



Junio 2020 - ISSN: 1988-7833

INSTITUCIONALIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: O CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DE UNIÃO DA VITÓRIA (PARANÁ, BRASIL)

INSTITUTIONALIZATION AND METROPOLITANIZATION OF SPACE: THE CASE OF THE METROPOLITAN REGION OF UNIÃO DA VITÓRIA (PARANA, BRAZIL)

Murilo Noli da Fonseca¹

Pontifícia Universidade Católica do Paraná
murilonoli@gmail.com

Larissa Maria da Silva Ferentz²

Pontifícia Universidade Católica do Paraná
ferentzengeharia@gmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Murilo Noli da Fonseca y Larissa Maria da Silva Ferentz (2020): "Institucionalização e metropolização do espaço: o caso da região metropolitana de União da Vitória (Paraná, Brasil)", Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (junio 2020). En línea:

<https://www.eumed.net/rev/cccscs/2020/06/institucionalizacao-metropolizacao-espaco.html>
<http://hdl.handle.net/20.500.11763/cccscs2006institucionalizacao-metropolizacao-espaco>

RESUMO

A Constituição Federal Brasileira de 1988, instituiu o direito da criação de regiões metropolitanas no país por parte dos Estados. Como resultado, diversas metrópoles realizaram esta institucionalização com interesses políticos e econômicos e não considerando as características metropolitanas. O objetivo deste estudo é analisar o projeto de lei complementar nº12 de 2015, que instituiu a Região Metropolitana de União da Vitória, localizada no sudeste do Paraná, no sul do Brasil. A metodologia se desenvolveu a partir da definição de oito indicadores, os quais são subdivididos nas dimensões Estrutural, Físico-territorial e Integração. Entre os resultados, tem-se que as características observadas no presente estudo, não condizem com o perfil das principais metrópoles brasileiras. A taxa de urbanização da região é muito baixa, a integração territorial é inexistente e as relações entre municípios se dão apenas entre União da Vitória e àqueles que estão em seu limite. Desta forma, conclui-se que a institucionalização da Região Metropolitana de União da Vitória não cumpre os requisitos mínimos para o estabelecimento da nova categoria.

Palavras-chave: Região Metropolitana; Institucionalização Territorial; Integração Metropolitana; União da Vitória; Paraná.

RESUMEN

La Constitución Federal brasileña de 1988 estableció el derecho de los estados a crear regiones metropolitanas en el país. Como resultado, varias metrópolis llevaron a cabo esta institucionalización con intereses políticos y económicos y sin tener en cuenta las características metropolitanas. El objetivo de este estudio es analizar el proyecto de ley complementario no 12 de 2015, que estableció

¹ Mestrando em Gestão Urbana - Pontifícia Universidade Católica de Paraná / PUCPR

² Doutoranda e Mestre em Gestão Urbana - Pontifícia Universidade Católica de Paraná / PUCPR

la Región Metropolitana de la Universidad de Vitória, ubicada en el sureste de Paraná, en el sur de Brasil. La metodología se desarrolló a partir de la definición de ocho indicadores, que se subdividen en las dimensiones estructural, físico-territorial e integración. Entre los resultados, las características observadas en el presente estudio no coinciden con el perfil de las principales metrópolis brasileñas. La tasa de urbanización de la región es muy baja, la integración territorial es inexistente y las relaciones entre los municipios se llevan a cabo sólo entre la Unión de la Victoria y las que están en su límite. Así, se concluye que la institucionalización de la Región Metropolitana de la Universidad de Vitória no cumple los requisitos mínimos para el establecimiento de la nueva categoría.

Palabras clave: Región metropolitana; Institucionalización Territorial; Integración Metropolitana; Unión de la Victoria; Paraná.

ABSTRACT

The Brazilian Federal Constitution of 1988, instituted the right of states to create metropolitan regions in the country. As a result, several metropolises have undertaken this institutionalization with political and economic interests and not considering metropolitan characteristics. The purpose of this study is to analyze the complementary law nº. 12 of 2015, which established the Metropolitan Region of União da Vitória, located in southeastern Paraná, southern Brazil. The methodology was developed based on the definition of eight indicators, which are subdivided into the Structural, Physical-territorial and Integration dimensions. Among the results, the characteristics observed in the present study do not match the profile of the main Brazilian metropolises. The urbanization rate of the region is very low, territorial integration is nonexistent and relations between municipalities occur only between União da Vitória and those that are in its limit. Thus, it can be concluded that the institutionalization of the União da Vitória Metropolitan Region does not meet the minimum requirements for the establishment of the new category.

Key-words: Metropolitan Region; Territorial Institutionalization; Metropolitan Integration; União da Vitória; Paraná.

1. INTRODUÇÃO

A promulgação da Constituição Federal de 1988 ao facultar aos Estados a institucionalização de regiões metropolitanas (RM) desencadeou em muitos casos um divórcio entre o processo de metropolização e as regiões metropolitanas. Isto é, houve um desenfreado processo de criação dessas regiões que foram muito mais motivadas por interesses políticos e pela necessidade de ordenamento do território na escala regional do que pelas características metropolitanas. Até o Censo de 2010, por exemplo, estavam institucionalizadas 36 RMs e 3 Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDES). Em alguns casos, a condição metropolitana atribuída chega a ser controversa, mesmo adotando-se como critério o contingente populacional. Por exemplo: a RM de São Paulo contava, em 2010, com aproximadamente 20 milhões de habitantes, enquanto a RM do Sul do Estado de Roraima, por sua vez, contava com cerca de 21 mil habitantes. Dessa maneira, é preciso ponderar até em que medida as regiões metropolitanas hodiernas podem ser consideradas como tal (Davidovich, 2003).

No REGIC (Região de Influência das Cidades – 2007) foram utilizados vários critérios para definir os centros de gestão do território. Nele, as cidades foram classificadas em cinco níveis hierárquicos, sendo 12 metrópoles: São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Recife, Salvador, Fortaleza, Belém, Brasília, Manaus e Goiânia. As RM atuais, entretanto, comumente, “não possuem como centralidade máxima uma metrópole, mas centros urbanos

classificados nos níveis inferiores da hierarquia urbana, com áreas de influência regional, e não nacional, e cujos bens e serviços que oferecem são de menor complexidade” (Firkowski, 2013, p.38).

No entanto, o Estatuto da Metrópole reconhece que uma metrópole não pode ser definida apenas pela existência de interesse comuns ou por interesses políticos, como ocorre hodiernamente, e afirma que o conceito de metrópole adotado para a definição de regiões metropolitanas deve ser aquele apresentado pelo IBGE (Inciso V, art. 2º da Lei 13.089 de 12 de Janeiro de 2015). Ou seja, a metrópole é definida como sendo um espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Brasil, 2015). Já a região metropolitana é considerada como uma aglomeração urbana que configura uma metrópole (Brasil, 2015).

Baseado nisso, o presente trabalho tem como objetivo analisar o Projeto de Lei Complementar nº12/2015, que institui a Região Metropolitana de União da Vitória (Paraná), e verificar se a região pode ser considerada como tal, tendo como pressuposto o processo de metropolização do espaço. Para tanto, será feito uma breve fundamentação teórica sobre a questão metropolitana no cenário internacional, no Brasil e no Paraná, um levantamento de critérios estruturais, físico-territoriais e de integração e a aplicação destes nos municípios que integram a referida proposta.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Os termos metrópole e região metropolitana vêm sendo utilizados em diversos campos disciplinares e por isso não encontram uma unanimidade técnica e científica. De uma forma geral, não existe somente um conceito para defini-los, podendo apresentar, inclusive, significados semelhantes e até mesmo opostos entre eles. Tais termos podem ser considerados polissêmicos e por isso tem levantado diversas discussões a respeito do tema. Ambos apresentam em comum à concepção de uma cidade que desempenha um papel central para um território mais ou menos extenso, pois trabalham com problemáticas que só existem e fazem sentido em função de um processo de contiguidade espacial entre partes de municípios envolvidos na integração socioeconômica.

Neste sentido, as metrópoles não são fenômenos novos na história urbana, nem como uma construção teórica nem mesmo como uma prática empírica. Etimologicamente, a palavra *metrópole* surge na Grécia antiga como sendo a cidade a partir da qual se desenvolvia uma colônia. Esta cidade se diferenciava das demais por apresentar uma vasta gama de funções das quais dependiam as demais (Firkowski, 2013). Em outras palavras, a metrópole prescindia o domínio de um território e a oferta de bens e serviços diferenciados para uma região (Di Méo, 2008). Em termos históricos, a metrópole serviu também para falar da relação entre as nações europeias e às suas colônias. Como exemplo, pode-se citar o caso do Brasil e Portugal, onde o primeiro era a colônia e o segundo a metrópole.

Este termo renasce entre o fim da Idade Média e a Primeira Revolução Industrial, onde a indústria desencadeia o surgimento de cidades mais complexas que as existentes anteriormente, pois passou a abranger funções antes impensáveis para uma cidade, isto é, a concentração da atividade

produtiva (Firkowski, 2013). As cidades deste período caracterizam-se pelo desenfreado crescimento populacional e por conter os elementos mais modernos da época: novos bens de consumo, novos meios de transporte, novas formas de vida, que geraram o aprofundamento, a diversificação e a especialização do trabalho, e diversos tipos de precariedade (Branco *et al*, 2010; Firkowski, 2013). Logo, as metrópoles configuram-se a partir de vários elementos, como o seu peso na economia, a concentração de atividades superiores e conexão a uma rede urbana cada vez mais mundial.

Deste período até meados do século XIX e início do XX ocorre ao redor de algumas cidades centrais um processo de urbanização caracterizado pela dependência funcional, que redefine sistematicamente os limites político-administrativos da cidade principal e se diferencia de uma mancha urbana contida em um único município e mesma de qualquer estrutura urbana tradicional até então conhecida (Orellana, 2013). Isso resultou no surgimento da denominação “Área Metropolitana” que, em outras palavras, significa uma aproximação não somente física, mas também de diversas interações entre a cidade central e os municípios do entorno. Galvão *et al* (1969), por sua vez, afirma que

Uma área metropolitana seria um conjunto de municípios integrados econômica e socialmente a uma metrópole, principalmente por dividirem com ela uma estrutura ocupacional e uma forma de organização do espaço característica e por representarem, no desenvolvimento do processo, a sua área de expansão próxima ou remota. Um conjunto de problemas de interesse (sic) comum, principalmente os de infra-estrutura (sic) econômica e social, criam as motivações para a organização de instituições que procurem resolver ou orientar a solução dos problemas que tal concentração populacional pode criar (pp.55-56).

No caso dos EUA, as áreas metropolitanas receberam a denominação *Standard Metropolitan Areas* (SMA) no Censo de 1950. Para ser considerada como tal, os municípios deveriam apresentar população superior a 50 mil habitantes. Porém, na região de New England as SMA foram definidas por um condado ou conjunto de condados que contivessem 150 habitantes/milha² ou 100 habitantes/milha² e que apresentassem características metropolitanas de integração social e econômica com uma cidade central (Domènech, 2007). Desse modo, a SMA foi ressignificada e passou a ser definida como uma “comunidade de trabalhadores não agrícolas que residiam em (e ao redor de) uma grande cidade, e estavam social e economicamente vinculados com uma cidade central, medido em função de fluxos pendulares e chamadas telefônicas” (Domènech, 2007, p. 3).

No Canadá, as áreas metropolitanas passaram a ser definidas como aglomerações quando a cidade central atinge 50 mil habitantes e uma população polarizada de pelo menos 200 mil habitantes. Na Espanha, as AM prescindem a existência de uma cidade central de pelo menos 50 mil habitantes e a vinculação econômica e social entre a cidade central e os municípios periféricos, com população mínima polarizada de 100 mil habitantes (Rodríguez e Oviedo, 2001). Em estudo sobre a AM de Barcelona, Serra (1991) assinalou os municípios do entorno da cidade central que atendiam a três, a dois ou a um dos seguintes critérios:

- deslocamentos para trabalho relacionados a Barcelona maiores ou iguais a 15% do total de deslocamentos para trabalho;

- densidade de população superior a 200 hab./km² (este valor era a média da Comunidade Autônoma da Catalunha);
- população ocupada na agricultura inferior a 5% do total da população ocupada

O resultado mostrou que os municípios que atendem aos três critérios estão num raio aproximado de 15 km ao redor de Barcelona. Os que atendem a dois critérios estão num raio de até 30 km e os demais são principalmente núcleos pequenos distribuídos ao longo dos principais eixos de comunicação. Além disso, a AM de Barcelona apresenta dois níveis: um âmbito de influência direta de Barcelona que constitui um único mercado de trabalho com relações muito intensas com a cidade pólo; e um segundo âmbito de influência indireta, caracterizado pela existência de mercados de trabalho polarizados por cinco cidades que mantêm inter-relações de mercados de trabalho não muita intensas, mas significativas com Barcelona. Este estudo também destaca a importância da malha viária e dos meios de transporte existentes e projetados na configuração da área metropolitana. Novas infraestruturas, ao reduzir os tempos de deslocamento e permitir novas ligações, podem colaborar para a inclusão de mais municípios (Font, 1999).

Ressalta-se que a consideração de estudos de outros países é importante, porque a metropolização não é exclusiva do Brasil, mas exige a ponderação de elementos que diferenciam profundamente as diversas realidades. A própria designação deve ser tomada com atenção. Por exemplo, a Área Metropolitana de Barcelona corresponde a uma Região Metropolitana brasileira. Na Espanha, a região consiste em uma área maior que a metropolitana e menor que uma comunidade autônoma.

2.1. A QUESTÃO METROPOLITANA NO BRASIL E NO PARANÁ

No Brasil, a delimitação das Regiões Metropolitanas pode ser dividida em duas fases: a primeira ocorre entre 1967 e 1987 e é caracterizado pela publicação do estudo de Galvão *et al* (1969), pela promulgação da Constituição Federal que previa a criação de tais unidades de planejamento e a sanção da Lei Complementar n° 14 de 08 de Junho de 1973, que criou oito regiões metropolitanas (São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza). A criação de tais regiões integrava uma política nacional de desenvolvimento urbano, atrelada principalmente à expansão da produção industrial, onde as metrópoles deveriam ser o centro desse processo (Moura *et al*, 2009). Isto possibilitou a criação de inúmeros órgãos de planejamento metropolitano, ainda que desde 1934 a Constituição previsse a possibilidade de gestão regional (Gouvea, 2005).

A segunda fase tem início com a promulgação da Constituição Federal de 1988, que facultou aos Estados Federados a institucionalização de regiões metropolitanas e cria novas categorias de organização regional, como as Aglomerações Urbanas e Microrregiões. Porém, a Constituição não delegou um conjunto de critérios e parâmetros mínimos que pudessem ser orientadores ao processo no país, desencadeando disparidades estaduais e a ausência de critérios que tenham o cenário nacional como horizonte (Branco *et al*, 2010; Firkowski, 2012). A isso se soma o fato de que a definição de Aglomerações urbanas teve pouco uso. Isto é, diversas realidades passíveis de definição

como Aglomerações Urbanas foram criadas como RM. Neste caso, cada RM deveria constituir uma unidade de planejamento e gestão, organizada com base em dois conselhos: o deliberativo e o consultivo. Esta estrutura visava a realização de serviços comuns de interesse metropolitano, como: saneamento básico, uso do solo metropolitano, transportes e sistema viário, e planejamento integrado de desenvolvimento econômico e social.

Até o Censo de 2010 estavam institucionalizadas 36 RMs e 3 Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDES). Em alguns casos a condição metropolitana atribuída chega a ser controverso, mesmo adotando-se como critério o contingente populacional. Como exemplo disso pode-se apontar dois extremos: a RM de São Paulo contava, em 2010, com aproximadamente 20 milhões de habitantes, enquanto a RM do Sul de Roraima contava também em 2010 com cerca de 21 mil habitantes. Assim, “a população é **um** dos elementos e não **o** elemento definidor de uma metrópole, mesmo porque os limiares populacionais para fazê-lo não são fixos, e dependem da realidade populacional e urbana de cada país” (Firkowski, 2012, p.22). Dessa maneira, é preciso ponderar até em que medida as regiões metropolitanas hodiernas podem ser consideradas como tal (Davidovich, 2003).

No Brasil, parte das regiões metropolitanas é motivada mais por interesses políticos e pela necessidade de ordenamento do território na escala regional do que pelas características metropolitanas. Além dessa dissociação acrescenta-se outro elemento para a compreensão do estado das discussões sobre a temática no país: Região de Influência das Cidades 2007 (Regic 2007), que utilizou uma vasta gama de critérios para definir o que denominou de centros de gestão do território:

os centros de gestão do território caracterizam-se como aquelas cidades onde se localiza uma grande diversidade de órgãos do Estado e sedes de empresas, a partir das quais são tomadas decisões que afetam direta ou indiretamente um dado espaço (CORRÊA, 1995). Para a definição dos centros da rede urbana brasileira, buscam-se informações de subordinação administrativa no setor público federal, para definir a gestão federal, e de localização das sedes e filiais de empresas, para estabelecer a gestão empresarial. A oferta de distintos equipamentos e serviços capazes de dotar uma cidade de centralidade – informações de ligações aéreas, de deslocamentos para internações hospitalares, das áreas de cobertura das emissoras de televisão, da oferta de ensino superior, da diversidade de atividades comerciais e de serviços, da oferta de serviços bancários, e da presença de domínios de Internet – complementa a identificação dos centros de gestão do território (IBGE, 2008, p.9).

Como resultado, as cidades brasileiras foram classificadas em cinco níveis hierárquicos. São eles:

1. Metrópole - são 12 no total; são os principais centros urbanos do País e subdividem-se em três grupos: grande metrópole nacional - São Paulo; metrópole nacional - Rio de Janeiro e Brasília; metrópoles - Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre; sua definição será objeto de atenção posteriormente;
2. Capital regional - composto por 70 centros urbanos, subdivididos em três grupos: capital regional A, capital regional B e capital regional C; são centros urbanos cuja importância em relação à gestão encontra-se em nível

imediatamente inferior ao nível das metrópoles e sua área de influência é regional e não nacional;

3. Centro Sub-regional - é composto por 169 centros urbanos que apresentam atividades de gestão menos complexas que os níveis anteriores; subdivide-se em dois grupos: centro regional A e centro regional B;

4. Centro de Zona - formado por 556 centros urbanos de menor porte e atividades elementares de gestão, com pequena área de influência. Subdivide-se em dois grupos: centro local A e centro local B;

5. Centro Local - nesta classificação encontram-se todos os demais centros urbanos do País cuja centralidade e influência estão circunscritas aos limites do respectivo município.

Sendo assim, enquanto as metrópoles são aquelas definidas anteriormente, segundo o REGIC 2007, as regiões metropolitanas hodiernas, normalmente, “não possuem como centralidade máxima uma metrópole, mas centros urbanos classificados nos níveis inferiores da hierarquia urbana, com áreas de influência regional, e não nacional, e cujos bens e serviços que oferecem são de menor complexidade” (Firkowski, 2013, p.38). No Paraná existe oito RM institucionalizadas: Apucarana, Campo Mourão, Cascavel, Curitiba, Londrina, Maringá, Toledo e Umuarama (Ipardes, 2017). Destas, apenas uma pode ser classificada como metrópole, de acordo com o REGIC/2007: trata-se de Curitiba, que foi institucionalizada pelo governo federal por meio da Lei complementar nº14 de 08 de junho de 1973. As outras sete são classificadas como capital regional B (Londrina, Maringá e Cascavel) e centro sub-regional A (Apucarana, Campo Mourão, Toledo e Umuarama) (FIGURA 1).

Além das RM institucionalizadas, há diversas propostas para a criação de regiões metropolitanas no Estado. Firkowski (2012) destaca que as expressões mais recorrentes nas justificativas destas proposições são: gestão regional, atendimento às necessidades do município, crescimento ordenado, valorização de culturas e tradições, economia de base agropecuária, entre outros. Dois aspectos principais se sobressaem: os problemas urbanos são inseridos em alguns casos, mas não porque se refiram a um mesmo recorte espacial caracterizado pela contiguidade e que, portanto, necessitem de soluções de conjunto, mas porque se repetem em várias cidades, e a perspectiva de desenvolvimento regional como recorte regional para o estabelecimento de uma dinâmica onde todos possam interagir e ganhar em conjunto.

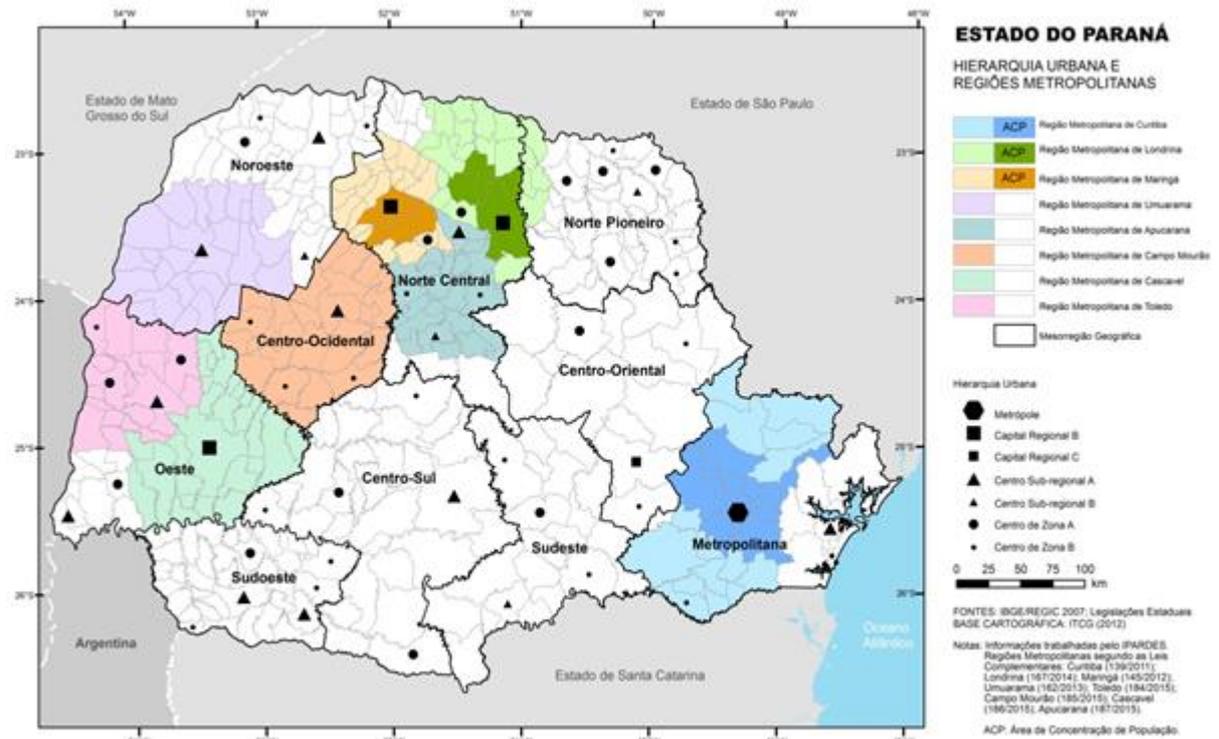


Figura 1. Hierarquia urbana e Regiões Metropolitanas no Paraná
 Fonte: IPARDES (2017)

A autora ressalta que é por meio destes aspectos que reside uma das principais diferenças entre a institucionalidade e a espacialidade metropolitana:

Enquanto a primeira se reveste, por vezes, de caráter político, da frágil compreensão do fenômeno metropolitano e da ausência de uma política regional consistente que faz da região metropolitana a única instância regional prevista na legislação, a segunda se caracteriza por sua dimensão de processo socioespacial, ou seja, um processo que está para além da vontade dos atores políticos e de seus interesses, mas que surge de uma dinâmica construída historicamente e por meio da inter-relação de distintos atores sociais, inclusive, mas não exclusivamente, os de natureza política. Assim, a nosso ver, a ausência tanto de uma política nacional de âmbito metropolitano quanto de uma política regional bem definida tem induzido à criação de regiões metropolitanas como única perspectiva da proposição de ações integradas e que extrapolem os interesses de um único município (Firkowski, 2012, p.35).

Desse modo, o recém-promulgado Estatuto da Metrôpole procura delinear diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução de funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas instituídas pelos Estados. Este documento reconhece que uma metrópole não pode ser definida apenas pela existência de interesse comuns ou por interesses políticos, como ocorre hodiernamente, e afirma que o conceito de metrópole adotado para a definição de regiões metropolitanas deve ser aquele apresentado pelo IBGE (Inciso V, art. 2º da Lei 13.089 de 12 de Janeiro de 2015). Ou seja, a metrópole é definida como sendo um espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital

regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (Brasil, 2015). Já a região metropolitana é considerada como sendo uma aglomeração urbana que configura uma metrópole (Brasil, 2015).

Para auxiliar esta compreensão, o próprio Estatuto da metrópole (2015) destaca que os critérios para a delimitação da região de influência de uma capital regional, previstos no inciso V do caput deste artigo considerarão os bens e serviços fornecidos pela cidade à região, abrangendo produtos industriais, educação, saúde, serviços bancários, comércio, empregos e outros itens pertinentes (Parágrafo único). Neste caso, Branco et al (2010) buscaram simular quais seriam as regiões metropolitanas estimadas para o Brasil no ano de 2010 caso fossem aplicados o conjunto de critérios propostos por Galvão et al (1969). Para tanto, os autores elencaram os seguintes critérios: demográficos (população municipal de pelo menos 400 mil habitantes, densidade do distrito sede de pelo menos 500 hab./km², densidade municipal de pelo menos 60 hab./km²), estrutural (pelo menos 70% da população ocupada em atividades urbanas) e integração (pelo menos 10% da população municipal total deslocando-se diariamente em viagens intermunicipais, para qualquer município da área – considerando os fluxos de entrada e de saída do município).

Por outro lado, Moura et al (2009) visam hierarquizar os espaços urbanos brasileiros por meio de um conjunto de indicadores que buscam expressar concentração, centralidade, inserção na nova economia, poder de direção e gestão pública. Estes correspondem a população, número de agências bancárias, total de operações bancárias/financeiras, massa de rendimento mensal, total de empregos formais em atividades de ponta, total de passageiros de tráfego aéreo e total da sede das 500 maiores empresas. Na sequência o estudo visou analisar o grau de integração dos municípios à dinâmica das regiões metropolitanas. Para tanto, foram selecionados cinco indicadores: taxa de crescimento populacional total, densidade (hab./km²), número de pessoas que trabalham ou estudam em outro município e percentual de pessoas ocupadas em atividades não-agrícolas.

No Rio Grande do Sul, a Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional - Metroplan (2013) analisou a possibilidade de transformação da Aglomeração Urbana do Nordeste para RM de Caxias do Sul. Para tanto, foram escolhidos cinco indicadores: taxa de urbanização (percentual da população que vive em áreas urbanas), PIB total (milhões de reais), taxa de concentração da população ocupada nos setores secundário e terciário, tendência à conurbação (mancha urbana delimitada através do reconhecimento de vias urbanas) e deslocamento diário de passageiros por transporte coletivo (motivo de trabalho e estudo).

No caso de Minas Gerais, uma região metropolitana consiste em um conjunto de municípios limítrofes que apresentam a ocorrência ou a tendência de continuidade do tecido urbano e de complementaridade de funções urbanas, que tenha como núcleo a capital do Estado ou metrópole regional e que exija planejamento integrado e gestão conjunta permanente por parte dos entes públicos nela atuantes (Minas Gerais, 1989). Para delimitar uma RM, o referido Estado afirma que os critérios a serem utilizados são as seguintes: população igual ou superior a 600 mil habitantes e crescimento demográfico, com projeção quinquenal; grau de conurbação e movimentos pendulares da população; atividade econômica e perspectivas de desenvolvimento; fatores de polarização; e

deficiências dos serviços públicos, em um ou mais municípios, com implicação no desenvolvimento da região metropolitana (Minas Gerais, 2006).

No Paraná, a instituição de uma Região Metropolitana prescinde da evidência ou tendência de conurbação; necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; e a existência de relação de integração funcional de natureza socioeconômica ou de serviços (Paraná, 2005). No Estado de São Paulo foi desenvolvido um estudo sobre a regionalização do Estado, onde definiu-se que uma região metropolitana

pressupõe a existência de uma metrópole, com alto grau de diversidade econômica e alta especialização em atividades urbanas, com posição nítida de liderança do polo sobre a área de influência e sobre outras áreas do próprio Estado e do País. Presença de conurbação, dada pelo adensamento da ocupação urbana, alta concentração populacional, elevado grau de urbanização e de densidade demográfica, resultando em espaços contíguos de interesse comum, exigindo planejamento integrado para funções de interesse comum e arranjos institucionais para administração de questões de interesse comum (Emplasa, 2011, p.28).

Neste caso, o estudo elencou alguns critérios para o estabelecimento de uma região metropolitana, podendo ser considerados como principais:

- População total da região superior a 1.500.000 habitantes;
- Taxa de crescimento da população urbana da região igual ou superior à média estadual;
- Densidade demográfica superior a 700 hab./km² e mais de 1.300 hab./km² na sede;
- Região recebendo fluxos pendulares superiores a 100 mil pessoas, sendo mais de 70 mil na sede;
- Sede da RM com posição mínima de capital regional B (de nível 5, de acordo com o REGIC);
- Continuidade da mancha urbana;
- Existência de equipamentos de porte regional; e
- Sede da RM com PIB multisetorial;

Apesar desses critérios serem passíveis de discordâncias ou questionamentos, eles permitem um certo disciplinamento nas proposições de ações que visam à criação de RM, o que não ocorre na maioria dos estados brasileiros. A definição de critérios propicia a prevalência de uma discussão técnica sobre a política, na medida em que a criação de uma RM não depende exclusivamente da vontade e do interesse de grupos ou de políticos.

3. METODOLOGIA

3.1. BREVE CARACTERIZAÇÃO DA RM DE UNIÃO DA VITÓRIA (PR)

O artigo 1º do projeto de lei complementar nº 12/2015 declara que a Região Metropolitana de União da Vitória é constituída pelos municípios de: Antônio Olinto, Bituruna, Cruz Machado, General

Carneiro, Irati, Mallet, Paula Freitas, Paulo Frontin, Porto Vitória, Rebouças, Rio Azul, São João do Triunfo, São Mateus do Sul e União da Vitória (Figura 2). A região localiza-se no Segundo Planalto e em partes no Terceiro Planalto paranaense e abrange uma área de 10.851,592 km², cerca de 5,44% do território estadual. Além disso, esse conjunto de municípios reúne 276.752 habitantes, o que representa 2,49% da população paranaense.

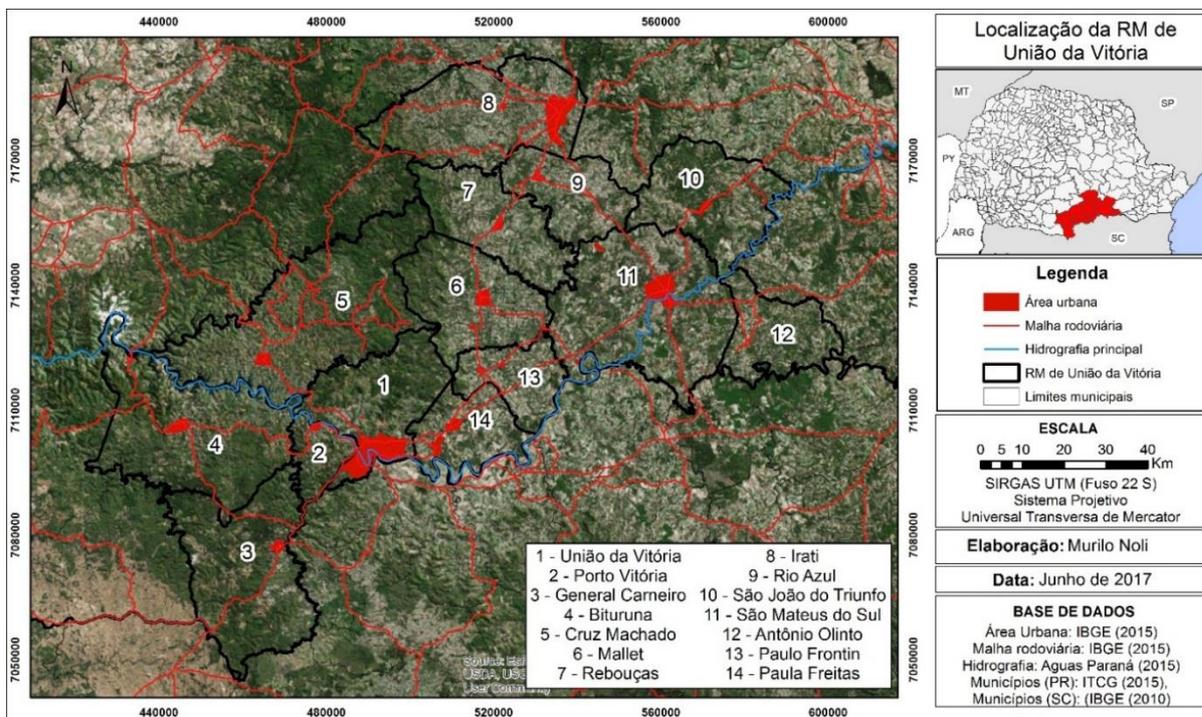


Figura 2. Localização da RM de União da Vitória

O povoamento e a organização do espaço da região resultaram de diversos movimentos que atravessaram o Paraná durante o século XIX e XX, como é o caso das incursões militares, do tráfego de tropeiros e das estratégias de dinamização desenvolvidas pelo Estado para a navegação no vale médio do rio Iguaçu (IPARDES, 2007). Ainda, houve o estabelecimento de colônias de imigrantes estrangeiros, principalmente os oriundos da Rússia, Alemanha, Polônia e Ucrânia, que se dispuseram em pequenas propriedades e dedicaram-se à extração da erva-mate e à agricultura familiar. Assim, ao atuar sobretudo em atividades econômicas tradicionais e de baixo dinamismo, a região demorou a se integrar a áreas mais dinâmicas do Paraná, devido “a quase total ausência de vias de comunicação que estimulasse a circulação de mercadorias e fomentassem a produção” (Ipardes, 2007, p.19).

Atualmente, a RM conecta-se à Curitiba e ao porto de Paranaguá por meio da BR-476, principal rodovia regional, a qual conduz também a São Mateus do Sul, Lapa e Araucária. Essa rodovia federal contorna a cidade de União da Vitória na face norte, interligando-se a ela as rodovias estaduais distribuidoras do tráfego entre os municípios da região. Em Paula Freitas, 23 km a leste do município-polo, interliga-se a faixa norte da PR-153, que conduz a Irati, via Paulo Frontin, Mallet, Rio Azul e Rebouças. Na porção sul, a PR-153 conduz a General Carneiro, com um entroncamento a

oeste, onde surge a PR-170, ligando a Bituruna. A PR-447 que parte de União da Vitória conduz a Cruz Machado e a PR-446 a Porto Vitória.

3.2. MÉTODOS

Com base nisto, apresenta-se a seguir o conjunto de critérios a ser utilizado para a análise do projeto de lei complementar nº12/2015, que institui a Região Metropolitana de União da Vitória (PR). A escolha dos indicadores foi baseada nos trabalhos e estudos desenvolvidos para outras regiões metropolitanas nacionais e internacionais, conforme mostrado na seção anterior.

Estrutural

- População da região de pelo menos 500 mil habitantes;
- Densidade demográfica de pelo menos 500 hab./km² na sede e superior a 60 hab./km² nos municípios da região;
- Taxa de urbanização (percentual da população que vive em área urbana);
- Taxa de crescimento da população urbana da região igual ou superior à média estadual;
- Taxa de concentração da população ocupada em atividades predominantemente urbanas (pelo menos 70%);

Físico-territorial

- Continuidade da mancha urbana;

Integração

- Sede da RM com posição mínima de capital regional B (conforme o REGIC);
- Arranjo populacional com média e alta integração.

4. RESULTADOS

4.1. ESTRUTURAL

A população da RM de União da Vitória cresceu cerca de 6,52% no período compreendido entre 2000 e 2010, destacando-se os municípios de São Mateus do Sul e São João do Triunfo com acréscimos de 12,82% e 10,36%, respectivamente. O crescimento expressivo da região, entretanto, não cresceu de forma homogênea no conjunto de municípios. Antônio Olinto, General Carneiro e Porto Vitória apresentaram diminuição populacional, com -0,76%, -1,65% e -0,77%, respectivamente.

O município de Irati é o que apresenta o maior contingente populacional com 56.207 habitantes, seguido por União da Vitória com 52.735 habitantes e São Mateus do Sul com 41.257 habitantes. Cabe destacar que estes três municípios capitaneiam três microrregiões distintas no Sudeste paranaense. Os demais municípios apresentam população inferior a 20 mil habitantes, sendo que em quatro casos os valores são inferiores a 10 mil, destacando-se Antônio Olinto, Paulo Frontin, Paula Freitas e Porto Vitória, com 7.351, 6.913, 5.434 e 4.020 habitantes, respectivamente.

Do ponto de vista do meio em que vive no município, a população que reside em área urbana cresceu 19,85% no período supracitado, destacando-se os municípios de Cruz Machado, Bituruna, Paula Freitas, Paulo Frontin e São Mateus do Sul, com valores de 75,11%, 31,88%, 24,91%, 24,03% e 21,65%, respectivamente (Tabela 1). Em contrapartida, há de se destacar o crescimento da população que reside no meio rural em Rio Azul, São João do Triunfo e São Mateus do Sul, com valores de 4,51%, 8,51% e 0,73%, respectivamente.

Tabela 1. População residente na RM de União da Vitória (Paraná, 2015)

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO RESIDENTE								
	Urbana			Rural			TOTAL		
	2000	2010	%	2000	2010	%	2000	2010	(%)
Antônio Olinto	612	687	12,25	6795	6664	-1,93	7407	7351	-0,76
Bituruna	7.506	9899	31,88	8227	5981	-27,30	15733	15880	0,93
Cruz Machado	3.459	6057	75,11	14208	11983	-15,66	17667	18040	2,11
General Carneiro	8.903	9569	7,48	4996	4100	-17,93	13899	13669	-1,65
Irati	39306	44932	14,31	13046	11275	-13,58	52352	56207	7,36
Mallet	6862	7570	10,32	5740	5403	-5,87	12602	12973	2,94
Paula Freitas	2200	2748	24,91	2860	2686	-6,08	5060	5434	7,39
Paulo Frontin	1752	2173	24,03	4813	4740	-1,52	6565	6913	5,30
Porto Vitória	2216	2235	0,86	1835	1785	-2,72	4051	4020	-0,77
Rebouças	6570	7505	14,23	7093	6671	-5,95	13663	14176	3,75
Rio Azul	4.334	5012	15,64	8689	9081	4,51	13023	14093	8,22
São João do Triunfo	3503	4048	15,56	8915	9656	8,31	12418	13704	10,36
São Mateus do Sul	21131	25706	21,65	15438	15551	0,73	36569	41257	12,82
União da Vitória	45591	49983	9,63	2931	2752	-6,11	48522	52735	8,68

Adaptado de IBGE (2000;2010)

A densidade demográfica é de apenas 26,73 habitantes/km² na área de estudo, em 2015 (Tabela 2). No Estado do Paraná, por sua vez, o valor é de 55,85 habitantes por quilômetro quadrado. Apenas os municípios de Irati, Rebouças, São Mateus do Sul e União da Vitória apresentam densidades superiores à média, com valores de 59.99, 30.84, 33.17 e 78.85 habitantes por quilômetro quadrado.

Tabela 2. Densidade demográfica (hab.km²) na RM de União da Vitória

DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab./km ²)			
Municípios	2005	2015	Varição (%)
Antônio Olinto	15,44	16,24	6,81
Bituruna	14,39	13,52	6,53
Cruz Machado	12,42	12,73	8,25
General Carneiro	14,49	13,10	6,24
Irati	54,73	59,99	2,00
Mallet	18,08	18,73	5,73
Paula Freitas	12,37	13,46	8,80
Paulo Frontin	17,89	19,85	6,20
Porto Vitória	19,83	19,44	4,94
Rebouças	29,27	30,84	3,60

Rio Azul	21,37	23,93	5,24
São João do Triunfo	17,34	20,42	6,79
São Mateus do Sul	28,80	33,17	4,00
União da Vitória	71,96	78,85	1,52
Total RM	24,88	26,73	5,48
Paraná	51,34	55,85	2,12

Adaptado de IPARDES (2005; 2015)

A taxa de urbanização representa 51,88% na área de estudo, enquanto no Paraná o valor é de 85,33%, em 2010 (Tabela 3). Ela é superior a 70% apenas em três municípios: General Carneiro (70,01%), Irati (79,94%) e União da Vitória (94,78%). Já Rio Azul, Cruz Machado, Paulo Frontin, São João do Triunfo e Antônio Olinto apresentam as menores taxas da região, com 35,56%, 33,58%, 31,43%, 29,54% e 9,35%, respectivamente. Cabe ressaltar que apesar de apresentar uma taxa inferior a 35%, Cruz Machado cresceu 71,51% entre 2000 e 2010, passando de 19,58% para 33,58%.

Tabela 3. Grau de urbanização na RM de União da Vitória (Paraná, 2015)

MUNICÍPIOS	GRAU DE URBANIZAÇÃO		
	2000	2010	Variação (%)
Antônio Olinto	8,26	9,35	13,16
Bituruna	47,71	62,34	30,66
Cruz Machado	19,58	33,58	71,51
General Carneiro	64,05	70,01	9,29
Irati	75,08	79,94	6,47
Mallet	54,45	58,35	7,15
Paula Freitas	43,48	50,57	16,31
Paulo Frontin	26,69	31,43	17,77
Porto Vitória	54,70	55,60	1,64
Rebouças	48,09	52,94	10,09
Rio Azul	33,28	35,56	6,85
São João do Triunfo	28,21	29,54	4,71
São Mateus do Sul	57,78	62,31	7,83
União da Vitória	93,96	94,78	0,87
Total RM	46,81	51,88	14,60
Paraná	81,40	85,33	4,82

Adaptado de IBGE (2000;2010)

Do ponto de vista da ocupação nos setores da economia, a população da área encontra-se empregada principalmente no setor primário, em 2010 (Tabela 4). Isto é, a agropecuária representa 41,73% dos empregos (ante 38,53% em 2000), seguido pelo setor de serviços com 40,44% (ante 34,30% em 2000) e indústria com 17,82% (ante 18,10% em 2000). Com exceção da população de General Carneiro, Irati, São Mateus do Sul e União da Vitória, os outros apresentam população ocupada sobretudo neste setor, destacando-se os municípios de Antônio Olinto, Cruz Machado, Paulo Frontin, Rio Azul e São João do Triunfo, com valores de 70,95%, 70,17%, 67,72%, 68,35% e 72,77%, respectivamente. Cabe destacar que General Carneiro, Paula Freitas, Paulo Frontin, Porto Vitória e União da Vitória foram os únicos a apresentar aumento do número de pessoas ocupadas na agropecuária entre 2000 e 2010, com acréscimos de 14,24%, 6,94%, 5,63%, 13,16% e 1,32%. Por

outro lado, o setor de serviços é o principal setor de ocupação da população de General Carneiro, Irati, São Mateus do Sul e União da Vitória, com valores de 46,87%, 50,54%, 40,71% e 61,10%, respectivamente. Entre 2000 e 2010, o município de General Carneiro foi aquele que apresentou o maior aumento neste setor, com acréscimo de 12,23%.



Junio 2020 - ISSN: 1988-7833

Tabela 4. População ocupada, segundo os três setores da economia na RM de União da Vitória

MUNICÍPIOS	População ocupada, segundo os três setores da economia											
	2000						2010					
	Primário	Secundário	Terciário	%	%	%	Primário	Secundário	Terciário	%	%	%
Antônio Olinto	2424	334	550	73,28	10,10	16,63	2460	225	782	70,95	6,49	22,56
Bituruna	3115	1691	2105	45,07	24,47	30,46	3037	1462	2255	44,97	21,65	33,39
Cruz Machado	6231	690	1729	72,03	7,98	19,99	6762	802	2072	70,17	8,32	21,50
General Carneiro	1162	1955	1652	24,37	40,99	34,64	1803	678	2189	38,61	14,52	46,87
Irati	6297	4978	10730	28,62	22,62	48,76	6908	5174	12347	28,28	21,18	50,54
Mallet	3086	1106	1625	53,05	19,01	27,94	3232	1188	1804	51,93	19,09	28,98
Paula Freitas	715	391	680	40,03	21,89	38,07	1026	298	860	46,98	13,64	39,38
Paulo Frontin	1572	339	621	62,09	13,39	24,53	2421	245	909	67,72	6,85	25,43
Porto Vitória	504	454	425	36,44	32,83	30,73	896	244	666	49,61	13,51	36,88
Rebouças	3616	733	1587	60,92	12,35	26,74	2738	1194	2061	45,69	19,92	34,39
Rio Azul	4813	604	1236	72,34	9,08	18,58	5193	617	1787	68,36	8,12	23,52
São João do Triunfo	4997	252	1093	78,79	3,97	17,23	4700	403	1355	72,78	6,24	20,98
São Mateus do Sul	5963	2604	6008	40,91	17,87	41,22	6684	3261	6831	39,84	19,44	40,72
União da Vitória	1998	5710	11345	10,49	29,97	59,54	2490	5711	12885	11,81	27,08	61,11
MÉDIA	3320,93	1560,07	2956,14	49,89	19,04	31,08	3596,42	1535,86	3485,93	50,55	14,72	34,73

Adaptado de IBGE (2000;2010)



Junio 2020 - ISSN: 1988-7833

4.2. FÍSICO-TERRITORIAL

O processo de conurbação pode ser compreendido como sendo a fusão de tecidos urbanos decorrente do crescimento de cidades que ultrapassam seus limites político-administrativos. Porém, nem sempre a expansão urbana ocorre de forma gradual e homogênea. O território pode vir a ser ocupado de forma descontínua, devido as suas características físicas, como as declividades acentuadas, ou em razão de diferentes velocidades de crescimento, decorrentes de dinâmicas socioeconômicas distintas. No Brasil, é possível identificar quatro formas principais pelas quais as cidades em crescimento englobam ou desencadeiam núcleos urbanos ao seu redor, muitas vezes pertencentes a outros municípios (Ugalde, 2002).

A primeira é caracterizada pela presença de núcleos que não atingiram o grau de cidade, pois surgiram com características de subúrbio. Frequentemente, trata-se de núcleos que cresceram desenfreadamente a partir de uma estação ferroviária. Junto a ela, desenvolveu-se uma área central, cuja expansão vai ao encontro da cidade central devido a intensa relação que com esta se desenvolve. A segunda ocorre quando uma área central da cidade absorvida é frágil, distante ou inexistente, formando-se ou consolidando-se posteriormente. Oposto a primeira, quando a estação ferroviária produziu um polo forte e organizado, a segunda desencadeia uma aglomeração urbana não polarizada. Neste caso, a expansão da malha urbana resulta na formação de uma imensa periferia, com núcleo local fraco e com poucos usos comerciais. Ou seja, decorre do transbordamento da periferia da cidade central sobre municípios vizinhos em pontos afastados de suas sedes. Em muitos casos, esse transbordamento forma novos municípios, como é o caso de Diadema.

A terceira forma de incorporação é composta por aglomerações que atingiram a condição de cidades, a partir da expansão e diversificação de um núcleo central de serviços. Isto se dá pelo fato de estarem localizadas distantes da cidade central, desencadeando uma autonomia socioeconômica. Grande parte desses municípios ainda possui um setor primário bem desenvolvido, apesar de que alguns se industrializaram. Em outras palavras, o autor destaca que estas cidades apresentaram ou ainda apresentam uma composição social e econômica assim como uma estrutura física similar a das cidades do interior, isto é, um centro tradicional forte, praça central e uma variedade de classes sociais. Já a quarta forma sofre o processo de incorporação metropolitana, isto é, são constituídos por núcleos muito pequenos, resultantes do período colonial, as quais foram perdendo importância ao longo do tempo, como é o caso do município de Itapeverica da Serra, na RM de São Paulo.

Diante disto, para identificar se existe processo de conurbação na RM de União da Vitória foram utilizadas imagens de satélite do Google Earth Pro a uma altitude entre 1 km e 3 km, como forma de delimitar áreas urbanas consolidadas. Seus perímetros foram demarcados com a ferramenta polígono, delimitados nos alinhamentos das vias externas da área urbanizada, não abrangendo os lotes periféricos em sua totalidade. Neste caso, não existe um espraiamento do tecido

urbano do município-polo sobre os municípios vizinhos na RM, mas sim uma constelação de áreas urbanas isoladas e exíguas. Os municípios de União da Vitória, Irati e São Mateus do Sul são os únicos a apresentarem áreas urbanas densas, compactadas e ligeiramente extensas, mas sem conexão (Figura 3).

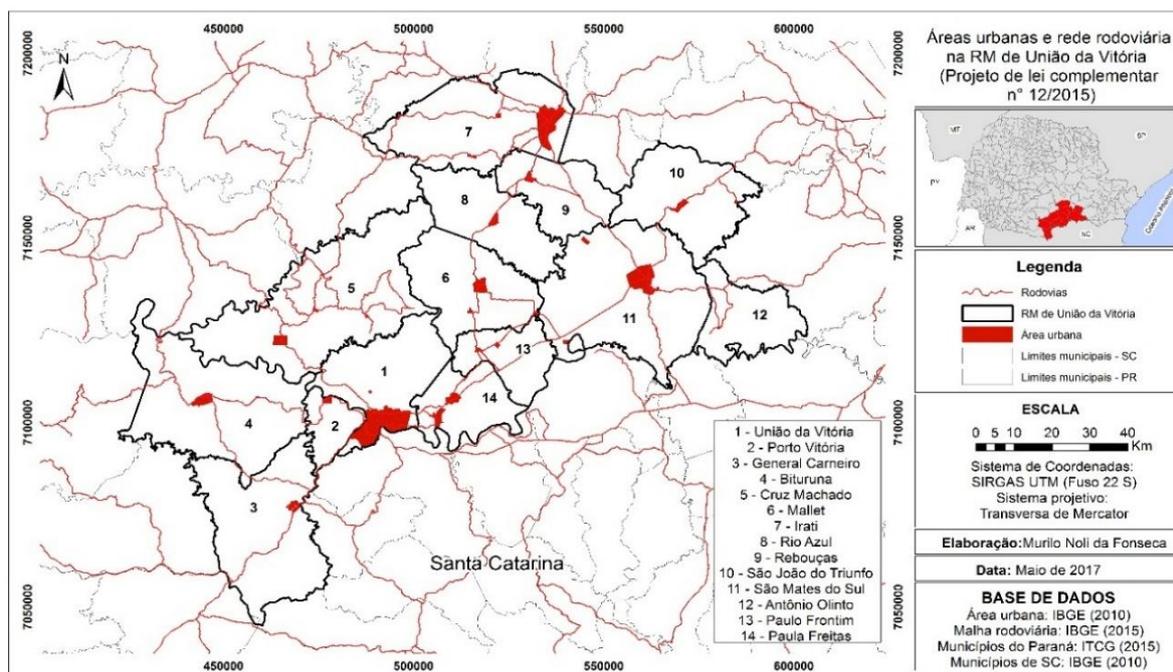


Figura 3. Áreas urbanas na RM de União da Vitória

Além disto, foram mensuradas as distâncias que separam as áreas urbanizadas dos municípios. Verificam-se distâncias elevadas entre as áreas urbanizadas de União da Vitória e Bituruna (81,2 km), São Mateus do Sul e Paula Freitas (63 km) e Porto Vitória e Bituruna (58,8 km). Por outro lado, as menores distâncias encontram-se entre Rio Azul e Reboças (15,5 km), Reboças e Irati (19 km) e Paulo Frontin e Mallet (19,1 km) (Tabela 5).

Tabela 5. Distância entre as áreas urbanizadas dos municípios da RM e destas com União da Vitória

Distância entre as áreas urbanizadas de União da Vitória e os municípios da RM			Distância entre as áreas urbanizadas dos municípios da RM		
Início	Fim	Distância (km)	Início	Fim	Distância (km)
União da Vitória	Bituruna	81,2	-	-	-
União da Vitória	Porto Vitória	22,4	Bituruna	Porto Vitória	58,8
União da Vitória	General Carneiro	39,9	-	-	-
União da Vitória	Cruz Machado	51,4	-	-	-
União da Vitória	Paula Freitas	21,8	Paula Freitas	Paulo Frontin	23,4
União da Vitória	Paulo Frontin	45,2	Paulo Frontin	Mallet	19,1
União da Vitória	Mallet	64,3	Mallet	Rio Azul	23,2
União da Vitória	Rio Azul	87,5	Rio Azul	Reboças	15,5
União da Vitória	Reboças	103	Reboças	Irati	19
União da Vitória	Irati	122	Irati	São Mateus do Sul	58
União da Vitória	São João do	115	São Mateus	São João do	29,6

	Triunfo			do Sul	Triunfo	
União da Vitória	São Mateus do Sul	85,4	-	São Mateus do Sul	Antônio Olinto	30,7
União da Vitória	Antônio Olinto	115	-	São Mateus do Sul	Paula Freitas	63

4.3. INTEGRAÇÃO

Das oito regiões metropolitanas institucionalizadas no Paraná, apenas uma pode ser classificada como metrópole conforme o REGIC/2007: trata-se de Curitiba, que foi institucionalizada pelo governo federal por meio da Lei complementar nº14 de 08 de junho de 1973. As outras sete são classificadas como capital regional B (Londrina, Maringá e Cascavel) e centro sub-regional A (Apucarana, Campo Mourão, Toledo e Umuarama). No caso da proposta de RM em análise, o município-polo – União da Vitória – não apresenta características intrínsecas a uma metrópole e por isso é classificado como sendo centro sub-regional B. Ainda, São Mateus do Sul configura-se como sendo um centro de zona B e Irati como centro de zona A (Figura 4). Outro aspecto a ser apontado é a área de influência do município-polo sobre a região. União da Vitória apresenta fortes ligações apenas com os municípios limítrofes e com São Mateus do Sul, Antônio Olinto e Porto União (SC), além de Curitiba.

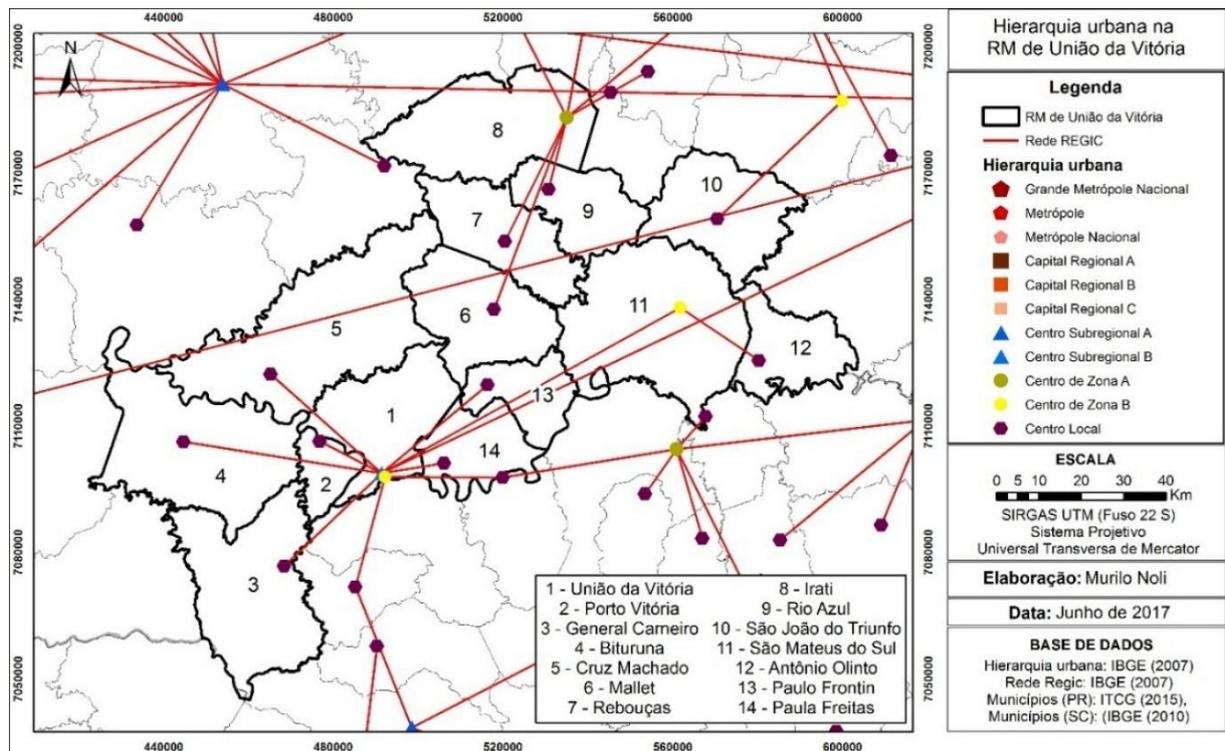


Figura 4. Hierarquia urbana na RM de União da Vitória

Além da hierarquia urbana, a adoção da noção de “Arranjos populacionais” auxilia na compreensão do processo de metropolização, pois consiste no fruto de um processo de “entrelaçamento entre escalas territoriais ou a ampliação da interligação de centros urbanos em uma

nova divisão do trabalho, que reorganiza o trabalho e as atividades econômicas, os mercados e as relações de governança em múltiplas escalas” (IBGE, 2016, p.12). Um arranjo populacional consiste no agrupamento de dois ou mais municípios onde existe uma forte integração populacional por meio de movimentos pendulares para estudo ou trabalho, ou devido a contiguidade entre as manchas urbanizadas principais (IBGE, 2016). Tais arranjos são assentados em uma base econômica que internalizou novos elementos ao território, como a presença de atributos tecnológicos e trabalhadores com alta qualificação, com a importância crescente do terciário avançado, com a fragmentação crescente entre o local de moradia e o de trabalho, acirrando a mobilidade populacional (IBGE, 2016).

Diante disto, observa-se que na área da RM não existe um arranjo populacional delimitado e definido pelo IBGE (2015). Há apenas um caso excepcional: União da Vitória (PR) e Porto União (SC). Estes dois municípios possuem forte integração populacional por meio de movimentos pendulares para estudo e trabalho e devido a contiguidade entre manchas urbanizadas principais, sendo classificado assim como um arranjo populacional. Este arranjo totaliza 96.229 habitantes, dos quais 90% encontram-se em área urbana, e 62.160 pessoas que trabalham e estudam nos dois municípios (IBGE, 2016). O setor econômico que mais contribui para o PIB do arranjo é o de serviços (44,4%), seguido pela indústria, com 21,2%, e agropecuária, com 7,6% (IBGE, 2015). Os maiores deslocamentos entre municípios integrantes de arranjos populacionais com até 100.000 habitantes no país ocorrem entre União da Vitória e Porto União, com 9.194 pessoas que se deslocam para trabalho e estudo (IBGE, 2016). Cabe destacar que apenas Paula Freitas e Porto Vitória possuem forte integração com o arranjo de União da Vitória e Porto União (Figura 5).

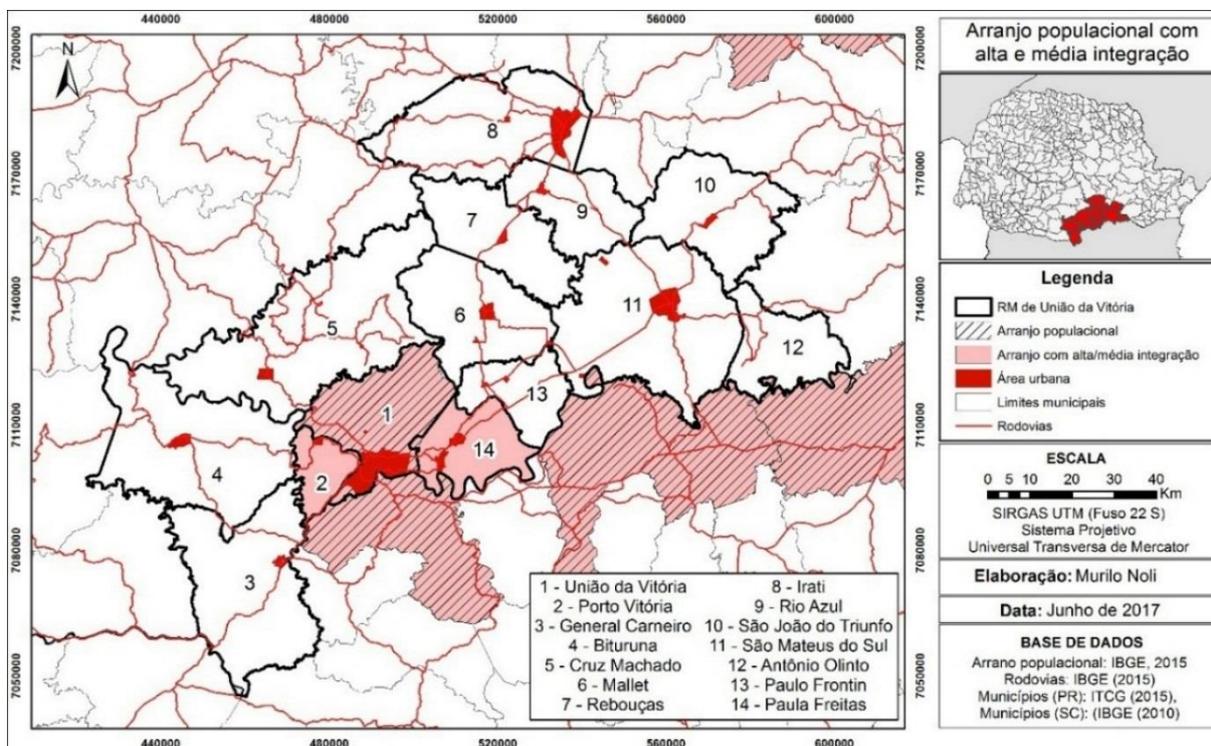


Figura 5. Arranjo populacional de União da Vitória (PR) e Porto União (SC) com alta e média integração

5. CONCLUSÃO

Conforme a análise feita acima sobre a viabilidade da proposta de criação da Região Metropolitana de União da Vitória, pode-se inferir as seguintes conclusões. A Região Metropolitana de União da Vitória, atualmente, apresenta características que ainda estão muito distantes dos patamares que correspondem as principais metrópoles brasileiras, que indiscutivelmente apresentam as características técnicas de metrópoles, conforme os estudos desenvolvidos pelo IPEA, Observatório das Metrópoles e IBGE. A taxa de urbanização é muito baixa quando comparada com o Estado do Paraná. A população encontra-se empregada sobretudo no setor primário, seguido por serviços e indústria. Com exceção de General Carneiro, Irati, São Mateus do Sul e União da Vitória, os outros apresentam população ocupada sobretudo neste setor.

Quanto à existência de uma efetiva conurbação na referida Região Metropolitana, pode-se afirmar que ainda é incipiente ou nula. Apenas União da Vitória apresenta uma expansão contígua da mancha urbana mas com Porto União, em Santa Catarina. Conforme visto, as demais cidades apresentam extensões territoriais sem ocupação significativa. Sob a ótica da integração, nenhum município apresenta características intrínsecas a uma metrópole. Também, União da Vitória apresenta fortes ligações somente com os municípios limítrofes e com São Mateus do Sul, Antônio Olinto e Porto União. Não existe um arranjo populacional delimitado e definido pelo IBGE (2015). Há apenas um caso excepcional: União da Vitória e Porto União. Estes dois municípios possuem forte integração populacional por meio de movimentos pendulares para estudo e trabalho e devido a contiguidade entre manchas urbanizadas principais, sendo classificado assim como um arranjo populacional. Cabe destacar que apenas Paula Freitas e Porto Vitória possuem forte integração com o arranjo de União da Vitória e Porto União.

Sendo assim, recomenda-se a não institucionalização da Região Metropolitana de União da Vitória por não cumprir os requisitos mínimos para o estabelecimento de uma região dessa categoria. Por outro lado, pode-se desenvolver estudo sobre uma Aglomeração urbana interestadual capitaneada pelos municípios de União da Vitória e Porto União, podendo abranger também os municípios de Paula Freitas e Porto Vitória.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

REFERÊNCIAS

Di Méo, G. (2008). Introdução ao debate sobre a metropolização. *Confins*, São Paulo, 4:2-11.

Domènech, R.B. (2007). Concepto y delimitación de áreas metropolitanas: una aplicación a las áreas metropolitanas de España. In: *Anais do Seminário Las grandes áreas metropolitanas españolas em*

uma perspectiva comparada. Sevilla, Espanha. Disponível em <<http://urban.uab.es/references/2007/07002.pdf>>. Acesso em: 18 mai 2017 às 21h30

Branco, M.L.G.C., Pereira, R.H.M. & Nadalin, V.G. (2013). Rediscutindo a delimitação das regiões metropolitanas no Brasil: um exercício a partir dos critérios da década de 1970. Brasília: IPEA.

Brasil. (2015). Estatuto da Metrópole. Brasília. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm>. Acesso em: 18 dez 2019 às 16h20

Davidovich, F. (2003). Metrópole e Contemporaneidade: algumas pontuações. In: Lemos, C. (orgs.). Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto.

Emplasa. Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano.(2011). Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo. São Paulo: EMLASA.

Firkowski, O.L.C.F. (2012). Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são regiões mas não são metropolitanas?. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, 122, 19-38.

_____. (2013). Metrôpoles e Regiões Metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio? In: FURTADO, B.A., KRAUSE, C., FRANÇA, K.C.B (orgs.). Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA.

Font, A. & Vilanova, J. (1999). La construcció del territori metropolità: morfogènesi de la regió urbana de Barcelona. Disponível em: <<http://futur.upc.edu/435263>> Acesso em: 19 mai 2017 às 10h30

Galvão, M. V., Faissol, S., Lima, O.M.B. & Almeida, E.M.J.M. (1969). Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. *Revista brasileira de geografia*, 4, 53-127.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2000). Censo Demográfico de 2000. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

_____. (2008). Regiões de Influência das Cidades 2007 – REGIC. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

_____. (2010). Censo Demográfico de 2010. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

_____. (2016). Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2ª edição.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes).(2007). Diagnóstico Socioeconômico do território de União da Vitória. Curitiba: Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social.

_____. (2017). Perfil avançado das regiões metropolitanas. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Curitiba: Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social.

Metroplan. (2013). Análise da possibilidade de transformação da Aglomeração Urbana do Nordeste – AUNE em Região Metropolitana de Caxias do Sul. Porto Alegre: Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional.

Minas Gerais. (1989). Constituição Estadual de Minas Gerais. Disponível em: <<http://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa-nova-min.html?tipo=CON&num=1989&ano=1989>> Acesso em: 17 nov 2019 às 15h35

_____. (2006). Lei complementar nº88 de 12 de Janeiro de 2006. Dispõe sobre a Região Metropolitana de Belo Horizonte. Disponível em: <<https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=LCP&num=89&comp=&ano=2006>> Acesso em 17 nov 2019 às 16h05

Moura, R., Dias, M.L.M.S.M., Deschamps, M.V. & Delgado, P.R. (2009). Hierarquização e identificação dos espaços urbanos. Rio de Janeiro: Letras Capital, Observatório das Metrôpoles, 2009.

Orellana, A. (2013). Gobiernos metropolitanos para Chile: la necesidad versus la factibilidad. Instituto de Estudios urbanos y Territoriales.

Paraná. (2005). Lei complementar nº111, de 11 de agosto de 2005. Disponível em: <<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=7339&indice=1&totalRegistros=1>> Acesso em: 18 dez 2019 às 12h20

_____. (2015). Projeto de lei complementar nº12/2015. Disponível em:<<http://portal.alep.pr.gov.br/index.php/pesquisa-legislativa/proposicao?idProposicao=53094>> Acesso em: 17 nov 2019 às 15h50

Rodríguez, A. & Oviedo, E. (2001). *Gestión urbana y gobierno de áreas metropolitanas*. Santiago, CEPAL, División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos.

Serra, J. (1991). *La Ciutat Metropolitana: delimitacions, desconcentracions, desequilibris*. In: *I Congrés Català de Geografia*, Barcelona. Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/91941> Acesso em: 20 dez 2019 às 09h15

Ugalde, C. M. (2002). *O Parcelamento do solo na Região Metropolitana de Porto Alegre: efeitos das decisões locais na configuração do espaço urbano regional*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.