municípios apresentam índices sempre acima de 60%.

- **Aglomeração urbana do Vale do Aço**

Essa aglomeração urbana, constituída originariamente pela conurbação de Ipatinga, Coronel Fabriciano e Timóteo, vem atravessando um processo de redefinição espacial, com a expansão rumo a uma periferia em formação, onde facilidades de transporte e comunicação ao longo do eixo rio/ferrovia/rodovia dão o tom da localização das atividades econômicas e da expansão urbana.

No que se refere às funções urbanas, cabe destacar, em primeiro lugar, que a aglomeração urbana do Vale do Aço (Auva) funciona como uma única cidade, possuindo fortes tendências à complementaridade funcional (Costa, 1995; Monte-Mor, 1994; e Valadares, 1994) e a intenso fluxo de movimentos pendulares moradia/trabalho[13].

A Auva é bastante importante no aspecto industrial, tanto para o país como para o estado. Nela estão localizadas empresas de grande porte, que respondem por parte significativa da renda regional, o que seria, por si só, suficiente para classificá-la como cidade industrial. Existe, no entanto, uma tendência de que ela, ao longo do tempo, perca significado como pólo industrial, tendo em vista a ampliação de sua importância como centro regional de serviços. Internamente, a classificação por funções é ainda mais complexa, dadas as constantes transformações pelas quais esse espaço vem passando. Se até meados da década de 70, Coronel Fabriciano podia ser caracterizado como centro de serviços, e Ipatinga e Timóteo como cidades industriais, a partir daí tal caracterização perde sentido. Nos últimos anos, Ipatinga vem tomando a dianteira como pólo terciário e em capacidade de absorção populacional, por outro lado pequenos municípios do entorno recebem atividades industriais de peso (como Belo Oriente, sediando a Cenibra, e Santana do Paraíso, sediando o distrito industrial de Ipatinga). Timóteo tem diversificado sua base econômica com o crescimento do terciário e Coronel Fabriciano vem recebendo um afluxo de pequenas indústrias.

Na aglomeração urbana do Vale do Aço, os municípios menores, que funcionam como dormitório, apresentam grandes carências; os três maiores possuem melhor infra-estrutura. Timóteo tem melhores indicadores de infra-estrutura urbana do que Ipatinga e Coronel Fabriciano. Falar sobre a infra-estrutura urbana da aglomeração implica falar sobre a heterogeneidade interna. Ipatinga e Timóteo possuem em seu interior duas cidades distintas: a cidade da empresa (bairros construídos pela Usiminas e pela Acesita para seus trabalhadores), com níveis de atendimento de água e esgoto próximos a 100%, e a cidade pública, com baixos níveis de atendimento em saneamento básico e telefonia. Cabe aqui ressaltar que, no caso de Ipatinga, os indicadores de 1991 encontram-se bastante defasados, pois entre 1992 e 1997 houve grande esforço na ampliação das redes de água e esgoto e na cobertura de coleta de lixo (essa atingiu, segundo a prefeitura, a marca dos 100% em 1996, e as redes de água e esgoto atenderam mais de 90% dos domicílios no mesmo ano). No que se refere à destinação dos resíduos, apenas Ipatinga conta com aterro sanitário, tendo sido agraciada com prêmios nacionais e internacionais de qualidade. A Auva é atendida por uma rede de transportes complexa. A ferrovia Vitória–Minas liga a aglomeração a Itabira, em uma ponta, e ao Oceano Atlântico, através do complexo portuário Vitória–Tubarão, no Espírito Santo, em outra ponta. O aeroporto de Ipatinga possui linhas diárias regulares para Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro. O sistema rodoviário, que liga a Auva a Belo Horizonte e a Vitória, é, entretanto, inadequado para seu volume de trânsito, contando com uma estrada estreita e em mau estado de conservação.

- **Aglomeração urbana de Cabo Frio**

Cabo Frio é o município mais importante da mesorregião baixadas, único com população superior a 100 mil habitantes. Dois outros municípios possuem população superior a 50 mil habitantes: Araruama e São Pedro da Aldeia. Esses três municípios são, segundo o Regic, classificados com nível de centralidade diferente de muito fraco. Os dois primeiros possuem nível médio/fraco e São Pedro da Aldeia, nível fraco.

Baixadas foi a mesorregião fluminense que mais cresceu em termos populacionais no período, tendo no setor terciário a maior concentração de atividades da maioria de seus municípios, notadamente aquelas ligadas ao turismo. Em 1996, o grau de urbanização de sua população era de 85,92%, possuindo apenas um município (Silva Jardim) com urbanização inferior a 83%.

Na aglomeração de Cabo Frio, o município de Arraial do Cabo, com população de cerca de 20 mil habitantes, é o que possui melhor infra-estrutura. A cobertura dos serviços está na faixa de 60% a 90% dos domicílios. Praticamente não existe rede de esgotamento sanitário, sendo a fossa séptica a solução utilizada.

- **Aglomerações urbanas de Itajubá/Pouso Alegre, Itabira/João Monlevade e Varginha/Três Corações**

Essas aglomerações possuem espacialidades semelhantes, a despeito de desempenharem diferentes papéis funcionais.

[13] O Plano de Desenvolvimento Integrado da Auva (FJP, 1988) mostrava, por meio de contagem volumétrica de veículos no trecho da BR-381 dentro da aglomeração, que cerca de 90% dos movimentos diários eram internos à aglomeração. Pesquisa domiciliar realizada pela Empresa Brasileira de Gerenciamento de Transportes (Geipot) em meados da década de 80 detectou elevada taxa de deslocamento intermunicipal por ônibus, sendo a maior parte dessas por motivo de trabalho.

As aglomerações de Itajubá/Pouso Alegre e Itabira/João Monlevade podem ser consideradas cidades articuladas, que dividem o papel de pólo da aglomeração e cumprem a função de cidades industriais. A primeira delas é uma AIR de crescimento acelerado, na qual se destacam os ramos de transporte, metalurgia, eletroeletrônico, alimentício e vestuário, couro e calçados. A segunda, localizada na mesorregião metropolitana de Belo Horizonte, possui indústria metalúrgica e extração mineral de porte (a indústria metalúrgica ocupa 30,53% da PEA de Monlevade e a extração mineral, 34,50% da PEA de Itabira, segundo Ferreira, 1996), mas é considerada uma área de baixo dinamismo, cujo ritmo de crescimento vem declinando nos últimos anos.

Já a aglomeração urbana de Varginha/Três Corações apresenta múltiplas funções. Varginha, principal centro urbano da aglomeração, funciona como pólo de comercialização e de serviços regionais, sobretudo nos setores de saúde, comunicação, diversão e serviços sociais. Três Corações, centro de importância secundária, exerce o papel de cidade industrial – segundo Ferreira (1996), 43,33% da PEA do município está ocupada no setor industrial –, em que se destaca o ramo metalúrgico, que ocupa sozinho 18,81% da PEA.

As aglomerações urbanas de Itajubá/Pouso Alegre e Varginha/Três Corações, localizadas no sul/sudoeste de Minas, apresentam a maior parte dos indicadores de saneamento acima de 90%, assemelhando-se muito aos dois centros regionais de sua mesorregião. Também possuem infra-estrutura de transportes adequada, com a existência de um sistema viário regional e ligações com São Paulo e Belo Horizonte pela rodovia Fernão Dias.

Já a aglomeração Itabira/João Monlevade possui indicadores que expressam maior precariedade, porém superiores àqueles apresentados pela Região Metropolitana de Belo Horizonte e pela aglomeração urbana do Vale do Aço. João Monlevade destaca-se na oferta de infra-estrutura, mas perde lugar para Itabira quando se leva em conta a qualidade dos serviços. Itabira, apesar de possuir cobertura de coleta de lixo mais baixa que a de Monlevade, conta com aterro sanitário e coleta seletiva; Monlevade deposita seus resíduos em um lixão próximo ao principal rio da mesorregião. Da mesma forma que o Vale do Aço, ao mesmo tempo em que sofre com um sistema rodoviário de má qualidade, possui uma rede ferroviária de importância-chave no escoamento de sua produção.

3.3.3 Centros urbanos

Dos centros urbanos mineiros, Divinópolis, no oeste de Minas, e Juiz de Fora, na Zona da Mata, são cidades industriais. A primeira é classificada por Diniz e Crocco (1995) como AIR de rápido crescimento, concentrando suas atividades industriais no ramo metalúrgico (que ocupa sozinho 15,65% da PEA de Divinópolis). Juiz de Fora, embora antes classificada como AIR estagnada, vem nos últimos anos revertendo o processo de estagnação e recebendo importantes investimentos industriais, em especial no ramo de transportes e metalúrgico, tendo também uma indústria consolidada nos ramos têxtil e de papel.

Como centros de comercialização, destacam-se Teófilo Otoni e Governador Valadares. Nos dois municípios, o comércio atacadista é de grande relevância. A produção de pedras preciosas do nordeste mineiro, no caso de Teófilo Otoni, e a produção agropecuária tradicional e florestal da mesorregião do Rio Doce, no caso de Valadares, são destaques que tipificam cada centro.

Barbacena é um centro de serviços regionais, em especial nos serviços sociais de saúde e educação. Poços de Caldas combina as funções de cidade industrial, centro turístico e de serviços regionais. Os demais centros regionais mineiros possuem múltiplas funções.

Montes Claros caracteriza-se por ser um centro regional com indústrias nos ramos não-metálico, têxtil e químico dotadas de grande dinamismo. Diniz e Crocco (1995) classificam-na como AIR de crescimento acelerado. Segundo o Regic, seu nível de centralidade é forte.

Sete Lagoas é um centro regional representativo, com nível de centralidade forte para médio, e ausência de outro centro competidor e/ou articulado. Embora próxima a Belo Horizonte, consegue polarizar sua microrregião e parte da mesorregião central mineira, em virtude de uma economia dinâmica, sendo classificada por Diniz e Crocco (1995) como AIR de rápido crescimento. Além da indústria dinâmica, Sete Lagoas possui atividade agrícola importante, fazendo parte do cinturão verde de Belo Horizonte, e um setor de turismo também bastante dinâmico.

Dos centros microrregionais, Patos de Minas é aquele que apresenta maior centralidade, exercendo influência sobre Araxá, Patrocínio e Monte Carmelo, influência essa que, em razão da proximidade de Uberlândia, não é forte o suficiente para que se afirme como centro regional.

Os sistemas urbanos capixaba e fluminense – marcados pela concentração não apenas da população, como também das funções e atividades urbanas nas respectivas regiões metropolitanas – conservam seus centros regionais tradicionais em pequeno número. Distribuídos pelo interior, têm mantido seus papéis, ao mesmo tempo que alguns novos centros surgiram nos últimos 20 anos, em razão, principalmente, de projetos implantados no norte e no litoral dos estados.

Assim, na mesorregião norte do estado do Rio de Janeiro, Campos dos Goytacazes, com 389.547 habitantes, passou a dividir com Macaé, com 121.166 habitantes, as funções de centro regional. O município de Macaé prati-

camente dobrou sua população nos últimos 15 anos, devido à presença da Petrobrás. Segundo o Regic, cabe a Macaé a classificação de nível de centralidade médio/fraco e a Campos, forte/médio. O grau de urbanização da mesorregião é de 81,29%.

Os demais centros urbanos do estado do Rio de Janeiro estão localizados na mesorregião centro, sendo essa a que possui o maior número de municípios com predominância de atividades no setor primário do estado. Nova Friburgo, o maior município da região, com nível de centralidade forte/médio, apresentava, em 1996, os maiores percentuais da PEA nos setores da indústria de transformação e construção civil da mesorregião. Nesse mesmo ano, o grau de urbanização para os municípios da mesorregião era ainda muito baixo. Petrópolis e Teresópolis, com nível de centralidade médio/fraco, pertencem à mesorregião metropolitana do Rio de Janeiro.

O padrão de desenvolvimento urbano do estado do Espírito Santo diferencia-se dos demais estados da região Sudeste, possuindo poucos centros de porte comparáveis aos dos estados vizinhos. Linhares, localizado na mesorregião litoral norte espírito-santense, tem sua economia centrada nas atividades terciárias, comércio varejista e atacadista, apresentando ainda potencial no setor de turismo. Essa mesorregião vem passando, nas duas últimas décadas, por grande transformação econômica, em virtude da implantação da Aracruz Celulose, com plantações de eucalipto que se estendem por vários municípios e com a indústria localizada no município de Aracruz, e também pela presença da Petrobrás no município de São Mateus. São Mateus possui economia diversificada, destacando-se os setores terciário e secundário, com indústrias metalúrgicas e de produtos alimentícios. Na microrregião de Linhares, apenas um município tinha índices do valor adicionado na agropecuária superiores a 59% em 1996. No que diz respeito ao valor adicionado na indústria, três municípios dessa mesorregião apresentavam índices superiores a 59%. O município de Linhares era o que possuía maior percentual do valor adicionado da mesorregião nas atividades de comércio (54,2%) e serviços (3,1%) somadas. Em 1996, 72,58% da população da mesorregião era urbana. Os maiores graus de urbanização ficavam com os municípios de Pedro Canário (92,01%) e Aracruz (83,78%).

Os principais pólos dessa mesorregião são Linhares e São Mateus, que, segundo o Regic, possuem nível de centralidade forte/médio e médio, respectivamente. Todos os demais têm nível de centralidade muito fraco. Os municípios da microrregião de Montanha, no limite norte do estado, são polarizados por municípios baianos.

Colatina localiza-se na mesorregião noroeste espírito-santense, mesorregião menos urbanizada do estado e também a menos dinâmica economicamente. Metade dos municípios dessa mesorregião perderam população em termos absolutos na década de 80. Predominam na mesorregião os municípios com população inferior a 20 mil habitantes (oito). Na mesorregião, apenas Colatina tem mais de 100 mil habitantes, e não há nenhum município na faixa de 50 mil a 100 mil habitantes. A maioria de seus municípios tem no setor primário a concentração de suas atividades. Na microrregião de Colatina, com exceção desse município, cujo valor adicionado nas atividades de comércio e serviços soma 70%, os municípios possuíam participação do valor adicionado do setor agropecuário variando de 48,8% a 61,7%. Centro tradicional, Colatina tem economia diversificada, com destaque para o setor terciário, principalmente comércio atacadista e varejista. É classificada pelo Regic como de nível de centralidade forte/médio. Os outros dois municípios que apresentam, segundo o Regic, níveis de centralidade na mesorregião são Barra de São Francisco e Nova Venécia, classificados como de nível médio/forte. Os municípios localizados na fronteira com Minas Gerais, sobretudo os da microrregião de Barra de São Francisco, são fortemente polarizados por municípios mineiros.

Na mesorregião sul espírito-santense, segundo dados dos censos econômicos de 1985, Cachoeiro de Itapemirim e Itapemirim eram os únicos municípios da mesorregião que possuíam percentuais do valor adicionado na indústria acima de 25%, com, respectivamente, 43,8% e 62,2%. Nas atividades de comércio e serviços, levando em conta a soma do valor adicionado desses dois setores, destacavam-se os municípios de Alegre (65,1%), Guaçuí (64,3%), Cachoeiro de Itapemirim (69,4%), Castelo (66,1%) e São José do Calçado (72,3%). Na década de 80, a mesorregião sofreu acréscimo de população de 19%, compreendendo 72.335 novos habitantes, localizados principalmente em Cachoeiro de Itapemirim, Itapemirim, Iúna, Alegre e Ibatiba. Em 1996, apenas Cachoeiro de Itapemirim tinha população superior a 100 mil habitantes. O Regic indica quatro municípios da mesorregião com nível de centralidade diferente de muito fraco: Cachoeiro de Itapemirim, forte/médio; Alegre, médio; e Guaçuí e Castelo, médio/fraco. A economia de Cachoeiro de Itapemirim é forte e bem diversificada, destacando-se a indústria e o comércio. O ramo de extração e beneficiamento de minerais é o que mais tem contribuído para o incremento industrial, embora esteja havendo diversificação em sua indústria. O município é o maior centro comercial e de serviços do sul do estado.

Em se tratando da infra-estrutura urbana, a maioria dos centros urbanos da região Sudeste possui boa cobertura quanto ao abastecimento de água – mais de 90% dos domicílios ligados à rede geral e com canalização interna. As exceções são Petrópolis, com 45,4%, Teresópolis, com 71,8%, Campos dos Goytacazes, com 77,3%, e Nova Friburgo, com 88,5%, todos do estado do Rio de Janeiro. O sistema de coleta domiciliar de resíduos sólidos ainda é

precário, estando presente em pouco mais da metade dos domicílios de todos os centros.

Com relação ao esgotamento sanitário, a variação e as diferenças são grandes. Nova Friburgo, no estado do Rio de Janeiro, possui apenas 6,2% de seus domicílios com solução adequada; já em Petrópolis o índice é de apenas 10,7%. No outro extremo, Poços de Caldas, Juiz de Fora e Barbacena, em Minas Gerais, possuem cobertura superior a 90%.

Os centros regionais mineiros possuem níveis de qualidade da infra-estrutura urbana ligeiramente diferenciados, não havendo grau de heterogeneidade compatível com a heterogeneidade econômica e com os indicadores de qualidade de vida. Os centros das mesorregiões Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e sul/sudoeste de Minas foram os que apresentaram os melhores desempenhos, acompanhando a tendência já verificada para os indicadores de qualidade de vida.

No caso dos centros regionais fluminenses, com exceção de Campos dos Goytacazes, uma forte vantagem é a boa estrutura rodoviária, a proximidade da metrópole e o clima tropical de altitude. Poços de Caldas, em Minas Gerais, também dispõe de boa infra-estrutura de transportes, que, com a duplicação da rodovia Fernão Dias, tende a converter-se em importante diferencial para a localização de atividades produtivas.

Juiz de Fora também se destaca na infra-estrutura urbana, com indicadores de saneamento acima dos 90% e atendimento de telefonia privilegiado. No item energia elétrica, apresenta boa cobertura no consumo residencial, próxima a 100% dos domicílios, atendendo também a contento o consumo para fins industriais, que representa 66,17% do total consumido, e possuindo capacidade de resposta imediata a aumentos na demanda. No que se refere ao transporte, possui um aeroporto com linhas regulares de vôo e bons sistemas rodoviário e ferroviário, potencializados por sua posição central em relação aos maiores centros consumidores do país.

Divinópolis e Barbacena ocupam posição intermediária dentre os centros regionais no que se refere à infra-estrutura urbana, com indicadores de saneamento inferiores aos das cidades anteriormente comentadas. É interessante observar que Barbacena teve desempenho na infra-estrutura urbana similar àquele apresentado para os indicadores de qualidade de vida, o que não ocorre com Divinópolis. Na telefonia, Divinópolis possui indicadores melhores. As duas cidades têm boa infra-estrutura de transporte, sendo Divinópolis um importante entroncamento rodoferroviário.

Governador Valadares está em situação oposta à de Divinópolis, com melhores indicadores de infra-estrutura do que os de qualidade de vida. No que se refere ao saneamento, apresenta indicadores acima de 90% para água, com desempenho bastante inferior para esgoto e coleta de lixo. Nos indicadores de telefonia e energia elétrica, Governador Valadares possui desempenho intermediário entre as cidades aqui analisadas.

Teófilo Otoni apresenta o pior desempenho de infra-estrutura urbana na tipologia centros regionais, tanto para saneamento básico como para telefonia. No que se refere à energia elétrica, apresenta os piores indicadores dentre as cidades aqui analisadas, o que é agravado pela inexistência de energia trifásica e de potencial energético de maior tensão adequado à indústria, representando um estrangulamento para a industrialização. Teófilo Otoni e sua área de influência não dispõem de sistema de transportes eficaz para ligação com centros dinâmicos externos, nem de sistema de vias internas com densidade e condições operacionais que permitam a adequada integração de seu espaço intra-regional.

Os três centros urbanos capixabas possuem padrões ligeiramente diferenciados, com Cachoeiro de Itapemirim e Colatina, centros mais antigos e consolidados, apresentando padrões satisfatórios: cobertura superior a 95% dos domicílios para as redes de água e energia elétrica, esgotamento sanitário adequado e coleta de lixo em 80% ou mais de seus domicílios. O índice de domicílios com telefone é superior a 25% para as duas cidades. O município de Linhares tem indicadores para esgotamento sanitário e coleta de lixo abaixo da média do conjunto dos centros urbanos da região.

TABELA 27
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO
CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: INDICADORES SELECIONADOS (1980/91/96)

Categoria	PEA Urbana[a] (%)	População Total			Taxa de Cresc. (%)		Acréscimo Pop. (%)		Densidade		Nível de Central.
		1980	1991	1996	1980-91	1991-96	1980-91	1991-96	1991	1996	
ORDEM 1											
Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Metrópole Mundial											
Belfort Roxo[b]	–	–	–	399.319	–	–	–	–	–	5.396,2	–
Duque de Caxias	99,9	575.830	667.821	715.089	1,4	1,4	16,0	7,1	1.505,3	1.534,5	2
Guapimirim[b]	–	–	–	32.614	–	–	–	–	–	91,1	–
Itaboraí	76,9	114.542	162.742	184.560	3,2	2,5	42,1	13,4	306,8	322,7	3
Itaguaí	91,4	90.131	113.057	125.063	2,1	2,0	25,4	10,6	216,1	229,1	2
Japeri[b]	–	–	–	73.130	–	–	–	–	–	881,1	–
Magé	92,7	166.603	191.734	183.113	1,3	-0,9	15,1	-4,5	266,4	468,3	1
Mangaratiba	99,3	13.841	17.925	19.896	2,4	2,1	29,5	11,0	61,8	55,1	1
Maricá	84,8	32.618	46.545	60.286	3,3	5,3	42,7	29,5	137,3	166,1	1
Nilópolis	100,0	151.585	158.092	155.272	0,4	-0,4	4,3	-1,8	7.178,9	8.172,2	1
Niterói	100,0	397.135	436.155	450.364	0,9	0,6	9,8	3,3	3.351,2	3.411,8	5
Nova Iguaçu	99,1	1.094.789	1.297.704	826.188	1,6	-8,6	18,5	-36,3	1.693,2	1.457,1	4
Paracambi	96,0	30.310	36.427	39.441	1,7	1,6	20,2	8,3	184,7	220,3	1
Queimados[b]	–	–	–	108.522	–	–	–	–	–	1.391,3	–
Rio de Janeiro	**99,9**	**5.090.723**	**5.480.768**	**5.551.538**	**0,7**	**0,3**	**7,7**	**1,3**	**4.674,6**	**4.392,0**	**8**
São Gonçalo	99,8	615.351	779.832	833.379	2,2	1,3	26,7	6,9	3.415,9	3.320,2	3
São João de Meriti	99,9	398.819	425.772	434.323	0,6	0,4	6,8	2,0	12.490,9	12.409,2	1
Seropédica[c]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Tanguá[c]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	–	**8.772.277**	**9.814.574**	**10.192.097**	**1,0**	**-0,5**	**11,9**	**-2,4**	–	–	–
ORDEM 2											
Região Metropolitana de Belo Horizonte – Metrópole Nacional											
Belo Horizonte	**100,0**	**1.780.839**	**2.020.161**	**2.091.448**	**1,2**	**0,7**	**13,4**	**3,5**	**6.021,3**	**6.299,5**	**8**
Betim	100,0	84.193	170.934	249.451	6,6	7,9	103,0	45,9	455,4	718,9	3
Brumadinho	93,8	18.018	19.308	24.336	0,6	4,7	7,2	26,0	30,5	38,4	1
Caeté	96,0	30.630	33.251	34.869	0,7	1,0	8,6	4,9	62,8	64,2	1
Confins[c]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Contagem	99,9	280.470	449.588	492.350	4,4	1,8	60,3	9,5	2.688,6	2.524,9	4
Esmeraldas	37,6	16.215	24.298	33.934	3,7	6,9	49,8	39,7	25,8	37,2	1
Florestal	14,5	4.809	5.053	5.363	0,5	1,2	5,1	6,1	32,4	27,5	1
Ibirité	81,9	39.967	92.675	126.627	7,9	6,4	131,9	36,6	638,9	740,5	1
Igarapé	52,2	16.561	27.400	31.063	4,7	2,5	65,4	13,4	142,6	169,7	1
Juatuba[b]	–	–	–	12.306	–	–	–	–	–	126,9	–
Lagoa Santa	92,8	19.499	29.824	35.026	3,9	3,3	53,0	17,4	106,2	128,8	1
Mário Campos[c]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mateus Leme	90,8	18.659	27.033	20.720	3,4	-5,2	44,9	-23,4	70,2	68,4	1
Nova Lima	99,8	41.217	52.400	56.960	2,2	1,7	27,1	8,7	127,6	132,5	1
Pedro Leopoldo	96,1	30.007	41.594	47.342	3,0	2,6	38,6	13,8	136,4	160,5	1
Raposos	99,7	11.801	14.242	14.630	1,7	0,5	20,7	2,7	184,2	203,2	1
Ribeirão das Neves	87,3	67.249	143.853	197.025	7,2	6,5	113,9	37,0	915,3	1.271,1	1

Continua

TABELA 27
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO
CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: INDICADORES SELECIONADOS (1980/91/96)

Continuação

Categoria	PEA Urbana[a] (%)	População Total			Taxa de Cresc. (%)		Acréscimo Pop. (%)		Densidade		Nível de Central.
		1980	1991	1996	1980-91	1991-96	1980-91	1991-96	1991	1996	
Rio Acima	98,5	5.073	7.066	7.556	3,1	1,3	39,3	6,9	31,0	33,0	1
Rio Manso	15,5	4.445	4.461	4.276	0,0	-0,8	0,4	-4,1	16,9	18,4	1
Sabará	98,6	64.210	89.740	100.539	3,1	2,3	39,8	12,0	283,1	330,7	1
Santa Luzia	99,0	59.893	137.825	153.914	7,9	2,2	130,1	11,7	601,3	657,8	1
São Joaquim de Bicas[c]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
São José da Lapa[b]	–	–	–	12.201	–	–	–	–	–	249,0	–
Sarzedo[c]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Vespasiano	98,0	25.046	54.868	60.952	7,4	2,1	119,1	11,1	470,6	870,7	1
Total	–	**2.618.801**	**3.445.574**	**3.812.888**	**2,5**	**1,9**	**31,6**	**9,9**	–	–	–
ORDEM 3											
Não há representantes nessa ordem.											
ORDEM 4											
Região Metropolitana de Grande Vitória[d] – Metrópole Regional											
Cariacica	99,5	189.099	274.532	301.183	3,4	1,9	45,2	9,7	983,7	1.053,5	4
Serra	99,8	82.568	222.158	270.373	9,4	4,0	169,1	21,7	677,4	489,2	3
Viana	98,4	23.440	43.866	47.494	5,9	1,6	87,1	8,3	144,2	161,1	1
Vila Velha	99,7	203.401	265.586	297.430	2,5	2,3	30,6	12,0	1.168,5	1.359,4	4
Vitória	**100,0**	**207.736**	**258.777**	**265.874**	**2,0**	**0,5**	**24,6**	**2,7**	**890,5**	**2.987,3**	**7**
Total	–	**706.244**	**1.064.919**	**1.182.354**	**3,8**	**2,1**	**50,8**	**11,0**	–	–	–
ORDEM 5											
Uberlândia (MG) – Aglomeração Urbana											
Araxá	90,6	53.414	69.911	74.206	2,5	1,2	30,9	6,1	54,5	63,6	4
Uberaba	85,9	199.208	211.824	237.433	0,6	2,3	6,3	12,1	46,7	51,2	6
Uberlândia	**94,9**	**240.967**	**367.061**	**438.986**	**3,9**	**3,6**	**52,3**	**19,6**	**90,8**	**106,7**	**7**
Total	–	**493.589**	**648.796**	**750.625**	**2,5**	**3,0**	**31,4**	**15,7**	–	–	–
ORDEM 6											
Barra Mansa/Volta Redonda (RJ) – Aglomeração Urbana											
Barra do Piraí	96,9	71.930	79.199	85.391	0,9	1,5	10,1	7,8	119,9	147,2	4
Barra Mansa	**98,4**	**154.719**	**172.216**	**166.745**	**1,0**	**-0,6**	**11,3**	**-3,2**	**202,4**	**303,7**	**5**
Piraí	96,6	28.789	33.782	40.228	1,5	3,6	17,3	19,1	55,6	68,9	1
Resende	96,2	75.232	91.757	102.625	1,8	2,3	22,0	11,8	77,4	87,9	4
Volta Redonda	**100,0**	**183.620**	**220.305**	**232.287**	**1,7**	**1,1**	**20,0**	**5,4**	**1.310,7**	**1.269,3**	**5**
Total	–	**514.290**	**597.259**	**627.276**	**1,4**	**1,0**	**16,1**	**5,0**	–	–	–
Vale do Aço (MG)[e] – Aglomeração Urbana											
Belo Oriente	67,4	12.630	16.718	18.060	2,6	1,6	32,4	8,0	51,8	53,6	1
Coronel Fabriciano	**96,4**	**75.701**	**87.439**	**93.012**	**1,3**	**1,2**	**15,5**	**6,4**	**432,3**	**419,0**	**4**
Ipatinga	**100,0**	**150.318**	**180.069**	**195.793**	**1,7**	**1,7**	**19,8**	**8,7**	**778,0**	**1.179,5**	**5**
Mesquita	87,3	14.494	19.963	6.580	3,0	-19,9	37,7	-67,0	45,6	23,8	1

Continua

TABELA 27
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO
CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: INDICADORES SELECIONADOS (1980/91/96)

Continuação

Categoria	PEA Urbana[a] (%)	População Total			Taxa de Cresc. (%)		Acréscimo Pop. (%)		Densidade		Nível de Central.
		1980	1991	1996	1980-91	1991-96	1980-91	1991-96	1991	1996	
Santana do Paraíso[b]	–	–	–	15.647	–	–	–	–	–	56,7	–
Timóteo	99,8	50.601	58.298	65.501	1,3	2,4	15,2	12,4	326,2	448,6	2
Total	–	303.744	362.487	394.593	1,5	1,7	17,8	8,7	–	–	–
Juiz de Fora (MG) – Centro Urbano											
	99,2	307.534	385.996	424.479	2,1	1,9	25,5	10,0	270,9	294,2	7
ORDEM 7											
Itajubá/Pouso Alegre (MG) – Aglomeração Urbana											
Itajubá	96,6	60.595	75.014	79.961	2,0	1,3	23,8	6,6	265,5	274,8	5
Pouso Alegre	96,3	57.362	81.836	93.166	3,3	2,6	42,7	13,8	151,2	170,9	5
Total	–	117.957	156.850	173.127	2,6	2,0	33,0	10,4	–	–	–
ORDEM 8											
Cabo Frio (RJ) – Aglomeração Urbana											
Araruama	80,5	49.827	59.024	66.148	1,6	2,3	18,5	12,1	90,7	104,2	3
Arraial do Cabo	–	15.362	19.866	21.548	2,4	1,6	29,3	8,5	123,2	136,4	1
Cabo Frio	96,7	55.599	84.915	115.759	3,9	6,4	52,7	36,3	244,6	244,2	3
São Pedro da Aldeia	86,7	37.508	50.474	65.147	2,7	5,2	34,6	29,1	156,4	165,3	2
Total	–	158.296	214.279	268.602	2,1	3,4	26,0	18,1	–	–	–
Campos de Goytacazes (RJ) – Centro Urbano											
	90,4	335.857	389.109	389.547	1,3	0,0	15,9	0,1	93,7	96,5	5
Macaé (RJ) – Centro Urbano											
	90,0	66.231	100.895	121.166	3,9	3,7	23,6	6,0	78,5	79,5	3
Nova Friburgo (RJ) – Centro Urbano											
	95,9	123.383	167.081	169.246	2,8	0,3	35,4	1,3	165,5	181,0	5
Petrópolis (RJ) – Centro Urbano											
	94,9	229.510	255.468	269.669	1,0	1,1	11,3	5,6	314,8	347,1	3
Teresópolis (RJ) – Centro Urbano											
	91,5	98.705	120.709	125.122	1,8	0,7	22,3	3,7	142,2	162,1	3
Itabira/João Monlevade (MG) – Aglomeração Urbana											
Bela Vista de Minas	85,5	9.915	9.594	10.133	-0,3	1,1	-3,2	5,6	89,7	93,0	1
Itabira	98,3	71.114	85.606	95.205	1,7	2,1	20,4	11,2	65,4	75,6	3
João Monlevade	99,9	48.198	59.340	61.700	1,9	0,8	23,1	4,0	631,3	623,2	4
Total	–	129.227	154.540	167.038	1,6	1,6	19,6	8,1	–	–	–
Varginha/Três Corações (MG) – Aglomeração Urbana											
Três Corações	86,5	44.382	57.045	60.930	2,3	1,3	28,5	6,8	69,1	73,6	5
Varginha	94,2	64.904	88.022	100.168	2,8	2,6	35,6	13,8	209,1	252.3	6
Total	–	109.286	145.067	161.098	2,6	2,1	32,7	11,1	–	–	–

Continua

TABELA 27
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO
CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: INDICADORES SELECIONADOS (1980/91/96)

Conclusão

Categoria	PEA Urbana[a] (%)	População Total			Taxa de Cresc. (%)		Acréscimo Pop. (%)		Densidade		Nível de Central.
		1980	1991	1996	1980-91	1991-96	1980-91	1991-96	1991	1996	
Teófilo Otoni (MG) – Centro Urbano	88,7	128.826	140.833	136.044	0,8	-0,7	9,3	-3,4	33,4	33,9	6
Governador Valadares (MG) – Centro Urbano	96,4	196.117	230.524	231.242	1,5	0,1	17,5	0,3	94,2	98,2	6
Montes Claros (MG) – Centro Urbano	94,4	177.302	250.062	271.608	3,2	1,7	41,0	8,6	60,4	75,6	6
Barbacena (MG) – Centro Urbano	94,3	86.391	99.954	107.810	1,3	1,5	15,7	7,9	139,3	136,5	5
Poços de Caldas (MG) – Centro Urbano	97,4	86.971	110.123	121.831	2,2	2,0	26,6	10,6	206,6	223,1	6
Sete Lagoas (MG) – Centro Urbano	98,3	100.618	144.014	167.340	3,3	3,0	43,1	16,2	277,4	310,5	5
Divinópolis (MG) – Centro Urbano	98,5	117.333	151.462	171.565	2,3	2,5	29,1	13,3	211,4	241,3	6
Patos de Minas (MG) – Centro Urbano	79,7	86.121	102.946	112.712	1,6	1,8	19,5	9,5	30,8	35,2	5
Cachoeiro de Itapemirim (ES) – Centro Urbano	91,0	113.277	143.449	150.359	2,2	0,9	26,6	4,8	161,2	168,4	5
Colatina (ES) – Centro Urbano	92,2	102.565	106.845	104.545	0,4	-0,4	4,2	-2,2	51,0	58,1	5
Linhares (ES) – Centro Urbano	71,7	106.202	119.690	125.297	1,1	0,9	12,7	4,7	27,2	28,4	5

Fonte: IBGE (Censos Demográficos de 1980 e 1991, Contagem Populacional de 1996, e Regic 1993 – Níveis de Centralidade).
Notas: (a) PEA ocupada nos setores da indústria, comércio e serviços.
(b) Município criado após 1991.
(c) Município criado após 1996.
(d) Em 8/7/1999, a Lei complementar nº 159 incorporou o município de Guarapari à Região Metropolitana da Grande Vitória.
(e) Em 30/12/1998 foi criada a Região Metropolitana do Vale do Aço (Lei complementar nº 50), constituída por Coronel Fabriciano, Ipatinga, Santana do Paraíso e Timóteo. A lei estabelece também um "colar metropolitano" composto de 17 municípios.
(–) Informação inexistente na data.

TABELA 28
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO
CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: RENDA FAMILIAR, ANOS DE ESTUDO E INFRA-ESTRUTURA (1991)

Categoria	População Total	Renda Familiar *Per Capita* Total	Anos de Estudo	% Domicílios Urbanos Particulares Permanentes com					
				Energia Elétrica	Telefone	Coleta de Lixo	Fossa Séptica	Rede Esgoto	Rede Água
ORDEM 1									
Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Metrópole Mundial									
Belfort Roxo[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Duque de Caxias	666.552	40.807,63	4,64	99,7	8,5	57,3	27,9	32,1	79,7
Guapimirim[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Itaboraí	161.918	32.639,17	3,60	98,8	3,5	33,2	62,2	0,5	22,2
Itaguaí	112.714	38.134,40	4,23	99,3	7,3	28,5	64,8	2,3	82,1
Japeri[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Magé	191.219	32.420,53	3,99	98,0	5,3	36,2	42,7	1,2	55,8
Mangaratiba	17.627	51.631,09	4,10	93,4	14,0	74,5	78,1	0,7	59,0
Maricá	46.382	50.722,71	4,35	98,7	14,2	32,3	50,8	7,2	16,4
Nilópolis	157.986	48.765,05	5,61	99,7	17,2	94,0	39,8	4,1	98,7
Niterói	432.022	126.529,67	7,52	99,9	43,1	85,9	19,8	65,7	76,4
Nova Iguaçu	1.294.949	36.211,24	4,52	99,6	6,5	45,1	52,0	3,5	76,9
Paracambi	34.135	29.926,23	4,12	98,5	6,5	84,5	85,0	0,2	74,5
Queimados[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Rio de Janeiro	**5.429.554**	**107.944,91**	**6,67**	**99,9**	**39,9**	**95,7**	**20,3**	**71,9**	**97,5**
São Gonçalo	777.690	45.361,54	5,17	99,8	7,4	66,4	66,4	0,0	78,7
São João de Meriti	424.988	38.684,73	4,84	99,9	12,9	66,6	11,1	68,7	95,5
Seropédica[b]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Tanguá[b]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
ORDEM 2									
Região Metropolitana de Belo Horizonte – Metrópole Nacional									
Belo Horizonte	**2.004.266**	**97.083,98**	**6,03**	**99,6**	**38,0**	**87,0**	**0,9**	**85,9**	**98,0**
Betim	169.854	38.500,39	3,85	97,9	7,1	50,4	1,3	33,7	90,9
Brumadinho	19.251	42.296,91	4,06	99,0	20,5	59,7	3,4	59,7	80,3
Caeté	32.988	35.667,03	4,46	99,3	17,3	54,0	6,3	85,5	99,3
Confins[b]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Contagem	446.072	49.010,65	4,78	99,3	14,5	84,8	0,8	64,4	96,9
Esmeraldas	24.077	24.925,92	3,29	98,4	14,5	71,3	1,5	71,3	87,7
Florestal	5.039	48.104,45	3,75	99,3	14,3	85,1	0,0	78,9	97,4
Ibirité	92.325	27.636,29	3,38	92,5	2,7	23,4	0,2	9,8	80,3
Igarapé	27.209	34.869,28	3,34	97,0	2,6	43,6	7,0	45,0	73,5
Juatuba[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Lagoa Santa	29.483	51.979,47	4,46	97,8	16,7	43,4	41,8	6,0	82,7
Mário Campos[b]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mateus Leme	26.891	33.373,69	3,57	97,5	13,3	43,4	1,1	56,6	78,8
Nova Lima	51.930	56.123,40	4,87	99,2	20,4	82,5	4,8	84,7	91,6
Pedro Leopoldo	41.430	44.883,77	4,57	98,2	18,3	59,7	5,2	61,9	96,5
Raposos	14.095	39.684,71	3,90	99,5	6,1	70,2	2,9	91,5	96,7
Ribeirão das Neves	142.469	27.321,67	3,47	99,1	4,7	23,2	1,6	48,0	92,4
Rio Acima	7.009	23.241,67	3,61	94,9	7,6	29,9	2,5	83,8	99,5
Rio Manso	4.461	18.778,94	2,49	86,9	0,0	1,0	0,0	0,0	43,8
Sabará	88.328	38.831,10	4,38	98,3	17,7	57,1	3,2	75,5	94,4
Santa Luzia	136.089	33.906,46	4,02	98,0	6,8	50,9	0,6	64,4	93,5
São Joaquim das Bicas[b]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
São José da Lapa[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Continua

TABELA 28
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO
CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: RENDA FAMILIAR, ANOS DE ESTUDO E INFRA-ESTRUTURA (1991)

Continuação

Categoria	População Total	Renda Familiar *Per Capita* Total	Anos de Estudo	% Domicílios Urbanos Particulares Permanentes com					
				Energia Elétrica	Telefone	Coleta de Lixo	Fossa Séptica	Rede Esgoto	Rede Água
Sarzedo[b]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Vespasiano	54.038	29.819,81	3,83	99,50	8,1	72,2	3,7	49,7	93,3
ORDEM 3									
Não há representantes nessa ordem.									
ORDEM 4									
Região Metropolitana da Grande Vitória[c] – Metrópole Regional									
Cariacica	273.405	36.575,38	4,28	99,0	15,0	44,2	1,8	52,1	90,0
Serra	221.111	39.708,56	4,45	98,6	14,4	57,8	6,5	55,0	93,5
Viana	43.651	29.485,45	3,82	98,9	3,6	39,1	16,1	39,8	84,9
Vila Velha	264.298	69.295,53	5,91	99,4	35,3	84,4	13,8	70,0	98,1
Vitória	**257.454**	**107.437,43**	**6,60**	**99,4**	**51,2**	**88,5**	**35,6**	**51,6**	**97,5**
ORDEM 5									
Uberlândia (MG) – Aglomeração Urbana									
Araxá	69.478	52.566,40	4,90	98,6	23,4	87,4	0,2	89,4	95,6
Uberaba	209.950	62.733,68	5,32	99,5	45,2	95,8	1,9	90,3	95,8
Uberlândia	**365.614**	**69.786,05**	**5,32**	**98,7**	**42,2**	**93,8**	**0,3**	**93,8**	**98,8**
ORDEM 6									
Barra Mansa/Volta Redonda (RJ) – Aglomeração Urbana									
Barra do Piraí	78.240	45.944,55	4,93	99,1	17,3	80,6	18,6	53,7	60,5
Barra Mansa	**171.685**	**46.015,81**	**4,69**	**99,0**	**15,0**	**84,1**	**5,8**	**73,7**	**68,1**
Piraí	33.652	41.353,34	4,43	97,5	14,2	70,6	15,1	61,6	67,5
Resende	91.661	59.590,27	4,98	99,5	18,9	96,9	2,6	90,9	97,0
Volta Redonda	**219.584**	**56.943,08**	**5,58**	**99,2**	**23,5**	**90,3**	**2,7**	**88,0**	**93,9**
Vale do Aço (MG)[d] – Aglomeração Urbana									
Belo Oriente	16.687	20.550,58	3,1	91,9	2,4	35,9	0,2	37,8	62,0
Coronel Fabriciano	**87.076**	**44.880,50**	**4,49**	**96,5**	**15,4**	**67,0**	**0,2**	**78,0**	**84,6**
Ipatinga	**178.957**	**50.983,24**	**4,58**	**98,2**	**17,6**	**85,3**	**0,5**	**83,2**	**85,2**
Mesquita	19.871	21.452,88	2,9	95,8	1,6	5,7	0,0	33,5	53,9
Santana do Paraíso[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Timóteo	**56.974**	**50.094,02**	**5,18**	**99,4**	**25,7**	**90,8**	**0,2**	**93,0**	**94,2**
Juiz de Fora (MG) – Centro Urbano									
	381.906	**72.619,66**	**5,77**	**99,2**	**35,6**	**91,6**	**2,6**	**91,1**	**93,5**
ORDEM 7									
Itajubá/Pouso Alegre (MG) – Aglomeração Urbana									
Itajubá	**74.485**	**56.663,46**	**5,33**	**98,8**	**24,2**	**90,3**	**0,2**	**88,7**	**95,0**
Pouso Alegre	**81.281**	**63.288,62**	**5,20**	**98,5**	**25,8**	**95,2**	**0,1**	**92,5**	**97,8**
ORDEM 8									
Cabo Frio (RJ) – Aglomeração Urbana									
Araruama	58.768	40.518,46	3,60	97,6	16,7	36,4	69,6	0,0	85,3

Continua

TABELA 28
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO
CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: RENDA FAMILIAR, ANOS DE ESTUDO E INFRA-ESTRUTURA (1991)

Continuação

Categoria	População Total	Renda Familiar *Per Capita* Total	Anos de Estudo	% Domicílios Urbanos Particulares Permanentes com					
				Energia Elétrica	Telefone	Coleta de Lixo	Fossa Séptica	Rede Esgoto	Rede Água
Arraial do Cabo	19.813	48. 524,20	4,55	99,7	10,9	93,1	83,2	5,5	87,5
Cabo Frio	84.025	49.615,71	4,50	98,4	15,9	73,2	70,5	0,0	80,3
São Pedro da Aldeia	50.267	37.237,40	4,18	99,1	13,5	62,0	73,0	0,0	86,7
Campos dos Goytacazes (RJ) – Centro Urbano	387.642	43. 564,04	4,5	98,4	18,7	78,1	17,4	33,3	77,3
Macaé (RJ) – Centro Urbano	100.395	64.418,92	4,8	99,2	18,7	86,3	9,3	71,9	91,8
Nova Friburgo (RJ) – Centro Urbano	165.636	62.184,37	4,75	99,1	20,4	92,6	5,4	0,8	88,5
Petrópolis (RJ) – Centro Urbano	252.750	66.058,83	5,13	99,5	25,0	81,7	8,6	2,0	45,4
Teresópolis (RJ) – Centro Urbano	120.064	56.673,76	4,28	99,4	17,8	83,0	75,8	0,0	71,8
Itabira/João Monlevade (MG) – Aglomeração Urbana									
Bela Vista de Minas	9.594	20.817,21	3,80	95,6	15,2	39,6	0,0	74,1	83,9
Itabira	85.230	48.111,17	4,27	96,4	22,5	77,7	4,1	79,4	94,5
João Monlevade	59.124	42.701,12	4,95	98,6	31,1	85,0	3,0	90,0	96,8
Varginha/Três Corações (MG) – Aglomeração Urbana									
Três Corações	56 502	52.166,59	4,35	98,8	21,7	88,8	0,4	92,4	95,7
Varginha	87.394	70.251,28	5,34	99,6	36,3	96,1	0,3	94,0	99,0
Teófilo Otoni (MG) – Centro Urbano	139.932	33.943,74	3,53	93,3	19,4	65,0	0,4	68,0	92,7
Governador Valadares – Centro Urbano	229.269	50.093,22	4,40	98,5	30,4	65,9	0,2	74,2	96,0
Montes Claros (MG) – Centro Urbano	248.239	39.288,60	4,52	96,8	22,1	76,5	0,2	74,0	94,9
Barbacena (MG) – Centro Urbano	97.116	42.929,73	5,00	97,7	29,2	72,6	4,0	86,2	92,2
Poços de Caldas (MG) – Centro Urbano	109.305	67.490,35	4,99	99,4	33,7	96,4	1,5	91,8	93,7
Sete Lagoas (MG) – Centro Urbano	143.070	46.390,46	4,68	99,0	23,5	57,2	0,3	76,7	98,1
Patos de Minas (MG) – Centro Urbano	102.347	49.644,63	4,7	99,0	36,3	75,8	0,1	87,4	98,8

Continua

TABELA 28
ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO
CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: RENDA FAMILIAR, ANOS DE ESTUDO E INFRA-ESTRUTURA (1991)

Conclusão

Categoria	População Total	Renda Familiar *Per Capita* Total	Anos de Estudo	% Domicílios Urbanos Particulares Permanentes com					
				Energia Elétrica	Telefone	Coleta de Lixo	Fossa Séptica	Rede Esgoto	Rede Água
Divinópolis (MG) – Centro Urbano	150.805	49.179, 39	4,88	98,1	31,1	78,1	0,4	82,5	97,1
Cachoeiro de Itapemirim (ES) – Centro Urbano	142.814	47.462, 56	4,71	99,5	25,8	79,6	2,5	79,8	98,8
Colatina (ES) – Centro Urbano	106.347	38.538,47	4,46	99,3	26,5	87,2	3,8	75,8	95,6
Linhares (ES) – Centro Urbano	119.211	35.970,73	3,60	97,8	15,5	67,5	3,9	41,7	90,8

Fonte: IBGE (Censo Demográfico de 1991).
Notas: (a) Município criado após 1991.
(b) Município criado após 1996.
(c) Em 8/7/1999, a Lei complementar nº 159 incorporou o município de Guarapari à Região Metropolitana da Grande Vitória.
(d) Em 30/12/1998 foi criada a Região Metropolitana do Vale do Aço (Lei complementar nº 50), constituída por Coronel Fabriciano, Ipatinga, Santana do Paraíso e Timóteo. A lei estabelece também um "colar metropolitano" composto de 17 municípios.
(–) Informação inexistente na data.

Continua

4 Mudanças Econômicas e Impactos sobre a Rede Urbana

No conjunto dos três estados da região Sudeste, com exceção de São Paulo, verifica-se que as perspectivas do desenvolvimento regional apontam para dinamização do desenvolvimento em que cada estado aumentaria sua participação no valor da transformação industrial do país. Ao mesmo tempo, as heterogeneidades internas presentes nesses estados, embora possam vir a diminuir, continuam longe de ser sanadas, posto que a localização dos novos investimentos previstos continua concentrada nas regiões mais bem equipadas em termos de infra-estrutura e estrategicamente localizadas. Ou seja, as regiões mais desenvolvidas continuam sendo *locus* privilegiado dos principais investimentos.

A rede urbana estruturada a partir desses processos também tende a manter o desenho apresentado neste trabalho, de forte concentração das regiões metropolitanas, com pequenas alterações, notadamente no que diz respeito ao fortalecimento das estruturas urbanas surgidas nas regiões mais dinâmicas.

4.1 Tendências Locacionais da Atividade Produtiva

Segundo dados do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, a cifra dos investimentos previstos para o período 1997-2000 para todo o país em projetos das indústrias extrativo-mineral e de transformação atinge R$ 124,5 bilhões, correspondendo a 942 projetos. Dentre aqueles que possuem localização definida – um total de 893 projetos no valor de R$ 113,9 bilhões –, 58,8% estão previstos para a região Sudeste, sendo 29,2% nos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo[14]. A Tabela 29, a seguir, mostra a distribuição desses investimentos nos estados.

No interior da região Sudeste, há tendência à descentralização relativa da capacidade de produção de São Paulo em favor dos outros três estados. Esses apresentam participação nos investimentos previstos que superam suas participações no VTI nacional. O Espírito Santo destaca-se pela intensidade da mudança prevista, em que a participação nos investimentos é 3,5 vezes sua participação no VTI; para Minas Gerais esse valor é de 1,22 e para o estado do Rio de Janeiro, de 1,28.

Por outro lado, a concentração em uns poucos segmentos produtivos é alta na região Sudeste, sendo os três principais segmentos, que concentram 46,2% dos investimentos: produtos químicos, metalurgia básica e veículos automotores. Nos estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro, a concentração em poucos segmentos é ainda mais alta (91,6% e 82,3%, respectivamente); em Minas Gerais a distribuição é mais equilibrada.

No Espírito Santo, os três segmentos industriais principais são metalurgia básica (44,6%), extração de minerais metálicos (28,7%) e celulose e papel (18,3%). No caso do Rio de Janeiro, a extração de petróleo é o principal, representando 42,7% dos investimentos previstos, seguida de produtos químicos, com 28,2%, e metalurgia básica, com 11,4%. Os principais segmentos de Minas Gerais são metalurgia básica, com 19,6%, veículos automotores, com 19,5%, e alimentos e bebidas, com 17,6%. A localização desses investimentos continua privilegiando as regiões mais desenvolvidas dos estados.

No Espírito Santo, a concentração dos novos investimentos previstos continua sendo na Região Metropolitana da Grande Vitória, mostrando que a base espacial de inserção do estado na economia nacional e mundial não será alterada. A região da capital mantém-se como centro de decisões, de informações e *locus* de retenção dos excedentes vinculados ao comércio exterior. As exceções ficam por conta dos investimentos em celulose e papel e produtos químicos ao norte da capital, levando em conta também seu entorno[15].

No Rio de Janeiro, destaca-se o investimento na extração de petróleo e serviços correlatos, que se localiza fora da região metropolitana, na mesorregião norte fluminense. Outro destaque é a mesorregião sul fluminense, no Vale do Paraíba, segunda mais industrializada do estado, que vem sendo alvo de investimento no setor automobilístico.

Na espacialização dos investimentos no território mineiro, existe claramente o predomínio das mesorregiões mais desenvolvidas do estado, apesar dos diversos incentivos dados pelo governo, como o Pró-indústria, com o objetivo de desaglomerar e expandir a capacidade produtiva para todo o estado. A distribuição regional dos projetos em andamento e previstos para o futuro coincide com a distribuição espacial da indústria em Minas Gerais. Verifica-se que a mesorregião central, o sul de Minas e o Triângulo Mineiro lideram em número de novos investimentos no estado. Isso ocorre porque essas regiões já possuem uma infra-estrutura urbana montada, podem fornecer mão-de-obra qualificada para as empre-

[14] A respeito, ver Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo (1998).

[15] Ver Caliman (1996).

TABELA 29
BRASIL E REGIÃO SUDESTE – PREVISÃO DE INVESTIMENTOS* NAS INDÚSTRIAS EXTRATIVO-MINERAL E DE TRANSFORMAÇÃO (1995-2004)

País/Região/Estado	Número de Projetos 1995-2004	Estimativa de Investimento Fixo 1995-2004		Valor da Transformação Industrial (1985)
		US$ milhão	%	%
Brasil	**893**	**113.870,6**	**100,0**	**100,0**
Sudeste	435	66.961,2	58,8	70,8
Sudeste (exclusive Estado de São Paulo)	**155**	**33.246,6**	**29,2**	**20,6**
Rio de Janeiro	52	15.224,9	13,4	10,4
Minas Gerais	92	12.339,7	10,8	8,8
Espírito Santo	11	5.682,0	5,0	1,4

Fonte: Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo/Secretaria de Política Industrial/MICT (1998).
Nota: (*) Valor igual ou superior a US$ 5 milhões.

sas e têm localização privilegiada no estado e no país, sendo favorecidas também pelo processo de *espraiamento industrial* a partir da Região Metropolitana de São Paulo. Segundo Ferreira (1996), a mesorregião central (Região Metropolitana de Belo Horizonte, oeste, central mineira e Vale do Aço) parece ser a que mais se beneficiou desse processo, criando economias de complementaridade para as indústrias do complexo metal-mecânico e automobilístico. O sul de Minas, em virtude de sua localização entre as duas principais cidades (Belo Horizonte e São Paulo), de sua boa infra-estrutura e da duplicação da rodovia Fernão Dias, vem atraindo inúmeras empresas para a mesorregião; entre 1994 e 1998, o Instituto de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais (Indi) assessorou cerca de 140 projetos de investimento industrial na região, em um total de US$ 2,2 bilhões, com previsão de criação de 28.268 postos de trabalho. Por último, o Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba vem sendo muito beneficiado pelo desenvolvimento da agroindústria e pela proximidade com o estado de São Paulo.

Esses fatos parecem indicar a ineficiência das políticas de incentivo implementadas em favor das mesorregiões menos desenvolvidas, dadas as vantagens comparativas das mesorregiões mais desenvolvidas dos estados, mais adequadas aos novos condicionantes locacionais das atividades produtivas.

4.2 Expansão da Infra-estrutura

No conjunto das vantagens locacionais de determinadas mesorregiões, a infra-estrutura instalada destaca-se como fator determinante para a decisão de localização de empreendimentos. As necessidades de infra-estrutura, colocadas pelo crescimento da economia brasileira, são imensas, exigindo nível crescente de investimentos, posto que à necessidade de modernização dos sistemas somam-se as carências acumuladas de vários setores. O montante de investimentos previstos pelo governo federal nas principais áreas de infra-estrutura no Plano Plurianual do período 1996-99 é de aproximadamente R$ 85,4 bilhões[16].

Os estados aqui estudados mostram-se em estágios distintos no que se relaciona às diferentes infra-estruturas instaladas, além das diferenças intra-estaduais, muito embora estejam em situação privilegiada no conjunto do país[17].

O Rio de Janeiro encontra-se em um patamar mais avançado que os demais estados, sofrendo, no entanto, esgotamentos localizados que demandam grandes investimentos. O estado apresenta características peculiares quanto ao setor energético, produzindo apenas 26% da energia elétrica que consome, o que o torna extremamente sensível às decisões sobre investimentos no setor elétrico a serem realizados fora de seus limites territoriais. O governo planeja induzir o

[16] Consultar Ipea/MPO (1997).

[17] Ver Diniz e Lemos (1997). Segundo esses autores, para a análise das situações regionais com relação ao provimento de infra-estrutura, o país deve ser dividido em quatro tipos de região em uma ordem decrescente de implantação de infra-estrutura: Centro – constituído por Rio de Janeiro e São Paulo; Periferia Inserida Próxima – composta dos estados da região Sul e mais Minas Gerais e Espírito Santo; Periferia Inserida Distante – composta dos estados do Mato Grosso do Sul, Bahia e Goiás, e partes de Mato Grosso, Pará e Maranhão; e Periferia Marginalizada – composta do restante do país. As poucas situações em que a privatização da infra-estrutura poderia trazer uma dinamização dos investimentos ocorreriam apenas na Periferia Inserida Próxima e no Centro.

setor privado a investir, de sorte a aumentar a geração interna para 50%, com usinas nucleares e termelétricas a carvão e a gás. A entrada em operação de Angra II deverá melhorar o suprimento do Rio de Janeiro[18].

Minas Gerais e Espírito Santo, além da grande diversidade interna, situam-se em patamar ligeiramente inferior ao Rio e sofrem também com o esgotamento relativo da capacidade instalada de infra-estrutura, porém em menor grau.

Além de apresentar inúmeras vantagens comparativas em relação a outros estados, Minas Gerais conta com infra-estrutura destacada no cenário nacional. Há no estado capacidade instalada para geração de energia elétrica de 20% do total nacional; o estado é atravessado por uma rede de importantes eixos rodoviários e ferroviários.

As vantagens locacionais estratégicas do Espírito Santo estão ligadas ao caráter exportador da economia estadual, respaldada por seu complexo portuário e pelas malhas rodoviária e ferroviária, que facilitam o acesso aos portos. No setor de energia, já é uma realidade a utilização de gás natural das reservas de São Mateus, e novos investimentos privados estão previstos na construção de termelétricas.

No contexto do programa Brasil em Ação, importantes investimentos em infra-estrutura vêm sendo feitos nesses três estados, contribuindo para diminuir os estrangulamentos existentes – a exemplo da duplicação da rodovia Fernão Dias, cujo investimento global é da ordem de R$ 1,08 bilhão –, e trazendo impacto significativo ao assegurar a expansão dos investimentos no eixo São Paulo–Belo Horizonte. A modernização do porto de Sepetiba e a implantação de um centro de telecomunicações de tecnologia avançada, o Teleporto, no estado do Rio de Janeiro também são investimentos importantes com vistas a dar suporte à retomada do desenvolvimento econômico do estado. Por sua vez, a ligação ferroviária Unaí–Pirapora, se implantada, complementará o corredor de exportação de grãos ligando o Centro-oeste ao porto de Tubarão, no Espírito Santo.

4.3 Traços Contemporâneos da Urbanização

As trajetórias econômicas e o perfil da rede de cidades dos três estados mostram que a evolução recente da rede urbana acompanhou os processos econômicos em curso, processos esses que, em muitos casos, extrapolam os próprios limites administrativos.

Com efeito, ao examinar o conjunto da região, identificam-se sub-regiões estagnadas, onde a rede de cidades não sofreu grandes alterações, e sub-regiões economicamente dinâmicas, onde foram registrados os principais processos espaciais urbanos. Assim, podem-se identificar esquematicamente:

- a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que domina o estado em todos os aspectos, polarizando área muito maior que esse, notadamente Juiz de Fora, em Minas Gerais, cuja recuperação econômica já está em curso;
- o centro de Minas Gerais, capitaneado pela Região Metropolitana de Belo Horizonte, que, segundo especialistas, está entre as que mais se beneficiaram da desconcentração relativa das atividades industriais de São Paulo;
- a Região Metropolitana da Grande Vitória, que polariza todo o estado do Espírito Santo e se constitui na porta de saída do corredor centro–leste;
- a mesorregião sul de Minas Gerais/Vale do Paraíba, que apresenta uma rede de cidades de porte médio, articuladas entre si, com grande dinamismo econômico e com estreitas articulações com o estado de São Paulo; e
- o Triângulo Mineiro, com altas taxas de crescimento e fortes articulações com o norte paulista e com os estados vizinhos do Centro-oeste.

Dentre as espacialidades que marcam os processos registrados na rede urbana regional, destaca-se, assim, a forte presença das regiões metropolitanas, extremamente concentradoras das atividades econômicas e da população, sobretudo nos casos do Rio de Janeiro e de Vitória, trazendo, como conseqüência, dificuldades no provimento de infra-estrutura, carência de habitações populares e altos índices de pobreza em suas periferias. A reversão dessa situação está fora das perspectivas atuais, visto que os investimentos continuam privilegiando, em grande medida, essas regiões.

Verifica-se também o crescimento ou o fortalecimento de centros de médio porte, que, reunindo condições favoráveis de infra-estrutura e de qualidade de vida, passam a ter reforçada sua competitividade na atração de novos investimentos. Esses centros já receberam os impactos do investimento produtivo, ao mesmo tempo que, produzindo sinergias com outras cidades próximas, conformaram áreas de grande dinamismo, como já demonstrado aqui neste trabalho.

As demais mesorregiões sofrem dificuldades em vista do fraco desempenho econômico, com redes urbanas marcadas por pequeno número de centros urbanos de médio porte, pela pouca capacidade de polarização e pelo baixo nível de articulação entre os demais centros.

5 Considerações Finais

A despeito de pertencerem à região mais desenvolvida do país, os três estados examinados ainda apresen-

[18] Ver *Exame* (1996) e, também, Fernandez e Fernandez (s. d.).

tam diferenças intra-regionais patentes, contrastando sub-regiões com elevadas taxas de crescimento e altos padrões de urbanização e qualidade de vida, e mesorregiões de grande pobreza, completamente excluídas dos movimentos atuais de localização produtiva e onde o leque de carências varia da falta de macroinfra-estrutura aos mais elementares serviços urbanos nos centros existentes.

Assim, ressalta-se que o grande desafio das políticas territoriais é o fomento a novas atividades, procurando potencializar as mesorregiões mais estagnadas. Essas mesorregiões, com inserção precária na divisão inter-regional do trabalho e incapazes de concorrer com as demais em termos de infra-estrutura instalada, dificilmente poderão sair dessa situação sem a intervenção estatal. Como exemplos dessa preocupação, podem-se citar os casos do governo de Minas Gerais, que vêm buscando soluções para a mesorregião do Vale do Jequitinhonha, a mais pobre do estado, apostando na agroindústria e no processamento de madeira, e do governo do estado do Rio de Janeiro, que quer reverter a situação econômica do norte do estado, mesorregião eminentemente agrícola, porém decadente, por meio da agroindústria.

Referências Bibliográficas

ABE, André T. (1996) *Vitória nos contextos metropolitanos e estadual*. Vitória, Prefeitura Municipal de Vitória (Projeto Vitória do Futuro – Estudos básicos), abr., mimeo.

ABREU, M. P. (org.) (1990) *A Ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana, 1889-1989*. Rio de Janeiro, Campus.

ALVES, A. C. (1993) *O Emprego em Minas Gerais nos anos oitenta*. Belo Horizonte, UFMG/Face (Monografia de conclusão de curso).

ALVES, L. F. ; FONTES, R. (1998) "Convergência de renda em Minas Gerais: uma análise empírica". In: CEDEPLAR, VIII Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Cedeplar.

AMADEO, E. (1994) *Natureza e funcionamento do mercado de trabalho no Brasil*. Rio de Janeiro, Ipea, out.

ANDRADE, M. V. (1994) *Setor de serviços no Brasil: a dualidade revisitada (1981/1990)*. Belo Horizonte, Cedeplar/UFMG (Dissertação de Mestrado).

ASE/SEPLAN-MG (1994) *Indicadores do desenvolvimento de Minas Gerais*. Belo Horizonte, ASE/Seplan-MG, mimeo.

BALTAR, P. ; MATTOSO, J. (1996) "Transformações estruturais e emprego nos anos 90". In: *Cadernos do Cesit*, Campinas, n. 21.

BDMG – Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (1989) *Economia mineira: 1989, diagnóstico e perspectivas*. Belo Horizonte, BDMG.

BRANDÃO, C. *et alii* (1998) "Os Eixos nacionais de integração e desenvolvimento do programa 'Brasil em Ação': possíveis impactos sobre Minas Gerais". In: CEDEPLAR, VIII Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Cedeplar.

BRITO, F. (1996) "Mobilidade espacial e expansão urbana: o caso da região metropolitana de Belo Horizonte". In: ABEP, Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Abep.

CALIMAN, Orlando (1996) *Vitória do futuro. Vitória nos contextos nacional e internacional*. Vitória, Prefeitura Municipal de Vitória, mimeo.

CARNEIRO, R. (1993) "Crise, ajustamento e estagnação: a economia brasileira no período 1974-89". In: *Economia e Sociedade*, Campinas, n. 2.

CARVALHO, C. M. *et alii* (1998) "Minas Gerais, uma nova região de atração populacional?". In: CEDEPLAR, VIII Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Cedeplar.

CERQUEIRA, H. ; SIMÕES, R. (1997) "Modernização e diferenciação econômica em Belo Horizonte". In: *Varia História*, Belo Horizonte, UFMG/Departamento de História, n. 18, nov., p. 443-63.

CHAVES, M. (1995) "A Heterogeneidade regional em Minas Gerais: como combinar o dinâmico e o estagnado". In: CEDEPLAR, VII Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Cedeplar.

CHAVES, M. ; DE MATTOS, M. (1990) "Perspectivas para a economia mineira". In: GOMES, E. C. C. *et alii* (org.) – *Minas não há mais*, Belo Horizonte, Arte Escrita.

CORRÊA, R. Lobato (1996) *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

COSTA, H. S. M. (1995) *Vale do Aço: da produção da cidade moderna sob a grande indústria à diversificação do meio ambiente urbano*. Belo Horizonte, UFMG/Cedeplar (Tese de Doutoramento).

CURI, W. F. (1997) *Eficiência e fontes de crescimento da agricultura mineira na dinâmica de ajustamento da economia brasileira*. Viçosa, UFV (Tese de Doutoramento).

DINIZ, C. C. (1988) "Minas Gerais na divisão inter-regional do trabalho no Brasil: alterações recentes e perspectivas". In: CEDEPLAR, IV Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Cedeplar.

_____(1993) "Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização". In: *Nova Economia*, Belo Horizonte, v. 3, n. 11, set.

DINIZ, C. C. ; CROCCO, M. A. (1995) "O Novo mapa da indústria brasileira: aglomerações industriais relevantes". In: CEDEPLAR, VII Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Cedeplar.

DINIZ; C. C. ; LEMOS, M. B. (1997) "Impacto regional da privatização da infra-estrutura no Brasil". In: IPEA/MPO – *Infra-estrutura: perspectivas de reorganização. Casos estaduais*, Brasília, Ipea/MPO.

DINIZ, C. C. ; SANTOS, Fabiana Borges T. (1995) "Sudeste: heterogeneidade estrutural e perspectivas". In: AFFONSO, Rui de Britto A.; SILVA, Pedro L. B. (orgs.) – *Desigualdades regionais e desenvolvimento*, São Paulo, Fundap/Unesp (Federalismo no Brasil).

DUARTE FILHO, F. C. (1986) "Desempenho e fontes de crescimento da economia mineira no período pós-75". In: *Análise e Conjuntura*, Belo Horizonte, v. 1, n. 2, maio/ago., p. 31-52.

ESTADO DE MINAS (1998) "A Dinâmica do crescimento em Minas". In: *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 17 maio (Caderno de Economia).
EXAME (1995) *Exame*. São Paulo, Abril, v. 22, n. 24, nov.
_____(1996) "O Rio de Janeiro tem saída?". In: *Revista Exame*. São Paulo, Abril, n. 664.
FERNANDES, C. L. L. (1997) *A Inserção de Minas na economia nacional*. Rio de Janeiro, UFRJ (Tese de Doutorado).
FERNANDEZ, Y. ; FERNANDEZ, E. (s.d.) "A Energia nuclear e o estado do Rio de Janeiro". In: *Homepage* do Governo do Estado do Rio de Janeiro.
FERREIRA, A. H. F. ; DINIZ, C. C. (1994) *Convergência entre as rendas per capita estaduais no Brasil*. Belo Horizonte, Cedeplar (Texto para Discussão, 79).
FERREIRA, M. S. (1996) "Rede de cidades em Minas Gerais a partir da realocação da indústria paulista". In: *Nova Economia*, Belo Horizonte, UFMG/Face/Cedeplar (IX Prêmio Minas de Economia).
FIGUEIREDO, B. C. (1994) *Vale do Aço – uma área metropolitana sem metrópole*. Belo Horizonte, UFMG/Face (Monografia de Conclusão de Curso).
FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP) (s.d.) *PIB de Minas Gerais: municípios e regiões 1985-1995*. Belo Horizonte, FJP/Ipea.
_____(1988) *Estrutura espacial do estado de Minas Gerais*. Belo Horizonte, FJP/Ipea.
_____(1990) *Análise regional da funcionalidade da economia mineira*. Belo Horizonte, FJP/Centro de Estudos Econômicos e Regionais.
_____(1995) *Avaliação do programa de integração e diversificação industrial – Pró-Indústria*. Belo Horizonte, FJP/Centro de Estudos Econômicos e Regionais.
_____(1996a) *Produto interno bruto de Minas Gerais – 1980-1995*. Belo Horizonte, FJP/Centro de Estatística e Informação.
_____(1996b) *Condições de vida nos municípios de Minas Gerais 1970, 1980 e 1991*. Belo Horizonte, FJP/Ipea.
GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO/Secretaria dos Transportes e Obras Públicas (1993a) *Estudo preliminar para obras de implantação do novo aeródromo de Cachoeiro de Itapemirim*. Vitória, Secretaria dos Transportes e Obras Públicas/Coordenação de Transportes Especiais, mimeo.
_____(1993b) *Estudo preliminar para obras de implantação do novo aeródromo de Colatina*. Vitória, Secretaria dos Transportes e Obras Públicas/Coordenação de Transportes Especiais, mimeo.
_____(1993c) *Estudo preliminar para obras de implantação do novo aeródromo de Guarapari*. Vitória, Secretaria dos Transportes e Obras Públicas/Coordenação de Transportes Especiais, mimeo.
_____(1993d) *Estudo preliminar para obras de implantação do novo aeródromo de Linhares*. Vitória, Secretaria dos Transportes e Obras Públicas/Coordenação de Transportes Especiais, mimeo.
_____(1993e) *Estudo preliminar para obras de implantação do novo aeródromo de São Mateus*. Vitória, Secretaria dos Transportes e Obras Públicas/Coordenação de Transportes Especiais, mimeo.
GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS/SEPLAN-MG (1994a) *Perfil socioeconômico*. Belo Horizonte, Seplan.
_____(1994b) *Plano multimodal de transportes*. Belo Horizonte, Seplan.
HARTUNG, O. (1997) *As 150 maiores empresas do Espírito Santo: 1997*. Vitória, Ideies, mimeo.
HIRSCHMAN, A. (1958) *The Strategy of economic development*. New Haven, Yale University Press.
IDEIES – INSTITUTO de Desenvolvimento Econômico e Industrial do Espírito Santo (1993) *As 100 maiores empresas do Espírito Santo: 1993*. Vitória, Ideies.
_____(1997) *As 150 maiores empresas do Espírito Santo: 1997*. Vitória, Ideies.
INDI – INSTITUTO de Desenvolvimento Industrial do Estado de Minas Gerais (s.d.) *Homepage*: www.indi.mg.gov.br
IPEA/IPPUR/UFRJ (1994) *Levantamento e análise dos problemas da gestão do uso e da ocupação do solo e proposições de políticas públicas: região metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Ipea/Ippur/UFRJ (Relatório de Pesquisa).
IPEA/MPO (1997) *Infra-estrutura: perspectivas de reorganização. Casos estaduais*. Brasília, Ipea/MPO.
LEMOS, M. B. (1988) *Espaço e capital: um estudo sobre a dinâmica centro-periferia*. Campinas, Unicamp/IE (Tese de Doutorado).
MACHADO, A. F. (s.d.) *Trabalhador por conta própria: heterogeneidade e desigualdade de renda em regiões metropolitanas*. Belo Horizonte, mimeo.
MARQUES, Eduardo César (1993) "A Região metropolitana do Rio de Janeiro e seus espaços". In: *Cadernos Ippur/UFRJ*, Rio de Janeiro, UFRJ/Ippur, ano 7, n. 3.
MATOS, R. (1994) "Crescimento populacional e migração interna nos principais municípios de Minas Gerais". In: ABEP/IPARDES, I Encontro Nacional sobre Migração. Curitiba, *Anais*. Curitiba, Abep/Ipardes.
MELO, H. *et alii* (1998) *O Setor de serviços no Brasil: uma visão global – 1985-1995*. Rio de Janeiro, Ipea, mar. (Texto para Discussão, 549).
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA (1991) *Plano aeroviário: estado do Espírito Santo*. (s. l.), Ministério da Aeronáutica/Departamento de Aviação Civil/Governo do Estado do Espírito Santo/Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas, mimeo.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, DO COMÉRCIO E DO TURISMO (1998) *Levantamento de oportunidades, intenções e decisões de investimento industrial no Brasil 1997-2000*. Brasília, Secretaria de Política Industrial.

MONTE-MOR, R. L. (1994) "Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental". In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. ; SILVEIRA, M. (orgs.) – *Território: mobilização e fragmentação*, São Paulo, Hucitec.

NEP – NÚCLEO de Estudos e Pesquisas (1993) *Proposta de estratégias de interiorização do desenvolvimento e descentralização de investimentos no Espírito Santo*. Vitória, Ufes/Departamento de Economia.

PENALVA SANTOS, Ângela Moulin Simões (coord.) (1997) *Economia e dinâmica populacional: um estudo sobre descentralização no estado do Rio de Janeiro 1994/1996*. Rio de Janeiro, CNPq/UERJ/Faculdade de Economia (Relatório de Pesquisa).

PEREIRA, Guilherme (1997) *Política industrial e localização de investimentos: o caso do Espírito Santo*. Vitória, Edufes.

PEROBELLI, F. S. (1998) "Avaliação do potencial de desenvolvimento dos municípios de Minas Gerais na região em torno de Juiz de Fora: uma aplicação de análise fatorial". In: CEDEPLAR, VIII Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Cedeplar.

RIOS NETO, E. L. G. (1998) "Diagnóstico do mercado de trabalho em Minas Gerais". In: CEDEPLAR, VIII Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Cedeplar.

ROCHEFORT, M. (1998) *Redes e sistemas - ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo, Hucitec.

RUIZ, R. ; BRUM, B. (1998) "Exclusão definitiva ou há uma reinserção possível? A trajetória do distrito industrial de Nova Serrana nos anos 90". In: CEDEPLAR, VIII Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte, *Anais*. Belo Horizonte, Cedeplar.

VALADARES, F. E. C. (1994) *O Sul de Minas como alternativa locacional para a indústria paulista*. Belo Horizonte, UFMG/Face (Monografia de Conclusão de Curso).

ANEXOS

TABELA A.1
REGIÃO SUDESTE – NÚMERO DE MUNICÍPIOS E POPULAÇÃO TOTAL, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Minas Gerais		Rio de Janeiro		Espírito Santo		Total dos Três Estados	
	Nº de Mun.	População	Nº de Mun.	População	Nº de Mun.	População	Nº de Mun.	População
Menos de 5.000	207	713.007	0	–	1	4.385	208	717.392
De 5.001 a 10.000	215	1.533.024	9	73.297	13	107.038	237	1.713.359
De 10.001 a 20.000	165	2.334.052	17	252.578	27	358.871	209	2.945.501
De 20.001 a 50.000	111	3.257.693	24	704.551	19	550.296	154	4.512.540
De 50.001 a 100.000	38	2.706.956	10	717.057	4	267.056	52	3.691.069
De 100.001 a 250.000	15	2.409.494	12	1.789.480	3	380.201	30	4.579.175
De 250.001 a 500.000	4	1.627.423	5	1.943.222	4	1.134.860	13	4.705.505
Mais de 500.000	1	2.091.448	4	7.926.194	0	–	5	10.017.642
Total	756	16.673.097	81	13.406.379	71	2.802.707	908	32.882.183

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

TABELA A.2
REGIÃO SUDESTE – DISTRIBUIÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DA POPULAÇÃO TOTAL, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Em %

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Minas Gerais		Rio de Janeiro		Espírito Santo		Total dos Três Estados	
	Munic.	População	Munic.	População	Munic.	População	Munic.	População
Menos de 5.000	27,38	4,28	0,00	0,00	1,41	0,16	22,91	2,18
De 5.001 a 10.000	28,44	9,19	11,11	0,55	18,31	3,82	26,10	5,21
De 10.001 a 20.000	21,83	14,00	20,99	1,88	38,03	12,80	23,02	8,96
De 20.001 a 50.000	14,68	19,54	29,63	5,26	26,76	19,63	16,96	13,72
De 50.001 a 100.000	5,03	16,24	12,35	5,35	5,63	9,53	5,73	11,23
De 100.001 a 250.000	1,98	14,45	14,81	13,35	4,23	13,57	3,30	13,93
De 250.001 a 500.000	0,53	9,76	6,17	14,49	5,63	40,49	1,43	14,31
Mais de 500.000	0,13	12,54	4,94	59,12	0,00	0,00	0,55	30,47
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

PARTE II

Estado de São Paulo

1 Introdução

Esta parte, composta de quatro itens, apresenta a caracterização e a evolução da rede urbana do estado de São Paulo.

No item, *Caracterização da economia regional*, discute-se a economia do estado de São Paulo a partir da década de 80 até os dias atuais, abordando o crescimento econômico, o emprego e a evolução da indústria paulista.

Em *Caracterização da rede urbana regional*, debate-se a rede urbana paulista. Traçam-se o perfil e a evolução da rede urbana, mostrando a participação de cada mesorregião no total da população estadual, e apresentam-se a hierarquia e a morfologia do sistema urbano e a distribuição dos municípios por classe de tamanho de população, destacando-se os principais centros. Discutem-se, ainda, as funções desempenhadas pela metrópole nacional (São Paulo) e demais metrópoles, e as aglomerações dos principais centros urbanos do estado, bem como o padrão da urbanização dessas categorias espaciais.

Os impactos provocados pela evolução econômica recente e pela dinâmica regional sobre a rede urbana, que no caso do estado de São Paulo, de maneira especial, se inter-relacionam com todo o país e têm desdobramentos diversos em âmbito nacional, estão contemplados no item *Mudanças econômicas e impactos sobre a rede urbana*. Procura-se também trabalhar as questões relativas à localização de novas atividades econômicas e as intenções de investimentos para os próximos anos.

2 Caracterização da Economia Regional

2.1 Crescimento Econômico e Emprego após 1980

O estado de São Paulo é responsável por mais de um terço de toda a produção nacional e abriga os setores mais modernos de nossa economia. O Produto Interno Bruto (PIB) estadual superou R$ 211 bilhões em 1996, próximo do PIB da Argentina e maior que o de qualquer outro país da América do Sul. Em 1980, o produto paulista era de R$ 169 bilhões, tendo passado sucessivamente por valores de R$ 175 bilhões, R$ 186 bilhões e R$ 206 bilhões, nos anos de 1985, 1990 e 1995, respectivamente. Apesar da tendência geral de crescimento, o impacto dos períodos de recessão da economia nacional resultou em uma taxa média relativamente baixa, inferior à média do crescimento populacional. Com isso, a renda *per capita*, que era de R$ 6,78 mil a.a. em 1980, passou por períodos de redução e, apesar do crescimento ocorrido nos últimos anos, em 1996 era de R$ 6,22 mil por pessoa a.a., segundo dados da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade).

Representando aproximadamente 40% do produto nacional em 1980, a participação paulista tem-se situado nos últimos anos na média de 36%, como conseqüência da desconcentração de algumas atividades econômicas para outros estados. Nos períodos de forte recuperação da atividade econômica, a economia de São Paulo volta a ganhar maior participação no PIB nacional, crescendo a taxas mais elevadas que a média do país (Tabela 1). Nos períodos recessivos,

entretanto, os principais efeitos da crise se fazem sentir em São Paulo, por ser o estado mais industrializado do Brasil.

Entre 1980 e 1996, os setores de atividade que mais cresceram foram o agropecuário e o de serviços, que ficaram acima da média de crescimento total do PIB. A indústria, notadamente a de transformação, teve um desempenho abaixo da média no mesmo período, conforme mostra a Figura 1.

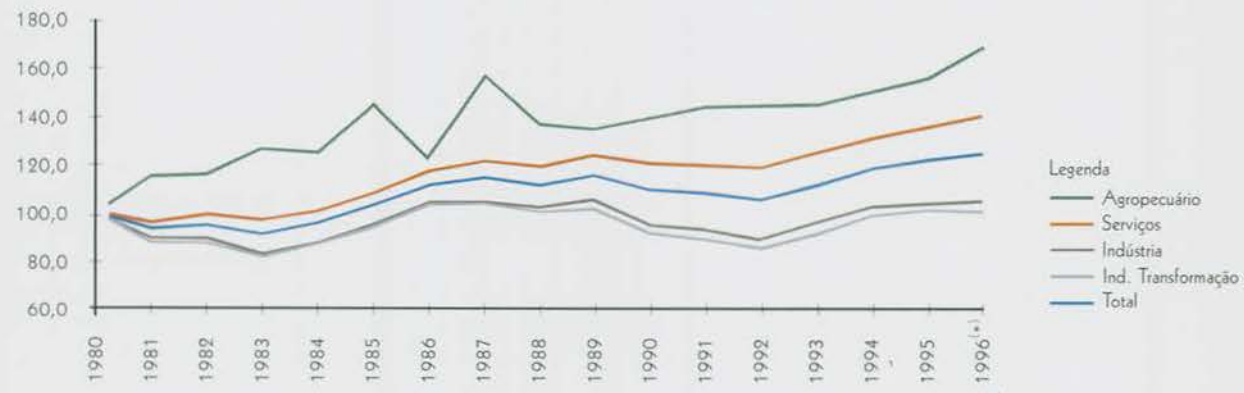
TABELA 1
ESTADO DE SÃO PAULO – PARTICIPAÇÃO NA COMPOSIÇÃO DO PIB NACIONAL, EM TERMOS REAIS, POR SETOR DE ATIVIDADE (1980-96)

Em %

Ano	Agropecuária	Indústria	Serviços	Total
1980	13,99	45,91	40,65	**40,09**
1981	14,93	44,78	39,84	**38,92**
1982	15,02	44,77	40,50	**39,28**
1983	16,55	43,87	39,72	**38,61**
1984	15,98	43,99	39,28	**38,44**
1985	16,90	44,11	39,15	**38,48**
1986	15,59	43,36	39,89	**38,87**
1987	17,25	42,99	40,40	**38,87**
1988	14,97	43,23	38,91	**37,89**
1989	14,38	43,40	39,23	**38,05**
1990	15,42	42,57	37,15	**36,70**
1991	15,48	42,61	36,89	**36,48**
1992	14,72	42,47	36,83	**36,10**
1993	14,88	42,81	37,61	**36,83**
1994	14,16	42,78	38,51	**37,13**
1995	13,96	42,18	38,61	**36,90**
1996(*)	–	–	–	**36,72**

Fontes: Seade e IBGE (1997).
Nota: (*) Dados preliminares.

FIGURA 1: ESTADO DE SÃO PAULO – ÍNDICES REAIS DO PIB (1980-96)



Fontes: Seade e IBGE (1997).
Nota: (*) Dados preliminares.

No que se refere à composição do PIB paulista, verifica-se que a indústria tem perdido participação, e o setor de serviços tem ampliado sua contribuição.

A indústria, que respondia por 43,12% do produto paulista em 1980, teve sua participação reduzida para 36,17% em 1996, com destaque para a indústria de transformação, que reduziu sua participação de 35,37% para 28,60% no período. O setor agropecuário cresceu de 3,60% para 4,85% e o de serviços de 52,44% para 59,05%, também entre 1980 e 1996 (Tabela 2).

Apesar do declínio tanto da participação de São Paulo no PIB nacional, quanto da participação da indústria de transformação na composição do PIB paulista, o parque industrial sofreu significativas transformações no período não apenas na estrutura produtiva, na qual o peso de alguns setores foi alterado, mas também na organização da produção, com a introdução de novos processos produtivos e organizacionais.

2.2 A Indústria Paulista

Significativa, também, foi a alteração na distribuição espacial da indústria paulista, quando, apesar de um pouco arrefecida no final do período, prosseguiu a interiorização iniciada nos anos 70, com queda da participação da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e aumento da participação de praticamente todas as demais mesorregiões.

No entanto, como pode ser visto na Tabela 3, o processo de interiorização da indústria, no que diz respeito à localização, não foi homogêneo, privilegiando algumas mesorregiões do estado. Assim, se no início do processo de industrialização pesada de São Paulo os principais setores industriais localizavam-se na capital e nas cidades vizinhas, ao buscarem novas alternativas de localização, foram escolhidos os centros regionais próximos à RMSP que oferecessem infra-estrutura adequada à implantação industrial. Por esse motivo, o processo de desconcentração industrial privilegiou as cidades de Campinas, Sorocaba e São José dos Campos e seus respectivos entornos, além de alguns municípios da Baixada Santista. Se consideradas as quatro regiões administrativas das quais aquelas cidades fazem parte, elas, juntas, eram responsáveis por 78,72% da produção industrial do interior, em 1985[1].

TABELA 2
ESTADO DE SÃO PAULO – PIB A CUSTO DE FATORES, POR SETOR E SUBSETOR DE ATIVIDADE (1980/85/90/95/96)

Em %

Setor e Subsetor de Atividade	1980	1985	1990	1995	1996
Total	**100,0**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**
Agropecuário	3,60	5,06	4,60	4,60	4,85
Indústria	43,12	39,70	37,50	36,75	36,17
Extrativo-mineral	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04
Transformação	35,37	32,38	29,60	29,47	28,60
Serviços de Utilidade Pública	1,67	2,40	2,64	2,78	2,78
Construção Civil	6,36	4,48	5,50	4,06	4,74
Serviços	52,44	54,82	57,80	58,64	59,05
Comércio	10,67	10,81	10,12	9,85	9,81
Transportes e Comunicações	5,76	6,03	6,38	7,47	7,65
Instituições Financeiras	10,46	10,44	10,42	10,36	10,33
Outros Serviços	24,12	26,43	31,10	30,73	31,02

Fonte: Seade (1997).
Obs.: A soma das parcelas pode não coincidir com o total, em razão dos arredondamentos efetuados nos dados parciais.

[1] A produção industrial foi medida com base no valor adicionado fiscal (VA). Ele é calculado pela Secretaria de Estado da Fazenda por intermédio da Declaração de Informações de Participações Municipais (Dipam) e indica quanto foi agregado de valor a uma mercadoria, em um município ou região.

TABELA 3
MESORREGIÕES DO ESTADO DE SÃO PAULO – PARTICIPAÇÃO REGIONAL DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO (1980-96)

Em %

Mesorregião	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
São José do Rio Preto	0,8	1,0	1,0	1,1	0,8	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	1,1	1,2
Ribeirão Preto	3,2	3,1	3,4	3,4	2,7	2,9	3,0	2,5	3,1	3,1	3,3	3,4
Araçatuba	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7
Bauru	1,7	1,6	1,5	1,8	1,6	1,6	1,7	1,5	1,6	1,8	1,9	1,9
Araraquara	2,1	2,1	1,8	2,3	1,5	1,5	2,2	1,8	1,5	1,8	1,5	1,9
Piracicaba	3,1	3,2	3,2	3,8	3,2	3,1	3,0	2,8	3,1	3,4	3,9	3,9
Campinas	11,7	10,7	11,1	12,7	12,6	12,9	12,2	15,1	15,5	13,2	13,8	11,7
Presidente Prudente	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Marília	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5
Assis	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,5	0,4	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4
Itapetininga	0,7	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7	1,0	0,8	0,9	0,9	0,9
Macrometropolitana Paulista	6,8	6,7	7,1	7,9	7,3	7,3	7,0	7,0	6,9	7,1	7,9	7,9
Vale do Paraíba Paulista	6,7	6,1	6,3	6,5	7,1	6,4	7,1	8,2	7,2	8,8	8,7	9,2
Litoral Sul Paulista	0,2	0,2	0,1	0,3	0,2	0,1	0,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2
Metropolitana de São Paulo	61,4	62,9	62,1	57,5	60,8	60,6	60,3	57,2	57,2	56,9	55,0	55,9
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo (Dipam) (1998). Dados básicos.

A desconcentração industrial ocorreu em todo o período analisado, com a mesorregião metropolitana[2] perdendo participação na produção industrial do estado, ao mesmo tempo praticamente todas as demais mesorregiões ampliaram ou mantiveram suas participações.

A mesorregião mais industrializada, depois da metropolitana, é a de Campinas. Responsável por 11,7% do valor adicionado na indústria em 1985, sua participação passou por um período de expansão até 1993, ano em que respondeu por 15,5% da produção industrial do estado. Nos últimos anos, essa participação vem-se reduzindo. Entretanto, isso não significa que a indústria regional esteja entrando em insolvência ou que haja algum processo de desindustrialização na mesorregião. Ao contrário, a indústria regional é das mais modernas e o parque industrial regional apresenta-se integrado e com uma estrutura produtiva bem diversificada. O que tem ocorrido é que outras mesorregiões têm sido privilegiadas para a localização de novas plantas industriais, ocasionando redução relativa da produção da mesorregião de Campinas.

A mesorregião que mais se tem beneficiado desse novo movimento de localização industrial é a do Vale do Paraíba paulista. Ampliou significativamente sua participação na produção industrial estadual ao longo de todo o período e em 1996 já respondia por 9,2% da produção industrial do estado de São Paulo.

A mesorregião macrometropolitana abarca municípios dos eixos Castelo Branco/Raposo Tavares e Anhangüera/Bandeirantes, como Sorocaba e Jundiaí, por exemplo. Em que pese o recorte territorial dessa mesorregião não expressar unicidade nos processos sociais e econômicos – aliás, como em muitas outras –, sua participação relativa na produção industrial do estado tem ampliado.

É importante deixar bem claro que a interiorização da indústria do estado não pode ser vista simplesmente como *transbordamento* dos processos ocorridos na metrópole de São Paulo para além de suas fronteiras, tampouco o aumento da complexidade da urbanização dos principais centros do interior deve ser tratado como expansão da urbanização metropolitana.

O parque industrial instalado na mesorregião metropolitana de São Paulo tem composição distinta daquela instalada no interior. Ao que parece, a indústria do interior – com maior participação da agroindústria e de insumos básicos voltados à exportação – foi menos sujeita às crises econômicas. Por outro lado, a indústria metropolitana – com forte concentração de bens duráveis de alto valor agregado, como a indústria automobilística, por

[2] A mesorregião metropolitana de São Paulo não coincide com o contorno da RMSP, instituída pela Lei complementar nº 14, de 1973. Essa é considerada uma microrregião geográfica pelo IBGE, e a mesorregião metropolitana abarca, além dos municípios da RMSP, alguns pertencentes à Baixada Santista.

exemplo – é bem mais sensível às flutuações do nível de atividade, com quedas fortes nos períodos recessivos, mas também com maior capacidade de resposta na retomada do crescimento.

Apesar de a produção industrial ter crescimento proporcional em todas as mesorregiões do interior, continuou havendo concentração da indústria em algumas delas. Entre 1985 e 1996, a mesorregião metropolitana perdeu pouco mais de 5% de participação na produção industrial do estado (passou de 61,4% para 55,9%). No mesmo período, as mesorregiões industrializadas próximas à metrópole – Campinas, Vale do Paraíba paulista e macrometropolitana –, que eram responsáveis por 25,2% da produção industrial estadual em 1985, tiveram sua participação ampliada para 28,8% em 1996. Isso significa que nas três mesorregiões, em conjunto, são produzidos quase dois terços da produção industrial do interior paulista.

Simultaneamente ao processo de interiorização da indústria, houve profunda alteração na estrutura do emprego do interior, com a interiorização do emprego industrial e o surgimento de um setor de serviços moderno, de apoio à produção industrial, que se desenvolveu impulsionado pela urbanização.

Esse processo de interiorização do emprego, marcado pela reorganização das atividades econômicas, alterou os movimentos populacionais no território paulista. Contribuiu para inverter as tendências quanto aos ritmos de geração de emprego no interior e para que as taxas de crescimento da população urbana nas mesorregiões de maior crescimento ultrapassassem, desde o início dos anos 80, as da RMSP.

2.2.1 A estrutura da indústria paulista

Quanto à composição setorial da indústria de transformação paulista, os ramos industriais que, isoladamente, tiveram maior crescimento de sua participação na composição do valor adicionado foram o de bebidas, líquidos alcoólicos e vinagre – no qual é computada toda a produção de álcool, inclusive o anidro e o hidratado –, com crescimento de 3,1 vezes; o de produtos farmacêuticos, 1,5; o de produtos alimentícios, 1,3; e o de material de transportes, 1,3.

Isoladamente, a maior participação é da indústria de material de transportes, em que se inclui o setor automobilístico, a qual, em 1995, representou, sozinha, 16,07% da indústria paulista, seguida das indústrias de produtos químicos (11,8%), de produtos alimentícios (10,17%), metalúrgica (9,03%) e de material elétrico e de comunicações (8,07%) (Tabela 4).

Houve, no período, redução da participação das indústrias do Grupo III – Indústria de Bens de Consumo Duráveis e de Bens de Capital. Entretanto, chama a atenção a manutenção da metal-mecânica (material de transportes e produtos mecânicos) como o conjunto de setores de maior participação na composição do valor adicionado. Chama a atenção, também, a redução da participação do setor de material elétrico e de comunicações – justificada pelo deslocamento de muitas plantas da indústria eletrônica para a Zona Franca de Manaus nos anos 80.

As indústrias de bens intermediários (Grupo II) são fornecedoras de insumos industrializados para a produção de bens finais. Atendem à demanda empresarial, motivo pelo qual é um dos setores em que primeiro se abate a crise em épocas de restrição ao consumo, pois são reduzidas as encomendas. São indústrias com plantas de grande porte, com produtos padronizados e organizados em linha de produção. O setor que mais cresceu nesse Grupo II – Indústria de Bens Intermediários – foi o da indústria de papel e papelão. A capacidade produtiva do setor foi ampliada pela implantação de novas fábricas ou reforma e ampliação das já existentes. A indústria de produtos de borracha e a de material plástico também tiveram ampliadas suas participações na produção industrial estadual. Esses setores apresentaram como característica comum a elevada incorporação de inovações tecnológicas em seus processos produtivos e a destinação de grande parte de suas produções ao mercado externo.

Houve aumento da participação do Grupo I – Indústria de Bens de Consumo Não-duráveis –, com destaque para o complexo agroindustrial (produtos alimentícios; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagre; e produtos do reino animal) em um período que se incluem não somente o auge do Proálcool e a transformação da laranja em mercadoria de exportação, com a implantação da indústria de processamento de sucos, mas também a agroindústria de oleaginosas, centrada basicamente no esmagamento de grãos e refino do óleo de soja. Esse grupo localiza-se, em grande medida, no interior do estado.

É importante destacar que, apesar de algumas mesorregiões terem estrutura industrial parecida com a da mesorregião metropolitana, no geral, no interior, a forte presença da agroindústria e da indústria de insumos básicos na produção as diferencia da indústria metropolitana, que, por sua vez, tem grande concentração na produção de bens de consumo duráveis, com destaque para a metal-mecânica.

2.3 O Emprego Industrial

As estatísticas oficiais sobre desemprego, de modo geral, são muito precárias. Entretanto, para a RMSP, a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED), realizada pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos So-

TABELA 4
ESTADO DE SÃO PAULO – ESTRUTURA E PARTICIPAÇÃO REGIONAL DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO (1980/85/90/95)

Em %

Indústria de Transformação	1980	1985	1990	1995	Crescimento 1980-95
Grupo I: Bens de Consumo Não-duráveis					
Produtos Alimentícios	7,60	9,05	8,20	10,17	1,34
Produtos Têxteis	6,42	7,04	5,71	3,73	0,58
Produtos Farmacêuticos, Médicos e Perfumaria	3,46	3,72	3,71	5,21	1,51
Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos	3,81	3,98	5,26	3,45	0,90
Bebidas, Líquidos Alcoólicos e Vinagre	1,18	1,72	2,02	3,73	3,15
Mobiliários	1,33	1,19	1,05	1,02	0,77
Editorial e Gráfica	1,63	1,16	1,85	2,46	1,50
Produtos do Reino Vegetal – *In natura*	0,70	0,47	0,42	0,39	0,56
Produtos do Reino Vegetal – *In natura* – Frigoríficos	0,76	0,63	0,70	1,25	1,65
Fumo e Produtos Derivados	0,18	0,28	0,13	0,26	1,47
Total do Grupo I	**27,06**	**29,25**	**29,05**	**31,68**	**1,17**
Grupo II: Bens Intermediários					
Metalúrgica	13,32	13,25	10,93	9,03	0,68
Produtos Químicos	12,17	11,00	12,49	11,80	0,97
Produtos Minerais Não-metálicos e Cimento	4,09	3,93	3,46	3,38	0,83
Papel e Papelão	3,57	3,80	4,02	5,05	1,42
Material Plástico	2,71	2,71	3,46	2,96	1,09
Produtos de Borracha	1,50	2,01	2,00	1,91	1,28
Artigos e Artefatos de Madeira	0,74	0,57	0,56	0,52	0,71
Pedra e Outros Materiais de Construção	0,13	0,10	0,12	0,10	0,77
Couro, Peles e Produtos Similares	0,23	0,29	0,33	0,24	1,04
Total do Grupo II	**38,44**	**37,67**	**37,37**	**34,99**	**0,91**
Grupo III: Bens de Consumo Duráveis e Bens de Capital					
Material de Transportes	12,47	11,49	12,93	16,07	1,29
Material Elétrico e de Comunicações	9,59	8,92	8,19	8,07	0,84
Produtos Mecânicos	8,25	7,22	7,03	6,37	0,77
Total do Grupo III	34,50	33,09	33,58	33,33	0,97
Diversos (I e III)	1,21	1,56	1,40	1,14	0,95
Diversos (II)	2,62	3,53	3,80	1,53	0,58
Outras Indústrias	0,37	0,38	0,24	0,15	0,42

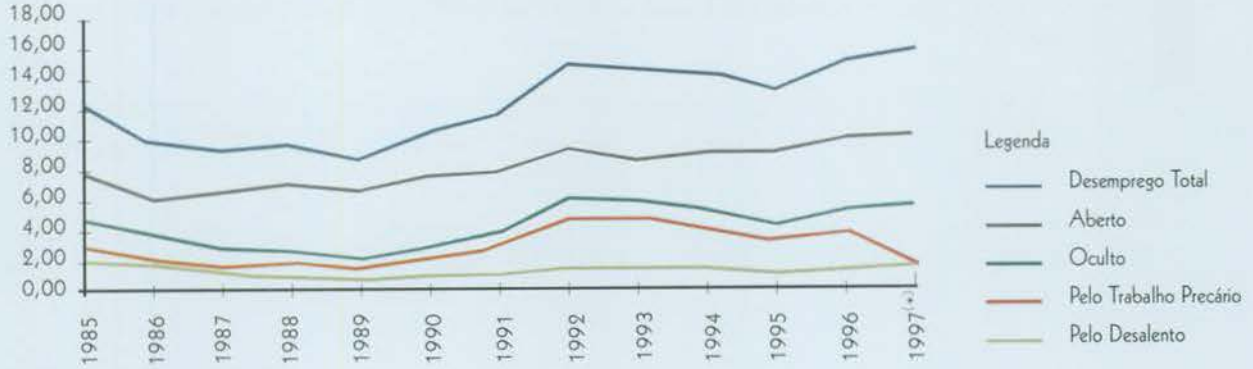
Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo (Dipam) (1998). Dados básicos.

cioeconômicos (Dieese) e pela Fundação Seade, é a fonte de informações mais usada[3].

Os dados da Figura 2 mostram sistemática queda nas taxas de emprego formal, notadamente do emprego industrial, com ampliação das taxas de desemprego. Em 1985, o desemprego, refletindo a profunda crise econômica, estava em 12,2% da população economicamente ativa (PEA). Entre 1986 e 1989, oscilou em torno de 9%, atingindo a menor taxa anual (8,71%) em 1989. Após essa data, passou por processo de ampliação sistemática, chegando à média anual de 15,1% da PEA em 1996, elevando-se para 15,9% na média de janeiro a novembro de 1997.

[3] A Fundação Seade e o Dieese, entidade civil de assessoramento ao movimento sindical, realizam acompanhamento mensal da ocupação na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) por meio da Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED). Apesar de cobrir, espacialmente, só a RMSP, a PED é o melhor indicador do que está acontecendo no estado de São Paulo.

FIGURA 2: RMSP – TAXA DE DESEMPREGO (1985-97)



Fonte: SEP(Convênio Seade/Dieese) (1997).
Nota: (*) Dados de janeiro a novembro.

A queda no emprego formal na RMSP ocorreu principalmente na indústria. Entre 1985 e 1997, a participação da indústria foi reduzida de 32,80% para 21,09% do total de ocupados, e os ocupados no comércio e no setor de serviços (com exceção dos serviços domésticos) tiveram crescimento de 14,09% para 16,9% e de 40,7% para 50,19%, respectivamente. Porém, parte do incremento ocorrido no setor de serviços deve ser explicado pelo processo de terceirização na indústria.

Em que pese a retomada do crescimento econômico nacional pós-1993, as estatísticas de emprego mostram contínua redução relativa nos postos de trabalho, com crescimento do desemprego[4]. Há, também, crescente precarização dos postos de trabalho, com redução do trabalho assalariado no período (Tabelas 5 e 6)[5].

Os resultados da pesquisa de condições de vida realizada pela Fundação Seade em 1994 em todas as cidades com mais de 80 mil habitantes do estado de São Paulo

TABELA 5
RMSP – ESTIMATIVA DA POPULAÇÃO EM IDADE ATIVA, ECONOMICAMENTE ATIVA, OCUPADA E DESEMPREGADA (1985-97)

Em mil pessoas

População	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997(a)
Total	13.765	14.020	14.281	14.546	14.804	15.078	15.358	15.642	15.897	16.070	16.309	16.545	16.771
Em Idade Ativa	***10.562***	***10.758***	***10.979***	***11.254***	***11.541***	***11.897***	***12.259***	***12.574***	***12.891***	***13.146***	***13.453***	***13.687***	***13.914***
Econom. Ativa	*6.369*	*6.659*	*6.774*	*6.911*	*7.052*	*7.162*	*7.515*	*7.733*	*7.915*	*7.980*	*8.220*	*8.459*	*8.585*
Ocupada	5.592	6.020	6.151	6.241	6.438	6.424	6.636	6.558	6.759	6.847	7.135	7.182	7.220
Indústria	1.834	2.089	2.079	2.010	2.125	2.004	1.878	1.731	1.703	1.732	1.762	1.623	1.523
Comércio	788	834	892	880	953	1.028	1.082	1.069	1.102	1.157	1.213	1.235	1.220
Serviços	2.276	2.372	2.454	2.596	2.659	2.730	2.980	3.017	3.224	3.211	3.396	3.490	3.624
Outros(b)	694	716	726	755	701	662	696	741	730	746	736	834	853
Desempregada	777	639	623	670	614	738	879	1.175	1.156	1.133	1.085	1.277	1.365
Aberto	484	399	427	484	459	530	594	711	681	710	740	846	884
Oculto	293	240	196	186	155	208	285	464	475	423	345	431	481
Pelo Trab. Prec.	185	133	115	124	106	143	218	356	372	319	271	321	129
Pelo Desalento	108	107	81	62	49	65	67	108	103	104	74	110	129
Inativa	*4.193*	*4.099*	*4.205*	*4.345*	*4.489*	*4.735*	*4.744*	*4.841*	*4.976*	*5.166*	*5.233*	*5.228*	*5.329*

Fonte: SEP (Convênio Seade/Dieese) (1997).
Notas: (a) Dados de janeiro a novembro.
(b) Englobam construção civil, serviços domésticos etc.

[4] O nível de ocupação cresceu 7,9% entre junho de 1994 e maio de 1997, período do último plano de estabilização econômica (Plano Real). No mesmo período, a PEA cresceu 8,9% e o desemprego, 14,6% na RMSP. O desemprego vem crescendo também em outras áreas metropolitanas. Em Porto Alegre, em abril de 1997, o desemprego era 21,1% maior que em junho de 1994; no Distrito Federal era 30,5%.

[5] Em 13 anos de pesquisa (1985-97), a PED constatou crescimento de 97% nos assalariados sem carteira de trabalho assinada (contrato de trabalho ilegal e sem proteção social) e de 84% no número de autônomos.

TABELA 6
ESTADO DE SÃO PAULO – NÚMERO DE EMPREGADOS COM CARTEIRA DE TRABALHO ASSINADA (1986/90/94/95)

Ano	Setor							
	Indústria	Constr. Civil	Comércio	Serviços	Agrop.	Outros	Ignorado	Total
1986	2.922.504	277.667	907.397	3.158.666	103.373	46.744	0	**7.416.351**
1990	2.595.021	304.681	982.043	3.186.057	129.654	436.528	0	**7.633.984**
1994	2.353.444	363.256	1.057.664	3.481.050	305.955	0	276.027	**7.837.396**
1995	2.201.319	347.096	1.094.085	3.684.960	323.247	57.570	57.570	**7.708.277**

Fonte: MTB/Rais (1997).

mostraram que, se por um lado, no total do estado a taxa de desemprego dos indivíduos de 10 anos e mais estava em 13,8%, por outro, na Região Metropolitana já atingia 14,6% e nas cidades do interior, 13,7%. Apesar de ter sido realizada há alguns anos, a pesquisa mostra que a taxa de desemprego no estado estava em um mesmo patamar tanto na metrópole como nas cidades do interior, embora nestas tenha sido um pouco menor[6].

2.3.1 Estrutura do emprego

Para o total do estado de São Paulo, os dados da Relação Anual de Informações Sociais (Rais), do Ministério do Trabalho, mostram alteração no perfil do emprego com carteira de trabalho assinada. O emprego industrial tem-se reduzido, tanto em termos relativos como em números absolutos. O forte crescimento ocorrido nos postos de trabalho da agropecuária é mais justificado pela ampliação do nível de formalização das relações de trabalho no campo do que pelo aumento do número de postos. A construção civil, o comércio e o setor de serviços apresentaram crescimento no período, ampliando suas participações na composição do emprego no estado (Tabela 7).

Entre 1986 e 1995, o único setor que sofreu redução no número de empregos com carteira de trabalho assinada foi a indústria, tendo chegado no final do período a 75,32% do estoque inicial de empregos.

Os dados da Rais de 1995 mostram que o emprego industrial era maior, em números absolutos, na RMSP que no interior. Entretanto, apesar de a RMSP deter 56,63% do total de postos de trabalho na indústria estadual, o emprego industrial tinha maior peso relativo na composição regional do interior que na da metrópole. No interior do estado o emprego industrial representava 30,29% do total de postos de trabalho com vínculo empregatício, na RMSP seu peso era de 27,36%. Esses números dão a dimensão da desconcentração do emprego industrial nos últimos anos.

O setor de serviços apresentava alto grau de concentração de empregos na RMSP (65,72%). Seu peso relativo na composição regional do emprego do interior era bem inferior que seu correspondente da metrópole: 40,08% contra 53,15%, respectivamente (Tabela 8).

A participação da RMSP na composição do emprego formal do estado de São Paulo é mais que proporcional

TABELA 7
ESTADO DE SÃO PAULO – ÍNDICE DE CRESCIMENTO DO EMPREGO, POR SETOR DE ATIVIDADE (1986/90/95)

Em %

Setor	1986	1990	1995
Indústria	100,00	88,79	75,32
Construção Civil	100,00	109,73	125,00
Comércio	100,00	108,23	120,57
Serviços	100,00	100,87	116,66
Agropecuária	100,00	125,42	312,70
Total	**100,00**	**102,93**	**103,94**

Fonte: MTB/Rais (1997).

[6] Dados da Fundação Seade – Pesquisa de Condições de Vida (PCV) (1994).

TABELA 8
RMSP E INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO – TRABALHADORES COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO FORMAL, POR SETOR DE ATIVIDADE (1995)

Setor	Números Absolutos			Distribuição (%)		Composição (%)	
	RMSP	Interior	Total do Estado	RMSP	Interior	RMSP	Interior
Indústria	1.246.582	954.737	**2.201.319**	56,63	43,37	27,36	30,29
Construção Civil	224.781	122.315	**347.096**	64,76	35,24	4,93	3,88
Comércio	610.832	483.253	**1.094.085**	55,83	44,17	13,41	15,33
Serviços	2.421.632	1.263.328	**3.684.960**	65,72	34,28	53,15	40,08
Primário	17.132	306.115	**323.247**	5,30	94,70	0,38	9,71
Ignorado	35.661	21.909	**57.570**	61,94	38,06	0,78	0,70
Total Geral	**4.556.620**	**3.151.657**	**7.708.277**	**59,11**	**40,89**	**100,00**	**100,00**

Fonte: MTB/Rais (1997).

à sua participação na produção da indústria de transformação. Isso mostra que a indústria do interior tem ampliado sua participação na produção sem que o número de empregos cresça na mesma proporção.

Em 1995, a RMSP respondia por 56,82% dos empregos industriais e era responsável por 51% da produção industrial do estado, segundo dados do VA, da Secretaria da Fazenda do Estado. Os setores com maior concentração do emprego na metrópole eram a indústria farmacêutica (82,34%), a de plásticos (75,12%), a de borracha (67,71%), a de material elétrico e de comunicações (66,57%) e a indústria química (63,61%) (Tabela 9).

No interior, a maior concentração relativa de emprego industrial estava nos setores de bebidas (77,85%), de alimentos (64,57%), de madeira (68,82%), de minerais não-metálicos (60,21%) e de couro e peles (59,31%).

Na composição regional do emprego na indústria do interior, o setor que gerava maior número de postos de trabalho era a indústria de alimentos (17,92%), seguida das indústrias metalúrgica (9,83%) e de vestuário e calçados (9,65%).

O fato de a indústria do interior ter maior participação na geração do valor agregado que na geração dos empregos mostra que as plantas do interior, provavelmente por serem de implantação mais recente, trabalham com índices de produtividade mais elevados que a média estadual. As plantas industriais da RMSP, mais antigas, necessitam de maior número de empregados para a produção.

2.3.1.1 O emprego industrial na mesorregião metropolitana

Se, em vez de considerar o emprego industrial metropolitano em relação ao do interior do estado, a análise for feita por mesorregião, verifica-se que a mesorregião metropolitana é a maior empregadora de mão-de-obra industrial do estado. Em 1996, respondeu, sozinha, por 24% do total do emprego industrial do país. É importante observar que, apesar de estar em processo de redução da participação relativa, o estado de São Paulo respondeu, em 1996, por 40,9% do total do emprego com carteira assinada na indústria do país.

O gênero com maior concentração relativa do emprego na mesorregião, em relação ao total do emprego no mesmo gênero no estado, era o de material de transportes, no qual a mesorregião metropolitana respondia, em 1996, por quase 50% do total do emprego com carteira assinada (Tabela 10).

TABELA 9
RMSP E INTERIOR DO ESTADO ESTADO DE SÃO PAULO – TRABALHADORES COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO FORMAL NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO (1995)

Em %

Gênero	Distribuição		Composição	
	RMSP	Interior	RMSP	Interior
Minerais Não-metálicos	39,79	60,21	2,90	5,77
Metalurgia	63,41	36,59	12,94	9,83
Mecânica	57,93	42,07	8,65	8,26
Material Elétrico e de Comunicações	66,57	33,43	7,07	4,68
Material de Transportes	66,01	33,99	12,12	8,21
Madeira	31,18	68,82	0,73	2,11
Mobiliário	51,74	48,26	2,01	2,47
Papel e Papelão	59,20	40,80	3,25	2,95
Borracha	67,71	32,29	2,81	1,77
Couro e Peles	40,69	59,31	0,71	1,36
Química	63,61	36,39	5,43	4,09
Farmacêutica e Veterinária	82,34	17,66	2,04	0,58
Perfumaria e Sabões	62,48	37,52	1,89	1,49
Plástico	75,12	24,88	6,23	2,72
Têxtil	47,57	52,43	5,09	7,39
Vestuário e Calçados	55,25	44,75	9,06	9,65
Alimentos	35,43	64,57	7,47	17,92
Bebidas	22,15	77,85	1,08	4,97
Fumo	87,60	12,40	0,22	0,04
Editorial e Gráfica	79,27	20,73	5,85	2,01
Diversos	64,94	35,06	2,46	1,74
Total	**56,82**	**43,18**	**100,00**	**100,00**

Fonte: MTB/Rais (1997).

TABELA 10
MESORREGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO – DISTRIBUIÇÃO DO EMPREGO FORMAL NA ATIVIDADE INDUSTRIAL (1986/89/93/96)

Em %

Gênero	1986	1989	1993	1996	1996/86
Têxtil	29,3	27,6	26,2	24,1	-4,7
Química	42,5	40,4	40,0	37,5	-2,4
Papel e Papelão, Editorial e Gráfica	37,1	35,5	34,1	32,9	-2,1
Minerais Não-metálicos	17,2	16,6	15,7	14,8	-4,2
Metalurgia	38,8	37,4	33,1	32,7	-4,9
Mecânica	35,4	36,6	31,9	28,5	-5,6
Material de Transportes	55,3	51,8	53,2	49,5	-4,5
Madeira e Mobiliário	14,2	13,1	10,4	9,8	-4,7
Extrativo-mineral	4,2	4,9	4,8	5,0	-1,5
Material Elétrico e de Comunicações	51,7	50,0	46,0	42,6	-5,9
Calçados	11,6	10,6	9,8	8,2	-4,1
Borracha, Fumo e Couro	35,7	33,8	34,2	31,6	-3,5
Alimentos e Bebidas	10,3	9,7	9,7	8,0	-2,2
Total	**29,8**	**28,6**	**26,2**	**24,0**	**-4,1**

Fonte: MTB/Rais (1996).

3 Caracterização da Rede Urbana Regional[7]

Nesta seção são apresentados a evolução da rede urbana paulista, sua hierarquia e morfologia, os critérios utilizados para hierarquizá-la e a caracterização das principais categorias definidas segundo as funções desempenhadas pelos centros e seu respectivo padrão de urbanização.

Na classificação final da rede urbana brasileira, a rede urbana do estado de São Paulo não foi incorporada exatamente conforme sua construção original, dado que, na finalização dos trabalhos, o processo de análise conjunta das demais redes urbanas das grandes regiões do país, bem como a consideração de outros indicadores e critérios comparativos resultaram na alteração da denominação e das categorias da rede urbana.

3.1 Descrição e Evolução do Perfil da Rede Urbana

O estado de São Paulo possui a mais ampla e complexa rede urbana do país, apresentando inter-relacionamentos com os estados vizinhos e causando impacto em todo o território nacional. Estruturada a partir da capital, sua constituição remonta ao século passado, quando, após o dinamismo econômico impulsionado pelo complexo cafeeiro, a região passou por processo contínuo e permanente de ocupação.

Associada ao processo econômico, houve, na década de 70, a reversão de tendência nas estatísticas demográficas do estado. Na RMSP, que vinha contabilizando taxas crescentes de população, ocorreu arrefecimento. Já no interior registrou-se aumento da taxa, alterando também seu padrão anterior.

A distribuição espacial da população total do estado, se considerada a participação relativa de cada região, tem apresentado uma dinâmica que expressa a desconcentração populacional na RMSP. Entretanto, esse movimento é seguido por forte componente de concentração em uma área que abarca algumas mesorregiões do entorno metropolitano.

A rede urbana paulista é muito marcada pela presença da RMSP, que, a despeito do processo da diminuição de seu ritmo de crescimento, continuava abarcando em 1996 quase metade da população estadual. Apesar da grande concentração populacional relativa ainda existente na RMSP, tem crescido no interior o número de cidades de médio porte, ampliando sua participação na rede urbana paulista.

Além da RMSP, existe legalmente no estado a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), instituída por lei estadual em 1996. Em Campinas, também há o reconhecimento de que a complexidade das funções urbanas e da articulação existente entre as diversas cidades de seu entorno já se caracteriza como um fato metropolitano, em que pese ainda não haver (até 1998) nenhuma institucionalização nesse sentido. Assim, neste trabalho foi considerado que existem três áreas metropolitanas distintas no estado de São Paulo: a RMSP, a RMBS e a área metropolitana de Campinas[8].

Na descrição da rede urbana, essas três áreas receberam tratamento diferenciado e, por esse motivo, quando houver referência à rede urbana do interior do estado, essa exclui os municípios pertencentes às áreas metropolitanas de Santos e de Campinas[9].

As maiores cidades do interior estão localizadas nas mesorregiões mais industrializadas e de maior desenvolvimento, demonstrando a relação entre a dinâmica populacional e o crescimento econômico no estado de São Paulo. O deslocamento das atividades econômicas e da população privilegiou as sedes regionais e/ou seus entornos imediatos, notadamente das mesorregiões de Campinas, macrometropolitana, do Vale do Paraíba paulista e de Ribeirão Preto, fortalecendo o papel desses centros na rede

[7] A caracterização da rede urbana regional guarda alguma diferença com relação à classificação final da rede urbana do Brasil, apresentada no volume 1 e que se encontra nos Anexos da Parte II deste volume (Tabelas A.1 a A.5). Na finalização dos trabalhos, o processo de análise conjunta das demais redes urbanas das grandes regiões do país, bem como a consideração de outros indicadores e critérios resultaram em sua alteração.

[8] A Região Metropolitana de Campinas (RMC) foi institucionalizada pela Lei complementar nº 870/2000, compreendendo 19 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

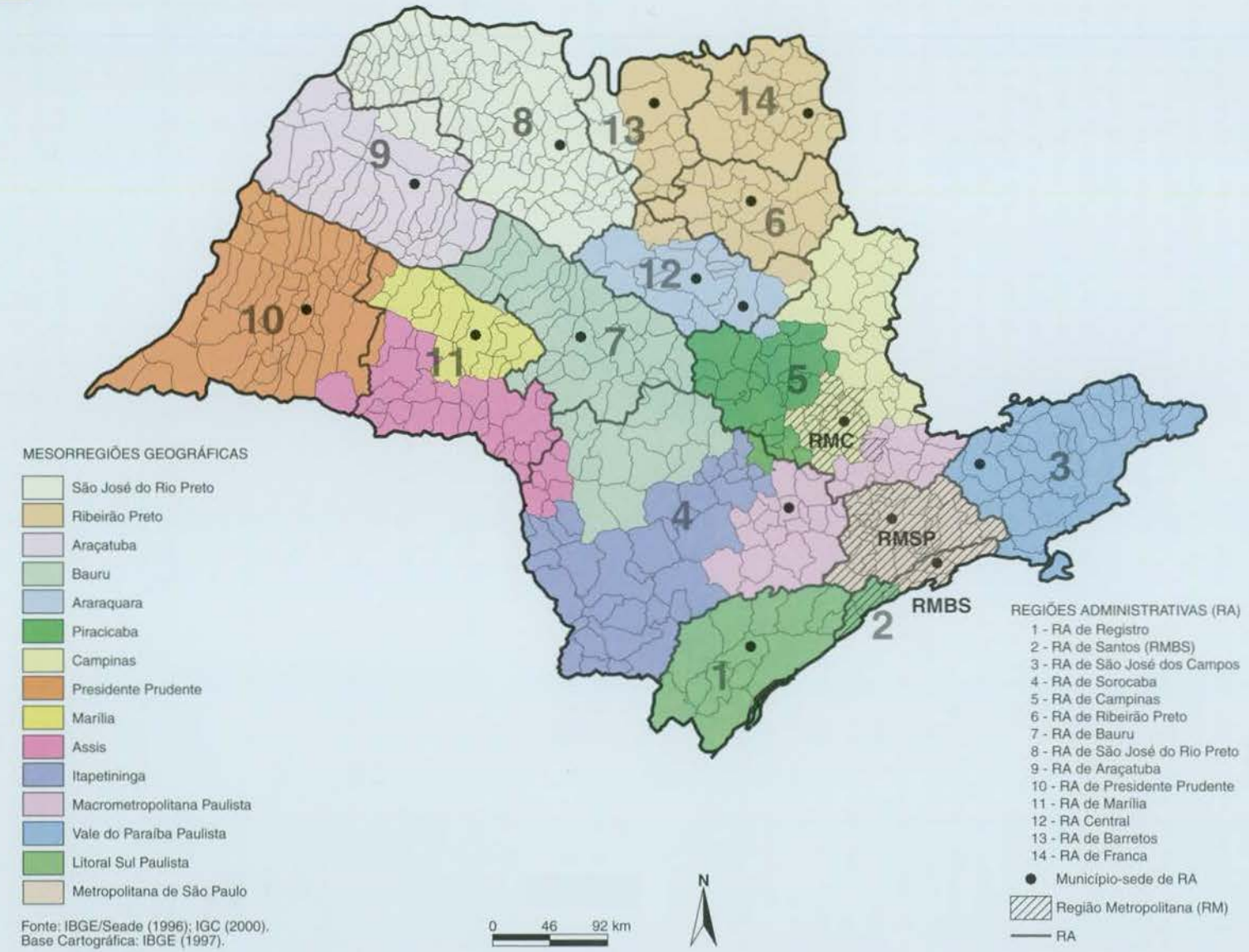
[9] Municípios integrantes da RMBS: Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos, São Vicente. Municípios que compõem a área metropolitana de Campinas (Região de Governo de Campinas): Americana, Artur Nogueira, Cosmópolis, Campinas, Engenheiro Coelho, Estiva Gerbi, Holambra, Indaiatuba, Itapira, Jaguariúna, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu, Monte Mor, Nova Odessa, Hortolândia, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo.

MAPA 1
ESTADO DE SÃO PAULO – MESORREGIÕES GEOGRÁFICAS (1998)

Fonte: IBGE/Seade (1996).
Base Cartográfica: IBGE (1997).

MAPA 2

ESTADO DE SÃO PAULO – MESORREGIÕES GEOGRÁFICAS (1998) E REGIÕES ADMINISTRATIVAS (2001)



urbana estadual e levando para o interior um padrão de urbanização até então vigente somente na metrópole[10].

No interior, existem 25 municípios com população superior a 100 mil habitantes, abrigando 16% da população estadual. Deles, 15 apresentam população entre 100 mil e 200 mil habitantes e 10, entre 200 mil e 500 mil habitantes.

Dos 10 municípios com população superior a 200 mil habitantes, nove estão localizados nas mesorregiões próximas à capital ou localizadas no nordeste do estado. São eles: São José dos Campos e Taubaté, na mesorregião do Vale do Paraíba paulista; Limeira, na de Campinas; Sorocaba e Jundiaí, na macrometropolitana paulista; Piracicaba, na de Piracicaba; Bauru, na de Bauru; e Ribeirão Preto e Franca, na de Ribeirão Preto. Apenas São José do Rio Preto, que pertence à mesorregião de mesmo nome, localiza-se no oeste do estado.

Não existem municípios com população superior a 500 mil habitantes fora das áreas metropolitanas de São Paulo e Campinas. Na RMSP, São Paulo e Guarulhos têm mais de 800 mil habitantes, e Osasco, Santo André e São Bernardo do Campo, entre 500 mil e 800 mil. Campinas, com mais de 900 mil habitantes, é a terceira cidade do estado em tamanho populacional e a única com população superior a 500 mil fora da RMSP.

Na Tabela 11, a seguir, em que é apresentada a rede urbana paulista por classe de tamanho populacional, foram destacados os municípios pertencentes às regiões metropolitanas de São Paulo e da Baixada Santista, ambas legalmente constituídas, assim como aqueles pertencentes à Região de Governo de Campinas.

O Mapa 3 mostra os municípios paulistas segundo a classe de tamanho populacional.

Com a interiorização do desenvolvimento, o padrão de urbanização e, conseqüentemente, as realidades territoriais do interior tornaram-se mais complexas, engendrando formações espaciais que refletem o caráter contraditório do dinamismo econômico. A estruturação e a ampliação de um mercado imobiliário articulado e organizado em suas diversas etapas de reprodução do capital mercantil (parcelamento, construção, incorporação, financiamento e vendas) favoreceram o aumento do processo e a verticalização das cidades, com a construção de residências multifamiliares e de edifícios de escritórios. Beneficiaram, também, o surgimento de condomínios fechados horizontais para a classe média e de bairros periféricos sem infra-estrutura urbana e favelas em quase todas as cidades do interior, independentemente de seu porte de tamanho. Essas são expressões visíveis desse padrão contraditório de urbanização.

TABELA 11
ESTADO DE SÃO PAULO – NÚMERO DE MUNICÍPIOS E POPULAÇÃO TOTAL, POR CLASSE DE TAMANHO, REGIÃO OU ÁREA METROPOLITANA (1980/91/96)

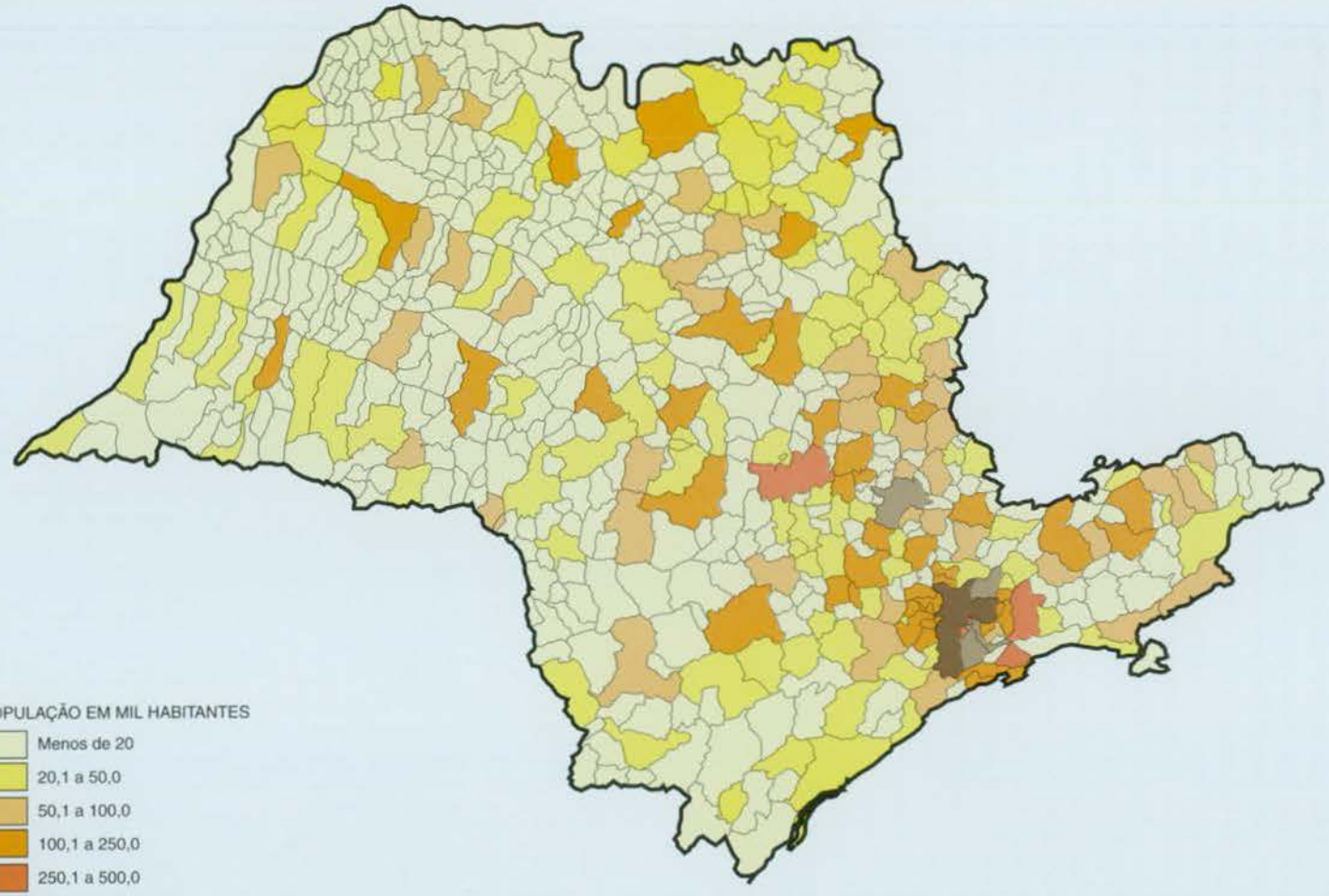
Classe de Tamanho (Hab./Município)	1980(*)				1991				1996			
	Nº	%	População	%	Nº	%	População	%	Nº	%	População	%
Menos de 5.000	152	26,57	527.434	2,11	132	23,08	447.470	1,42	164	26,24	530.847	1,56
De 5.001 a 10.000	119	20,8	836.603	3,34	111	19,41	766.697	2,43	117	18,72	826.384	2,42
De 10.001 a 20.000	113	19,76	1.567.897	6,26	118	20,63	1.664.811	5,27	112	17,92	1.553.562	4,55
De 20.001 a 50.000	81	14,16	2.505.173	10	88	15,38	2.812.850	8,9	99	15,84	2.986.671	8,75
De 50.001 a 100.000	25	4,37	1.590.345	6,35	36	6,29	2.532.673	8,02	38	6,08	2.696.639	7,9
De 100.001 a 200.000	12	2,1	1.705.589	6,81	12	2,1	1.638.815	5,19	15	2,4	2.052.107	6,01
De 200.001 a 500.000	5	0,87	1.349.061	5,39	10	1,75	3.023.866	9,57	10	1,6	3.307.233	9,69
RMSP	39	6,82	12.591.436	50,28	39	6,82	15.470.500	48,97	39	6,24	16.576.426	48,58
RMBS	8	1,4	961.243	3,84	8	1,4	1.220.249	3,86	9	1,44	1.309.263	3,84
Área Metropolitana de Campinas	18	3,15	1.407.297	5,62	18	3,15	2.010.994	6,37	22	3,52	2.281.754	6,69
Total	**572**	**100,0**	**25.042.078**	**100,0**	**572**	**100**	**31.588.925**	**100,0**	**625**	**100**	**34.120.886**	**100,0**

Fonte: IBGE (Censos Demográficos de 1980 e 1991, e Contagem Populacional de 1996).
Nota: (*) Os dados de 1980 foram retabulados para a base municipal de 1991.

[10] São consideradas sedes regionais as sedes das regiões administrativas. Em termos administrativos, o estado de São Paulo está dividido em 15 regiões, sendo 14 regiões administrativas (RA) e a RMSP. As RA são as seguintes: RA de Registro, RA de Santos, RA de São José dos Campos, RA de Campinas, RA de Sorocaba, RA de Ribeirão Preto, RA de Bauru, RA de Marília, RA de São José do Rio Preto, RA de Presidente Prudente, RA de Araçatuba, RA de Franca, RA de Barretos e RA Central. Em 1996 foi instituída a RMBS, que coincide com a RA de Santos, e em 2000 a RMC (ver nota 8, página 111).

MAPA 3

ESTADO DE SÃO PAULO – POPULAÇÃO POR MUNICÍPIOS (1998)



Fonte: IBGE/Seade (1996).
Base Cartográfica: IBGE (1997).

Além disso, o crescimento das cidades tem ampliado a divisão de funções urbanas entre algumas cidades e aumentado a atração que alguns centros exercem sobre o território. O processo real de metropolização de Campinas e Santos, fenômeno até então só observado em capitais estaduais, e a existência de diversas aglomerações urbanas, a exemplo de São José dos Campos, Sorocaba, Ribeirão Preto, Bauru, São José do Rio Preto e Araçatuba, são a face de uma estrutura territorial cuja contraface está no grande número de municípios com população urbana inferior a 20 mil habitantes. Nessa outra ponta da hierarquia da rede urbana estão cerca de 60% dos municípios paulistas, os quais abrigam apenas 8,5% da população estadual. Desse conjunto, mais de 25% dos municípios têm menos de 5 mil habitantes e compreendem, em conjunto, menos de 2% da população do estado. Os municípios com população entre 20 mil e 100 mil habitantes são 22% e representam quase 17% da população estadual.

Ao se analisar as 15 mesorregiões geográficas do estado, constata-se que para seis delas mais de 70% dos municípios estão nas faixas de população inferiores a 20 mil habitantes. São as mesorregiões de São José do Rio Preto (89%), Araçatuba (77%), Bauru (73%), Presidente Prudente (76%), Marília (83%) e Assis (80%), todas localizadas no centro-oeste paulista. Para outras seis mesorregiões, localizadas no centro-leste e no sul do estado, esse índice varia de 50% a 60%: Ribeirão Preto (60%), Araraquara (56%), Piracicaba (58%), Itapetininga (60%), Vale do Paraíba paulista (53%) e litoral sul paulista (53%). Apenas para três mesorregiões esse índice é inferior a 50%. Na mesorregião macrometropolitana, 34% dos municípios têm população inferior a 20 mil habitantes e abrigam 7% de sua população; na mesorregião de Campinas, 31% dos municípios estão na referida faixa, com 5% de sua população; e na mesorregião metropolitana de São Paulo, apenas três municípios pertencem à mesma faixa (7%), abrigando 0,24% de sua população. Ou seja, poucos são os pequenos municípios situados nas áreas metropolitanas do estado de São Paulo, em comparação com as mesorregiões do interior.

No período 1980-96, as mesorregiões paulistas que tiveram maiores alterações populacionais também foram a metropolitana, que perdeu quase dois pontos percentuais na participação relativa na população estadual; a de Campinas, que ganhou cerca de 1%; e a macrometropolitana, que ganhou 0,70%, como demonstrado na Tabela 12.

As mesorregiões do Vale do Paraíba, Ribeirão Preto, Piracicaba, Araraquara, Litoral Sul paulista e Bauru também ganharam participação relativa; já as mesorregiões do oeste paulista perderam, com destaque para Presidente Prudente, que perdeu quase 0,5%. É importante destacar, entretanto, que, embora se tenha verificado perda relativa (de participação) em algumas mesorregiões, não

TABELA 12
MESORREGIÕES DO ESTADO DE SÃO PAULO – PARTICIPAÇÃO RELATIVA NA POPULAÇÃO TOTAL DO ESTADO (1980/91/996)

Mesorregião	População Total						Variação 1980-96	
	1980		1991		1996			
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Campinas	1.918.190	7,68	2.671.549	8,47	2.970.721	8,71	1.052.531	1,03
Macrometropolitana Paulista	1.266.845	5,07	1.769.879	5,61	1.968.578	5,77	701.733	0,70
Vale do Paraíba Paulista	1.215.549	4,87	1.647.185	5,22	1.790.414	5,25	574.865	0,38
Ribeirão Preto	1.342.130	5,37	1.801.618	5,71	1.954.749	5,73	612.619	0,35
Piracicaba	746.837	2,99	1.005.286	3,1	1.119.519	3,28	372.682	0,29
Araraquara	448.890	1,79	607.504	1,92	664.565	1,95	215.675	0,16
Litoral Sul Paulista	240.278	0,96	323.014	1,02	365.528	1,07	125.250	0,11
Bauru	885.391	3,54	1.115.753	3,54	1.213.641	3,56	328.250	0,02
Itapetininga	520.391	2,08	641.510	2,03	689.511	2,02	169.120	-0,06
Assis	379.787	1,52	458.101	1,45	491.217	1,44	111.430	-0,08
Marília	326.915	1,31	372.253	1,18	388.307	1,14	61.392	-0,17
Araçatuba	490.060	1,96	576.608	1,8	608.032	1,78	117.972	-0,18
São José do Rio Preto	1.037.408	4,15	1.239.908	3,93	1.335.857	3,92	298.449	-0,23
Presidente Prudente	682.136	2,73	749.301	2,37	770.101	2,26	87.965	-0,47
Metropolitana de São Paulo	13.452.431	53,91	16.530.174	52,46	17.743.904	52,07	4.291.473	-1,84

Fonte: IBGE (Censos Demográficos de 1980 e 1991; e Contagem Populacional de 1996).

houve perda líquida de população – redução em números absolutos – em nenhuma mesorregião. Para uma visualização desagregada desse processo, os Mapas 4 e 5 mostram as taxas de crescimento dos municípios paulistas nos períodos 1980-91 e 1991-96.

Para melhor qualificação da urbanização, montou-se um conjunto de indicadores que procuram caracterizar a urbanização dos municípios paulistas. Os municípios foram agrupados, com base na similaridade apresentada pelos diversos indicadores, por meio da análise de *Cluster*. Os municípios pertencentes à RMSP e à área metropolitana de Campinas foram organizados em grupos próprios e não entraram na elaboração do agrupamento. Os municípios integrantes da RMBS foram incluídos no conjunto do estado.

Assim, foram definidas cinco classes de tamanho para São Paulo:

- classe A – municípios com população de até 9.854 habitantes;
- classe B – municípios com população entre 9.855 e 26.440 habitantes;
- classe C – similares entre si, mas com diferenças com as outras classes de tamanho, são os municípios com população entre 26.441 e 56.678 habitantes;
- classe D – municípios de porte médio, com população entre 56.679 e 151.462 habitantes;
- classe E – municípios de grande porte, pelo método de análise de agrupamento, que têm população superior a 151.462 habitantes[10].

A Tabela 13 apresenta a evolução da distribuição dos municípios por classes de tamanho, segundo as classes definidas no *Cluster*. Para possibilitar uma comparação intertemporal, foi considerada a divisão municipal de 1991 e feita a retabulação dos resultados do Censo Demográfico de 1980 e da Contagem Populacional de 1996, para aquela base. A área metropolitana de Campinas compreende, aqui, os municípios da Região de Governo de Campinas.

3.2 Hierarquia e Morfologia do Sistema Urbano Regional

A rede urbana paulista estrutura-se em subsistemas constituídos em razão dos processos econômicos das regiões onde se localizam, cujas características são bastante diversificadas. Como já citado, o estado de São Paulo possuía até 1998 duas regiões metropolitanas aprovadas por lei – RMSP e RMBS – e a área metropolitana de Campinas (oficializada como Região Metropolitana somente em junho de 2000). Pode-se dizer também que o processo de interiorização do desenvolvimento reforçou a articulação da rede urbana e engendrou as atuais estruturas espaciais existentes no interior paulista – onde são observadas, além da RMSP, da RMBS e da área metropolitana de Campinas, diversas aglomerações urbanas –, com a interiorização de um padrão de urbanização articulado ao grande capital imobiliário e com a existência de contingentes de excluídos, residentes tanto em pequenas cidades do interior como nas metrópoles, nas grandes e nas médias cidades.

Todavia, mesmo nos pequenos núcleos urbanos, bem como no meio rural, existe parcela da população

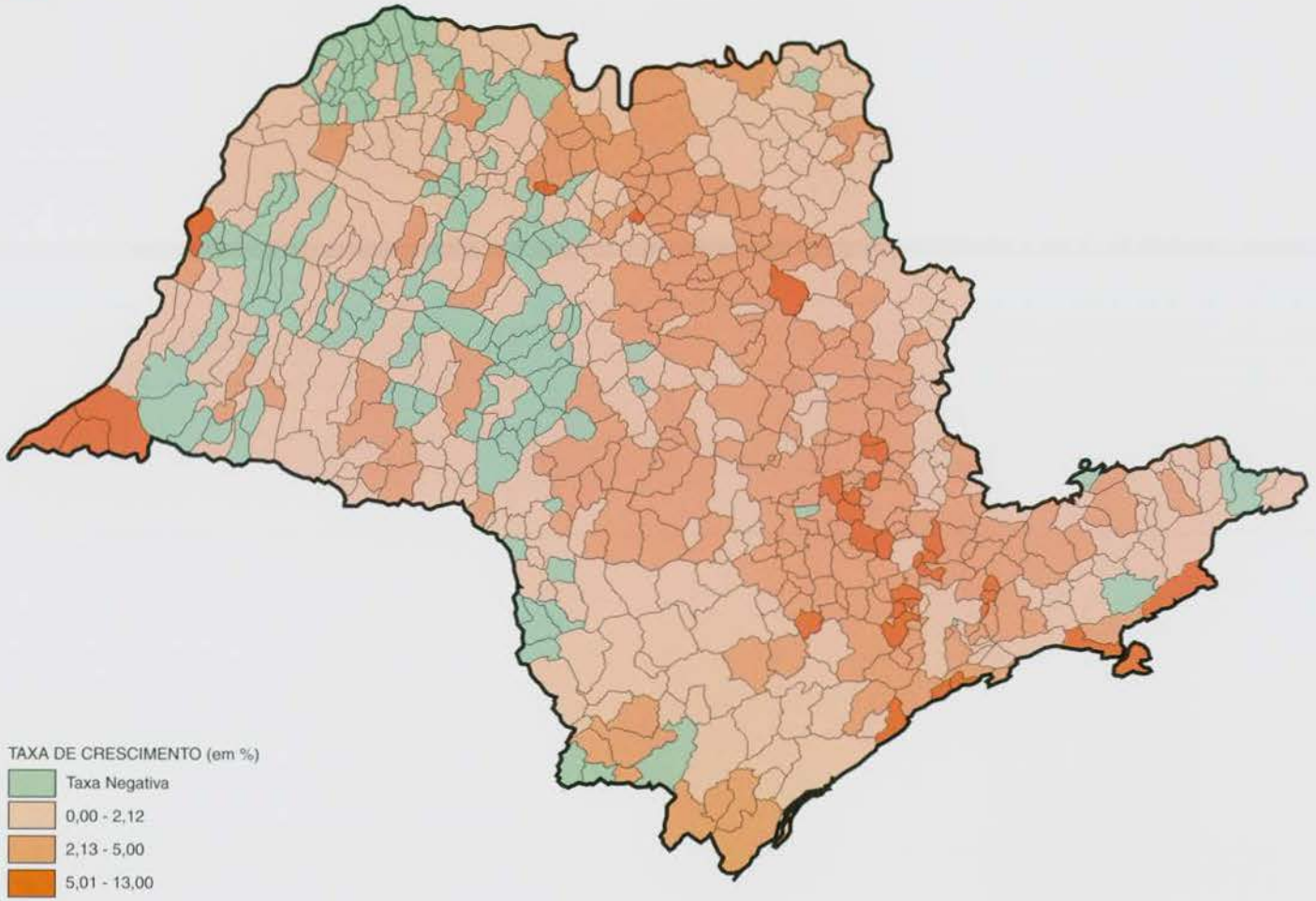
TABELA 13
ESTADO DE SÃO PAULO – NÚMERO DE MUNICÍPIOS E POPULAÇÃO TOTAL, POR CLASSE DE TAMANHO (1980/91/96)

Classe de Tamanho de Municípios	Municípios		População Total					
			1980(*)		1991		1996	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
A – menos de 9.854 hab.	238	41,61	1.155.197	4,61	1.164.498	3,69	1.286.986	3,77
B – de 9.855 a 26.440 hab.	156	27,27	2.008.573	8,02	2.468.620	7,81	2.617.000	7,67
C – de 26.441 a 56.678 hab.	64	11,19	1.847.847	7,38	2.446.916	7,75	2.582.916	7,57
D – de 56.679 a 151.462 hab.	39	6,82	2.329.162	9,30	3.146.265	9,96	3.471.123	10,17
E – mais de 151.462 hab.	19	3,32	3.705.253	14,80	4.906.624	15,53	5.297.873	15,53
Área Metropolitana de Campinas	18	3,15	1.407.297	5,62	2.010.994	6,37	2.281.754	6,69
RMSP	38	6,64	12.588.749	50,27	15.444.941	48,89	16.583.234	48,60
Total	**572**	**100,00**	**25.042.078**	**100,00**	**31.588.858**	**100,00**	**34.120.886**	**100,00**

Fonte: IBGE (Censos Demográficos de 1980 e 1991, e Contagem Populacional de 1996).
Nota: (*) Os dados de 1980 foram retabulados para a base municipal de 1991.
Obs.: Agrupamento de municípios pela análise de *Cluster* (Unicamp/IE/Nesur).

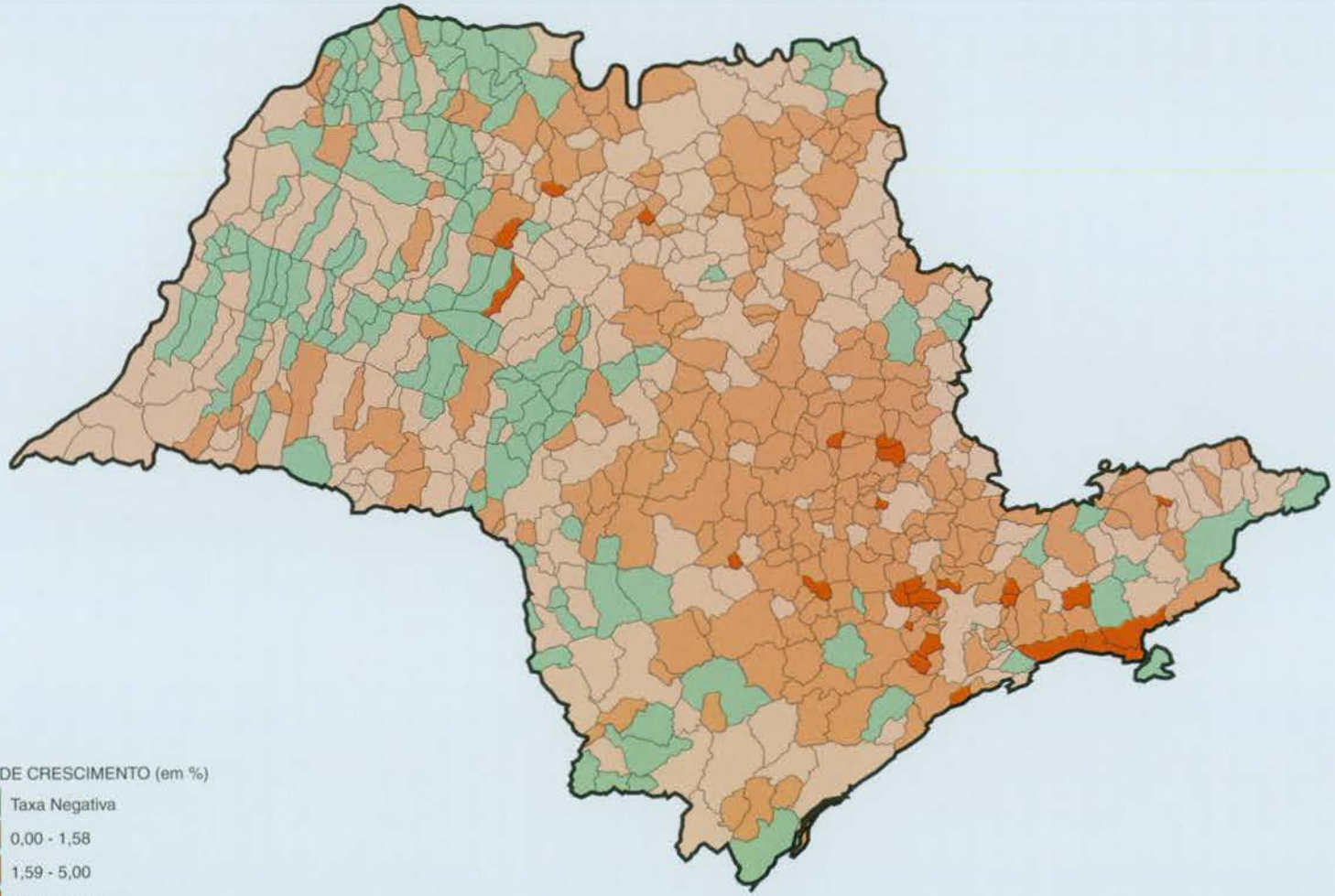
[10] A análise de *Cluster* foi feita para as grandes regiões brasileiras. Assim, as classes para o estado de São Paulo são as classes definidas para a região Sudeste.

MAPA 4
ESTADO DE SÃO PAULO – CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO TOTAL (1980-91)



Fonte: IBGE/Seade (1996).
Base Cartográfica: IBGE (1997).

MAPA 5
ESTADO DE SÃO PAULO – CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO TOTAL (1991-96)



Fonte: IBGE/Seade (1996).
Base Cartográfica: IBGE (1997).

residente totalmente integrada, por meio dos circuitos de comunicações e transportes, ao mais avançado padrão de consumo ofertado pelos grandes centros, ao mesmo tempo em que, nos grandes e médios centros, existem contingentes marginalizados, totalmente excluídos. Além disso, o meio rural paulista tem mudado de feição com o surgimento, ou ampliação, de um conjunto de atividades e ocupações não-agrícolas, como pesqueiros, hotéis-fazenda, parques aquáticos e temáticos, sítios de recreio etc.

A principal característica da rede urbana do estado, nas últimas décadas, é o crescimento de um número considerável de cidades médias no interior, concentrando parcela crescente da população, muitas delas articuladas em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas. Esse processo, engendrado com a interiorização do desenvolvimento, expressa-se em uma dinâmica socioespacial que se repete nas diversas realidades territoriais como ambientes construídos pelo capital e para o capital.

A rede urbana do estado de São Paulo, além da grande diversidade e da alta densidade de centros, apresenta as interações espaciais mais intensas e complexas de todo o país. Isso se reflete em diferentes padrões espaciais, que variam segundo as especificidades das diversas mesorregiões do estado.

Os padrões espaciais presentes na região Sudeste brasileira, todos existentes no estado de São Paulo, compreendem, em suas escalas superiores[11]:

- metrópoles de caráter mundial, nacional e regional;
- aglomerações urbanas que se desenvolveram a partir de um núcleo;
- aglomerações urbanas constituídas de centros urbanos com complementaridade funcional, que dividem as funções polarizadoras e, espacialmente, se articulam com alguma contigüidade, muitas vezes ao longo de eixos viários;
- aglomerações urbanas constituídas de centros urbanos que dividem as funções polarizadoras sem possuir contigüidade espacial, formando um conjunto de cidades articuladas;
- centros urbanos que polarizam sozinhos os municípios de seu entorno, desempenhando o papel de centro regional.

Essas espacialidades nem sempre são perfeitamente identificáveis ou passíveis de ser isoladas, dadas a complexidade da rede e as múltiplas inter-relações. Em regiões mais dinâmicas e de maior densidade de centros, as relações socioeconômicas se dão segundo diferentes vetores, fazendo com que as articulações, sejam elas de subordinação ou de complementaridade, ocorram entre centros de diferentes aglomerações. Os exemplos mais evidentes dessa situação são a região da metrópole de São Paulo e as demais metrópoles e aglomerações localizadas em um raio de 150 quilômetros dela.

Com efeito, cada centro urbano participa de diferentes processos de articulação ou redes[12], nacionais e mesmo internacionais, segundo os múltiplos papéis que possuem. Esse fato obriga que a leitura e a análise dos processos espaciais urbanos presentes na região sejam cautelosas e balizadas por diferentes fatores socioeconômicos.

Assim, para identificação das espacialidades presentes no estado de São Paulo, utilizaram-se dados de população, densidade, PEA em atividades urbanas e indicadores da especificidade regional, além daqueles definidos pelo Ipea/IBGE/Nesur. Analisaram-se, também, as funções econômicas desempenhadas pelos centros urbanos e aglomerações.

O Mapa 6 apresenta os municípios paulistas segundo os níveis de centralidade definidos no Regic.

Para a identificação das metrópoles, levou-se em conta, ainda, que a metrópole se define pela concentração da gestão do capital por um segmento específico do terciário voltado para a alta gestão de empresas e serviços de atendimento ao capital[13].

A classificação dos centros urbanos segundo as diferentes ordens se dá, também, pelo tamanho populacional e pode abrigar processos urbanos de distintas complexidades, ou formas espaciais, como apresentado no Quadro 1.

Com base nesses critérios, foram identificados para o estado de São Paulo, além das três regiões metropolitanas, 10 aglomerações urbanas de diferentes ordens e complexidades espaciais e seis centros urbanos principais (Quadro 2).

É importante ressaltar que o enquadramento nas diferentes ordens nem sempre consegue refletir totalmente a realidade, posto que, principalmente para as aglomerações situadas no entorno da RMSP, maior centro do estado, as interações entre os municípios se dão segundo vários vetores e simultaneamente, o que torna limitadora a opção de inclusão de determinado município em uma ou outra aglomeração. Por outro lado, ficaram de fora dessa listagem outros centros urbanos menores, mas que possuem importância no âmbito microrregional.

O conjunto das metrópoles, aglomerações e principais centros urbanos paulistas compreende 126 municípios, que reúnem 79% da população estadual. Cerca de 60% da população estadual está nos municípios que compõem as três regiões metropolitanas, distribuída por 70 municípios; 16% nas 10 aglomerações, em 50 municípios; e 3% nos seis centros urbanos. Esses números mostram uma concentração de população residindo nos centros urbanos das oito

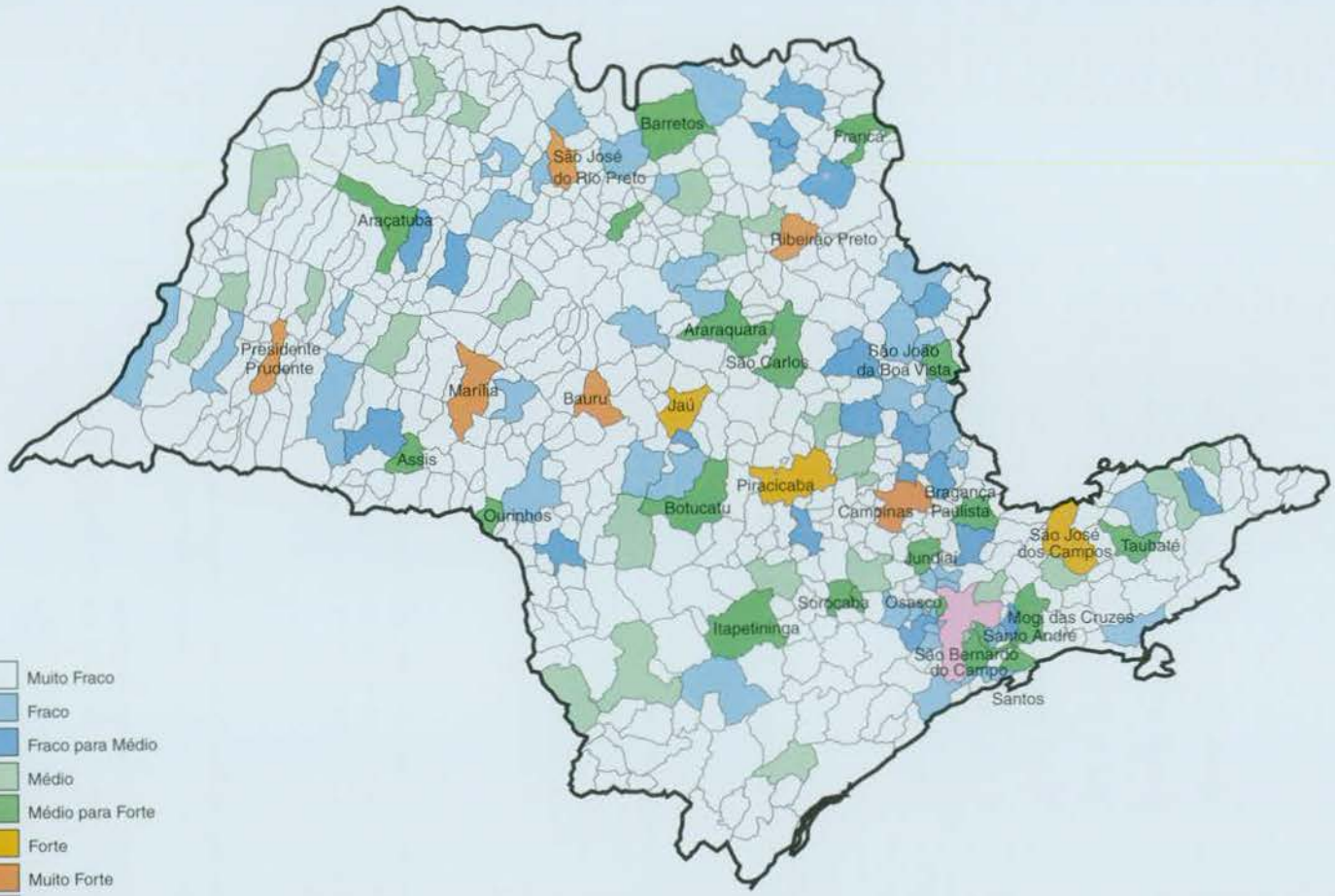
[11] As categorias da rede urbana aqui descritas são as mesmas da região Sudeste.

[12] Ver, a respeito, o trabalho de Corrêa (1996, p. 94-106).

[13] Consultar Rochefort (1998).

MAPA 6

ESTADO DE SÃO PAULO – NÍVEIS DE CENTRALIDADE (1998)



Fonte: IBGE/Regic (1996).
Base Cartográfica: IBGE (1997).

QUADRO 1
ORDEM DE CENTROS URBANOS (AGLOMERAÇÕES E NÃO-AGLOMERAÇÕES, METROPOLITANAS E NÃO-METROPOLITANAS) E SUA COMPLEXIDADE ESPACIAL (1996)

Ordem	População Total (hab.)	População Total do Núcleo (hab.)	Complexidade Espacial
Ordem 1	–	–	Metrópole Mundial
Ordem 2	mais de 2 milhões	mais de 900 mil	Metrópole Nacional
Ordem 3	mais de 1 milhão	mais de 600 mil	Metrópole Regional ou Aglomeração Urbana
Ordem 4	mais de 600 mil	mais de 250 mil	Metrópole Regional ou Aglomeração Urbana
Ordem 5	mais de 350 mil	mais de 150 mil	Aglomeração Urbana ou Centro Urbano
Ordem 6	mais de 250 mil	mais de 100 mil	Aglomeração Urbana ou Centro Urbano
Ordem 7	mais de 150 mil	–	Aglomeração Urbana ou Centro Urbano
Ordem 8	mais de 100 mil	–	Aglomeração Urbana ou Centro Urbano

QUADRO 2
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS CENTROS URBANOS (1996)

ORDEM 1

Região Metropolitana de São Paulo – Metrópole Mundial

Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu. Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapecerica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Mogi das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana de Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, São Lourenço da Serra, **São Paulo**, Suzano, Taboão da Serra, Vargem Grande Paulista.

ORDEM 2

Região de Governo de Campinas – Metrópole Nacional

Americana, Artur Nogueira, **Campinas**, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Estiva Gerbi, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itapira, Jaguariúna, Mogi-Guaçu, Mogi-Mirim, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo.

ORDEM 3

Região Metropolitana da Baixada Santista – Metrópole Regional

Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, **Santos**, São Vicente.

São José dos Campos – Aglomeração Urbana

Caçapava, Jacareí, Pindamonhangaba, **São José dos Campos**, Taubaté, Tremembé.

ORDEM 4

Ribeirão Preto – Aglomeração Urbana

Cravinhos, Dumont, Guatapará, Pradópolis, **Ribeirão Preto**, Serrana, Sertãozinho.

Continua

QUADRO 2
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS CENTROS URBANOS (1996)

Conclusão

ORDEM 5

Sorocaba – Aglomeração Urbana
Alumínio, Iperó, Itu, Mairinque, Piedade, Salto, Salto de Pirapora, São Roque, **Sorocaba**, Votorantim.

Jundiaí – Aglomeração Urbana
Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, **Jundiaí**, Louveira, Várzea Paulista.

São José do Rio Preto – Aglomeração Urbana
Mirassol, **São José do Rio Preto**.

Araraquara/São Carlos – Aglomeração Urbana
Américo Brasiliense, **Araraquara**, Ibaté, **São Carlos**.

ORDEM 6

Araçatuba – Aglomeração Urbana
Araçatuba, Birigüi.

Bauru – Aglomeração Urbana
Agudos, **Bauru**, Lençóis Paulista, Pederneiras.

ORDEM 7

Limeira/Rio Claro – Aglomeração Urbana
Araras, Cordeirópolis, Iracemápolis, Leme, **Limeira**, **Rio Claro**.

Guaratinguetá – Aglomeração Urbana
Aparecida do Norte, **Guaratinguetá**, Lorena.

Franca – Centro Urbano

Presidente Prudente – Centro Urbano

Marília – Centro Urbano

Piracicaba – Centro Urbano

ORDEM 8

Bragança Paulista – Centro Urbano

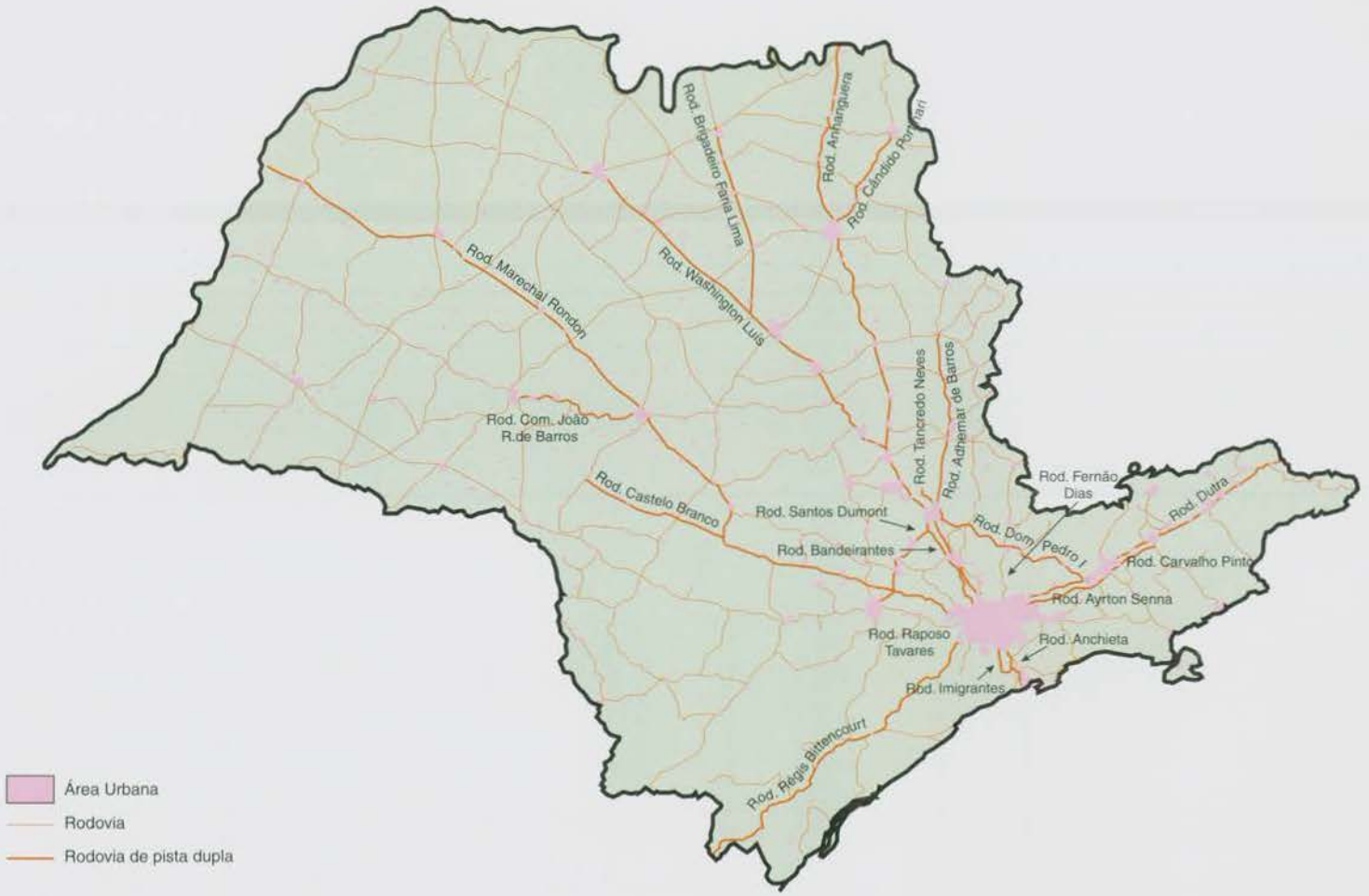
Itapetininga – Centro Urbano

ordens principais, em São Paulo, superior à registrada para o conjunto dos demais estados da região Sudeste.

A distribuição espacial dos centros paulistas mostra que existe concentração em seis mesorregiões geográficas: metropolitana, macrometropolitana, Vale do Paraíba, Campinas, Piracicaba e Ribeirão Preto. Com efeito, podem-se visualizar essas aglomerações situadas no entorno da metrópole de São Paulo e ao longo de dois eixos principais a partir da capital. São eles: o eixo formado pelas rodovias Carvalho Pinto/Presidente Dutra, que liga São Paulo ao Vale do Paraíba, e o eixo Anhangüera/Bandeirantes, em direção ao interior, passando por Campinas e chegando a Ribeirão Preto (ver Mapa 7).

A distribuição dos principais centros urbanos, segundo as mesorregiões, é a seguinte: na mesorregião metropolitana, encontram-se a RMSP e a RMBS; a área

MAPA 7
ESTADO DE SÃO PAULO – ÁREA URBANA E PRINCIPAIS RODOVIAS (1998)



Fonte: IPT - Base de Dados Geoambientais do Estado de São Paulo (1996).
Base Cartográfica: IBGE (1997).

metropolitana de Campinas localiza-se na mesorregião de mesmo nome; das aglomerações urbanas, duas estão na mesorregião macrometropolitana (aglomeração urbana de Sorocaba e aglomeração urbana de Jundiaí), duas na do Vale do Paraíba (aglomeração urbana de São José dos Campos e aglomeração urbana de Guaratinguetá), uma na de São José do Rio Preto (aglomeração urbana de São José do Rio Preto), uma na de Ribeirão Preto (aglomeração urbana de Ribeirão Preto), uma na de Araçatuba (aglomeração urbana de Araçatuba), uma na de Piracicaba (aglomeração urbana de Limeira/Rio Claro), uma na de Araraquara (aglomeração urbana de Araraquara/São Carlos), uma na de Bauru (aglomeração urbana de Bauru); dos centros urbanos isolados, Franca situa-se na mesorregião de Ribeirão Preto, e Piracicaba, Presidente Prudente, Marília e Itapetininga situam-se nas mesorregiões de mesmo nome (Mapa 8).

3.3 Funções e Qualificação do Padrão de Urbanização

Será feita, a seguir, a caracterização de cada uma das aglomerações e centros urbanos, no contexto das mesorregiões a que pertencem.

3.3.1 Região Metropolitana de São Paulo

A RMSP hoje é composta, oficialmente, de 39 municípios. Em virtude de sua complexidade e primazia na rede urbana nacional, deverá ser objeto de estudos específicos, motivo pelo qual não entraremos no mérito da inclusão ou exclusão de algum município, adotando a configuração oficial.

Maior centro urbano do país, a RMSP é a principal metrópole da América do Sul e concentra distintas funções que denotam sua primazia. A complexidade de suas funções no sistema de cidades pode ser exemplificada pelo fato de, concomitantemente, abrigar as sedes das maiores empresas e ser o maior centro financeiro da América do Sul e o principal centro industrial do país. Possui o primeiro aeroporto internacional em movimento de passageiros e de cargas e dois dos três principais aeroportos nacionais em movimento de passageiros. Sua Bolsa de Valores (Bovespa) é a de maior movimento da América do Sul, além de ter em movimento uma das maiores Bolsas de Futuros e Opções de Commodities (BM&F) do mundo. É, também, considerada a principal cidade mundial do hemisfério sul.

Com população total, em 1996, de 16,5 milhões de habitantes, não existe na RMSP municípios com menos de 10 mil habitantes. Nela, encontra-se a maioria dos municípios mais populosos do estado. São Paulo, com quase 10 milhões de habitantes, e Guarulhos, com quase 1 milhão, abarcam 65% da população metropolitana. Apenas quatro de seus municípios têm população inferior a 20 mil habitantes: Guararema, Pirapora do Bom Jesus, Salesópolis e São Lourenço da Serra.

A população economicamente ativa (PEA) dos municípios da RMSP, em sua grande maioria, exercia ocupações urbanas, segundo o Censo Demográfico de 1991. Em quase todos os municípios, a PEA urbana ultrapassava 90% do total. Somente Guararema (78,6%), Salesópolis (65,7%) e Biritiba-Mirim (32,1%) eram exceções.

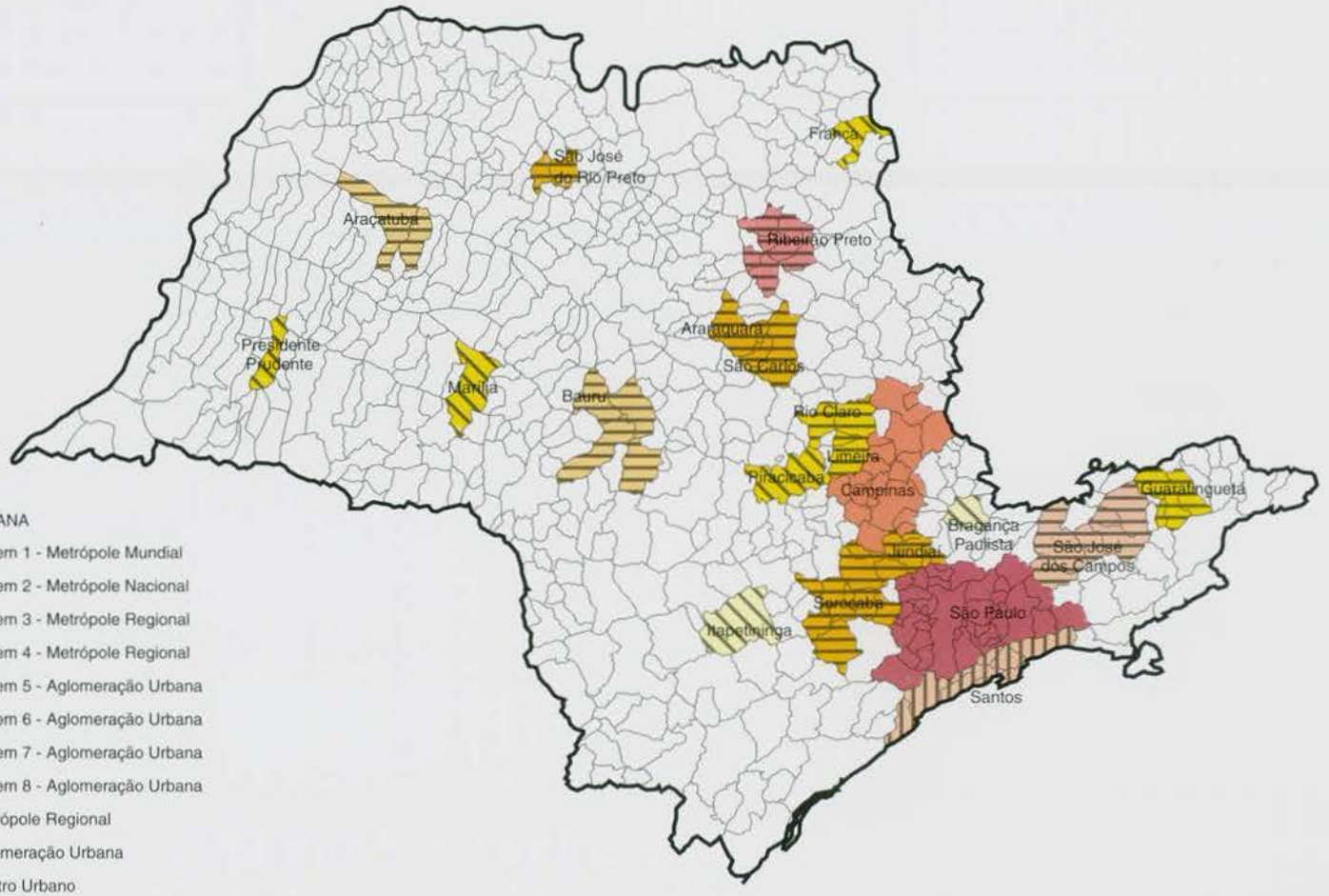
Maior concentração industrial do país, a RMSP abriga os setores mais complexos da estrutura industrial nacional, em que pese haver um processo de desconcentração da localização industrial – com outras mesorregiões do estado e outros estados da Federação ampliando suas participações na produção industrial brasileira. A RMSP ainda é responsável por mais de 20% da produção industrial do país. Apesar da perda relativa de participação na produção industrial – que, aliás, tem-se dado em ritmos mais lentos que o verificado nos anos iniciais da década de 80, não há sinais de perda de dinamismo econômico e, nos últimos anos, tem havido na região até mesmo novos investimentos em setores de ponta.

O setor terciário metropolitano continua apresentando expressiva taxa de crescimento, com maior diversificação e sofisticação que o do interior. Esse processo de terceirização da metrópole tem alterado sua inserção e sua articulação com a rede urbana. Assim, ela, que foi conhecida como *o centro dinâmico da economia nacional* nos anos 50 e assumiu o papel de *principal metrópole nacional* nos anos 60, hoje é considerada a principal *cidade mundial* da América Latina e até de todos os países periféricos (Friedmann, 1986, *apud* Levy, 1995, p. 83).

São Paulo é uma cidade global, pertencente à rede de cidades mundiais, e exerce o papel de cabeça da rede nacional e da América do Sul. Por sua posição estratégica e por sua rede de infra-estrutura e de apoio à produção, além de seu grande mercado consumidor, São Paulo vem sendo considerada a capital do Mercosul. A RMSP tem, sem dúvida, papel central na estrutura produtiva e na estruturação da rede urbana estadual e nacional.

A diversidade e a complexidade das atividades existentes na metrópole não permitem mais a distinção tradicional entre núcleo (capital) e periferia metropolitana (os outros municípios). As atividades industriais desde os anos 50 não se localizam somente no núcleo, espraiando-se por outros municípios, principalmente naqueles conhecidos como ABCD (Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano e Diadema). Desde a década de 80, o município de São Paulo tem sido o grande responsável pela perda de participação regional na produção industrial do estado. Isso porque os custos de

MAPA 8
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO DA REDE URBANA (1998)



Fonte: IBGE/Seade (1996).
Base Cartográfica: IBGE (1997).

localização têm recomendado a transferência de unidades fabris para outros municípios da região, como forma de liberar o terreno e permitir a implantação de empreendimentos imobiliários. As atividades do setor terciário, como *shopping centers*, escritórios e sedes de empresas entre outros, também têm passado por processo de espraiamento. Ademais, apesar de não haver no Brasil, e em São Paulo, em particular, um processo de suburbanização da residência da classe média nos moldes e, sobretudo, nas proporções norte-americanos, os municípios do entorno de São Paulo têm recebido um conjunto crescente de investimentos residenciais destinados à população que até há pouco tempo preferia residir no município de São Paulo[14]. Esses fatos nos induzem a dizer que as funções de pólo não mais são exercidas somente pelo município da capital, mas têm abarcado um conjunto maior de municípios contíguos à capital e dividido com ela as funções de núcleo.

A contagem demográfica de 1996 mostrou que se manteve no período a tendência de redução da participação da metrópole na população do estado e de aumento da participação das cidades médias do interior paulista.

Na RMSP, menos da metade dos municípios possui cobertura de rede de água superior a 80% dos domicílios urbanos. Tais municípios em geral estão localizados na periferia afastada com pequena população, com exceção de Francisco Morato e Suzano, que têm população absoluta superior a 100 mil habitantes. Sete municípios possuem índices inferiores a 50% dos domicílios com esgotamento sanitário adequado; três deles têm menos de 2% de seus domicílios ligados à rede de esgoto. Apenas Santo André e São Caetano do Sul possuem mais de 90% de seus domicílios ligados à rede de esgoto; se também forem levados em conta os domicílios ligados a fossas sépticas, junta-se a esse grupo o município de São Paulo. Somente um município da metrópole de São Paulo, Francisco Morato, conta com coleta de lixo em menos de 50% de seus domicílios, enquanto para a maioria a cobertura encontra-se nas faixas acima de 90%. Na capital e nos municípios do ABC, a cobertura está entre 98% e 99%.

Segundo estudo recente do IBGE sobre as regiões de influência das cidades (Regic), além de São Paulo, com nível máximo de centralidade no país, registram-se na região quatro municípios com nível forte/médio – São Bernardo do Campo, Santo André, Osasco e Mogi das Cruzes –, três com nível médio – São Caetano do Sul, Guarulhos e Barueri – e três com nível médio/fraco – Cotia, Suzano e Taboão da Serra –, ficando os demais com as classificações de fraco e muito fraco.

A RMSP faz parte da mesorregião metropolitana, que é a sexta mesorregião em número de municípios e abriga 52% da população estadual. Essa mesorregião compreende a RMSP e seis municípios da RMBS. Possui o maior grau de urbanização entre as mesorregiões paulistas: 96,7% (Tabela 14). No período 1980-96, a mesorregião metropolitana de São Paulo perdeu cerca de dois pontos percentuais na participação relativa na população estadual.

TABELA 14
MESORREGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	0	0,00	0	0	0
De 5.001 a 10.000	0	0,00	0	0	0
De 10.001 a 20.000	3	6,98	41.770	0,24	77,06
De 20.001 a 50.000	8	18,60	279.343	1,57	91,47
De 50.001 a 100.000	8	18,60	618.796	3,48	97,77
De 100.001 a 200.000	11	25,58	1.635.342	9,20	99,33
De 200.001 a 500.000	8	18,60	2.470.074	13,90	98,56
De 500.001 a 800.000	3	6,98	1.908.872	10,74	99,00
Mais de 800.000	2	4,65	10.811.820	60,86	95,68
Total	**43**	**100,00**	**17.766.017**	**100,00**	**96,74**

Fonte: IBGE (Contagem populacional de 1996).

[14] É cada vez maior o número de migrantes pendulares diários, pessoas que optam por residir em chácaras, condomínios horizontais fechados ou em bairros residenciais de municípios situados, muitas vezes, fora da RMSP e próximos aos grandes eixos de comunicação formados pelas rodovias Anhangüera/Bandeirantes, Castelo Branco/Raposo Tavares, Fernão Dias, Presidente Dutra/Carvalho Pinto e Anchieta/Imigrantes.

3.3.2 Região Metropolitana da Baixada Santista

Com mais de 1,3 milhão de habitantes em 1996, a RMBS tem como município mais populoso Santos, com 412.331 habitantes. Guarujá, com 226.081 habitantes, é o segundo, seguido de Praia Grande, com 149.887 habitantes, e de Itanhaém, com 57.791 habitantes. Os menores municípios, em população, são Peruíbe, Mongaguá e Bertioga, com 41.234, 26.904 e 16.889 habitantes, respectivamente.

Os principais vetores regionais de expansão da ocupação são: Bertioga, ao norte de Santos, que tem recebido grande número de novos moradores e teve a maior taxa anual de crescimento populacional entre 1991 e 1996 (8,3% a.a.); os municípios de Mongaguá, Peruíbe, Itanhaém e Praia Grande, ao sul de Santos, apresentaram taxas anuais de crescimento demográfico de 7,4%, 4,9%, 4,8% e 4,1%, entre 1991 e 1996, respectivamente.

O desenvolvimento da Baixada Santista deu-se associado ao período de expansão da cultura do café, no século XIX. Apesar de não integrar a área de plantio, sua condição de porto destinou função especial para a região, a partir de sua integração com a ferrovia. Principal local de exportação do café, a economia regional especializou-se nas atividades de comercialização, florescendo, na cidade de Santos, grande número de atividades complementares.

A indústria de transformação e o setor terciário, baseado principalmente nas atividades portuárias, são os principais setores da economia da região. O relevo regional – constituído por pequena faixa de planície litorânea e pela serra do Mar – e a baixa qualidade dos solos explicam a quase inexistência da atividade agropecuária. A região da Baixada abriga plantas industriais de bens intermediários, cujas matérias-primas são importadas pelo porto. Por outro lado, apresenta poucas áreas com condições de receber construção industrial, pelo reduzido número de áreas planas existentes. Além da falta de grandes áreas para ocupação industrial, os elevados níveis de poluição atmosférica fizeram com que Cubatão ficasse conhecida em todo o país como símbolo nacional de poluição industrial e de degradação ambiental. Surgiram, então, movimentos pela preservação do meio ambiente, pela recuperação das áreas degradadas e pelo controle da emissão de poluentes atmosféricos.

Esses fatos, somados à falta de áreas disponíveis – o que elevava o preço do solo –, tornaram a região pouco atrativa aos novos investimentos realizados nas décadas de 70 e 80. Por esses motivos, a Baixada teve pouca inserção no período, que ficou conhecido como de interiorização do desenvolvimento, e perdeu participação na produção da indústria estadual.

Dado que Santos é o principal porto do estado e do país em volume de mercadorias, as atividades portuárias continuam sendo a principal fonte de crescimento da região e da cidade. Ponto de escoamento de grande parte da produção paulista, o porto gera grande número de empregos diretos e indiretos.

Entretanto, o turismo de veraneio tem sido o principal fator de crescimento urbano da região, com o lançamento de elevado número de novos empreendimentos imobiliários em quase todas as cidades da região, principalmente em Bertioga, Praia Grande, Itanhaém e Peruíbe.

A grande proximidade da cidade de São Paulo e a disponibilidade de mão-de-obra qualificada tornaram especialmente interessantes os investimentos no setor de turismo. Recentemente foram realizadas grandes obras de saneamento em alguns municípios, o que elevou a qualidade de suas praias e ampliou as possibilidades de exploração turística regional.

O crescimento urbano e a ampliação do turismo têm contribuído para o surgimento e a ampliação de diversas atividades do setor de serviços, principalmente no segmento de alimentação e hospedagem, mas também nos serviços pessoais e sociais. O comércio regional, além disso, vem recebendo o impacto do crescimento das cidades, ocorrendo maior diversificação e ampliação da oferta de novos tipos de comércio, como hipermercados, lojas de conveniência e *shopping centers*.

Assim, as funções ligadas ao turismo e ao lazer, de maneira geral, têm ampliado sua participação e apresentado boas perspectivas de crescimento e contribuição para a economia regional.

A região possui boa cobertura de rede de água e de coleta de lixo, todos os municípios apresentando mais de 80% dos domicílios servidos. Para o esgotamento sanitário, predomina a fossa séptica, com apenas três municípios – Santos, Guarujá e São Vicente – tendo maior número de domicílios ligados à rede do que com fossas. Todos os municípios possuem esgotamento adequado para mais de 69% de seus domicílios. Os índices de domicílios com telefone variam de 15% a 20%, com exceção de Santos, onde 55% dos domicílios têm telefone, sendo a maior cobertura dentre as grandes cidades da região Sudeste.

3.3.3 Região Metropolitana de Campinas

A área de influência da cidade de Campinas é constituída por uma rede urbana densa e articulada – com grande facilidade de acesso, pelas curtas distâncias e pelas boas características do sistema viário –, o que torna a região fortemente integrada. Além de Campinas, com mais de 900 mil habitantes, essa região metropolitana possui outras seis cidades com mais de 100 mil habitantes: Americana (167 mil), Hortolândia (115 mil), Indaiatuba (121 mil), Mogi-Guaçu (114 mil), Santa Bárbara d'Oeste (160 mil) e Sumaré (167 mil).

Hoje o município de Campinas apresenta-se conurbado com diversos de seus vizinhos. A mancha urbana da cidade transborda o território municipal em vários pontos, integrando várias cidades. Pode-se dizer que a cidade é formada pela junção da área urbana de diversos municípios contíguos, além de Campinas, principalmente Valinhos, Vinhedo, Indaiatuba, Jaguariúna, Sumaré, Americana, Hortolândia, Nova Odessa, Santa Bárbara d'Oeste, Monte Mor, Paulínia e Cosmópolis; praticamente todos apresentam, também, intensas relações urbanas. Esse elevado grau de articulação e integração física e socioeconômica entre os vários municípios conurbados tem-se fortalecido, tornando mais complexas as relações entre suas partes, com grande ampliação dos fluxos de pessoas e mercadorias que circulam pela região.

Fora dessa conurbação, em razão de barreiras físicas e/ou da maior distância entre as sedes urbanas, encontram-se outros municípios que também apresentam grande integração funcional com Campinas. São eles: Santo Antônio de Posse, Holambra, Engenheiro Coelho e Artur Nogueira. Além desses, também pertencem à Região de Governo de Campinas os municípios de Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu e Itapira.

A institucionalização da região metropolitana vinha sendo discutida há vários anos, com o debate no Legislativo estadual refletindo as diversas opções legais de organização das instâncias decisórias, bem como algumas variantes de arranjos espaciais, incluindo ou não alguns municípios mais periféricos. No entanto, para efeito deste trabalho, foram considerados como Região Metropolitana de Campinas todos os municípios integrantes da Região de Governo de Campinas[15]. O que é relevante salientar aqui, porém, é menos o quadro institucional e mais o significado econômico dessa nova área metropolitana.

Campinas constitui-se hoje em uma metrópole que reúne mais de 2,2 milhões de pessoas, superando, tanto em critérios populacionais como econômicos, diversas áreas metropolitanas já institucionalizadas do país.

A Região Metropolitana de Campinas está situada na região administrativa mais importante do interior do estado, não apenas quanto à população, mas também no que diz respeito ao desempenho econômico. A região administrativa abarca sete regiões de governo, compreendendo 90 municípios e uma população de aproximadamente cinco milhões de habitantes, dos quais cerca de 90% morando em áreas urbanas, polarizados diretamente pela Região Metropolitana de Campinas e por sua cidade-sede.

A RMC apresenta a mais expressiva concentração industrial do interior de São Paulo e a que mais tem evoluído nas últimas décadas. Sua participação no valor adicionado da indústria estadual vem crescendo significativamente, retratando um aumento de participação das atividades industriais da região e seu papel de *locus* privilegiado para a implantação industrial no interior. Destacam-se, no conjunto das atividades industriais, os complexos químico, metal-mecânico, agroindustrial e têxtil, com relevantes participações na produção estadual.

É importante destacar que a função industrial desempenhada pela RMC tem-se caracterizado por abrigar setores modernos e plantas industriais articuladas em grandes e complexas cadeias produtivas, como são os casos das montadoras de veículos Honda e Toyota, recentemente instaladas em Sumaré e em Indaiatuba, respectivamente, e da Lucien Technologies, do ramo de telecomunicações, instalada em Campinas[16].

A RMC possui, além de uma estrutura industrial complexa, diversificada e dinâmica, um sistema universitário e de institutos públicos de pesquisa importante. Esse sistema científico e tecnológico é composto de três universidades – a Puccamp, a Unicamp e a Unip –, dois institutos governamentais de pesquisa e desenvolvimento – o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento (CPqD-Telebrás) e a Fundação Centro Tecnológico para a Informática (CTI) – e a Companhia de Desenvolvimento Tecnológico (Codetec)[17]. Assim, pode-se dizer que diversas das funções exercidas por esta região metropolitana estão intimamente associadas às suas vantagens locacionais, às potencialidades relacionadas com a natureza do perfil industrial regional e à existência desse conjunto de instituições de ensino e pesquisa, que possibilita a sinergia entre elas.

Também a agricultura regional é reconhecida como uma das mais modernas do estado, com participação expressiva na produção de diversas culturas. Apresenta grande articulação com a indústria, formando complexos agroindustriais por meio do processamento ou da industrialização. São exemplos de culturas com grande integra-

[15] Ver nota 8, página 111.

[16] Localizam-se na região dentre outras, a Replan – refinaria de petróleo de maior produção do país – e as empresas Bosch, Singer do Brasil, Mercedes-Benz do Brasil, IBM, Compaq e Hewlett-Packard, Microsoft, Caterpillar do Brasil, Pirelli Pneus e Pirelli Cabos, Champion Papel e Celulose, Ripasa Papel e Celulose, e as empresas de produtos têxteis Fibra, Ober e Polynka, que estão dentre as 20 maiores empresas do estado de São Paulo em seus respectivos ramos.

[17] Cabe ressaltar, ainda, a presença de outras instituições que nos mais diversos graus vêm contribuindo para a formação do aglomerado de empresas de alta tecnologia e demonstram o potencial de pesquisa e desenvolvimento existente na região: o Instituto Agronômico de Campinas (IAC), o Centro Integrado de Assistência Técnica Integrada (Cati), o Instituto Tecnológico para Alimentos (Ital), o Instituto Biológico de Campinas (IB), o Laboratório Nacional de Luz Síncroton (LNLS), a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), a Fundação Tropical de Pesquisa e Tecnologia André Tosello e o Observatório de Capricórnio.

ção industrial e expressiva produção a cana-de-açúcar, a laranja e o café.

O grande dinamismo da região metropolitana assegura à cidade de Campinas papel de destaque no atendimento de um conjunto de demandas regionais nas atividades comerciais, de abastecimento e de serviços especializados. Esse fato é ainda reforçado por ser o município a opção preferencial de domicílio de parte da população de renda mais elevada empregada em estabelecimentos industriais do conjunto da região.

Com isso, Campinas tem assegurado escala para desenvolver um conjunto de atividades tradicionalmente encontradas apenas nas grandes capitais do país: grande rede de serviços bancários, hospitais regionais e serviços médicos especializados, comércio de grande porte e comércio especializado, e serviços pessoais diferenciados dentre outros.

A cidade de Campinas passou por período de grande expansão urbana a partir dos anos 70. Marcado por características distintas, esse novo padrão de urbanização foi expresso pelo intenso processo de verticalização no centro da cidade e nos bairros de seu entorno imediato, pela crescente incorporação de novos espaços horizontalizados, urbanizados ou não, e pela periferização. Este último padrão de ocupação urbana consolidou-se principalmente no vetor sudoeste de expansão da cidade, com a incorporação de áreas situadas além da rodovia Anhangüera, fazendo com que a cidade se expandisse em direção a Sumaré, Hortolândia, Monte Mor e Indaiatuba. Nesse eixo, ao longo da via Anhangüera, a principal característica é a quase inexistência de descontinuidade na ocupação, configurando uma mancha urbana que se estende de Vinhedo até Americana, articulando fortemente a vida urbana do conjunto dos municípios.

Em direção ao distrito de Barão Geraldo e aos municípios de Paulínia e Jaguariúna, o eixo norte–nordeste é outro forte vetor de expansão da ocupação urbana e tem-se destinado à habitação das camadas de rendas média e alta e à localização de grandes centros de consumo de porte regional (*shopping centers*, hipermercados, casas noturnas, dentre outros). Característica similar tem o eixo de expansão urbana em direção aos distritos de Sousas e Joaquim Egídio. O processo de ocupação desses dois vetores apresenta dinâmica diferenciada daquela presente na região sudoeste, em virtude, dentre outros fatores, da presença de grandes áreas institucionais, da existência de áreas agrícolas ainda produtivas e, principalmente, do alto preço da terra, o que limita uma ocupação urbana mais intensa.

O vetor de expansão de Indaiatuba, acompanhando o eixo da rodovia Santos Dumont, é hoje uma concentração fabril de grande importância regional. A localização industrial ao longo desse eixo intensificou-se depois da abertura do Aeroporto de Viracopos e da instalação do distrito industrial de Campinas. Já com clara tendência de conurbação, o eixo Campinas–Indaiatuba apresenta hoje grande potencial de crescimento de atividades econômicas em geral, com destaque para as industriais, principalmente porque essa é a ligação entre Campinas e Sorocaba e articula as rodovias Anhangüera/Bandeirantes com a Castelo Branco/Raposo Tavares.

No que diz respeito à infra-estrutura urbana, em geral a região é bem servida, com quase todos os municípios possuindo cobertura superior a 90% de rede de água e coleta de lixo e acima de 80% para esgotamento sanitário adequado. As exceções ficam com Sumaré, Monte Mor e Santo Antônio de Posse, com apenas 39,6%, 45,7% e 3,4% dos domicílios, respectivamente, com esgotamento satisfatório. Todos os municípios da região possuem índice de domicílios com telefone superior a 10% e Campinas chega a 42%, valor superior aos de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

A RMC está localizada na segunda mesorregião em população do estado, sendo a quinta em número de municípios. É a mesorregião paulista que mais cresceu e a terceira em grau de urbanização (Tabela 15). No período 1980-96, teve sua população acrescida em mais de 1 milhão de habitantes, aumentando sua participação relativa na população do estado.

Dos municípios da mesorregião de Campinas, 40% situam-se na faixa de população que vai de 20 mil a 50 mil habitantes e abrigam cerca de 20% da população da mesorregião. Menos de 5% dos habitantes estão em municípios com população inferior a 20 mil, existindo apenas um município com menos de 5 mil moradores. O município de Campinas, com mais de 900 mil habitantes, reúne cerca de 30% do total da população. Existem ainda na mesorregião cinco municípios na faixa de 100 mil a 200 mil habitantes e sete com população entre 50 mil e 100 mil, abrigando, juntos, cerca de 45% da população.

Segundo a classificação do Regic, existem na mesorregião sete municípios com níveis de centralidade variando de muito forte a médio/fraco: Campinas, muito forte; São João da Boa Vista, forte/médio; Americana, médio; e outros quatro com classificação médio/fraco.

3.3.4 Aglomeração urbana de São José dos Campos

O processo de *interiorização do desenvolvimento*, com seu intenso crescimento econômico, a partir da década de 70, fez-se sentir notadamente em São José dos Campos e em seu entorno, nos municípios de Taubaté e Jacareí. Algumas novas e grandes unidades industriais implantaram-se nesses municípios, com destaque para a refinaria Henrique Lage, da Petrobrás, e duas montadoras de veículos, a General Motors e a Volkswagen.

TABELA 15
MESORREGIÃO DE CAMPINAS – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	1	2,22	4.916	0,17	88,77
De 5.001 a 10.000	5	11,11	31.179	1,05	59,82
De 10.001 a 20.000	8	17,78	104.279	3,50	66,49
De 20.001 a 50.000	18	40,00	603.034	20,26	86,63
De 50.001 a 100.000	7	15,56	466.456	15,67	88,81
De 100.001 a 200.000	5	11,11	857.309	28,81	97,96
Mais de 800.000	1	2,22	908.906	30,54	96,01
Total	**45**	**100,00**	**2.976.079**	**100,00**	**92,12**

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

A especificidade da ocupação regional – condicionada pela posição estruturadora do rio Paraíba do Sul, pelo relevo (serras do Mar e da Mantiqueira) e pela rodovia Presidente Dutra – fez com que os principais eixos de expansão urbana acompanhassem a rodovia ou o rio, ocasionando uma *urbanização em rosário*, onde os diversos centros estruturavam-se a partir do mesmo eixo viário. Esses fatos, associados às grandes facilidades de circulação e comunicação pela via Dutra e ultimamente também pela rodovia Carvalho Pinto, favoreceram a conurbação e possibilitaram a integração funcional entre as cidades, com São José dos Campos exercendo o papel de pólo regional. Assim, hoje é possível reconhecer a existência de uma aglomeração urbana formada pelos municípios de Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Tremembé e Pindamonhangaba, a qual possui cerca de 1 milhão de habitantes.

O principal centro é São José dos Campos, responsável por grande parte da produção industrial regional. Na cidade de São José dos Campos estão o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), pertencente ao Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA), o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), a Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer), dentre outros. Maior concentração de instituições de pesquisa ligadas às Forças Armadas, localiza-se na aglomeração um pólo de alta tecnologia voltado para pesquisa, desenvolvimento e produção industrial aeroespacial que produz aviões, satélites e outros equipamentos de elevado conteúdo tecnológico.

A localização da aglomeração entre os principais centros consumidores do país, a presença dos institutos de pesquisa, a disponibilidade de quadros técnicos de elevada formação e, também, a existência de um bom aparato de infra-estrutura – inclusive a possibilidade de utilização de gás natural como fonte de energia – transformaram a aglomeração urbana de São José dos Campos em um dos principais eixos de localização industrial do estado atualmente.

Os ramos industriais que mais se destacam na aglomeração urbana de São José dos Campos são as indústrias de bebidas, líquidos alcoólicos e vinagre (instalada principalmente em Jacareí), de material de transportes (em Caçapava, Taubaté e São José dos Campos), de papel e papelão (em Jacareí) e de produtos químicos (sobretudo em São José dos Campos). Chama a atenção ainda o fato de que tanto a indústria de bebidas como a de papel e papelão ganharam destaque no valor adicionado industrial (VA) do estado de São Paulo a partir de 1990. Isso foi possível graças à instalação de novas plantas da indústria de bebidas em Jacareí e à modernização da indústria de papel e celulose.

A especificidade do crescimento econômico do Vale do Paraíba paulista é que esse processo não está subordinado ao desempenho agrícola, como em outras mesorregiões do interior. Ao contrário, a frágil estrutura produtiva desse setor não acompanhou o crescimento industrial, embora tenha passado por transformações ao longo do período.

Já o setor terciário apresentou significativo crescimento, induzido pelo desenvolvimento da produção industrial, do emprego e do aumento da população regional, principalmente a partir da década de 80.

São José dos Campos é um dos centros industriais e de serviços mais importantes do interior paulista e está localizado a apenas 89 quilômetros da capital, junto à via Dutra (BR-116) e à malha ferroviária da antiga Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), que ligam São Paulo ao Rio de Janeiro. O complexo industrial do município conta, atualmente, com 720 indústrias, que empregam cerca de 43 mil pessoas.

Suas funções de centro de apoio à produção têm-se ampliado com a instalação de diversos equipamentos e serviços novos, tanto no segmento de serviços prestados a empresas como no de serviços pessoais. Sua localização estratégica também tem atraído número significativo de grandes equipamentos comerciais, tanto do segmento atacadista como do varejo instalado em *shopping centers*. Seu aeroporto oferece vôos regulares para diversas localidades do país.

São José dos Campos é um centro de compras, atendendo, além das cidades do Vale do Paraíba e do litoral norte, aquelas do sul de Minas Gerais, abrangendo mais de 2 milhões de consumidores potenciais. Em 1997, o comércio também cresceu significativamente: cerca de US$ 75 milhões foram investidos, com a abertura de unidades das redes Magazine Luíza, Paes Mendonça, Mappin, Blockbuster Vídeo, Cinemark Theatres, Lojas Americanas e o Shopping Colinas (120 lojas).

Taubaté está localizada a 40 quilômetros do aeroporto de São José dos Campos, a 191 quilômetros do porto de Santos e a 194 quilômetros do aeroporto de Viracopos. Forma, com Pindamonhangaba (113,9 mil habitantes), a apenas 12 quilômetros, praticamente uma só malha urbana. É importante pólo industrial, com empresas nos setores automobilístico, metalúrgico, de mecânica pesada, de laticínios, de mineração e de distribuição de chapas de aço. O setor de serviços também se beneficia do desenvolvimento da indústria automobilística e de toda a sua cadeia produtiva. A Universidade de Taubaté (Unital) tem tido relevante papel na aglomeração na formação técnica e na pesquisa.

A localização estratégica da aglomeração urbana de São José dos Campos, próxima de São Paulo e de Campinas, e a excelente infra-estrutura instalada, além da logística disponível e dos institutos de pesquisa e formação profissional ligados às Forças Armadas existentes, possibilitam o desenvolvimento tecnológico a partir dos centros de pesquisa e oferta de mão-de-obra qualificada.

No que diz respeito à infra-estrutura urbana, a aglomeração apresenta muito boa cobertura. Todos os municípios possuem mais de 90% de seus domicílios urbanos com coleta de lixo, rede de água e rede de energia elétrica e mais de 80% com esgotamento adequado. A maioria tem mais de 26% dos domicílios com telefone.

3.3.5 Aglomeração urbana de Guaratinguetá

A aglomeração urbana de Guaratinguetá é formada pelos municípios de Aparecida do Norte, Lorena e Guaratinguetá. Sua principal característica, além da conurbação entre os três municípios, é a distribuição das funções normalmente exercidas pelo pólo entre os três integrantes.

A característica de urbanização em rosário é a mesma da aglomeração urbana de São José dos Campos, assim como as causas – articulação dos principais vetores de expansão pelo eixo viário formado pela via Dutra.

Uma especificidade da aglomeração urbana de Guaratinguetá é o grau de especialização econômica da cidade de Aparecida do Norte, que gira praticamente em torno da Basílica de Nossa Senhora Aparecida e do atendimento dos visitantes e romeiros. Existe na cidade grande proliferação de serviços pessoais, principalmente pequenos hotéis e restaurantes populares.

No que se refere à infra-estrutura urbana, o padrão é semelhante ao da aglomeração urbana de São José dos Campos. Todos os municípios têm índices superiores a 93% para o atendimento com rede de água e coleta de lixo e 85% ou mais de seus domicílios com esgotamento sanitário adequado.

A mesorregião a que pertencem as aglomerações urbanas de São José dos Campos e de Guaratinguetá tem seu contorno coincidente com a Região Administrativa de São José dos Campos. É a sétima RA em número de municípios e a quinta em população no estado, abrigando cerca de 1,8 milhão de habitantes. Com grau de urbanização de 91,61% de sua população em 1996, tem seus municípios distribuídos pelas faixas de população que variam de menos de 5 mil até 500 mil habitantes (Tabela 16).

TABELA 16
MESORREGIÃO DO VALE DO PARAÍBA – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	5	13,89	18.095	1,01	49,38
De 5.001 a 10.000	9	25,00	59.376	3,31	62,96
De 10.001 a 20.000	5	13,89	63.948	3,57	71,88
De 20.001 a 50.000	7	19,44	213.435	11,90	88,14
De 50.001 a 100.000	5	13,89	339.047	18,91	94,41
De 100.001 a 200.000	3	8,33	392.416	21,89	94,02
De 200.001 a 500.000	2	5,56	706.697	39,41	95,24
Total	**36**	**100,00**	**1.793.014**	**100,00**	**91,61**

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

Os cinco maiores municípios, todos com população superior a 100 mil habitantes, reúnem 61% da população da mesorregião; os municípios com menos de 20 mil habitantes abrigam cerca de 8%. Nas faixas de 20 mil a 50 mil e de 50 mil a 100 mil habitantes, encontram-se 33% dos municípios com 30% da população. Os três maiores municípios – São José dos Campos, Taubaté e Jacareí – formam com Caçapava e Pindamonhangaba um contínuo urbanizado próximo de 1 milhão de habitantes.

Segundo a classificação do Regic, os centros regionais mais importantes são: São José dos Campos, nível de centralidade forte; Taubaté, forte/médio; Cruzeiro, Guaratinguetá e Jacareí, médio; e Lorena, médio/fraco.

3.3.6 Aglomeração urbana de Ribeirão Preto

A mesorregião de Ribeirão Preto, situada no nordeste do estado, tem-se destacado pela moderna agroindústria sucroalcooleira e pela capitalização do setor. A cidade de Ribeirão Preto é o centro de uma vasta área, que chega a extrapolar os limites do território paulista. Além dessa polaridade mais difusa, exerce também grande atração sobre os municípios de seu entorno, dividindo, com alguns deles, certas funções urbanas.

Assim, grande parte do parque industrial regional localiza-se em Sertãozinho, onde está instalada a maior indústria de bens de capital por encomenda voltada para o setor sucroalcooleiro do Brasil, além de várias usinas de açúcar e destilarias de álcool. Cravinhos tem-se beneficiado também de sua localização no entorno da rodovia Anhangüera para atrair algumas indústrias pesadas. Mas, sem dúvida, as funções de pólo estão todas concentradas em Ribeirão Preto. Essas podem ser caracterizadas pela existência de modernos serviços de apoio à produção, de grande estrutura bancária e de apoio ao capital, além de modernos serviços pessoais e sociais.

Uma peculiaridade dessa aglomeração é que, apesar de haver profunda integração funcional e intensos fluxos de pessoas e mercadorias entre Ribeirão Preto e as cidades mais próximas, praticamente não há pontos de conurbação. Esse fato pode ser justificado pela grande produtividade conseguida com o uso agrícola do solo do entorno de Ribeirão Preto e das cidades vizinhas. Área de terra muito fértil e com o cultivo agrícola realizado em bases gerenciais e técnicas muito modernas, ao que parece, a transformação de parte dessa terra em glebas urbanas não se tem mostrado negócio atrativo para os proprietários, a não ser em casos de incorporação para implantação de condomínios horizontais voltados para a classe média alta.

Por esse motivo, apesar do intenso fluxo existente, é mais difícil a definição dos limites de uma aglomeração urbana. Optou-se, então, por incluir neste trabalho os municípios contíguos a Ribeirão Preto e que certamente possuem grau de integração nas funções urbanas com o município. Assim, a aglomeração urbana de Ribeirão Preto é constituída pelos municípios de Cravinhos, Dumont, Guatapará, Jardinópolis, Pradópolis, Ribeirão Preto, Serrana e Sertãozinho, que, em conjunto, possuem população de 642 mil habitantes. É importante destacar o papel de pólo exercido pelo município de Ribeirão Preto, que sozinho abriga mais de 70% da população da aglomeração urbana (cerca de 456 mil habitantes).

Distante 313 quilômetros da capital, Ribeirão Preto possui intensa atividade nos setores comercial e de serviços, dispondo de excelente oferta de ensino superior e de sofisticada infra-estrutura de saúde, pública e privada. Seu processo de industrialização mais intenso é relativamente recente e diversificado, com indústrias nos setores de alimentos, biotecnologia, bens de capital, máquinas agrícolas, equipamentos dentários e informática.

O município é importante entroncamento rodoferroviário. O principal acesso é a rodovia SP-330 (Anhangüera), que permite a ligação rodoviária entre a capital e o Triângulo Mineiro. Conta, também, com a linha-tronco principal da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), que liga Brasília ao porto de Santos.

A aglomeração urbana de Ribeirão Preto apresenta excelentes índices de infra-estrutura. Em todos os municípios, mais de 99% dos domicílios contam com energia elétrica e água encanada; mais de 97% possuem coleta de lixo; e mais de 95% têm esgotamento sanitário adequado. Em Ribeirão Preto, 46% dos domicílios possuem telefone; para os demais municípios, o índice varia de 14% a 29%.

O recorte da mesorregião de Ribeirão Preto corresponde, aproximadamente, a três regiões administrativas estaduais (Ribeirão Preto, Franca e Barretos). Possui população de cerca de 2 milhões de habitantes e é a segunda mesorregião em número de municípios. Em 1996, também estava na segunda posição em grau de urbanização (93,2%), ficando atrás apenas da mesorregião metropolitana.

As duas maiores cidades da mesorregião, Ribeirão Preto e Franca, possuem população superior a 200 mil habitantes e abrigam 37% da população da mesorregião. Há ainda Barretos, com mais de 100 mil, e quatro municípios na faixa de 50 mil a 100 mil habitantes, abarcando quase 20% da população. A faixa que reúne maior número de municípios é a de 20 mil a 50 mil habitantes, a qual abriga 27% da população. Os 16% restantes dos moradores da mesorregião localizam-se nos municípios com população inferior a 20 mil habitantes, 60% dos municípios da mesorregião. No interior desse grupo, o menor número de municípios fica na faixa de menos de 5 mil habitantes (14%), abrigando 1,6% da população (Tabela 17).

Segundo o Regic, Ribeirão Preto apresenta nível de centralidade muito forte; Franca e Barretos, nível forte/médio; e algumas outras cidades, níveis médio e médio/fraco (ver Mapa 6).

TABELA 17
MESORREGIÃO DE RIBEIRÃO PRETO – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	9	14,29	31.743	1,62	76,64
De 5.001 a 10.000	16	25,40	100.396	5,13	80,84
De 10.001 a 20.000	13	20,63	187.035	9,56	87,02
De 20.001 a 50.000	18	28,57	533.748	27,27	91,12
De 50.001 a 100.000	4	6,35	274.282	14,01	92,91
De 100.001 a 200.000	1	1,59	100.646	5,14	95,07
De 200.001 a 500.000	2	3,17	729.586	37,27	98,58
Total	**63**	**100,00**	**1.957.436**	**100,00**	**93,20**

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

3.3.7 Aglomeração urbana de Sorocaba

A aglomeração urbana de Sorocaba é formada pelos municípios de Salto, Itu, São Roque, Alumínio, Votorantim, Mairinque, Salto de Pirapora, Piedade e Iperó, além de Sorocaba. Juntos, eles abrigam população de 919 mil habitantes; somente Sorocaba e Votorantim, juntos, respondem por 517 mil habitantes (430 mil e 87 mil, respectivamente).

Há duas particularidades a serem destacadas na aglomeração urbana de Sorocaba. A primeira reside no fato de Votorantim ter sido desmembrado de Sorocaba quando já se encontrava com pontos de conurbação e intensa integração de funções. Votorantim era um bairro de Sorocaba, integrado à cidade. Na verdade, não foi desmembrado, mas secionado do tecido urbano, havendo ainda grande integração de funções, com os habitantes de Votorantim recorrendo a Sorocaba por muitos anos. Outra particularidade da aglomeração urbana de Sorocaba é fruto de sua proximidade com a RMSP e das excelentes vias de transporte representadas pelas rodovias Castelo Branco e Raposo Tavares. A facilidade com que as pessoas acessam a RMSP inibiu, ou não incentivou, o surgimento em Sorocaba de segmentos mais complexos do setor de serviços. Para isso contribuiu, também, o fato de Sorocaba ser a única sede de região administrativa do estado de São Paulo que não possui uma universidade pública estatal, tampouco institutos públicos de pesquisa e desenvolvimento.

Entretanto, Sorocaba é sede da região administrativa de maior extensão territorial e rota de passagem para o oeste paulista e para os estados do Sul e Centro-oeste do país. A apenas 96 quilômetros da capital, é pólo da região de mais antiga industrialização do estado e beneficia-se de posicionamento privilegiado em relação a importantes eixos viários. Sorocaba, que vive momento de grande dinamismo, tem um perfil industrial bastante diversificado, que compreende desde o tradicional setor de fiação e tecelagem até o de componentes aeronáuticos, incluindo empresas do ramo eletroeletrônico, de telecomunicações, metal-mecânico, de alimentos, dentre outros.

A estrutura da indústria regional é muito específica. Em parte, assemelha-se à localizada na metrópole e distancia-se um pouco daquela instalada em outras regiões do interior pela pequena presença dos principais complexos agroindustriais existentes no interior do estado (cana-de-açúcar e laranja). No entanto, apresenta expressiva participação do ramo de produtos minerais não-metálicos.

A aglomeração urbana de Sorocaba vem passando por grandes transformações, com a redução da participação dos três ramos de maior expressão regional. A indústria têxtil, a de produtos minerais não-metálicos e a metalúrgica, que juntas respondiam por grande parte da produção regional em 1980, tiveram sua participação reduzida em 1995. Por outro lado, novos setores industriais têm-se instalado na aglomeração, como a indústria de material de transportes e a química, por exemplo. Estas duas últimas, mais a indústria de material elétrico e de comunicações, aumentaram sua expressão na produção regional no mesmo período. Essas alterações na estrutura produtiva regional refletem uma trajetória que vem sendo percorrida por toda a indústria paulista: os setores mais tradicionais têm dado espaço para ramos mais complexos da indústria.

A produção industrial apresenta-se espacialmente concentrada, com os municípios de Sorocaba e Votorantim sendo os mais industrializados. As outras cidades privilegiadas para a localização industrial estão situadas ao longo das grandes rodovias de ligação com Campinas e com a RMSP: Itu e Salto, ao longo da rodovia Santos Dumont, e Mairinque, Alumínio e São Roque, no eixo formado pelas rodovias Castelo Branco e Raposo Tavares.

Recentemente, Sorocaba e os municípios de seu entorno têm sido privilegiados para a localização de novas indústrias. As principais vantagens apontadas pelas empresas são a proximidade da RMSP, da área metropolitana de Campinas, do aeroporto de Viracopos e da hidrovia Tietê-Paraná, a excelente estrutura viária e a oferta de gás natural desde o início de operação do gasoduto Brasil-Bolívia.

No que diz respeito à infra-estrutura urbana, as coberturas de rede de água e coleta de lixo estão acima de 85% para todos os municípios, enquanto o esgotamento sanitário satisfatório é superior a 79%, com exceção de Iperó, que tem apenas 26% de seus domicílios ligados à rede de esgoto e 1% com fossas sépticas.

3.3.8 Aglomeração urbana de Jundiaí

A aglomeração urbana de Jundiaí é formada por Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Louveira, Várzea Paulista e Jundiaí. Juntos, esses municípios possuem 485 mil habitantes, 60% em Jundiaí (293 mil). Localizados entre as regiões metropolitanas de São Paulo e de Campinas, a aglomeração urbana de Jundiaí é bastante industrializada e apresenta grandes eixos de integração com as regiões vizinhas.

Jundiaí é um lugar privilegiado para a localização industrial e tem recebido diversos investimentos nos últimos anos em seu distrito industrial. Além disso, possui uma economia urbana estruturada com diversos segmentos do setor de serviços e grandes estruturas de comércio atacadista, de abrangência regional.

Jundiaí diferencia-se dos outros municípios por apresentar indicadores de cobertura de rede de água, coleta de lixo e esgotamento sanitário adequado superiores a 94%. Os demais municípios situam-se na faixa de 70% ou mais para os três serviços, com exceção de Cabreúva, que tem apenas 45% de seus domicílios com esgotamento sanitário adequado. O índice de domicílios com telefone varia de 12,5%, em Itupeva, a 38,6%, em Jundiaí.

No que diz respeito à mesorregião em que estão localizadas as aglomerações urbanas de Sorocaba e de Jundiaí – a mesorregião macrometropolitana paulista –, esta abriga municípios pertencentes às regiões administrativas de Sorocaba e de Campinas. Teve sua população acrescida no período 1980-96 de mais de 700 mil habitantes, registrando o segundo maior aumento de participação relativa na população estadual entre as mesorregiões.

É a oitava mesorregião em número de municípios e a terceira em população, com quase 2 milhões de habitantes, vindo depois de Campinas. Possui quatro municípios com mais de 100 mil habitantes, tendo dois deles população superior a 200 mil, Sorocaba e Jundiaí. Nenhum de seus municípios tem menos de 5 mil habitantes, e apenas 34% estão nas faixas inferiores a 20 mil habitantes. Mais de 50% dos municípios possuem população variando de 20 mil a 100 mil habitantes e neles se localizam 44% da população regional (Tabela 18).

Na classificação do Regic, Sorocaba recebeu nível de centralidade forte; Jundiaí e Bragança Paulista, forte/médio; Itu, médio; e Atibaia, médio/fraco.

3.3.9 Aglomeração urbana de São José do Rio Preto

A aglomeração urbana de São José do Rio Preto é composta de dois municípios que apresentam pontos de conurbação: Mirassol e São José do Rio Preto, município-pólo que exerce grande influência sobre vasta área e é con-

TABELA 18
MESORREGIÃO MACROMETROPOLITANA PAULISTA – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	0	0	0	0	0
De 5.001 a 10.000	4	12,50	33.069	1,68	77,25
De 10.001 a 20.000	7	21,88	97.268	4,93	73,41
De 20.001 a 50.000	9	28,13	275.140	13,95	71,62
De 50.001 a 100.000	8	25,00	598.383	30,34	87,22
De 100.001 a 200.000	2	6,25	243.339	12,34	88,34
De 200.001 a 500.000	2	6,25	724.934	36,76	97,21
Total	**32**	**100,00**	**1.972.133**	**100,00**	**88,01**

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

siderado capital regional. Mais de um terço da população da região administrativa (cerca de 326 mil habitantes) reside naquele município.

Localizada no noroeste do estado, a mesorregião caracteriza-se pela elevada capitalização do setor agropecuário e pela expansão da agroindústria. Com boas rodovias e eixo ferroviário, aí se encontra importante eixo de escoamento da produção agrícola do Centro-oeste do país.

A estrutura econômica do município-sede é retrato de suas funções regionais: comércio diversificado, serviços médicos e educacionais de âmbito regional – vários cursos superiores, um campus da Universidade Estadual Paulista (Unesp) e diversos hospitais especializados –, modernos serviços pessoais e de apoio à produção. O dinamismo derivado desse papel regional expressa-se também na atuação muito diferenciada do mercado imobiliário local e na capacidade atual de atrair investimentos ligados à atividade industrial.

A atividade econômica ganhou impulso nas últimas décadas em razão do incremento da produção agrícola, que se diversificou para cultivos como cítricos, arroz, milho, tomate e seringueiras, além das culturas tradicionais do café, do algodão e da cana-de-açúcar. Ao lado dessas culturas, tanto a pecuária de corte como a leiteira também são expressivas.

O próprio perfil da atividade industrial guarda forte correspondência com as atividades agrícolas, uma vez que predominam os gêneros ligados à agroindústria da laranja, da cana-de-açúcar e, mais recentemente, da fabricação de borracha natural a partir do látex da seringueira. Outra atividade que tem destaque em termos estaduais é a indústria moveleira, basicamente localizada em ambos os municípios.

A aglomeração urbana de São José do Rio Preto conta com boa malha rodoviária, cuja principal rodovia é a Washington Luís, que parte da rodovia Anhangüera e corta toda a mesorregião até Ilha Solteira, na divisa com o Mato Grosso do Sul. Outra rodovia de grande importância para a articulação regional é a SP-320, que parte de São José do Rio Preto e passa por Votuporanga, Fernandópolis e Jales, seguindo até Rubinéia, nas barrancas do rio Paraná. Cortando a mesorregião no sentido norte-sul, a BR-153, que atravessa os estados de Tocantins e Goiás, articula o oeste paulista e atrai para São José do Rio Preto a produção agrícola de vasta área, que chega por caminhões e embarca nos vagões da Fepasa, de onde segue para o porto de Santos.

São José do Rio Preto e Mirassol apresentam domicílios com coberturas superiores a 95% para os serviços de água, esgoto e coleta de lixo, e a 25% para o de telefone.

A mesorregião de São José do Rio Preto é a maior em número de municípios e a sexta em população, abrigando cerca de 1,3 milhão de habitantes, o que corresponde a 3,92% da população estadual de 1996. Possui mais de 87% de seus habitantes residindo em áreas urbanas.

Apenas dois municípios da mesorregião possuem população superior a 100 mil habitantes, Catanduva e São José do Rio Preto, que sozinho abarca quase 25% da população mesorregional. Ou seja, 98,9% dos municípios não atingem 100 mil habitantes, dos quais 89% têm população inferior a 20 mil habitantes. Nesses municípios, habitam 40% dos moradores da mesorregião. Mais de 40% dos municípios apresentam população inferior a 5 mil habitantes, abrigando 9% da população regional (Tabela 19).

Segundo a classificação do Regic, Catanduva e São José do Rio Preto são as cidades da mesorregião que apresentam maiores níveis de centralidade. Por outro lado, todas as cidades que têm alguma centralidade encontram-se ao longo dos eixos da ferrovia e da rodovia que ligam o estado com o Mato Grosso do Sul.

3.3.10 Aglomeração urbana de Araçatuba

Araçatuba é sede de região administrativa do estado e polariza dezenas de municípios de seu entorno. É o segundo maior centro regional do oeste paulista, com cerca de 162 mil habitantes, e forma, com Birigüi, aglomeração urbana com mais de 247 mil habitantes.

TABELA 19
MESORREGIÃO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	37	40,66	120.459	9,01	71,33
De 5.001 a 10.000	27	29,67	199.128	14,89	79,76
De 10.001 a 20.000	17	18,68	210.402	15,73	81,55
De 20.001 a 50.000	7	7,69	247.251	18,48	88,69
De 50.001 a 100.000	2	2,20	130.514	9,76	94,88
De 100.001 a 200.000	1	1,10	103.511	7,74	97,51
De 200.001 a 500.000	1	1,10	326.315	24,40	93,44
Total	**91**	**100,00**	**1.337.580**	**100,00**	**87,12**

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

As funções de pólo regional de Araçatuba expressam-se nas atividades do setor terciário que se desenvolveram na cidade: comércio, serviços de saúde e hospitais, dentre outros. Em Araçatuba existem hoje, também, quatro instituições de ensino superior, que oferecem 11 cursos.

A aglomeração urbana de Araçatuba e seu entorno são conhecidos sobretudo por ter-se voltado, historicamente, para a atividade pecuária, resultando daí uma ocupação esparsa do território. Ainda hoje, Araçatuba é o principal centro estadual de comercialização de bovinos, com o título de *capital do boi gordo*, muito em virtude da especialização progressiva da atividade paulista na engorda e no abate. A boa estrutura viária transformou a mesorregião em rota de passagem de parte do tráfego destinado aos estados do Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, por meio de ramal da RFFSA ou da rodovia SP-300, ambos cortando toda a mesorregião. Além dessas infra-estruturas, a hidrovia Tietê-Paraná potencializa ainda mais esse papel de corredor comercial e traz novas alternativas de negócios para a aglomeração urbana de Araçatuba. Além da pecuária, a atividade primária também se faz presente pela ampliação de cultivos, a exemplo do milho, do feijão e da cana-de-açúcar.

No município de Araçatuba, estão presentes empresas voltadas para a área médica, como a Teniscord (fios cirúrgicos) e a Hospimetal (equipamentos hospitalares). Ao lado dessas, no município de Birigüi, ganha destaque o desenvolvimento de competitiva indústria de calçados, voltada sobretudo para o público infantil.

Araçatuba vive, desde há alguns anos, momento de grande transformação em sua estrutura econômica. O início de operação da hidrovia Tietê-Paraná tem contribuído para atrair novos empreendimentos voltados para a armazenagem, para o comércio ou mesmo para alguns nichos da indústria naval, como o de reparos de barcos e barcaças, já em operação na cidade.

O município possui terminal hidroviário ligado ao distrito industrial, com empresas de reparos de barcos e de transporte e exportação. Situada às margens da hidrovia Tietê-Paraná e dispondo de extensas áreas férteis, aptas para empreendimentos nas áreas de grãos, cítricos, cana-de-açúcar, calcário, cimento, fertilizantes e turismo, Araçatuba terá seu potencial econômico incrementado por estar na rota do gasoduto Brasil-Bolívia. A oferta abundante de energia e a possibilidade de utilização de multimodalidade no transporte de mercadorias são fatores que se combinam para ampliar o potencial da cidade e da mesorregião.

No que diz respeito à infra-estrutura urbana, Araçatuba possui cobertura superior a 93% para todos os serviços e 26% de seus domicílios têm telefone.

A mesorregião de Araçatuba é economicamente caracterizada pela atividade pecuária. É a nona mesorregião em número de municípios e a 11ª em população, com cerca de 600 mil habitantes. No período 1980-96, apresentou aumento de população em termos absolutos, mas perdeu participação relativa na população estadual. Era a oitava mesorregião em grau de urbanização em 1996 (Tabela 20).

Mais de 77% dos municípios da mesorregião possuem população inferior a 20 mil habitantes, abarcando 24% da população regional. Os municípios com menos de 5 mil habitantes são 42% do total, com grau de urbanização de 74% da população. Araçatuba é o único município com população superior a 100 mil, tendo 95,6% de grau de urbanização.

O Regic classifica Araçatuba como de centralidade forte/média, registrando na mesorregião níveis de centralidade significativos para mais três cidades: Andradina, médio, e Birigüi e Penápolis, médio/fraco.

TABELA 20
MESORREGIÃO DE ARAÇATUBA – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	13	41,94	46.156	7,58	73,99
De 5.001 a 10.000	8	25,81	53.246	8,75	81,12
De 10.001 a 20.000	3	9,68	46.495	7,64	86,87
De 20.001 a 50.000	2	6,45	52.630	8,65	86,28
De 50.001 a 100.000	4	12,90	240.744	39,56	92,79
de 100.001 a 200.000	1	3,23	169.309	27,82	95,69
Total	**31**	**100,00**	**608.580**	**100,00**	**90,14**

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

3.3.11 Aglomeração urbana de Bauru

A aglomeração urbana de Bauru é constituída pelos municípios de Agudos, Bauru, Lençóis Paulista e Pederneiras, que, no conjunto, abrigam 409 mil habitantes. Bauru, que possui quase 300 mil habitantes, sempre foi importante entroncamento ferroviário de São Paulo. Na cidade, articulam-se diversos ramais, como a malha oeste da RFFSA, recentemente privatizada, que se estende até Corumbá, no Mato Grosso do Sul. A malha rodoviária é outro componente importante da logística regional, viabilizando acesso a todo o território paulista.

Sede de região administrativa do estado, Bauru é uma das mais promissoras cidades do interior do estado para novos investimentos. Considerado o maior entroncamento hidrorrodoferroviário do interior da América Latina, o município tem ligação com a capital do estado pelas rodovias Marechal Rondon e Castelo Branco, com pista duplicada em todo o percurso. A cidade está integrada ao sistema rodoviário estadual e, por meio desse, às rodovias nacionais. O transporte ferroviário, operado pela Novoeste e pela Fepasa, é uma tradição na cidade e na mesorregião. Pela ferrovia, na conexão sul, o município há muito tempo tem acesso aos mercados da Argentina e do Uruguai. Em direção ao oeste do estado, chega-se ao Paraguai e à Bolívia, ao norte da Argentina e, pelo Chile, ao oceano Pacífico. A leste, as ferrovias levam aos portos de Santos e de Paranaguá, e ainda permitem o acesso a zonas produtoras de matérias-primas siderúrgicas, como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda, e a Companhia Siderúrgica Paulista (Cosipa), em Cubatão. A Novoeste, que interliga os portos do Espírito Santo, de Santos e de Paranaguá, também atua no transporte de minérios e combustíveis.

Bauru é, ainda, rota aeroviária. A cidade possui diversificado comércio atacadista, varejista e de prestação de serviços. No setor secundário, destaca-se o *agribusiness* nos ramos de transformação de gêneros alimentícios, sucroalcooleiro e óleos vegetais. Seu parque industrial é diversificado.

A aglomeração urbana de Bauru é beneficiada diretamente pela hidrovia Tietê-Paraná, vivendo uma fase promissora com a entrega da eclusa da Usina Hidrelétrica de Jupiá. A consolidação da hidrovia Tietê-Paraná permite a estruturação de transportes intermodais a partir de Pederneiras, que é hoje o principal terminal de cargas em funcionamento, pelo qual passa grande parte do fluxo de mercadorias que circulam pela hidrovia. Já se encontra em funcionamento o Terminal Multimodal de Pederneiras, integrando os transportes hidrorrodoferroviários.

A aglomeração urbana de Bauru tem-se colocado como importante entreposto comercial de São Paulo, graças à logística aí instalada, e vem atraindo novos investimentos de diversos ramos de atividade, principalmente nos setores de alimentação e bebidas.

Sua estrutura industrial está ainda muito concentrada na agroindústria, sobretudo no setor sucroalcooleiro. Mesmo assim, tem havido diversificação derivada dos novos investimentos instalados principalmente em Bauru e em Agudos.

A infra-estrutura urbana da aglomeração urbana de Bauru apresenta cobertura, em geral, superior a 80% para todos os serviços.

A aglomeração está localizada na mesorregião de Bauru, que abarca 3,5% da população estadual e é a terceira em número de municípios.

A população da mesorregião apresentou crescimento absoluto no período 1980-96, com acréscimo na participação relativa da população estadual pouco significativo. É a sexta mesorregião do estado em grau de urbanização, com 90,66% da população morando em área urbana em 1996.

Possui três municípios com população superior a 100 mil habitantes – Bauru, com mais de 200 mil habitantes, o que corresponde a 24% do total da região –, Botucatu e Jaú, com pouco mais de 100 mil cada um; 73% com menos de 20 mil habitantes e 30% com menos de 5 mil habitantes, abrigando menos de 5% de sua população (Tabela 21).

São cinco os municípios da mesorregião classificados pelo Regic como de níveis de centralidade diferentes de fraco e muito fraco: Bauru, muito forte; Jaú, forte; Botucatu, forte/médio; Avaré, médio; e Barra Bonita, médio/fraco.

3.3.12 Aglomeração urbana de Limeira/ Rio Claro

A aglomeração urbana de Limeira/Rio Claro tem por principal característica ser um conjunto de centros articulados, em que a articulação/integração funcional ainda não é complexa. Cada centro exerce seu papel de cidade, mas todos eles encontram-se articulados, quase conurbados, pela rodovia Anhangüera. São seis municípios: Limeira, Rio Claro, Araras, Leme, Iracemápolis e Cordeirópolis, que abrigam, em conjunto, uma população de 585 mil habitantes.

Limeira localiza-se na junção de duas das principais rodovias paulistas, Anhangüera (SP-330) e Washington Luís (SP-310), que a ligam, respectivamente, a Brasília e ao interior em sua porção noroeste. O município está a 67 quilômetros do aeroporto de Viracopos e é servido pela malha ferroviária da Fepasa, situando-se no centro da produção de laranja e também na área de produção de cana-

TABELA 21
MESORREGIÃO DE BAURU – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	16	30,77	58.217	4,79	74,05
De 5.001 a 10.000	10	19,23	75.525	6,21	78,02
De 10.001 a 20.000	12	23,08	163.344	13,44	81,04
De 20.001 a 50.000	8	15,38	238.246	19,60	90,20
De 50.001 a 100.000	3	5,77	183.001	15,06	94,39
De 100.001 a 200.000	2	3,85	204.477	16,82	94,05
De 200.001 a 500.000	1	1,92	292.566	24,07	98,28
Total	**52**	**100,00**	**1.215.376**	**100,00**	**90,66**

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

de-açúcar. Possui estrutura industrial diversificada, com destaque para agroindústria, metalurgia, metal-mecânica e bens de capital.

Rio Claro é beneficiada por expressivo conjunto de fatores, localizando-se nas proximidades de Limeira (30 quilômetros), Piracicaba (38 quilômetros) e Campinas (82 quilômetros). A economia municipal está baseada na liderança da agroindústria sucroalcooleira. Seu parque industrial é diversificado, com destilarias de álcool e usinas de açúcar, indústrias de alimentos e de bens de capital.

Limeira possui um *shopping center* de atuação regional, e Rio Claro abriga um campus da Unesp.

Com exceção de Rio Claro, todos os municípios possuem coberturas superiores a 95% para todos os serviços. No município de Rio Claro, o esgotamento adequado existe apenas para a metade de seus domicílios e o atendimento com rede de água e coleta de lixo, para cerca de 75% deles.

A aglomeração urbana de Limeira/Rio Claro pertence à mesorregião de Piracicaba, que está localizada entre as mesorregiões de Araraquara e de Campinas. Na divisão administrativa estadual, situa-se na Região Administrativa de Campinas.

No período 1980-96, a mesorregião de Piracicaba aumentou sua participação relativa na população estadual, com um acréscimo de quase 400 mil habitantes em sua população.

Quase 60% dos municípios da mesorregião têm população inferior a 20 mil habitantes, reunindo cerca de 11% da população. Os dois maiores municípios, Piracicaba e Limeira, com populações superiores a 200 mil, abarcam quase 50% da população. A mesorregião tem ainda mais três municípios com mais de 50 mil habitantes – Rio Claro, com 150 mil; Araras, com 95 mil; e Leme, com 77 mil –, que abrigam outros quase 20% da população (Tabela 22).

TABELA 22
MESORREGIÃO DE PIRACICABA – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	6	25,00	19.072	1,70	69,76
De 5.001 a 10.000	2	8,33	16.976	1,51	80,02
De 10.001 a 20.000	6	25,00	83.628	7,46	84,81
De 20.001 a 50.000	5	20,83	136.156	12,14	84,61
De 50.001 a 100.000	2	8,33	173.822	15,50	94,34
De 100.001 a 200.000	1	4,17	153.389	13,68	96,90
De 200.001 a 500.000	2	8,33	538.495	48,01	91,31
Total	**24**	**100,00**	**1.121.538**	**100,00**	**90,71**

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

Na mesorregião, Piracicaba é classificada pelo Regic como de nível de centralidade forte; Limeira e Rio Claro, médio; e Araras e Tietê, médio/fraco.

3.3.13 Aglomeração Urbana de Araraquara/ São Carlos

A aglomeração urbana de Araraquara/São Carlos caracteriza-se por ter as funções de pólo divididas entre os dois centros e não apresentar contigüidade, apesar da intensa inter-relação de funções. Ibaté e Américo Brasiliense compõem, também, a aglomeração urbana de Araraquara e São Carlos. Os quatro municípios abrigam população de 395 mil habitantes.

O sistema viário regional é composto de grandes rodovias. A rodovia Anhangüera, que corta a mesorregião no sentido norte-sul, é a principal via de ligação de São Paulo com o Triângulo Mineiro e a Capital federal. A rodovia Washington Luís passa por São Carlos e Araraquara, e liga a mesorregião a São José do Rio Preto. Além dessas, existe um grande número de vias secundárias, muitas das quais com duas pistas de rolamento.

Araraquara é uma das cidades mais prósperas da região administrativa central. Cortada pelas rodovias Anhangüera e Washington Luís, é servida pela Fepasa. Nela foi implantado em fevereiro de 1999 um *citygate*[18] do gasoduto Brasil-Bolívia.

Essas características tornam o município, que já se destaca pelo cultivo de cana-de-açúcar e laranja, importante centro de desenvolvimento de novos negócios e de escoamento de mercadorias, pela possibilidade de utilização multimodal dos meios de transporte. Entroncamento rodoferroviário, a 80 quilômetros da hidrovia Tietê–Paraná, Araraquara beneficia-se ainda de sua proximidade com São Carlos.

São Carlos destaca-se como pólo de alta tecnologia do estado, graças às universidades existentes na cidade, USP e Universidade Federal de São Carlos, com várias instituições de pesquisa. Sua localização estratégica, entre os principais municípios do interior paulista e por ser servida por sistema viário regional de bom nível, possibilitou o surgimento de grande número de empresas industriais de grande e médio portes.

Sua estrutura industrial é ampla e diversificada, com vários gêneros industriais, como a indústria têxtil e a metal-mecânica, além de pequenas indústrias de alta tecnologia, por exemplo. É importante destacar que, com a entrada em operação da nova planta da Volkswagen, em São Carlos, deverá haver aumento da participação da indústria de material de transportes na produção regional e, conseqüentemente, elevará sua atratividade para receber outros investimentos produtivos, pois também contará com um *citygate* do gasoduto Brasil-Bolívia.

Além de grandes centros educacionais, as duas cidades-pólo possuem boa estrutura de serviços, com destaque para os *shopping centers;* o de Araraquara, já instalado há alguns anos, e o de São Carlos, mais recentemente inaugurado.

Todos os municípios apresentam coberturas superiores a 94% para todos os serviços – água, esgoto e coleta de lixo. São Carlos apresenta 41% de seus domicílios com telefone e Araraquara, 39,4%. A média de anos de estudo da população variava de 3,55 anos em Ibaté a 5,48 em São Carlos.

Próxima à mesorregião de Ribeirão Preto, a mesorregião de Araraquara tem sua economia voltada para a agroindústria, notadamente da laranja e da cana-de-açúcar. Está entre as menores mesorregiões em número de municípios e em décima posição quanto à população. É urbana 90% de sua população. A mesorregião aumentou sua participação relativa no total da população estadual nos últimos 16 anos.

A mesorregião possui apenas um município com população inferior a 5 mil habitantes e 14 nas faixas que vão de 5 mil a 50 mil habitantes: cerca de 27% na de 20 mil a 50 mil habitantes; igual porcentagem na de 10 mil a 20 mil habitantes; e 22% na de 5 mil a 10 mil habitantes (Tabela 23). O único município na faixa de 50 mil a 100 mil é Matão, que abriga 10% da população da mesorregião. Os dois maiores municípios são Araraquara e São Carlos, com quase 200 mil habitantes cada um, que reúnem juntos mais de 50% da população regional. São esses dois municípios os classificados pelo IBGE no Regic como os de maiores níveis de centralidade: forte/médio. Todos os outros têm centralidade fraca ou muito fraca.

3.3.14 Centros urbanos

O município de Presidente Prudente, com 177 mil habitantes, apresenta grande concentração de atividades econômicas no setor primário. Prevalecem grandes propriedades destinadas à pecuária bovina extensiva ou ao plantio de culturas temporárias. Cana-de-açúcar e milho respondem pelos maiores cultivos da região, seguindo-se o feijão, a mandioca e a mamona.

Presidente Prudente tem acesso a boa estrutura ferroviária, com duas linhas-tronco integradas ao sistema estadual de transportes ferroviários (ligações com Panorama e Presidente Epitácio), além de um ramal seguindo de Presidente Prudente até Euclides da Cunha.

Em termos industriais, predominam segmentos relacionados com a produção de bens de consumo não-

[18] *Citygate* é a *porta de entrega* do gás à distribuidora.

TABELA 23
MESORREGIÃO DE ARARAQUARA – NÚMERO DE MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO TOTAL E GRAU DE URBANIZAÇÃO, POR CLASSE DE TAMANHO (1996)

Classe de Tamanho (Hab./Município)	Municípios		População Total		Grau de Urbanização (%)
	Nº	%	Nº	%	
Menos de 5.000	1	5,56	3.446	0,52	64,13
De 5.001 a 10.000	4	22,22	29.537	4,44	87,46
De 10.001 a 20.000	5	27,78	58.876	8,85	79,19
De 20.001 a 50.000	5	27,78	153.123	23,01	88,54
De 50.001 a 100.000	1	5,56	68.506	10,29	95,97
De 100.001 a 200.000	2	11,11	352.083	52,90	92,75
Total	**18**	**100,00**	**665.571**	**100,00**	**90,53**

Fonte: IBGE (Contagem Populacional de 1996).

duráveis, em que se destacam os encadeamentos com a atividade pecuária, sobretudo frigoríficos, além de outros produtos alimentícios e de origem agrícola.

Em Presidente Prudente, além de importante campus da Unesp, desenvolveram-se uma razoável estrutura comercial e diversos outros segmentos do setor de serviços.

Piracicaba, com 302 mil habitantes, é conhecida por ser pólo regional ligado à agroindústria sucroalcooleira e por abrigar a sede da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), o Centro de Energia Nuclear na Agricultura, instalado dentro do campus universitário, e a Universidade Metodista de Piracicaba (Unimep).

Tem localização privilegiada e beneficia-se de excelente infra-estrutura de transportes e elevado grau de especialização em tecnologia agrícola. Está a 37 quilômetros de Limeira, a 30 quilômetros de Americana e a 71 quilômetros de Campinas. Os principais acessos a Piracicaba são as rodovias SP-304 e SP-135, que se conectam com a via Anhangüera, em direção a Campinas e São Paulo. O município conta, também, com um ramal ferroviário da Fepasa e está muito próximo à hidrovia Tietê-Paraná.

Franca, com 266 mil habitantes, por ter as terras menos férteis da região, especializou-se na pecuária e na atividade curtumeira até tornar-se o maior pólo calçadista do Brasil, com forte presença no mercado nacional e grandes volumes de exportação para diversos países do mundo. Situada no nordeste do estado de São Paulo, é o maior núcleo exportador de calçados masculinos do país, com cerca de 90 empresas vendendo para o exterior.

Em seu entorno, desenvolve-se moderna agroindústria de açúcar e álcool e de processamento de soja, concentrada nos municípios de São Joaquim da Barra, Orlândia, Morro Agudo, Sales de Oliveira e Batatais. Franca e sua região de governo são também centro produtor de café e desenvolvem tradicional pecuária de corte e de leite. Têm tradição colonial de pólo diamantário, especializado na lapidação e na comercialização de gemas de diamante.

Em decorrência de sua proximidade com Ribeirão Preto e da fronteira com Minas Gerais (Triângulo Mineiro), é importante centro de redistribuição da produção beneficiada da mesorregião de Ribeirão Preto e de produtos industrializados para os principais centros consumidores de São Paulo e Minas Gerais.

Com 177 mil habitantes, Marília polariza ampla área do sudoeste do estado de São Paulo, com articulações que se estendem a vários municípios do norte do Paraná. Em parte, a estruturação dessa área de influência é resultado do processo de ocupação da região administrativa de Marília, a partir da expansão da lavoura cafeeira e, depois, do algodão, ainda no final dos anos 30 e início dos 40.

Marília retrata a história de cidades cuja estrutura cafeeira ainda não havia maturado às vésperas da crise da década de 30, possibilitando, com isso, uma resposta rápida à erradicação do café e sua substituição pelo algodão. A cultura algodoeira viabilizou significativa expansão da indústria de beneficiamento, propiciando a acumulação de capital que sustentaria a posterior diversificação da indústria local.

Hoje a cidade é importante centro universitário com três *campi*: da Unesp, da Universidade de Marília (Unimar) e de outro centro de formação superior (Fundação Eurípides Soares). Possui *shopping center* de nível regional e diversos distritos industriais instalados para atrair novas empresas.

Bragança Paulista, com 110 mil habitantes, pertence à Região Administrativa de Campinas e tem a rodovia Fernão Dias cortando o município no sentido norte-sul. Possui um campus universitário da Universidade São Francisco, que oferece grande gama de cursos de graduação, de extensão e de especialização em várias áreas, o que tem contribuído para maior diversificação das atividades econômicas do município.

Bragança Paulista, que nasceu como entreposto comercial para atender ampla área do norte de São Paulo e sul de Minas, continua sendo centro de serviços para grande parte da sua região de governo, que procura a cidade como ponto de abastecimento, centro de serviços médicos, de educação e de serviços bancários.

Itapetininga, com 112 mil habitantes, teve seu apogeu no segundo *rush* cafeeiro no início do século XX. Situada às margens da rodovia Raposo Tavares, é importante entroncamento na derivação da rodovia SP-127, que faz a ligação com todo o sudoeste do estado de São Paulo e com o norte do Paraná, pelas rodovias SP-258 (que liga Capão Bonito a Apiaí e Ribeira) e SP-250 (que liga Capão Bonito a Itapeva e Itararé).

Para o conjunto dos seis centros urbanos isolados, é importante destacar que todos possuem boa cobertura de serviços e infra-estrutura. Exceção feita a Bragança Paulista e Itapetininga, com cerca de 80% dos domicílios com esgotamento sanitário adequado, todos os demais indicadores situam-se em níveis superiores a 90% para todos os serviços. Quanto aos domicílios com telefone, os índices variam de 18,3%, em Itapetininga, a 45,6%, em Franca (Tabela 24).

TABELA 24
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: RENDA FAMILIAR, ANOS DE ESTUDO E INFRA-ESTRUTURA (1991)

Categoria	População Total	Renda Familiar *Per Capita* Total	Anos de Estudo	% Domicílios Urbanos Particulares Permanentes com					
				Energia Elétrica	Telefone	Coleta de Lixo	Fossa Séptica	Rede Esgoto	Rede Água
ORDEM 1									
Região Metropolitana de São Paulo – Metrópole Mundial									
Arujá	37.107	63.893,92	4,19	99,4	16,7	88,0	26,2	0,0	82,0
Barueri	129.688	94.427,59	4,48	99,6	13,3	96,8	8,1	63,2	95,5
Biritiba-Mirim	17.779	46.041,05	3,89	98,4	13,5	73,9	13,5	32,5	50,7
Caieiras	39.027	65.921,72	4,55	99,8	24,8	95,9	2,2	75,5	98,2
Cajamar	33.366	54.925,86	3,88	99,8	9,2	83,3	3,1	74,6	84,6
Carapicuíba	282.653	62.333,79	4,35	99,4	10,5	97,4	30,3	30,6	96,1
Cotia	106.160	87.659,63	4,50	99,4	21,8	89,7	14,0	36,0	80, 3
Diadema	303.958	63.446,02	4,38	100,0	16,0	98,7	4,3	75,1	98,7
Embu	155.622	73.888,15	3,91	99,7	11,1	96,7	21,3	43,9	94,1
Embu-Guaçu	36.044	55.801,76	3,85	97,8	19,5	84,0	2,5	1,9	72, 8
Ferraz de Vasconcelos	95.207	46.717,35	4,12	99,7	8,7	96,9	11,2	64,7	97,2
Francisco Morato	83.713	51.595,37	3,57	98,6	7,4	42,0	8,2	16,3	71,5
Franco da Rocha	80.441	47.149,58	4,06	99,5	14,6	86,8	15,1	55,8	94,3
Guararema	17.742	51.807,48	4,12	99,7	17,2	74,7	29,9	46,2	55,4
Guarulhos	781.604	73.552,05	4,78	99,8	16,9	92,7	16,8	58,0	86,7
Itapecerica da Serra	92.647	69.275,09	4,07	99,2	15,7	87,7	45,1	10,5	81,5
Itapevi	107.750	41.093,22	3,68	99,4	7,0	76,8	9,1	43,9	85,4
Itaquaquecetuba	163.745	42.465,22	3,69	98,5	5,1	89,8	7,7	34,6	80,3
Jandira	62.537	50.208,70	4,07	99,9	9,2	96,6	15,3	62,3	97,9
Juquitiba	19.833	39.671,05	3,16	96,8	12,3	50,2	16,2	0,0	42,1
Mairiporã	39. 864	98.879,58	4,35	98,8	31,5	81,0	25,9	39,6	63,3
Mauá	293.977	61.691,43	4,50	99,9	16,6	93,7	2,4	79,6	95,7
Mogi das Cruzes	270.899	75.560,68	5,18	99,4	26,2	94,2	4,0	78,8	87,7
Osasco	564.579	79.458,90	5,06	99,9	22,6	98,5	17,6	65,2	99,3
Pirapora do Bom Jesus	7.913	46.487,87	3,68	99,2	15,8	61,2	11,7	37,4	72,6
Poá	76.022	55.523,34	4,80	99,7	13,2	97,0	13,8	74,8	98,5
Ribeirão Pires	84.724	74.700,16	5,07	100,0	25,6	94,5	7,8	79,7	88,7
Rio Grande da Serra	29.894	47.161,14	4,20	99,6	7,1	80,7	43,2	32,1	86,0

Continua

TABELA 24
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: RENDA FAMILIAR, ANOS DE ESTUDO E INFRA-ESTRUTURA (1991)

Continuação

Categoria	População Total	Renda Familiar *Per Capita* Total	Anos de Estudo	% Domicílios Urbanos Particulares Permanentes com					
				Energia Elétrica	Telefone	Coleta de Lixo	Fossa Séptica	Rede Esgoto	Rede Água
Salesópolis	11.323	44.091,05	3,75	99,7	17,4	94,1	6,9	76,9	91,8
Santa Isabel	37.703	46.717,86	3,66	98,1	13,1	84,4	18,4	71,0	80,3
Santana de Parnalba	37.582	140.755,11	4,54	99,3	23,2	82,0	55,7	23,5	52,2
Santo André	613.028	95.081,03	5,73	99,9	44,9	99,4	3,4	90,3	97,2
São Bernardo do Campo	561.812	110.744,13	5,85	99,9	38,4	98,4	4,8	84,0	96,1
Sao Caetano do Sul	147.762	119.493,02	6,52	100,0	58,0	99,9	0,0	98,1	99,8
São Lourenço da Serra[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
São Paulo	**9.528.773**	**124.859,59**	**5,90**	**99,9**	**35,4**	**98,8**	**4,5**	**86,9**	**99,0**
Suzano	156.897	63.935,68	4,65	99,3	18,3	89,1	12,5	57,1	78,5
Taboão da Serra	159.418	76.192,61	4,90	99,9	16,8	99,3	14,5	66,7	97,7
Vargem Grande Paulista	15.671	56.148,10	4,40	98,9	18,9	88,6	20,8	34,1	62,8
ORDEM 2									
Região de Governo de Campinas[b] – Metrópole Nacional									
Americana	152.845	85.892,29	5,22	99,1	27,3	97,1	2,7	93,2	97,7
Artur Nogueira	27.709	62.350,36	4,07	100,0	30,5	99,6	0,0	96,4	99,5
Campinas	**839.611**	**119.866,04**	**5,92**	**99,5**	**41,7**	**97,0**	**3,4**	**85,3**	**96,9**
Cosmópolis	36.356	61.838,51	4,22	99,5	24,0	95,8	17,6	71,2	97,0
Engenheiro Coelho[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Estiva Gerbi[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Holambra[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Hortolândia[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Indaiatuba	100.464	71.734,52	4,59	99,9	16,9	98,6	4,4	89,6	99,1
Itapira	55.933	63.075,31	4,37	99,8	24,7	96,8	0,9	96,1	98,2
Jaguariúna	24.501	87.227,01	4,39	700,0	26,9	97,3	1,7	92,0	98,6
Mogi-Guaçu	107.172	62.564,28	4,51	99,9	19,0	99,0	0,4	98,0	99,1
Mogi-Mirim	64.340	72.153,62	5,00	99,9	27,5	95,4	0,4	94,4	96,4
Monte Mor	25.515	49.359,14	3,68	97,7	21,0	86,5	3,1	42,6	91,9
Nova Odessa	33.949	64.018,56	4,86	100,0	17,2	98,1	2,5	96,2	97,7
Paulínia	36.452	84.917,33	4,77	99,6	23,7	95,5	3,0	83,5	95,4
Pedreira	27.726	78.578,72	4,48	100,0	28,5	94,9	0,9	91,9	95,8
Santa Bárbara D'Oeste	144.946	58.787,43	4,45	99,6	14,1	97,8	0,7	97,4	98,7
Santo Antonio de Posse	14.294	63.357,89	3,69	99,9	17,3	92,8	0,5	2,9	94,9
Sumaré	226.096	52.961,70	4,08	99,3	10,7	95,2	8,2	31,4	92,7
Valinhos	67.138	86.746,55	5,00	99,8	37,5	91,2	4,8	84,2	88,1
Vinhedo	33.430	82.667,70	4,86	99,7	32,5	92,0	14,7	79,0	91,2
ORDEM 3									
Região Metropolitana da Baixada Santista – Metrópole Regional									
Bertioga[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Cubatão	89.693	55.818,25	4,47	99,6	18,6	91,5	62,1	20,3	91,2
Guarujá	208.035	56.922,06	4,40	99,8	17,9	95,5	10,0	74,6	94,9
Itanhaém	45.703	61.986,81	4,48	97,0	16,6	88,1	71,8	5,1	81,9
Mongaguá	18.178	49.614,45	4,58	95,5	17,1	80,3	69,0	0,0	93,7
Peruíbe	32.173	68.319,80	4,33	95,9	18,0	84,0	69,1	2,8	83,5
Praia Grande	122.797	63.765,39	4,73	99,6	15,5	94,2	31,2	24,9	96,6
Santos	**422.049**	**122.975,96**	**6,72**	**99,8**	**55,5**	**98,8**	**6,0**	**86,8**	**98,7**
São Vicente	265.932	71.890,49	5,12	99,5	20,9	91,6	31,9	37,7	97,2

Continua

TABELA 24
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: RENDA FAMILIAR, ANOS DE ESTUDO E INFRA-ESTRUTURA (1991)

Continuação

Categoria	População Total	Renda Familiar *Per Capita* Total	Anos de Estudo	% Domicílios Urbanos Particulares Permanentes com					
				Energia Elétrica	Telefone	Coleta de Lixo	Fossa Séptica	Rede Esgoto	Rede Água
São José dos Campos – Aglomeração Urbana									
Caçapava	65.571	67.881,99	4,96	98,8	27,7	95,5	3,0	88,5	94,0
Jacareí	163.006	76.274,15	4,87	99,7	18,7	96,3	6,5	75,2	89,5
Pindamonhangaba	101.456	62.481,78	5,0	99,5	26,4	92,4	8,0	74,1	92,4
São José dos Campos	**439.097**	**89.503,05**	**5,60**	**99,8**	**33,0**	**98,2**	**3,9**	**87,3**	**95,6**
Taubaté	205.377	75.689,98	5,48	99,6	33,7	97,6	5,4	86,3	95,7
Tremembé	25.676	54.145,31	5,07	98,4	29,9	96,7	2,5	89,6	96,4
ORDEM 4									
Ribeirão Preto – Aglomeração Urbana									
Cravinhos	22.532	64.982,11	4,35	99,6	29,0	97,2	0,8	98,4	99,1
Dumont	4.966	79.155,29	4,18	99,7	22,3	99,6	0,0	97,6	98,2
Guatapará[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Jardinópolis	24.123	69.108,57	4,21	99,9	34,2	97,1	0,6	98,0	97,5
Pradópolis	9.870	59.679,19	4,14	100,0	19,7	100,0	0,0	100,0	99,8
Ribeirão Preto	**433.253**	**105.428,78**	**5,88**	**99,8**	**46,5**	**97,2**	**1,7**	**94,5**	**99,0**
Serrana	23.188	56.568,21	4,00	99,6	14,8	99,1	0,4	94,9	99,8
Sertãozinho	78.463	73.925,38	4,34	99,6	19,3	97,1	0,9	98,0	99,3
ORDEM 5									
Sorocaba – Aglomeração Urbana									
Alumínio[a]	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Iperó	10.472	51.093,11	4,2	99,3	20,9	89,4	1,0	26,3	90,3
Itu	105.852	71.457,68	4,71	99,9	20,6	96,6	1,5	93,1	96,5
Mairinque	42.917	67.011,50	4,55	99,3	17,3	89,6	6,5	77,9	91,7
Piedade	42.908	41.093,11	3,4	98,3	24,8	86,2	8,9	70,8	90,6
Salto	71.970	62.750,43	4,40	99,7	19,8	92,9	2,4	90,6	95,7
Salto de Pirapora	23.994	36.382,56	3,52	99,7	13,2	97,0	4,6	79,2	94,6
São Roque	63.426	64.933,05	4,4	99,8	26,5	91,2	13,6	65,9	85,9
Sorocaba	**374.772**	**80.692,34**	**5,30**	**99,7**	**22,9**	**97,7**	**1,8**	**94,5**	**98,3**
Votorantim	80.451	50.596,99	4,41	99,2	14,6	95,5	0,9	86,5	97,2
Jundiaí – Aglomeração Urbana									
Cabreúva	18.702	63.061,25	3,39	99,7	24,1	76,4	4,9	40,6	75,0
Campo Limpo Paulista	45.261	61.436,78	4,30	99,4	19,9	85,6	12,6	57,1	89,0
Itupeva	18.071	64.304,72	3,61	99,1	12,5	81,4	7,3	67,7	72,2
Jundiaí	**285.577**	**91.737,82**	**5,27**	**100,0**	**38,6**	**98,2**	**5,1**	**89,3**	**96,2**
Louveira	16.084	60.517,59	3,85	100,0	25,5	82,3	8,8	67,7	71,6
Várzea Paulista	68.722	54.440,55	3,94	99,6	12,7	95,1	6,7	71,7	71,6
São José do Rio Preto – Aglomeração Urbana									
Mirassol	39.161	58.467,07	4,71	100,0	26,5	97,5	0,4	97,3	99,4
São José do Rio Preto	**281.976**	**89.825,59**	**5,62**	**99,8**	**24,8**	**98,9**	**0,7**	**95,0**	**99,0**
Araraquara/São Carlos – Aglomeração Urbana									
Américo Brasiliense	20.067	54.053,25	3,98	100,0	19,3	99,4	0,5	94,0	99,3
Araraquara	**165.187**	**81.725,28**	**5,42**	**99,8**	**39,4**	**96,2**	**0,9**	**96,2**	**98,9**
Ibaté	18.785	44.778,04	3,55	99,5	13,9	99,2	2,5	94,5	99,3
São Carlos	**157.123**	**87.773,16**	**5,48**	**99,9**	**41,4**	**97,5**	**0,4**	**97,0**	**99,1**

Continua

TABELA 24
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: RENDA FAMILIAR, ANOS DE ESTUDO E INFRA-ESTRUTURA (1991)

Conclusão

Categoria	População Total	Renda Familiar *Per Capita* Total	Anos de Estudo	% Domicílios Urbanos Particulares Permanentes com					
				Energia Elétrica	Telefone	Coleta de Lixo	Fossa Séptica	Rede Esgoto	Rede Água
ORDEM 6									
Araçatuba – Aglomeração Urbana									
Araçatuba	158.873	74.772,44	5,32	99,7	26,4	96,7	0,8	92,2	97,9
Birigüi	74.518	63.438,88	4,96	99,9	17,5	99,2	0,2	88,1	99,3
Bauru – Aglomeração Urbana									
Agudos	31.505	46.689,59	4,27	96,7	23,7	78,6	3,9	83,4	98,7
Bauru	257.540	84.549,22	5,66	99,2	30,5	86,0	1,4	89,9	97,9
Lençóis Paulista	45.960	67.318,37	4,47	99,9	22,7	98,2	3,3	93,9	99,1
Pederneiras	31.945	66.231,44	4,24	99,8	28,2	94,7	8,6	85,3	98,3
ORDEM 7									
Limeira/Rio Claro – Aglomeração Urbana									
Araras	86.672	69.594,96	4,71	99,9	37,1	99,5	0,4	98,6	99,5
Cordeirópolis	13.296	62.797,19	4,49	100,0	24,9	98,1	1,8	93,7	99,2
Iracemápolis	11.664	71.483,71	4,48	100,0	28,9	99,5	0,2	99,4	99,5
Leme	67.891	57.340,84	4,13	99,8	20,4	95,5	1,3	97,2	98,1
Limeira	206.724	66.939,77	4,83	99,9	27,3	98,4	0,6	98,4	99,4
Rio Claro	137.107	37.496,49	3,50	97,9	11,0	75,5	4,7	46,0	76,5
Guaratinguetá – Aglomeração Urbana									
Aparecida	32.506	62.954,33	5,14	99,7	24,7	96,7	0,5	95,4	97,7
Guaratinguetá	101.542	89.321,21	5,32	99,8	24,2	94,2	1,3	83,3	93,5
Lorena	72.790	67.922,92	5,35	99,9	24,8	95,8	7,9	79,1	96,2
Franca – Centro Urbano	231.636	75.472,02	5,09	99,9	45,6	98,9	1,3	97,0	99,2
Presidente Prudente – Centro Urbano	164.046	83.139,48	5,65	99,3	26,0	93,4	0,5	80,0	97,7
Marília – Centro Urbano	159.435	76.896,02	5,37	99,4	30,6	95,0	2,5	90,6	97,6
Piracicaba – Centro Urbano	282.341	85.018,57	5,3	99,6	35,5	96,9	1,5	92,9	97,8
ORDEM 8									
Bragança Paulista – Centro Urbano	108.378	74.070,61	4,7	99,5	24,5	94,0	4,77	9,0	89,3
Itapetininga – Centro Urbano	104.507	60. 232,09	4,7	98,9	18,3	93,6	7,6	80,3	95,0

Fonte: IBGE (Censo Demográfico de 1991).
Notas: (a) Município criado após 1991.
(b) Em 19/6/2000 foi instituída a Região Metropolitana de Campinas (Lei complementar nº 870), composta de 19 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

TABELA 25
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: INDICADORES SELECIONADOS (1980/91/96)

Categoria	PEA Urbana[a] (%)	População Total			Taxa de Cresc. (%)		Acréscimo Pop. (%)		Densidade		Nível de Centr.[*]
		1980	1991	1996	1980-91	1991-96	1980-91	1991-96	1991	1996	
ORDEM 1											
Região Metropolitana de São Paulo – Metrópole Mundial											
Arujá	98,1	17.279	37.242	50.482	7,2	6,3	115,5	35,6	458,2	517,7	1
Barueri	100,0	74.697	129.458	176.345	5,1	6,4	73,3	36,2	2.037,2	2.769,6	4
Biritiba-Mirim	32,1	13.316	17.761	20.043	2,6	2,4	33,4	12,8	46,9	63,2	1
Caieiras	99,7	24.980	38.560	57.136	4,1	8,2	54,4	48,2	368,2	599,1	2
Cajamar	99,5	21.795	33.474	42.299	4,0	4,8	53,6	26,4	251,5	329,2	2
Carapicuíba	99,9	184.591	282.271	327.078	3,9	3,0	52,9	15,9	6.446,7	9.368,1	2
Cotia	96,1	52.605	106.847	126.598	6,6	3,5	103,1	18,5	352,6	390,6	3
Diadema	100,0	227.616	304.700	322.805	2,7	1,2	33,9	5,9	12.711,2	10.423,1	2
Embu	99,3	95.076	154.797	194.879	4,5	4,7	62,8	25,9	2.050,7	2.794,7	2
Embu-Guaçu	96,2	20.870	36.090	42.152	5,0	3,2	72,9	16,8	179,4	270,9	1
Ferraz de Vasconcelos	100,0	54.582	95.394	121.480	5,2	5,0	74,8	27,3	4362,4	4.205,9	1
Francisco Morato	97,9	28.070	83.217	105.791	10,3	4,9	196,5	27,1	2883,1	2.167,7	1
Franco da Rocha	98,6	50.391	85.132	98.078	4,9	2,9	68,9	15,2	552,1	733,7	2
Guararema	78,6	15.060	17.960	17.994	1,6	0,0	19,3	0,2	76,2	66,4	1
Guarulhos	99,9	529.483	782.266	968.922	3,6	4,4	47,7	23,9	2.306,0	3.057,8	4
Itapecerica da Serra	98,4	60.072	84.819	109.724	4,0	5,3	41,2	29,4	271,5	725,0	2
Itapevi	99,6	52.863	107.201	133.043	6,6	4,4	102,8	24,1	1.101,9	1.451,3	2
Itaquaquecetuba	98,2	72.155	163.149	227.089	7,7	6,8	126,1	39,2	1.583,3	2.784,7	1
Jandira	100,0	35.736	62.307	75.118	5,1	3,8	74,4	20,6	2.502,9	4.186,2	2
Juquitiba	96,7	12.402	19.908	21.817	4,3	1,8	60,5	9,6	34,9	41,8	1
Mairiporã	98,3	27.380	39.637	49.705	3,4	4,6	44,8	25,4	128,8	154,9	1
Mauá	100,0	204.582	293.497	342.035	3,3	3,1	43,5	16,5	3.777,3	5.443,0	2
Mogi das Cruzes	96,0	196.941	271.927	311.970	3,0	2,8	38,1	14,7	364,8	430,1	5
Osasco	100,0	473.168	566.458	621.943	1,6	1,9	19,7	9,8	8.461,9	9.583,3	5
Pirapora do Bom Jesus	99,9	4.766	7.882	10.450	4,7	5,8	65,4	32,6	104,8	94,6	1
Poá	99,9	52.478	76.030	84.626	3,4	2,2	44,9	11,3	5.451,4	4.986,9	1
Ribeirão Pires	99,3	56.171	84.692	97.324	3,8	2,8	50,8	14,9	773,1	985,4	2
Rio Grande da Serra	98,4	19.969	29.749	34.648	3,7	3,1	49,0	16,5	1.066,0	938,8	1
S. Bernardo Campo	100,0	423.677	563.967	658.689	2,6	3,2	33,1	16,8	1.775,3	1.622,6	5
Salesópolis	65,7	10.641	11.299	13.241	0,6	3,2	6,2	17,2	27,4	31,1	1
Santa Isabel	95,2	28.893	37.865	41.307	2,5	1,8	31,1	9,1	103,1	114,3	1
Santana de Parnaíba	98,5	9.880	37.232	56.895	12,7	8,9	276,8	52,8	222,4	314,8	1
Santo André	100,0	552.069	616.702	625.418	1,0	0,3	11,7	1,4	3.868,6	3.574,7	5
São Caetano do Sul	100,1	163.268	149.859	139.984	–0,8	–1,4	–8,2	–6,6	6.216,8	9.321,7	4
S. Lourenço da Serra[b]	–	–	7.522	10.089	–	6,0	–	34,1	–	54,2	–
São Paulo	**100,0**	**8.475.380**	**9.639.701**	**9.836.129**	**1,2**	**0,4**	**13,7**	**2,0**	**6.448,0**	**6.435,2**	**8**
Suzano	98,1	100.342	158.145	180.345	4,2	2,7	57,6	14,0	864,9	926,9	3
Taboão da Serra	100,0	96.908	159.374	182.101	4,6	2,7	64,5	14,3	6.951,9	8.690,8	3
Vargem Gde. Paulista	96,0	9.704	15.593	26.455	4,5	11,2	60,7	69,7	495,0	785,0	1
Total	**–**	**12.549.856**	**15.409.684**	**16.562.227**	**1,9**	**1,5**	**22,8**	**7,5**	**–**	**–**	**–**

Continua

TABELA 25
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: INDICADORES SELECIONADOS (1980/91/96)

Continuação

Categoria	PEA Urbana[a] (%)	População Total			Taxa de Cresc. (%)		Acréscimo Pop. (%)		Densidade		Nível de Centr.[*]
		1980	1991	1996	1980-91	1991-96	1980-91	1991-96	1991	1996	
ORDEM 2											
Região de Governo de Campinas[c] – Metrópole Nacional											
Americana	99,8	121.552	153.383	167.695	2,1	1,8	26,2	9,3	1.260,5	1.253,3	4
Artur Nogueira	75,6	15.802	19.112	25.888	5,3	6,3	20,9	35,5	82,5	146,2	1
Campinas	**99,3**	**661.992**	**845.591**	**907.831**	**2,2**	**1,4**	**27,7**	**7,4**	**1.083,8**	**1.136,1**	**7**
Cosmópolis	87,0	23.067	35.874	39.811	4,2	2,1	55,5	11,0	182,4	257,3	1
Engenheiro Coelho[b]	–	–	6.436	8.692	–	6,2	–	35,1	–	79,4	–
Estiva Gerbi[b]	–	–	6.619	8.048	–	4,0	–	21,6	–	109,1	–
Holambra[b]	–	–	5.372	6.630	–	4,3	–	23,4	–	104,0	–
Hortolândia[b]	–	–	84.995	115.136	–	6,3	–	35,5	–	1.866,5	–
Indaiatuba	90,8	55.731	100.305	121.517	5,5	3,9	80,0	21,1	339,5	392,0	1
Itapira	87,6	47.800	56.449	60.717	1,5	1,5	18,1	7,6	103,3	117,1	2
Jaguariúna	92,5	15.093	22.505	25.349	4,6	2,4	49,1	12,6	168,9	177,6	1
Mogi-Guaçu	91,8	73.113	100.356	114.298	3,5	2,6	37,3	13,9	111,9	140,5	2
Mogi-Mirim	87,4	50.436	64.422	75.144	2,3	3,1	27,7	16,6	139,9	150,7	3
Monte Mor	81,1	13.890	25.397	30.751	5,6	3,9	82,8	21,1	116,0	128,0	1
Nova Odessa	98,0	21.743	33.955	37.364	4,1	1,9	56,2	10,0	516,6	505,7	1
Paulínia	99,8	20.573	36.469	44.287	5,3	4,0	77,3	21,4	252,4	324,3	1
Pedreira	96,3	21.295	27.848	31.819	2,4	2,7	30,8	14,3	243,5	289,9	2
Sta. Bárbara D'Oeste	95,2	75.866	144.759	160.778	6,0	2,1	90,8	11,1	515,3	592,1	1
Sto. Antônio de Posse	49,1	10.825	14.232	14.886	2,5	0,9	31,5	4,6	85,8	96,1	1
Sumaré	98,2	100.589	140.175	167.559	7,5	3,6	39,4	19,5	1.087,6	1.098,4	1
Valinhos	98,7	48.670	67.669	74.489	3,0	1,9	39,0	10,1	471,3	500,7	2
Vinhedo	97,6	21.494	33.454	38.534	4,1	2,9	55,6	15,2	395,0	471,0	1
Total	–	**1.399.531**	**2.025.377**	**2.277.223**	**3,4**	**2,4**	**44,7**	**12,4**	–	–	–
Região Metropolitana da Baixada Santista – Metrópole Regional											
Bertioga[b]	–	–	11.321	16.889	–	8,3	–	49,2	–	34,6	–
Cubatão	100,0	78.439	90.935	97.150	1,3	1,3	15,9	6,8	569,1	680,1	1
Guarujá	99,9	150.347	209.680	226.081	3,0	1,5	39,5	7,8	1.520,4	1.583,0	1
Itanhaém	91,9	27.245	45.715	57.791	4,8	4,8	67,8	26,4	81,4	99,9	2
Mongaguá	97,1	9.828	18.800	26.904	6,1	7,4	91,3	43,1	126,4	188,0	1
Peruíbe	93,4	18.241	32.514	41.234	5,4	4,9	78,2	26,8	97,2	115,6	1
Praia Grande	98,9	65.374	122.670	149.887	5,9	4,1	87,6	22,2	767,0	976,5	1
Santos	**100,0**	**416.418**	**417.628**	**412.331**	**0,3**	**–0,3**	**0,3**	**–1,3**	**591,1**	**1.467,1**	**5**
São Vicente	99,9	191.997	268.256	279.339	3,1	0,8	39,7	4,1	2051,4	1.876,0	2
Total	–	**957.889**	**1.217.519**	**1.307.606**	**2,2**	**1,4**	**27,1**	**7,4**	–	–	–
São José dos Campos – Aglomeração Urbana											
Caçapava	97,9	51.142	65.989	68.082	2,3	0,6	29,0	3,2	180,5	183,6	1
Jacareí	99,2	115.100	163.739	167.684	3,2	0,5	42,3	2,4	353,9	363,9	4
Pindamonhangaba	98,5	69.568	102.063	113.937	3,5	2,2	46,7	11,6	141,8	155,7	2

Continua

TABELA 25
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: INDICADORES SELECIONADOS (1980/91/96)

Continuação

Categoria	PEA Urbana[a] (%)	População Total			Taxa de Cresc. (%)		Acréscimo Pop. (%)		Densidade		Nível de Centr.[*]
		1980	1991	1996	1980-91	1991-96	1980-91	1991-96	1991	1996	
São José dos Campos	**99,9**	**285.587**	**440.947**	**485.684**	**4,0**	**2,0**	**54,4**	**10,1**	–	**441,4**	**6**
Taubaté	98,9	168.722	206.530	219.998	1,8	1,3	22,4	6,5	315,1	351,2	5
Tremembé	89,1	17.975	27.430	32.012	3,9	3,1	52,6	16,7	158,2	166,3	1
Total	–	**708.094**	**1.006.698**	**1.087.397**	**3,3**	**1,6**	**42,2**	**8,0**	–	–	–
ORDEM 4											
Ribeirão Preto – Aglomeração Urbana											
Cravinhos	70,6	16.866	22.514	23.959	2,6	1,3	33,5	6,4	71,9	76,9	1
Dumont	83,6	3.285	4.963	5.486	3,8	2,0	51,1	10,5	73,2	49,5	1
Jardinópolis	56,4	19.668	24.123	24.615	1,9	0,4	22,7	2,0	43,7	48,6	1
Guatapará[b]	–	–	5.788	6.094	–	1,0	–	5,3	–	14,7	–
Pradópolis	88,3	7.808	9.809	11.817	2,1	3,8	25,6	20,5	60,9	70,6	1
Ribeirão Preto	**97,0**	**316.918**	**430.049**	**455.810**	**2,9**	**1,2**	**35,7**	**6,0**		**699,8**	**7**
Serrana	94,1	14.229	23.113	26.520	4,5	2,8	62,4	14,7	180,9	211,0	1
Sertãozinho	92,7	51.203	78.464	88.370	3,9	2,4	53,2	12,6	188,4	219,2	4
Total	–	**429.977**	**598.823**	**642.671**	**3,1**	**1,5**	**39,3**	**7,3**	–	–	–
ORDEM 5											
Sorocaba – Aglomeração Urbana											
Alumínio[b]	–	–	13.783	13.268	–	–0,8	–	–3,7	–	157,9	
Iperó	83,1	6.606	10.575	14.283	4,4	6,2	60,1	35,1	62,1	83,5	1
Itu	95,9	73.778	106.833	122.253	3,4	2,7	44,8	14,4	167,3	190,9	4
Mairinque	99,3	30.669	29.345	32.293	3,1	1,9	–4,3	10,0	142,3	154,0	1
Piedade	60,1	35.897	43.581	41.234	1,8	–1,1	21,4	–5,4	68,7	55,2	1
Salto de Pirapora	95,1	14.562	25.186	30.385	5,1	3,8	73,0	20,6	89,5	108,5	1
Salto	98,6	42.027	71.884	86.658	5,0	3,8	71,0	20,6	429,0	643,9	1
São Roque	96,6	49.548	63.900	61.450	2,3	–0,8	29,0	–3,8	154,3	199,5	2
Sorocaba	**99,2**	**268.396**	**377.341**	**430.612**	**3,1**	**2,7**	**40,6**	**14,1**	**829,8**	**959,0**	**6**
Votorantim	99,7	52.801	80.518	87.077	3,9	1,6	52,5	8,1	507,4	473,9	1
Total	–	**574.284**	**822.946**	**919.513**	**3,3**	**2,2**	**43,3**	**11,7**	–	–	–
Jundiaí – Aglomeração Urbana											
Cabreúva	80,1	11.624	18.671	23.482	4,4	4,7	60,6	25,8	71,9	90,7	1
Campo Limpo Paulista	99,9	21.636	45.170	52.169	6,9	2,9	108,8	15,5	528,1	653,7	1
Itupeva	63,3	10.110	18.064	20.561	5,3	2,6	78,7	13,8	101,5	102,5	1
Jundiaí	**99,0**	**258.328**	**289.131**	**293.303**	**1,0**	**0,3**	**11,9**	**1,4**	**668,2**	**677,5**	**5**
Louveira	85,7	10.254	16.201	18.037	4,2	2,2	58,0	11,3	318,6	328,5	1
Várzea Paulista	98,9	33.462	68.628	77.990	6,7	2,6	105,1	13,6	2.293,2	2.233,0	1
Total	–	**345.414**	**455.865**	**485.542**	**2,6**	**1,3**	**32,0**	**6,5**	–	–	–
São José do Rio Preto – Aglomeração Urbana											
Mirassol	96,5	28.167	39.140	43.769	3,0	2,3	39,0	11,8	165,0	179,0	2

Continua

TABELA 25
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: INDICADORES SELECIONADOS (1980/91/96)

Continuação

Categoria	PEA Urbana[a] (%)	População Total			Taxa de Cresc. (%)		Acréscimo Pop. (%)		Densidade		Nível de Centr.[*]
		1980	1991	1996	1980-91	1991-96	1980-91	1991-96	1991	1996	
S. José do Rio Preto	98,6	187.403	282.420	325.543	3,8	2,9	50,7	15,3	483,5	573,5	7
Total	–	215.570	321.560	369.312	3,7	2,8	49,2	14,9	–	–	–
Araraquara/São Carlos – Aglomeração Urbana											
Américo Brasiliense	94,3	11.775	19.946	23.920	4,9	3,7	69,4	19,9	150,8	193,5	1
Araraquara	92,1	127.573	163.122	172.756	2,4	1,2	27,9	5,9	108,2	138,0	5
Ibaté	69,4	11.365	18.686	23.410	4,6	4,6	64,4	25,3	63,5	81,0	1
São Carlos	95,4	119.012	157.666	175.209	2,6	2,1	32,5	11,1	141,2	153,4	5
Total	–	269.725	359.420	395.295	2,6	1,9	33,3	10,0	–	–	–
ORDEM 6											
Araçatuba – Aglomeração Urbana											
Araçatuba	88,9	128.867	152.220	162.402	1,9	1,3	18,1	6,7	59,8	138,8	5
Birigüi	93,3	50.580	74.798	85.241	3,6	2,6	47,9	14,0	139,9	160,6	3
Total	–	179.447	227.018	247.643	2,2	1,8	26,5	9,1	–	–	–
Bauru – Aglomeração Urbana											
Agudos	84,6	24.372	31.667	32.872	2,4	0,7	29,9	3,8	26,2	26,8	1
Bauru	97,0	185.683	260.107	292.003	3,1	2,3	40,1	12,3	371,5	433,4	7
Lençóis Paulista	83,5	34.853	44.653	50.757	2,6	2,6	28,1	13,7	39,4	63,1	2
Pederneiras	68,9	26.021	31.958	33.888	1,9	1,2	22,8	6,0	43,0	46,4	1
Total	–	270.929	368.385	409.520	2,8	2,1	36,0	11,2	–	–	–
ORDEM 7											
Limeira/Rio Claro – Aglomeração Urbana											
Araras	90,0	64.714	87.183	95.846	2,7	1,9	34,7	9,9	150,4	148,8	3
Cordeirópolis	69,8	9.334	13.275	15.308	3,2	2,9	42,2	15,3	82,3	111,2	1
Iracemápolis	88,9	8.230	11.682	13.982	3,4	3,7	41,9	19,7	131,3	120,9	1
Leme	85,0	45.977	67.911	77.651	3,6	2,7	47,7	14,3	160,4	192,6	1
Limeira	96,1	149.798	207.045	229.946	3,0	2,1	38,2	11,1	347,4	395,8	4
Rio Claro	93,0	109.821	137.757	153.119	2,0	2,1	25,4	11,2	273,3	306,8	4
Total	–	387.874	524.853	585.852	2,8	2,2	35,3	11,6	–	–	–
Guaratinguetá – Aglomeração Urbana											
Aparecida	98,7	29.275	33.211	34.300	1,2	0,6	13,4	3,3	297,4	283,6	1
Guaratinguetá	98,0	84.626	92.125	98.161	1,7	1,3	8,9	6,6	123,6	130,5	4
Lorena	95,6	57.150	73.040	76.289	2,2	0,9	27,8	4,4	161,9	163,1	3
Total	–	171.051	198.376	208.750	1,4	1,0	16,0	5,2	–	–	–
Franca – Centro Urbano	95,5	147.962	232.021	266.617	4,1	2,8	56,8	14,9	394,7	438,8	5

Continua

TABELA 25
ESTADO DE SÃO PAULO – CLASSIFICAÇÃO E INDICADORES DA REDE URBANA
PRINCIPAIS CATEGORIAS: INDICADORES SELECIONADOS (1980/91/96)

Conclusão

Categoria	PEA Urbana[a] (%)	População Total			Taxa de Cresc. (%)		Acréscimo Pop. (%)		Densidade		Nível de Centr.[*]
		1980	1991	1996	1980-91	1991-96	1980-91	1991-96	1991	1996	
Presidente Prudente – Centro Urbano	98,5	136.425	165.095	177.159	1,7	1,4	21,0	7,3	298,6	314,5	7
Marília – Centro Urbano	93,7	121.236	160.618	177.339	2,6	2,0	32,5	10,4	134,7	151,4	7
Piracicaba – Centro Urbano	96,8	213.343	277.930	302.459	2,6	1,7	30,3	8,8	198,9	220,6	6
ORDEM 8											
Bragança Paulista – Centro Urbano	91,6	84.050	108.980	110.083	2,4	0,2	29,7	1,0	141,0	213,8	5
Itapetininga – Centro Urbano	83,7	84.381	105.132	112.340	2,0	1,3	24,6	6,9	51,6	62,6	5

Fonte: IBGE (Censos Demográficos de 1980 e 1991; Contagem Populacional de 1996; e Regic 1993 – Níveis de Centralidade).
Notas: (a) PEA ocupada nos setores da indústria, comércio e serviços.
(b) Município criado após 1991.
(c) Em 19/6/2000 foi instituída a Região Metropolitana de Campinas (Lei complementar nº 870), composta de 19 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.
(–) Informação inexistente na data.

4 Mudanças Econômicas e Impactos sobre a Rede Urbana

Para compreender os impactos na rede urbana provocados pelas transformações na economia, é importante examinar as novas estratégias de localização adotadas pelas empresas que têm tomado a decisão recente de se instalar no Brasil ou pelas que procuram ampliar sua capacidade produtiva. Também é preciso avaliar o impacto da retomada do crescimento sobre o parque produtivo já instalado, o contexto do novo padrão internacional de competitividade e os novos requerimentos de localização das atividades produtivas, com diferentes possibilidades de inserção e engajamento para as diversas mesorregiões do estado de São Paulo.

Com a recuperação do nível de atividade após 1993, a principal resposta imediata foi dada exatamente por aqueles segmentos voltados para os bens de consumo duráveis e com grande capacidade ociosa, a exemplo da indústria automobilística e da eletroeletrônica. A forte recuperação da produção nesses segmentos, com acentuada participação de São Paulo no total nacional, explica, ainda, certa interrupção do processo de desconcentração industrial e a manutenção da participação do estado no valor de transformação industrial do país, medido pelo IBGE nas pesquisas industriais anuais. Em paralelo a esses segmentos, a expansão do consumo também favoreceu muito a produção da indústria alimentar, de bebidas e de outros bens de consumo não-duráveis, ainda que grande parte do aumento do consumo em setores como têxtil e vestuário tenha sido coberta por importações.

Além disso, sem dúvida, a estabilização da economia, associada à existência de considerável volume de capitais internacionais, que buscam oportunidades de investimento e novos mercados, propiciou retomada do crescimento econômico, com a ampliação do interesse de grandes empresas transnacionais por se localizarem no Brasil.

O início desse novo ciclo de crescimento – capitaneado por novos investimentos produtivos na indústria de bens de consumo duráveis e não-duráveis – colocou em destaque outra face dessa mesma discussão, sintetizada na disputa pela localização dos novos investimentos. Praticamente todos os estados da Federação montaram programas de incentivos e subsídios, com o objetivo de ampliar suas vantagens comparativas e conseguir atrair novas indústrias para seu território. Os programas de incentivos criados pelos estados em geral procuram compensar a inexistência de vantagens estruturais ou sistêmicas de competitividade, presentes basicamente em São Paulo, em algumas regiões de seu entorno e em outros poucos estados.

Destacam-se como aspectos centrais nas vantagens locacionais do estado de São Paulo ante as demais regiões brasileiras o parque produtivo já instalado; o mercado de trabalho com abundância de profissionais formados e capacitados para exercer as mais diversas atividades; a infra-estrutura existente, principalmente as modernas rodovias; a grande concentração de instituições de ensino e pesquisa de alto nível, tanto na formação universitária como no ensino técnico profissionalizante; e uma gama extensa de serviços de apoio à produção. Esses são fatores fundamentais e estão substituindo os antigos requisitos de mão-de-obra barata e matéria-prima abundante.

4.1 Novas Estratégias Locacionais

O fato que chama a atenção na relação dos novos investimentos anunciados para o estado de São Paulo é que esse novo fluxo de investimentos está privilegiando o interior do estado, em um processo de continuação da interiorização do desenvolvimento, iniciado em meados dos anos 60. A opção pelo interior explica-se pela tendência de se homogeneizarem as vantagens de localização entre a RMSP e parte do interior. Assim, pode-se dizer que os novos investimentos tendem a assumir forma desconcentrada. Ou seja, não estão se dirigindo somente para a região metropolitana, mas abarcam uma área mais ampla, que contém diversas mesorregiões do interior paulista[19].

Graças às condições estruturais existentes no interior – infra-estrutura, transportes, comunicações, proximidade do mercado consumidor, existência de mão-de-obra qualificada e de centros de pesquisa e ensino, dentre outras –, esse espaço tem sido o mais procurado para novos investimentos. Têm peso, também, na decisão locacional as deseconomias de aglomeração, existentes na metrópole e ainda não presentes no interior.

Do conjunto dos novos investimentos privados anunciados entre janeiro de 1995 e setembro de 1998 a serem implantados no estado de São Paulo, 22,2% es-

[19] Não há nenhuma semelhança entre as teses aqui apresentadas e a idéia de desindustrialização da metrópole paulista. Ao contrário, a perda relativa de participação na produção industrial do estado está restrita basicamente à capital, que, sem dúvida, tem ampliado suas feições de cidade terciária. Mesmo assim, o parque industrial aí instalado a mantém como a cidade brasileira de maior produção industrial. Ou seja, mesmo tendo observado redução, a produção industrial do município de São Paulo é superior à de qualquer outro estado da Federação, além do estado de São Paulo. Essa é uma peculiaridade brasileira, pois aqui o centro financeiro e terciário de maior importância continua tendo também a maior produção industrial, sem apresentar obsolescência em seu parque industrial.

tão localizados na RMSP; 41,1%, no interior; e 36,7% não têm localização específica ou abrangem diversos locais do estado.

De todos os investimentos anunciados, 27,18% serão destinados ao setor de serviços; 0,62%, à construção civil; 7,92%, à indústria de bens de consumo não-duráveis (Grupo I); 22,19%, à indústria de bens intermediários (Grupo II); 42,09%, à indústria de bens de consumo duráveis ou bens de capital (Grupo III). É importante destacar que 17,9% do total dos investimentos está destinado aos setores automobilístico ou de autopeças, perfazendo investimento de US$ 9,4 bilhões, dos quais 15,02% estão sendo aplicados pela indústria automobilística (montadoras), com investimento de US$ 7,9 bilhões.

As montadoras que estão investindo em São Paulo são apresentadas na Tabela 26.

TABELA 26
ESTADO DE SÃO PAULO – NOVOS INVESTIMENTOS DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO (1995-98)

Empresa	Local do Investimento	País de Origem da Empresa	Tipo de Investimento	Investimento por Unidade (US$ milhões)	Investimento por Empresa (US$ milhões)
Ford	Guarulhos	EUA	Novo	75,00	
Ford	Não definida	EUA	Expansão	1.225,00	
Ford	São Bernardo do Campo	EUA	Expansão	650,00	
Ford	São Paulo	EUA	Expansão	120,00	
Ford	Taubaté	EUA	Expansão	430,00	
Ford	Taubaté	EUA	Novo	300,00	2.800,00
General Motors	Sorocaba	EUA	Novo	50,00	
General Motors	Indaiatuba	EUA	Novo	37,45	
General Motors	Mogi das Cruzes	EUA	Novo	150,00	
General Motors	São Caetano do Sul	EUA	Expansão	724,15	
General Motors	São José dos Campos	EUA	Novo	1.238,40	2.200,00
Volkswagen	São Bernardo do Campo	Alemanha	Expansão	1.275,00	
Volkswagen	São Carlos	Alemanha	Novo/Expansão	156,00	
Volkswagen	Taubaté	Alemanha	Expansão	411,00	1.842,00
Honda	Sumaré	Japão	Novo	350,00	350,00
Irizar/Caio	Botucatu	Brasil/Espanha	Novo	20,00	20,00
Land Rover/BMW	São Bernardo do Campo	Alemanha	Novo	150,00	150,00
Lotus/Newconcept	Pindamonhangaba	Itália	Novo	33,16	33,16
Mercedes-Benz	São Bernardo do Campo	Alemanha	Expansão	100,00	100,00
Scania	São Paulo	Suécia	Expansão	255,00	255,00
Toyota	Indaiatuba	Japão	Novo	150,00	150,00
Total				**7.900,16**	**7.900,16**

Fontes: Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico; e Seade (1999).

A localização da indústria automobilística é bom indicativo de como estão distribuindo-se as principais atividades produtivas no estado de São Paulo. Como pode ser visto na Tabela 26, as novas alternativas locacionais da indústria automobilística estão concentradas na mesorregião metropolitana (tanto nas áreas de localização tradicional – ABCD e São Paulo – como em outros municípios metropolitanos escolhidos para sediar novas plantas – como Mogi das Cruzes e Guarulhos); na mesorregião de Campinas (com investimentos em Sumaré e Indaiatuba); na mesorregião do Vale do Paraíba paulista (Taubaté, São José dos Campos e Pindamonhangaba); na mesorregião de Araraquara (com a instalação da Volkswagen em São Carlos); e na mesorregião macrometropolitana (com a implantação de uma central de distribuição de peças para todo o Mercosul em Sorocaba). Somente o investimento da Caio ficou fora da área mais industrializada do estado, ao localizar-se em Botucatu. Entretanto, é importante destacar que esse município, assim como Bauru, tem tido suas vantagens locacionais ampliadas depois da duplicação da rodovia Marechal Rondon (SP-300).

No setor de telecomunicações e informática, mais de 90% dos grandes investimentos anunciados, cuja localização recai sobre um município específico, situam-se em uma área que abrange a RMSP e as regiões administrativas de São José dos Campos e de Campinas, com 42,1%, 26,3% e 25,5%, respectivamente. É interessante observar que não há na relação da Secretaria de Estado de Ciência e Tecnologia de São Paulo nenhum novo investimento nesses setores considerados de ponta previsto para São Carlos, justamente o município que tem um pólo de alta tecnologia estruturado. Esse fato, contudo, não significa que não esteja ocorrendo pesquisa e desenvolvimento de novos materiais ou de produtos por meio do Poltec, e a localização da Volkswagen pode ser um indicativo dessa potencial sinergia.

A Tabela 27 apresenta a distribuição municipal do conjunto dos investimentos privados superiores a US$ 100 mil, anunciados desde 1995.

TABELA 27
PRINCIPAIS MUNICÍPIOS DO INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO – INVESTIMENTOS PRIVADOS(*)

Município	Investimento (US$ Milhões)	Participação (em %)
São Paulo	4.696,80	8,948
São José dos Campos	2.538,91	4,837
Campinas/Região	2.500,00	4,763
São Bernardo do Campo	2.406,00	4,584
Taubaté	1.797,00	3,423
Cubatão	1.590,00	3,029
Jacareí	1.403,05	2,673
Sorocaba	1.244,37	2,371
Campinas	1.046,92	1,994
Santo André	1.035,70	1,973
Sumaré	775,90	1,478
São Caetano do Sul	724,15	1,380
Mogi das Cruzes	663,47	1,264
Guarulhos	598,60	1,140
Jundiaí	596,44	1,136
Mauá	562,07	1,071
Pindamonhangaba	554,32	1,056
Paulínia	535,50	1,020
Santos	416,91	0,794
Araraquara	407,82	0,777
Americana	375,00	0,714
Barueri	352,00	0,671
Jaguariúna	349,50	0,666
Ribeirão Preto	285,50	0,544
Itanhaém	250,00	0,476
Ribeirão Grande	250,00	0,476
Rio Claro	247,58	0,472
Indaiatuba	228,13	0,435
São Carlos	226,00	0,431
Hortolândia	212,50	0,405
Agudos	193,00	0,368
Suzano	191,98	0,366
Vinhedo	170,00	0,324
Cruzeiro	157,90	0,301

Continua

Continuação

Município	Investimento (US$ Milhões)	Participação (em %)
Caçapava	154,50	0,294
Itapetininga	149,10	0,284
Valinhos	139,76	0,266
Mogi-Mirim	138,55	0,264
Araras	138,15	0,263
Bragança Paulista	112,00	0,213
Barretos	109,00	0,208
Itatiba	101,20	0,193
Itupeva	101,00	0,192
Pederneiras	100,00	0,191
Louveira	100,00	0,191
Piracicaba	99,40	0,189
Cabreúva	90,00	0,171
Guarujá	90,00	0,171
Itapevi	87,80	0,167
Aparecida	86,00	0,164
Limeira	85,82	0,163
Cotia	85,00	0,162
Cosmópolis/São Paulo	80,00	0,152
Guaratinguetá	78,00	0,149
Osasco	76,80	0,146
Guarujá/Jundiaí	75,00	0,143
São José do Rio Preto	74,16	0,141
Salto	70,00	0,133
Monte Mor	66,00	0,126
Santa Bárbara d'Oeste	59,20	0,113
Cajamar	57,00	0,109
Valparaíso	55,62	0,106
Itu	51,80	0,099
Praia Grande	50,00	0,095
Avaré	50,00	0,095
Porto Feliz	50,00	0,095
Região do ABC	50,00	0,095
Botucatu	49,50	0,094

Continua

TABELA 27
PRINCIPAIS MUNICÍPIOS DO INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO – INVESTIMENTOS PRIVADOS(*)

Continuação

Município	Investimento (US$ Milhões)	Participação (em %)
Tatuí	48,50	0,092
Lorena	45,00	0,086
Jambeiro	32,00	0,061
Araraquara/Campinas	31,00	0,059
Andradina	29,50	0,056
Presidente Prudente	28,87	0,055
Itapetininga	28,00	0,053
Cosmópolis	27,50	0,052
Embu	25,00	0,048
São Roque	22,00	0,042
São Pedro	20,50	0,039
Angatuba	19,81	0,038
Caieiras	17,00	0,032
Bauru	16,00	0,030
Juquitiba	16,00	0,030
Jarinu	15,50	0,030
Várzea Paulista	15,00	0,029
Analândia	15,00	0,029
Mogi-Guaçu	13,00	0,025
Votuporanga	13,00	0,025
São João da Boa Vista	12,50	0,024
Ourinhos	12,00	0,023
Jales	11,40	0,022
Pedreira	10,23	0,019
Diadema	10,00	0,019
Olímpia	10,00	0,019
Marília	10,00	0,019
Jandira	10,00	0,019
Franca	9,15	0,017
Guaiçara	8,04	0,015

Continua

Conclusão

Município	Investimento (US$ Milhões)	Participação (em %)
Assis	8,00	0,015
Cajati	7,00	0,013
Salto de Pirapora	6,74	0,013
Araçatuba	6,50	0,012
Rio das Pedras	6,00	0,011
Iracemópolis	4,50	0,009
Ibiúna	4,50	0,009
São José do Rio Pardo	4,00	0,008
Boituva	4,00	0,008
Votorantim	4,00	0,008
Santana do Parnaíba	4,00	0,008
Pilar do Sul	3,55	0,007
Nova Odessa	2,00	0,004
Batatais	2,00	0,004
Serrana	2,00	0,004
Itapira	1,82	0,003
Alambari	1,79	0,003
São Miguel Arcanjo	1,11	0,002
Campos do Jordão	1,10	0,002
Salesópolis	1,09	0,002
Itatinga	0,88	0,002
Cabrália Paulista	0,69	0,001
Paraibuna	0,61	0,001
Itararé	0,50	0,001
Mira Estrela	0,45	0,001
Biritiba-Mirim	0,45	0,001
São Luís do Paraitinga	0,43	0,001
Bofete	0,34	0,001
São Simão	0,13	0,000
Total do Estado	**52.490,95**	**100,000**

Fontes: Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico, e Seade (1999).
Nota: (*) Informações registradas a partir de janeiro de 1995, atualizadas até 1° de setembro de 1998.

Por outro lado, a disputa pela localização industrial tem-se ampliado, não só entre estados da Federação, mas também entre as localidades, com a generalização de políticas municipais de atração industrial. Todavia, os incentivos municipais, da mesma forma que os estaduais, podem ser necessários, mas não são suficientes para a implementação de uma estratégia bem-sucedida no longo prazo. Para que haja um processo de crescimento local bem-sucedido, a ação dos planejadores do desenvolvimento local e regional deve extrapolar a esfera dos incentivos – que são ações tópicas – e atuar na criação ou ampliação das vantagens objetivas que o município possa oferecer e que possam dar origem a vantagens estruturais, associadas à implantação de uma eficiência coletiva.

Esses são os motivos que justificam o fato de a localização de novos empreendimentos estar recaindo em municípios de médio porte. Em um futuro próximo, acredita-se que devem continuar prevalecendo os mesmos critérios, e as cidades que queiram entrar na disputa por novos investimentos produtivos deverão preocupar-se cada vez mais com a criação de vantagens objetivas do que com incentivos fiscais, que, aliás, já são praticamente universais.

É interessante observar que, dentre as intenções de investimento anunciadas para São Paulo e para o Brasil, para os próximos anos, a participação de São Paulo no total nacional é elevada exatamente em segmentos com maior densidade tecnológica, a exemplo de instrumentos hospitalares, informática, eletrodomésticos, material eletrônico e de comunicações, tratores e máquinas agrícolas, autopeças, máquinas e equipamentos e veículos automotores. Assim, mesmo que seja possível que continue ocorrendo desconcentração industrial, com menor peso da indústria paulista, em São Paulo ainda estarão concentrados os segmentos mais dinâmicos da indústria nacional, bem como grande parte do *agribusiness* mais rentável do país (Tabela 28).

TABELA 28
ESTADO DE SÃO PAULO E BRASIL – INTENÇÕES DE INVESTIMENTO NA INDÚSTRIA – COMPOSIÇÃO SETORIAL E PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DO BRASIL, POR SETOR DE ATIVIDADE (1997-2005)

Em %

Atividade Principal	Composição Setorial		Participação de S. Paulo
	SP	BR	SP/BR
Autopeças	6,10	3,10	45,30
Bebidas	0,60	9,20	1,40
Calçados e Artefatos de Couro	0,00	0,30	0,00
Editorial e Gráfica	0,10	0,20	13,20
Eletrodomésticos	0,60	0,30	49,60
Extrativa Mineral	0,10	11,70	0,10
Fumo	0,00	1,30	0,00
Informática	5,90	2,40	56,70
Instrumentos Hospitalares	0,80	0,30	57,70
Máquinas e Equipamentos	1,20	0,60	44,90
Material Elétrico	0,00	0,10	0,00
Material Eletrônico e Comunicações	6,00	2,80	48,60
Material Plástico e Borracha	1,70	1,30	31,60
Material de Transporte	0,00	0,40	0,00
Metalúrgica	10,10	11,80	19,70
Minerais Não-metálicos	5,10	3,70	31,50
Móveis e Indústrias Diversas	0,00	0,40	0,00
Papel e Celulose	6,00	10,10	13,50
Produtos Alimentícios	5,7	5,90	22,30
Produtos de Madeira	0,30	0,20	34,30
Produtos Químicos	26,30	18,80	32,10
Produtos Têxteis	2,20	3,70	13,50
Reciclagem	0,10	0,00	100,00
Tratores e Máquinas Agrícolas	1,20	0,60	47,20
Veículos Automotores	19,70	10,40	43,50
Vestuário	0,00	0,10	0,00
Total	**100,00**	**100,00**	**23,00**

Fonte: Ministério da Indústria, Comércio e do Turismo/Secretaria de Política Industrial (Oportunidades, intenções e decisões de investimento: janeiro de 1998).

É importante destacar que a lógica de localização apresentada prevalece, sobretudo, para a grande indústria de bens de consumo duráveis, responsável por parcela significativa dos novos investimentos anunciados.

A indústria de bens intermediários possui maior rigidez locacional, quer pelo grande porte das plantas industriais – na indústria química, de materiais plásticos ou de borracha, por exemplo –, quer pela necessidade de transporte de grandes volumes de matéria-prima – como na indústria de papel e celulose, de artigos e artefatos de madeira, de produtos minerais não-metálicos e cimento, dentre outros. Nesse grupo, o maior investimento anunciado nos últimos anos no estado será destinado ao pólo petroquímico de Paulínia, no qual deverão ser investidos cerca de R$ 6 bilhões nos próximos anos.

Na indústria de bens de consumo não-duráveis, verifica-se que os diversos ramos e setores vêm apresentando estratégias locacionais distintas. A indústria de bebidas, por exemplo, tem optado por descentralizar sua produção, localizando novas plantas em cidades que sejam entroncamento dos grandes eixos de transportes, próximas aos mercados consumidores e com adequados mananciais hídricos. Isso tem ocorrido principalmente com as fábricas de cerveja e refrigerantes, em que a disputa pela conquista de novas faixas de mercado é acirrada, fazendo com que, conseqüentemente, a redução nos custos de transporte seja um componente importante em sua estratégia. Também para reduzir custos de transporte e atraídas por um conjunto de incentivos fiscais oferecidos por outros estados, a indústria de esmagamento de grãos (soja e milho, principalmente) e a indústria de carnes e derivados (frigoríficos) têm-se deslocado de São Paulo para outros estados mais próximos aos locais de plantio ou de criação de gado.

Na indústria têxtil, tem havido deslocamento de algumas plantas do estado de São Paulo para o Nordeste, mais especificamente para o Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte e Bahia. As principais alegações são o custo da mão-de-obra e a redução nos custos de transporte para atingir o mercado dos Estados Unidos, além dos incentivos fiscais oferecidos pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene).

A indústria alimentícia está passando por alterações patrimoniais significativas com a entrada no mercado de grandes fabricantes internacionais, que têm adquirido plantas e marcas nacionais. Esse movimento não vem alterando de forma significativa a localização da atividade produtiva, ainda que seja previsível que as futuras ampliações estejam determinadas pela proximidade dos mercados consumidores.

4.2 Expansão da Infra-estrutura

Há, entretanto, alguns fatores novos ligados à macroinfra-estrutura que podem, de diversas maneiras, alterar a lógica atual de localização de atividades, criando novas vantagens para alguns lugares e reduzindo as de outros. Trata-se da hidrovia Tietê-Paraná e do gasoduto Bolívia-Brasil, principalmente no que se refere à indústria de processamento de produtos primários e a alguns segmentos específicos da indústria naval (de reparos e de construção de barcaças), no caso da hidrovia, ou mesmo em atividades industriais intensivas na utilização de energia, no caso do gasoduto.

4.2.1 Hidrovia Tietê-Paraná

A hidrovia Tietê-Paraná, pela qual foram movimentados mais de cinco milhões de toneladas de produtos em 1996, afigura-se como um dos principais vetores de desenvolvimento regional do estado de São Paulo. Sua excepcional situação geográfica coloca-a como principal fator de reordenamento da matriz de transportes da região centro-sul brasileira, permitindo o desenvolvimento, em larga escala, da multimodalidade como fator de ganho de competitividade para os produtos transportados.

Considerada a via de integração do Mercosul, a configuração da hidrovia permite-lhe interligar regiões ricas e diversificadas: pólos industriais e extensas áreas voltadas ao *agribusiness*, cortando todo o interior do estado de São Paulo em direção ao oeste e margeando os estados de Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Paraná. É importante via de ligação entre as regiões produtoras e consumidoras do interior do Brasil e os países do Mercosul. Os investimentos privados em empreendimentos agrícolas, industriais, comerciais e turísticos multiplicam-se a cada ano em sua área de influência imediata, que compreende 220 municípios, dos quais 70 localizados às margens dos rios.

A hidrovia integra-se a ferrovias e rodovias, constituindo-se na espinha dorsal de um sistema intermodal de transporte de grande importância para o Mercosul. Ela permitirá o escoamento, com menores custos (já que o frete fluvial tende a custar 40% menos que o transporte ferroviário), da produção agrícola do Centro-oeste brasileiro, Leste da Bolívia, Uruguai e Norte da Argentina para os portos do Atlântico. Foi viabilizada a partir dos significativos investimentos logísticos realizados nas últimas décadas nos rios Tietê e Paraná para a construção de hidrelétricas pela Companhia Energética do Estado de São Paulo (Cesp).

Da extensão atual de 2,4 mil quilômetros, 620 estão no rio Tietê e dois tramos, no rio Paraná: tramo norte, de 399 quilômetros, que vai até São Simão, em Goiás, e tramo sul, de 1.381 quilômetros, até a barragem de Itaipu. Está projetada para movimentar até 10 milhões de toneladas, em cada sentido, no rio Tietê e até 28 milhões de toneladas no rio Paraná.

Com investimentos de mais de US$ 1,5 bilhão aplicados em sua construção, a Cesp estima que, nos próximos 15 anos, serão realizados investimentos privados de US$ 8 bilhões na área da hidrovia. Há a previsão de instalação de diversos pólos hidroindustriais e pólos turísticos nos municípios ribeirinhos, segundo o Plano de Fomento desenvolvido pela Cesp. A instalação do gasoduto Bolívia-Brasil nessa mesma região possibilitará a utilização de gás natural e de energia termelétrica pelas indústrias a serem instaladas.

Há, também, grande expectativa em relação ao turismo, que poderá ser explorado nos lagos e represas. Verifica-se que, anualmente, ocorre grande fluxo de turistas paulistas para as praias do Nordeste brasileiro. Parte desse fluxo poderia ser redirigido para as margens dos lagos e represas dos rios Tietê, Paraná, Paranapanema e Grande, dentre outros, fazendo aumentar a renda e o nível de emprego nessas regiões.

Existem estudos para a construção de marinas em vários dos nove lagos artificiais que ficam entre Barra Bonita e Itaipu. A hidrovia apresenta grande potencial turístico a ser fomentado, em virtude da beleza natural de grande parte da paisagem que a rodeia. Há riquezas ambientais a serem exploradas, como as oferecidas pelas grandes represas, além da possibilidade, inédita, para o lazer fluvial.

4.2.2 Gasoduto Bolívia-Brasil

Obra de mais de US$ 2 bilhões, o gasoduto trará gás natural da Bolívia para o Brasil. Percorrerá 2.593 quilômetros no lado brasileiro, cortando 122 municípios dos estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A obra já está sendo executada, com início de operação da primeira etapa previsto para dezembro de 1998[20], ligando Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, a Guararema, na RMSP, onde se articulará com o gasoduto vindo da bacia de Campos (RJ).

O gasoduto atravessará 86 municípios do estado de São Paulo, desde Castilho, na Região de Governo de Andradina, no extremo oeste, de onde seguirá margeando o lado esquerdo do rio Tietê até Ibitinga, na região de Araraquara, atravessará o rio e seguirá em direção a Cam-

[20] O trecho norte do gasoduto Bolívia-Brasil que vai de Santa Cruz de La Sierra (Bolívia) até Campinas (SP) foi inaugurado em 9/2/1999. O trecho sul – de Campinas (SP) até Canoas (RS) – foi inaugurado em 31/3/2000.

pinas. Nas proximidades dessa, uma derivação margeará a rodovia Santos Dumont em direção a Sorocaba, seguindo o rumo sul até a região de governo de Itapeva, entrando no estado do Paraná. Outra derivação seguirá de Campinas para a RMSP, até Guararema.

Há grande expectativa dos municípios que serão cortados pelo gasoduto, dado que esse lhes propiciará adquirir competitividade na localização de novos investimentos produtivos, em virtude da oferta de gás natural e de energia termelétrica – abundante e sem os riscos de redução ou queda no fornecimento, como tem acontecido em alguns estados com a energia elétrica.

Entretanto, é provável que as vantagens da passagem do gasoduto sejam mais aproveitadas pelos municípios em que há previsão de *citygates*, 11 dos quais possibilitarão a utilização do gás na região, ou então por aqueles que possam se servir da energia termelétrica, gerada a partir do gás natural em usinas a serem instaladas próximas aos *citygates*.

4.3 Traços Contemporâneos da Urbanização

A principal característica da recente urbanização paulista é a generalização de um padrão que expressa grande heterogeneidade espacial. Trata-se de uma urbanização excludente, em que a localização das atividades e dos indivíduos em dado local do perímetro urbano é determinada pela capacidade financeira, já que o solo urbano foi transformado em mercadoria e a renda fundiária tornou-se um dos mais importantes espaços de valorização do capital mercantil.

Como já analisado no item *Caracterização da rede urbana regional*, esse padrão de urbanização disseminou-se por todo o interior do estado. A peculiaridade existente no interior do estado deve-se à divisão espacial do trabalho, que determina a alguns centros (cidades) o papel de pólo e sede das atividades mais dinâmicas e articuladas ao grande capital, ao passo que, para alguns municípios periféricos, cabe o papel de abrigo da força de trabalho de menores rendimentos. Esse processo é, na verdade, um padrão de urbanização semelhante ao dos grandes centros. A diferença é que, nos grandes centros, a divisão espacial do trabalho e a conseqüente localização das diversas atividades e funções e, também, das diferentes camadas sociais ocorrem no mesmo município. Nas várias regiões do estado, essa divisão espacial do trabalho, embora se dê entre os diversos centros, não ocorre nos moldes preconizados pelos modelos tradicionais de polaridade e concentração, sendo, sim, determinados pela localização das grandes empresas e dos setores mais dinâmicos.

Assim, na localização dos novos investimentos de alguns setores considerados como os principais responsáveis pelo ciclo de acumulação recentemente iniciado, têm sido privilegiadas as mesorregiões mais industrializadas, que ofereçam a possibilidade de trabalho conjunto entre as instituições públicas de pesquisa e a iniciativa privada e que sejam contíguas aos grandes eixos de ligação da metrópole com o restante do país. As mesorregiões de Campinas, Macrometropolitana, Vale do Paraíba, Piracicaba, Araraquara e Ribeirão Preto vêm recebendo grande parte do investimento produtivo anunciado nos últimos anos. As mesorregiões de Bauru, Itapetininga e São José do Rio Preto, por localizarem-se em importantes eixos de ligação com o oeste do estado e com a região Centro-oeste do país, têm sido secundariamente privilegiadas, já as outras mesorregiões deverão prosseguir com sua dinâmica econômica baseada na agroindústria ou, no caso da RMBS, pertencente à mesorregião Metropolitana, na indústria e no setor terciário.

Isso não significa, contudo, que todos os municípios dessas mesorregiões estarão integrados nesse novo processo e passarão por transformações em seu padrão de urbanização. Ao contrário, como afirmado anteriormente, somente alguns centros de cada região conseguem atrair novos investimentos, e aqueles que atraem ganham a disputa pela localização em razão de vantagens competitivas preexistentes. Assim, a tendência é haver exacerbação do diferencial entre os diversos centros de mesma região, com algumas cidades passando a integrar essa nova rede de locais articulados ao grande capital, por outro lado, outras – muitas vezes do mesmo porte e na mesma região – continuarão à margem desse novo processo.

Desse modo, têm maiores possibilidades de inserção nesse novo processo as cidades que canalizam os recursos públicos para dotar o município de infra-estruturas sociais adequadas, notadamente educação e saúde, e também aquelas que procuram formular e implementar políticas de desenvolvimento urbano que contribuam para a elevação da qualidade de vida, no que diz respeito tanto a bom atendimento nos serviços públicos básicos como à implantação de padrão ambiental que preserve a natureza. Essas ações, associadas ao empenho político-administrativo pela criação de parcerias e trabalho conjunto entre os diversos agentes do desenvolvimento, são fundamentais para tornar o processo de desenvolvimento mais efetivo. Isso porque, na estratégia empresarial de localização de novas atividades, cada vez mais deixam de ser preponderantes a existência de mão-de-obra abundante e barata ou de grandes volumes de recursos naturais e os ganhos de escala – tão comuns no chamado *regime fordista* de produção em massa. Agora, a localização

passa a ser determinada pela existência de mão-de-obra qualificada, pela possibilidade de constituição de uma rede de fornecedores, por ganhos de escopo, pela proximidade do mercado consumidor, pela possibilidade de qualidade de vida amena para seus funcionários, dentre outros fatores.

Além dos centros industriais já consolidados da RMSP, de Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos, e seus respectivos entornos, a localização de novas atividades econômicas no estado de São Paulo tem-se orientado pelos grandes eixos de ligação à capital, privilegiando as cidades com melhor infra-estrutura. São quatro os eixos principais. O primeiro é formado pelas rodovias Bandeirantes e Anhangüera, com uma derivação para a Washington Luís, onde se destacam Ribeirão Preto, São Carlos, Araraquara, Limeira, Piracicaba e Rio Claro. No eixo formado pelas rodovias Presidente Dutra e Carvalho Pinto, têm destaque Jacareí, Taubaté, Lorena e Guaratinguetá, extrapolando a divisa estadual para alguns municípios do estado do Rio de Janeiro. Bauru e Botucatu destacam-se no eixo Castelo Branco/Marechal Rondon. A peculiaridade está no eixo formado pela rodovia Fernão Dias, que liga São Paulo a Belo Horizonte, pelo fato de estar surgindo novo implante industrial, em grande medida determinado pela proximidade de São Paulo, mas localizado já em território mineiro, principalmente nos municípios de Pouso Alegre, Varginha e Poços de Caldas[21].

Por fim, também é importante destacar que as fronteiras estaduais não constituem limites à localização industrial. Ao contrário, a concessão de incentivos e benefícios por estados vizinhos pode determinar a migração ou o transbordamento da localização para porções contíguas ao estado de São Paulo, também localizadas próximas aos grandes eixos de transporte que se ligam à RMSP, sem contudo perder as vantagens advindas dessa proximidade. Casos recentes de decisões locacionais no município de Resende, no Rio de Janeiro, bem como o recente implante industrial nos municípios do sul de Minas Gerais (Varginha, Pouso Alegre, Poços de Caldas, dentre outros), são exemplos paradigmáticos dessa situação.

5 Considerações Finais

Fica claro que a complexidade das políticas espaciais tem aumentado com a complexificação dos processos produtivos e dos requerimentos para o engajamento de cada cidade no novo ciclo de acumulação. As políticas territoriais devem não apenas ter recorte regional, mas também contemplar outras formas de atuação que procurem resgatar os diversos municípios que, mesmo estando localizados em áreas dinâmicas, não integram esse processo.

São Paulo, a despeito de ser o estado de maior produção industrial do país e apresentar indicadores sociais acima da média nacional, possui áreas deprimidas, como a região de governo de Itapeva, no Vale do Ribeira, algumas áreas do Vale do Paraíba (onde se localizam as chamadas *cidades mortas*) e o Pontal do Paranapanema. Este último tem ainda sido palco de grandes conflitos pela propriedade da terra e hoje conta com grande número de acampamentos e assentamentos de trabalhadores rurais sem terra.

Por outro lado, mesmo nas áreas mais desenvolvidas do estado, como nas aglomerações de Campinas, Ribeirão Preto e São Carlos/Araraquara, por exemplo, existem pequenos municípios com indicadores sociais e de infra-estrutura muito precários. Esse fato ilustra a necessidade de serem contempladas, na política urbana, ações diferenciadas segundo o porte dos municípios, principalmente para os pequenos, pois, apesar de abrigarem pequeno contingente populacional, esses apresentam, em geral, indicadores de renda e de qualidade de vida muito baixos.

Por fim, a política urbana deverá reforçar sua ação nos grandes centros, orientando-se para reduzir o número de excluídos e marginalizados. Nos grandes centros, a política urbana ganha contornos de maior complexidade em virtude dos problemas de segurança, marginalidade e desemprego, que se somam às questões de infra-estrutura, transportes e abastecimento.

[21] Aqui foram listados os eixos e localidades atualmente privilegiados para a localização de novas atividades econômicas fora dos grandes centros do interior (Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos). Não se pode esquecer, todavia, que a área metropolitana de Campinas – aqui considerada a Região de Governo de Campinas – tem sido um dos espaços mais privilegiados para a localização industrial no interior paulista, notadamente pela indústria de alta tecnologia. Além do tradicional eixo de localização industrial formado pela Anhangüera (onde se localizam as cidades de Americana, Hortolândia, Sumaré, Valinhos e Vinhedo), na rodovia Campinas-Mogi-Mirim, Jaguariúna tem recebido grandes investimentos e, na Santos Dumont, Indaiatuba, Salto e Itu tendem a criar forte eixo industrial articulando Campinas até Sorocaba.

Referências Bibliográficas

BAENINGER, R. (1994) "Processos recentes de redistribuição espacial da população em São Paulo, Brasil". In: FUNDACIÓN BARILOCHE/CENEP/PROLAP. Seminário Distribuición y Movilidad Territorial de la Población y Desarollo Humano. Bariloche. *Anais*, Fundación Bariloche/Cenep/Prolap.

BALTAR, P. ; MATTOSO, J. (1996) "Transformações estruturais e emprego nos anos 90". In: *Cadernos do Cesit*, Campinas, n. 21.

CAIADO, A. S. C. (1996) "Globalização, reestruturação e desenvolvimento regional: novos requisitos para a localização industrial – o caso de São Paulo". In: *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, Fundação Seade, v. 10, n. 2.

CAIADO, A. (1995) "Dinâmica socioespacial e a rede urbana paulista". In: *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, Fundação Seade, v. 9, n. 3, jul./set., p. 46-53.

CAIADO, A. ; VASCONCELOS, L. A. (1994) *As Políticas de atração municipal: localização industrial e os distritos industriais*. Campinas, Unicamp/IE, Fundação Seade, Fecamp (Relatório de pesquisa do projeto A Nova Realidade Regional da Indústria Paulista: Subsídios para a Política de Desenvolvimento Regional do Estado de São Paulo).

CANO, W. (1977) *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Rio de Janeiro/São Paulo, Difel.

_____ (1991) *Concentración, desconcentración y descentralización en Brasil*. Campinas, Unicamp/IE, mimeo.

_____ (1995) "Auge e inflexão da desconcentração econômica regional no Brasil". In: IESP/FUNDAP. Seminário internacional "Impasses e perspectivas do federalismo no Brasil". São Paulo, *Conferência*. São Paulo, Iesp/Fundap, mimeo.

CANO, W. (coord.) (1988) *O Processo de interiorização da indústria paulista – 1920 a 1980*. São Paulo, Fundação Seade (Coleção Economia Paulista).

_____ (coord.) (1992a) *Metropolização e urbanização: desafios da política urbana*. Campinas, IE/SEP, Fecamp.

_____ (coord.) (1992b) *São Paulo no limiar do século XXI*. São Paulo, Fundação Seade/Seplan.

CANO, W. *et alii* (1995) "A Nova realidade da indústria paulista: subsídios para a política de desenvolvimento regional do estado de São Paulo". In: *Ensaios FEE*, Porto Alegre, Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, ano 16, n. 1.

CORRÊA, R. Lobato (1996) *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

DINIZ, C. C. (1993) *Competitividade industrial e desenvolvimento regional no Brasil*. Campinas, Unicamp/IE, UFRJ/IEI, FDC, Funcex (Relatório de pesquisa do projeto Estudo da Competitividade da Indústria Brasileira).

FUNDAÇÃO SEADE (1992) *O Novo retrato de São Paulo – avaliação dos primeiros resultados do Censo Demográfico de 1991*. São Paulo, Fundação Seade.

_____ (1996) *Pesquisa de condições de vida (PCV)*. São Paulo, Fundação Seade.

LEVY, E. (1995) *Descentralização, democracia e eficiência na gestão da cidade mundial – um estudo comparado de Londres e São Paulo na década de 80*. São Paulo, FGV/SP (Tese de Doutorado).

PACHECO, C. A.; NEGRI, B. (1993) *Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: da interiorização do desenvolvimento à nova dimensão espacial da indústria paulista*. Campinas, SCTDE/Fecamp, Unicamp/IE (Relatório de pesquisa do projeto Desenvolvimento Tecnológico e Competitividade da Indústria Brasileira).

PACHECO, C. A. *et alii* (1994) *A Dinâmica industrial e financeira na especialização das regiões*. Rio de Janeiro, Ipea (Relatório de pesquisa).

PATARRA, N.; BAENINGER, R. (1994) *Regionalização em São Paulo: novas tendências ou consolidação de processos recorrentes?*. Campinas, Nesur/IE/Unicamp, Convênio Fundação Seade/Fecamp (Relatório de pesquisa do projeto A Nova Realidade Socioeconômica do Estado de São Paulo).

PRETECEILLE, E. (1994) "Cidades globais e segmentação social". In: RIBEIRO, L. C. Q. ; SANTOS JÚNIOR, O. A. (orgs.) – *Globalização, fragmentação e reforma urbana*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.

ROCHEFORT, M. (1998) *Redes e sistemas*. São Paulo, Hucitec.

SANTOS, M. (1979) *Economia espacial – críticas e alternativas*. São Paulo, Hucitec.

_____ (1988) *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo, Hucitec.

_____ (1990) "Involução metropolitana e economia segmentada: o caso de São Paulo". In: RIBEIRO, A. C. ; MACHADO, D. P. (orgs.) – *Metropolização e rede urbana – perspectivas para os anos 90*, Rio de Janeiro, Ippur/UFRJ.

SOUZA, M. A. (1990) "Urbanização". In: *São Paulo em temas*, São Paulo, Instituto Geográfico e Cartográfico/SEP/CAR.

ANEXOS

TABELA A.1
BRASIL – RESUMO DA CLASSIFICAÇÃO FINAL DA REDE URBANA(*) (1998)

Categoria	Aglomerações Urbanas		Centros Urbanos que não Constituem Aglomeração Urbana		Total		
	Nº	População	Nº	População	Nº	População	% no Brasil
Metrópole Global (MG)	2	27.199.368	–	–	2	27.199.368	17,32
Metrópole Nacional (MN)	7	20.513.855	–	–	7	20.513.855	13,05
Metrópole Regional (MR)	3	6.195.202	1	1.157.357	4	7.352.559	4,68
Centro Regional (CR)	13	11.025.037	3	1.168.430	16	12.193.467	7,76
Centro Sub-regional 1 (CSR1)	16	7.226.167	15	4.191.409	31	11.417.576	7,27
Centro Sub-regional 2 (CSR2)	8	2.191.729	43	6.874.941	51	9.066.670	5,77
Total	**49**	**74.351.358**	**62**	**13.392.137**	**111**	**87.743.495**	**55,85**

Fonte: Elaboração Ipea/Nesur/IBGE (1998), IBGE (Contagem Populacional de 1996).

Notas: (*) A classificação abrange os municípios com mais de 100 mil habitantes. Os municípios nessa faixa populacional, não nomeados na classificação, ou fazem parte de alguma aglomeração urbana, ou não atendem aos critérios de inclusão definidos no estudo.

(–) fenômeno inexistente.

TABELA A.2
BRASIL – CLASSIFICAÇÃO FINAL DA REDE URBANA[a] – METRÓPOLES (1998)

Centro Urbano	UF	Classificação Ipea/Nesur/ IBGE	Aglomeração Urbana	Não Constitui Aglomeração	Forma Espacial[b]			Forma Institucional	
					Nº Munic. IPEA/Rede	Pop. Total das Aglomerações	% no Brasil	Reg.Metr. Institucion.	Nº Mun. Oficial
São Paulo	SP	MG	x		39	16.666.986	10,61	x	39
Rio de Janeiro	RJ	MG	x		21	10.532.382	6,71	x	19
Total					**60**	**27.199.368**	**17,32**		**58**
Salvador	BA	MN	x		11	2.776.217	1,77	x	10
Belo Horizonte	MG	MN	x		25	3.829.042	2,44	x	30
Fortaleza	CE	MN	x		11	2.639.180	1,68	x	10
Brasília	DF	MN	x		11[c]	2.368.069	1,51	x	22[d]
Curitiba	PR	MN	x		16	2.348.559	1,50	x	24
Recife	PE	MN	x		16	3.258.388	2,07	x	14
Porto Alegre	RS	MN	x		24	3.291.680	2,10	x	26
Total					**114**	**20.511.135**	**13,05**		**96**
Manaus	AM	MR		x	1	1.157.357	0,74		
Belém	PA	MR	x		4	1.628.746	1,04	x	5
Goiânia	GO	MR	x		6	1.416.942	0,90		
Campinas	SP	MR	x		17	1.992.157	1,27		
Total					**28**	**6.195.202**	**3,94**		**5**

Fonte: Elaboração Ipea/Nesur/IBGE (1998); IBGE (Contagem Populacional de 1996).

Notas: (a) A classificação abrange os municípios com mais de 100 mil habitantes. Os municípios nessa faixa populacional, não nomeados na classificação, ou fazem parte de alguma aglomeração urbana, ou não atendem aos critérios de inclusão definidos no estudo.

(b) As aglomerações urbanas metropolitanas e não-metropolitanas estão identificadas pelo município-núcleo.

(c) A aglomeração urbana metropolitana de Brasília é constituída pelo DF e mais 10 municípios.

(d) A região integrada de desenvolvimento do DF e entorno é constituída pelo DF e mais 21 municípios.

TABELA A.3
BRASIL – CLASSIFICAÇÃO FINAL DA REDE URBANA[a] – CENTROS REGIONAIS (1998)

Centro Urbano	UF	Aglomeração Urbana	Não Constitui Aglomeração	Forma Espacial[b]			Forma Institucional	
				Nº Munic. IPEA/Rede	Pop. Total das Aglomerações	% no Brasil	Reg.Metr. Institucion.	Nº Mun. Oficial
São Luís	MA	x		3	941.431	0,60		
Maceió	AL	x		6	803.869	0,51		
Natal	RN	x		6	921.491	0,59	x	6
Teresina	PI	x		2	773.901	0,49		
Campo Grande	MS		x	1	600.069	0,38		
João Pessoa	PB	x		4	773.847	0,49		
São José dos Campos	SP	x		6	1.088.597	0,69		
Ribeirão Preto	SP	x		8	640.715	0,41		
Cuiabá	MT	x		2	626.756	0,40		
Aracaju	SE	x		6	643.435	0,41		
Londrina	PR	x		8	775.850	0,49	x	6
Santos	SP	x		9	1.309.263	0,83	x	9
Porto Velho	RO		x	1	324.737	0,21		
Florianópolis	SC	x		4	543.528	0,35	x	22
Vitória	ES	x		5	1.182.354	0,75	x	5
Rio Branco	AC		x	1	243.624	0,16		
Total				**72**	**12.193.467**	**7,76**		**48**

Fonte: Elaboração Ipea/Nesur/IBGE (1998); IBGE (Contagem Populacional de 1996).

Notas: (a) A classificação abrange os municípios com mais de 100 mil habitantes. Os municípios nessa faixa populacional, não nomeados na classificação, ou fazem parte de alguma aglomeração urbana, ou não atendem aos critérios de inclusão definidos no estudo.

(b) As aglomerações urbanas metropolitanas e não-metropolitanas estão identificadas pelo município-núcleo.

TABELA A.4
BRASIL – CLASSIFICAÇÃO FINAL DA REDE URBANA[a] – CENTROS SUB-REGIONAIS 1 (1998)

Centro Urbano	UF	Aglomeração Urbana	Não Constitui Aglomeração	Forma Espacial[b]			Forma Institucional	
				Nº Munic. IPEA/Rede	Pop. Total das Aglomerações	% no Brasil	Reg.Metr. Institucion.	Nº Mun. Oficial
Feira de Santana	BA		x	1	450.487	0,29		
Uberlândia	MG		x	1	438.986	0,28		
Sorocaba	SP	x		9	889.538	0,57		
Juiz de Fora	MG		x	1	424.479	0,27		
Campos dos Goitacazes	RJ		x	1	401.487	0,26		
Joinville	SC	x		6	570.403	0,36	x	20
Campina Grande	PB		x	1	344.730	0,22		
São José do Rio Preto	SP	x		3	378.328	0,24		
Caxias do Sul	RS	x		10	554.403	0,35		
Pelotas/Rio Grande[c]	RS	x		2	485.923	0,31		
Jundiaí	SP	x		5	462.497	0,29		
Bauru	SP		x	1	292.566	0,19		
Imperatriz	MA		x	1	274.104	0,17		
Maringá	PR	x		4	380.527	0,24	x	8
Anápolis	GO		x	1	264.975	0,17		
Ilhéus/Itabuna[c]	BA	x		2	425.848	0,27		
Vitória da Conquista	BA		x	1	242.155	0,15		
Macapá	AP		x	1	237.815	0,15		
Uberaba	MG		x	1	237.433	0,15		
V. Redonda/B. Mansa[c]	RJ	x		5	637.142	0,41		
Blumenau	SC	x		7	433.108	0,28	x	16
Limeira	SP	x		6	383.737	0,24		
Cascavel	PR	x		2	317.391	0,20		
Caruaru	PE	x		2	250.444	0,16		
Petrolina/Juazeiro[c]	PE/BA	x		2	376.555	0,24		
Juaz. Norte/Crato[c]	CE	x		3	328.240	0,21		
Presidente Prudente	SP		x	1	177.367	0,11		
Araraquara/S. Carlos[c]	SP	x		2	352.083	0,22		
Boa Vista	RR		x	1	165.518	0,11		
Dourados	MS		x	1	153.191	0,10		
Palmas	TO		x	1	86.116	0,05		
Total				**85**	**11.417.576**	**7,27**		**44**

Fonte: Elaboração Ipea/Nesur/IBGE (1998), IBGE (Contagem da Populacional de 1996).

Notas: (a) A classificação abrange os municípios com mais de 100 mil habitantes. Os municípios nessa faixa populacional, não nomeados na classificação, ou fazem parte de alguma aglomeração urbana, ou não atendem aos critérios de inclusão definidos no estudo.

(b) As aglomerações urbanas metropolitanas e não-metropolitanas estão identificadas pelo município-núcleo.

(c) Aglomeração urbana formada por centros urbanos de mesmo porte demográfico.

TABELA A.5
BRASIL – CLASSIFICAÇÃO FINAL DA REDE URBANA[a] – CENTROS SUB-REGIONAIS 2 (1998)

Centro Urbano	UF	Forma Espacial[b]			
		Aglomeração Urbana	Não Constitui Aglomeração	Nº Munic. IPEA/Rede	Pop. Total das Aglomerações	% no Brasil
Piracicaba	SP		x	1	308.147	0,20
Montes Claros	MG		x	1	271.608	0,17
Franca	SP		x	1	267.235	0,17
Santarém	PA		x	1	263.468	0,17
Ponta Grossa	PR		x	1	256.302	0,16
Santa Maria	RS		x	1	236.498	0,15
Foz do Iguaçu	PR		x	1	231.627	0,15
Governador Valadares	MG		x	1	231.242	0,15
Mossoró	RN		x	1	205.822	0,13
Ipatinga	MG	x		4	372.366	0,24
Marília	SP		x	1	177.632	0,11
Guarapuava	PR		x	1	174.713	0,11
Arapiraca	AL		x	1	173.339	0,11
Divinópolis	MG		x	1	171.565	0,11
Araçatuba	SP	x		2	254.736	0,16
Nova Friburgo	RJ		x	1	169.246	0,11
Sete Lagoas	MG		x	1	167.340	0,11
Jequié	BA		x	1	165.345	0,11
Passo Fundo	RS		x	1	161.880	0,10
Criciúma	SC	x		8	317.025	0,20
Cachoeiro de Itapemirim	ES		x	1	150.359	0,10
Marabá	PA		x	1	150.095	0,10
Lages	SC		x	1	148.860	0,09
Caxias	MA		x	1	146.045	0,09
Rondonópolis	MT		x	1	145.615	0,09
Chapecó	SC		x	1	142.880	0,09
Sobral	CE		x	1	138.565	0,09
Teófilo Otoni	MG		x	1	136.044	0,09
Parnaíba	PI		x	1	135.687	0,09
Itajaí	SC	x		6	291.252	0,19
Santa Cruz do Sul	RS		x	1	126.154	0,08
Linhares	ES		x	1	125.297	0,08
Paranaguá	PR		x	1	124.920	0,08
Uruguaiana	RS		x	1	124.881	0,08
Alagoinhas	BA		x	1	122.838	0,08
Poços de Caldas	MG		x	1	121.831	0,08
Bragança Paulista	SP		x	1	120.811	0,08
Araguaína	TO		x	1	120.559	0,08
Castanhal	PA		x	1	117.380	0,07
Cabo Frio	RJ	x		6	268.602	0,17
Mogi-Guaçu/Mogi-Mirim[c]	SP	x		4	258.748	0,16
Barreiras	BA		x	1	113.695	0,07
Garanhuns	PE		x	1	110.084	0,07
Rio Verde	GO		x	1	108.178	0,07
Barbacena	MG		x	1	107.810	0,07
Jaú	SP		x	1	103.601	0,07
Catanduva	SP		x	1	103.511	0,07
Botucatu	SP		x	1	100.876	0,06
Guaratinguetá/Aparecida[c]	SP	x		6	261.962	0,17
Ji-Paraná	RO		x	1	95.356	0,06
Itabira	MG	x		3	167.038	0,11
Total				**82**	**9.066.670**	**5,77**

Fonte: Elaboração Ipea/Nesur/IBGE (1998), IBGE (Contagem Populacional de 1996).

Notas: (a) A classificação abrange os municípios com mais de 100 mil habitantes. Os municípios nessa faixa populacional, não nomeados na classificação, ou fazem parte de alguma aglomeração urbana, ou não atendem aos critérios de inclusão definidos no estudo.

(b) As aglomerações urbanas metropolitanas e não-metropolitanas estão identificadas pelo município-núcleo.

(c) Aglomeração urbana formada por centros urbanos de mesmo porte demográfico.

Série: Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil
Volume 5: Redes Urbanas Regionais: Sudeste
Número de Páginas: 168
Formato: 21 cm x 27,5 cm
Mancha: 17 cm x 25,5 cm
Tipos: Palatino 10/12; Geometric 231 BT; Helvética
Papel (capa): Cartão Supremo 250 g
Papel (miolo): Couchê fosco 90 g
Tiragem: 1.650 exemplares

Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil

Redes Urbanas Regionais:

Sudeste

A série *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil* reúne estudos sobre o processo de urbanização do país e as mudanças funcionais e espaciais no sistema de cidades, tendo por base as principais transformações espaciais da economia, nas décadas de 80 e 90. Sua finalidade é contribuir para a definição de estratégias de apoio a formulação e execução da política urbana nacional, bem como subsidiar as políticas setoriais e territoriais.

Este volume, *Redes Urbanas Regionais: Sudeste* integra os estudos das redes urbanas das grandes regiões e tem por objetivo apresentar um quadro de referência da rede urbana da região Sudeste.

Introduzido pelas suas bases teóricas, este livro compõe-se de duas partes. A primeira apresenta a região Sudeste (exclusive o estado de São Paulo) e descreve os principais processos econômicos ocorridos nos seus estados nas duas últimas décadas, bem como caracteriza a rede urbana regional, sua hierarquia e morfologia. A segunda parte tem como tema a caracterização da rede urbana do estado de São Paulo; apresenta sua economia – crescimento econômico, emprego e evolução da indústria paulista –; traça um perfil da evolução da rede urbana, destacando os principais centros; e, por último, mostra os impactos provocados pela evolução econômica recente e pela dinâmica regional sobre a rede urbana.

ISBN 85-86170-19-4
9 788586 170195