

## Comunicação (IV)

# Concentração urbana no Brasil: 1940-70\*

PEDRO PINCHAS GEIGER \*\*

JOÃO RUA \*\*\*

LUIZ ANTONIO M. RIBEIRO \*\*\*

### 1. Introdução

Os estudos sobre a evolução de sistemas urbanos realizam usualmente comparações entre o número de cidades, segundo categorias de população, em diversos períodos. Porém, será correto afirmar que uma determinada dimensão populacional possui o mesmo significado em diversos momentos históricos?

Em 1900, o Brasil possuía 17,5 milhões de habitantes e o Rio de Janeiro 810 mil, o que representava uma concentração de cerca de 4,6% na cidade que era a primeira metrópole do País. Em 1970, com 93 milhões de habitantes, o Brasil possui diversas aglomerações com mais de 1 milhão de habitantes, representando, cada uma, apenas 1,1% do total nacional e que ocupam a posição de metrópoles regionais. Metrópoles nacionais como São Paulo e o Rio de Janeiro possuem hoje em dia mais de 4 milhões de habitantes, sem contar a periferia da área metropolitana.

No entanto, procurando analisar o conjunto de cidades capazes de concentrar individualmente 2% ou mais, da população brasileira, observa-se que, no período 1940-70, apenas dois centros urbanos preenchiam essa condição — São Paulo e Rio de Janeiro — muito embora, para se atingir esta categoria, fossem necessários apenas 784 mil habitantes em 1940 e 1,8 milhões em 1970.

\* Este trabalho é um resultado parcial de pesquisas realizadas pelo Centro de Estudos de Planejamento da PUC/RJ, com auxílio financeiro do MINI-PLAN.

\*\* Do IBGE.

\*\*\* PUC/RJ.

Vejam os outros exemplos: no Estado do Maranhão, em 1940, somente São Luiz figurava como cidade de mais de 20 mil habitantes; em 1970, mais 3 cidades possuíam cifra superior a este limite; Bacabal, Caxias e Imperatriz. Entretanto, se forem representadas apenas cidades com 0,05%, ou mais, da população nacional, então o Maranhão comparecerá, tanto em 1940 como em 1970, com apenas uma cidade: São Luiz. Na realidade, a única cidade do Maranhão com alguma expressão a nível de sistema urbano nacional continua sendo a sua capital, o que indica o atraso relativo desse Estado no processo da urbanização.

Em outras palavras, as cidades podem manter a mesma posição hierárquica relativa e ao mesmo tempo mudar a população absoluta. Em 1940, cidades como Caruaru, Uberlândia e Campo Grande possuíam em torno de 20 mil habitantes e já eram dotadas de centralidade relativamente elevada para a época. Em 1970, nenhuma cidade com esta dimensão conseguiria alcançar centralidade comparável.

Obviamente, isto não significa negar a importância do tamanho absoluto. Campo Grande, hoje com 100 mil habitantes, não é evidentemente a mesma cidade de 1940, quando contava com 20 mil habitantes. Entretanto, o que se deseja é salientar aqueles aspectos melhor observados através da utilização de dados relativos, isto é, que expressam as populações das cidades como percentagens da população nacional.

Dentre as vantagens de acompanhar as tendências do desenvolvimento urbano através do comportamento de categorias de cidades definidas pelo grau de concentração da população total, mencionam-se as seguintes:

- a) permite uma conceituação relativa de cidade grande, média e pequena;
- b) permite uma observação de padrões espaciais na evolução do sistema urbano, através do delineamento de áreas, eixos, ou pontos isolados, nos quais a urbanização é definida por graus de concentração da população nacional;

- c) permite uma comparação do grau de concentração da população em determinados locais, com índices de concentração de atividades (ou funções) igualmente expressos em termos de números relativos.

## 2. Metodologia

No presente estudo, a análise do sistema urbano limitou-se às localidades ou aglomerações que reunissem 0,05%, ou mais, da população nacional. Tal critério fundamenta-se na suposição de que, em 1970, uma cidade com 50 mil habitantes representava a mínima dimensão capaz de gerar desenvolvimento local auto-sustentado. Em 1970, 50 mil habitantes significavam 0,053% da população brasileira, número este aproximado para 0,05%.

O estudo cobre um período de trinta anos, especificamente os anos de 1940, 1950, 1960 e 1970, utilizando-se para isso de dados censitários. As 7 categorias de cidades, com os respectivos equivalentes em população absoluta, constam do Quadro 1.

A fim de examinar a correlação entre o grau de concentração da população e da atividade industrial, foi organizado o Quadro 3, que inclui todos os municípios brasileiros que, em 1940, 1950, 1960 e 1970, detinham valor de produção industrial igual ou superior a 0,05% do total da produção industrial do País. As categorias foram estabelecidas segundo os mesmos percentuais utilizados para o estudo da população.

Qualquer cidade presente no conjunto definido pelo critério populacional, mas cujo município estivesse ausente do conjunto formado segundo o critério da atividade industrial, passava a ter o seu município classificado na 8.<sup>a</sup> categoria quanto à atividade industrial. Do mesmo modo, todos os municípios presentes no sistema industrial e cujas cidades não figurassem em nenhuma das 7 categorias de população, foram classificados na 8.<sup>a</sup> categoria quanto à população.

Na realidade, a ordenação segundo categorias foi, em seguida, transformada de modo a levar em consideração o número de ele-

## QUADRO 1

*Distribuição das Categorias de Cidades e Vilas Segundo a Dimensão Populacional*  
(Em milhares de habitantes)

DISTRIBUIÇÃO DE CIDADES		1940	1950	1960	1970
1.ª Categoria .....	+ de 2%	+ de 784	+ de 1 000	+ de 1 400	+ de 1.860
2.ª Categoria .....	de 1,01 a 2,00%	392 a 784	500 a 1 000	700 a 1 400	930 a 1 860
3.ª Categoria .....	de 0,51 a 1,00%	196 a 392	250 a 500	350 a 700	465 a 930
4.ª Categoria .....	de 0,31 a 0,50%	117 a 196	150 a 250	210 a 350	279 a 465
5.ª Categoria .....	de 0,31 a 0,30%	78 a 117	100 a 150	140 a 210	186 a 279
6.ª Categoria .....	de 0,11 a 0,20%	39 a 78	50 a 100	70 a 140	93 a 186
7.ª Categoria .....	de 0,05 a 0,10%	20 a 39	25 a 50	35 a 70	45 a 93

FONTE: Censos Demográficos da Fundação IBGE.

mentos ou cidades contidos em cada categoria. Por exemplo, no caso de 2 elementos na categoria 1 e de 3 elementos na categoria 2, a 1.<sup>a</sup> categoria passaria a valer  $1,5 = [(1 + 2)/2]$  e a 2.<sup>a</sup>,  $4 = [(3 + 4 + 5)/3]$ .

Na etapa seguinte, calculou-se o grau de correlação, para cada ano censitário, entre as categorias de cidades (e dos respectivos municípios) segundo a população urbana e a atividade industrial.

Paralelamente, procurou-se examinar a associação estabelecida entre as categorias de cidades segundo a população e a classificação das mesmas segundo um índice de conectividade.

O índice de conectividade foi calculado atribuindo-se pontos a cada centro urbano segundo o número e o tipo de vias de transporte interurbano que os serviam. Convencionou-se que a presença de um aeroporto pavimentado e com linhas comerciais regulares valia 1 ponto; aeroporto não-pavimentado e linhas comerciais regulares, 0,5 ponto; porto marítimo aparelhado, 2 pontos, e porto fluvial ou marítimo não-aparelhado, 1 ponto. No caso das rodovias, o número de pontos recebidos depende do número de vias de acesso a outras cidades do sistema e de serem ou não pavimentadas; uma ligação asfaltada valia 2 pontos e, a de terra, 1 ponto. No caso de entroncamento ou de bifurcação entre 2 cidades, os pontos de ligação a mais são atribuídos à cidade maior, ou à mais próxima. Nos casos de vias que partem de cidades ou vilas pertencentes a áreas metropolitanas, os pontos são atribuídos cumulativamente a estas localidades e à metrópole. Para as ferrovias, o critério foi idêntico ao das rodovias, contando-se 1 ponto para uma ligação, 2 pontos para 2 ou 3 e 3 pontos para 4 ou mais.

A fim de permitir a comparação com o critério populacional, foram definidas 7 categorias de conectividade, com intervalos de número de pontos. Tendo em vista o crescimento do setor de transportes, a comparabilidade entre os diversos períodos censitários requer que os intervalos que definem as categorias sejam devidamente ajustados. Assim, por exemplo, para pertencer à 1.<sup>a</sup> categoria, uma cidade necessitava de mais de 9,5 pontos em 1940; mais de 11,5 em 1950; mais de 15,5 em 1960; mais de 16,5 em

1970. Para a 2.<sup>a</sup> categoria, os intervalos são de 7,0 a 9,5; 8,0 a 11,5; 11 a 15,5 e 12 a 16,5, respectivamente, para 1940, 1950, 1960 e 1970.

### 3. A expansão do sistema

Os resultados da análise do sistema urbano brasileiro nos últimos 30 anos revelam a multiplicação de núcleos de concentração com 0,05, ou mais, da população nacional. De 60 núcleos em 1940, reunindo 49,4% da população urbana, passaram a 150 em 1970, com cerca de 58% da população urbana (Quadro 2).

Esta multiplicação reflete ao mesmo tempo dois tipos de processos: de difusão da urbanização e de concentração, em especial nas regiões metropolitanas. Na realidade, pode-se distinguir quatro fenômenos importantes:

1.º) *Metropolização*, isto é, a formação de regiões metropolitanas, com base industrial e com grandes centros satélites em torno de núcleo principal;

2.º) *Interiorização*, que consiste no surgimento de novos lugares centrais, muitos de crescimento rápido, seja nas novas fronteiras agrícolas, como Londrina, no norte do Paraná, ou ainda pela implantação de núcleos em áreas vazias, como é o caso de Brasília;

3.º) *Estabelecimento de eixos de circulação*, com o crescimento de cidades ao longo de eixos troncais, como no caso da Rio-Bahia. Eles freqüentemente se constituem em verdadeiros eixos de desenvolvimento, com base em uma estrutura industrial, como no exemplo do Vale do Paraíba;

4.º) *Função Administrativa*, responsável pela elevada ordem hierárquica das capitais estaduais dentro de suas respectivas regiões, ou pela sua rápida ascensão, como no caso de Goiânia.

Obviamente, o conjunto de fenômenos que condicionam o processo de urbanização varia de intensidade ao longo do tempo. A interiorização liga-se a processos de avanço de frentes pioneiras e extensão de áreas agrícolas. A formação de eixos se vincula aos processos de integração, determinados tanto pela industrialização

quanto pela colonização. É, entretanto, a metropolização o fenômeno mais importante, especialmente na década de 60. O movimento de concentração de populações e atividades é o aspecto mais expressivo do crescimento urbano e, de certa forma, reflete padrões de localização de indústrias e de centros de decisão.

Cabe ainda destacar o papel exercido pela expansão e modernização do setor de administração pública. A importância deste setor como função urbana é antiga no Brasil. Basta dizer que, por lei, toda sede municipal é cidade, independentemente de sua dimensão ou atividades econômicas presentes. No passado, os principais centros urbanos brasileiros se constituíam, via de regra, da capital federal e das capitais estaduais.

No entanto, o papel da atividade administrativa nesse particular parece ter declinado, principalmente com o desenvolvimento econômico do País após a II Guerra Mundial. Diversas cidades passaram a expandir-se de maneira mais rápida que as capitais dos respectivos Estados, como, por exemplo, Campo Grande em relação a Cuiabá, Blumenau a Florianópolis e Campina Grande a João Pessoa.

Não obstante, em nossos dias, cabe ainda ressaltar a expansão do setor público e sua influência direta e indireta sobre todas as atividades urbanas. Verifica-se, assim, que grande parte da infraestrutura social-urbana, tal como educação, saúde, saneamento, comunicação, abastecimento e outros serviços é gerida pelo poder público. Sua influência estende-se igualmente ao setor de atividades diretamente produtivas (no sentido de Hirschman), utilizando instrumentos tais como incentivos fiscais e creditícios. As decisões do setor público, portanto, condicionam decisivamente os padrões de localização de atividades e, implicitamente, a evolução do sistema urbano.

Atualmente, as regiões metropolitanas, especialmente as do Rio de Janeiro e de São Paulo, contam com cidades de dimensão superior à de diversas capitais estaduais. Entretanto, dentro dos seus respectivos Estados, essas capitais se mantêm à frente das demais cidades (exceto em Mato Grosso). O Censo de 1970 comprovou

o acentuado crescimento das capitais estaduais, inclusive em Mato Grosso, fato este que revela a importância direta do setor governo como fator de crescimento urbano. Tal crescimento reflete uma expansão geral do setor terciário, bem como seus efeitos induzidos em termos de atração de indústrias.

As atividades administrativas, sem dúvida, constituem um dos elementos de expansão metropolitana em torno de algumas capitais. Pode-se provavelmente adiantar que, enquanto nas capitais nordestinas o setor governo procura induzir a industrialização, nas regiões de nível econômico mais elevado é a própria industrialização que exige a expansão das atividades administrativas, a exemplo de São Paulo.

Se desenvolvimento industrial implica o fenômeno de concentração urbana, as atividades administrativas desempenham um duplo papel: de um lado, contribuem para a concentração, de

#### QUADRO 2

*Categorias De Cidades Com 0,05% Ou Mais Da População Brasileira (Número de cidades e vilas)*

Categorias	1940		1950		1960		1970	
	Total	Subúrbios Metropolitanos	Total	Subúrbios Metropolitanos	Total	Subúrbios Metropolitanos	Total	Subúrbios Metropolitanos
1. <sup>a</sup>	2	—	2	—	2	—	2	—
2. <sup>a</sup>	—	—	1	—	1	—	3	—
3. <sup>a</sup>	3	—	3	—	5	—	4	—
4. <sup>a</sup>	5	1	4	1	4	2	8	4
5. <sup>a</sup>	2	—	1	—	5	1	11	5
6. <sup>a</sup>	15	1	22	5	35	9	42	15
7. <sup>a</sup>	33	8	40	7	60	12	80	22
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>	<b>10</b>	<b>73</b>	<b>13</b>	<b>112</b>	<b>24</b>	<b>150</b>	<b>46</b>

FONTE: Censo Demográfico da Fundação IBGE.



outro, reforçam núcleos secundários representados pelas capitais estaduais. Essas capitais são em número de 27, incluindo Brasília e as capitais dos territórios, e poderiam servir de base para uma política de *descentralização concentrada*.<sup>1</sup>

De 1940 a 1970, os “subúrbios” metropolitanos<sup>2</sup> cresceram de 15% para 30% no total das cidades consideradas. Esse processo tomou vulto principalmente na década de 60. Em 1970, metade dos centros de 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> categorias era constituído por esses subúrbios, apesar de se excluírem do conjunto de subúrbios, cidades satélites tais como Santos, Campinas, Jundiaí ou Petrópolis. Essas cidades, embora pertençam a regiões metropolitanas maiores, atuam, na realidade, como centros independentes.

#### 4. Relação com a industrialização

A evolução recente do setor industrial no Brasil caracteriza-se por um declínio acentuado na participação relativa dos setores tradicionais (têxteis, produtos alimentares, etc.), geralmente caracterizados por padrões locacionais mais dispersos. Em consequência, observa-se também uma redução no número de municípios com 0,05% ou mais, do valor da produção nacional: vários pequenos centros foram retirados desse conjunto enquanto os maiores permaneceram. No Nordeste, assim como no Sul, uma série de pequenas localidades que figuravam em 1940, devido a suas tecelagens ou a seus frigoríficos, desapareceram em 1970. Paralelamente, elevou-se a proporção dos subúrbios metropolitanos caracterizados como grandes centros industriais (Quadro 3).

A expansão de áreas metropolitanas, com proliferação de subúrbios industrializados, ocorreu com maior intensidade na Região Sudeste, onde se observa maior frequência de cidades que sobem de categoria.

<sup>1</sup> Ver L. Rodwin, “Metropolitan Policy for Developing Areas”, em *Regional Economic Planning*, editado por W. Isard e J. H. Cumberland, (Paris: OECD, 1961).

<sup>2</sup> Consideram-se “subúrbios” metropolitanos somente os locais que formam um “habitat” urbano quase contínuo com as áreas metropolitanas.

QUADRO 3

*Categorias De Municípios Com 0,05% Ou Mais Do Valor Da Produção Industrial Brasileira (Número de Municípios)*

Categorias	1940		1950		1960		1969	
	Total	Subúrbios Metropolitanos	Total	Subúrbios Metropolitanos	Total	Subúrbios Metropolitanos	Total	Subúrbios Metropolitanos
1. <sup>a</sup>	4	1	4	1	4	2	5	3
2. <sup>a</sup>	4	—	5	1	6	2	8	4
3. <sup>a</sup>	14	2	12	2	11	2	15	5
4. <sup>a</sup>	10	3	13	3	13	5	13	5
5. <sup>a</sup>	22	1	11	3	23	3	23	6
6. <sup>a</sup>	73	9	65	9	40	4	37	8
7. <sup>a</sup>	100	4	127	10	116	13	69	15
<b>TOTAL</b>	<b>227</b>	<b>20</b>	<b>237</b>	<b>29</b>	<b>213</b>	<b>31</b>	<b>170</b>	<b>46</b>

FONTES: Censos Industriais e Registro Industrial de 1969 da FIBGE.

Calculando-se o coeficiente de correlação ordinal de Spearman entre as categorias de população e categorias industriais obtém-se 0,58 em 1940 e 1950, 0,57 em 1960 e 0,64 em 1970. Este coeficiente indica, portanto, que o nível de industrialização explica pouco mais da metade da ordenação de cidades por tamanho (população), mantendo-se estável no período 1940-60 e elevando-se levemente em 1970.

Na década de 40 observou-se um rápido crescimento da franja suburbana da cidade de São Paulo e em menor escala da do Rio de Janeiro. Paralelamente, um novo conjunto de lugares centrais emergiu nas regiões agrícolas. Como exemplo desses últimos, podem ser citados: Goiânia, o primeiro centro importante surgido no Planalto Central, Caxias do Sul, originária do povoamento europeu

no Sul do Brasil e centros nas regiões agrícolas do setor ocidental do Sudeste brasileiro, tais como Londrina, Presidente Prudente e Araçatuba. É, portanto, natural que o índice de correlação não se tenha alterado de 1940 para 1950, uma vez que a par da expansão do setor industrial, ocorreu também forte crescimento ligado ao setor agrícola.

Na década de 50, o coeficiente praticamente não se altera. Muitos dos antigos lugares centrais perdem posição relativa no sistema, tal como Pelotas. Por outro lado, outros centros, através do aumento de suas funções terciárias, ou ainda pela expansão de atividades de beneficiamento de produtos primários, elevam-se no sistema. Uberlândia é um exemplo.

Se, por um lado, o processo de metropolização ampliou-se, muitos dos subúrbios com altas taxas de crescimento não passavam de cidades-dormitório situadas na periferia de centros tais como Fortaleza e Rio de Janeiro. É igualmente importante nessa última década, a implantação de uma infra-estrutura de transportes que determinou o crescimento de certas cidades sem correspondente crescimento industrial das mesmas. Tal fato pode ser observado, por exemplo, ao longo da Rodovia Rio-Bahia, com o aparecimento de Governador Valadares, Teófilo Otoni, Vitória da Conquista e Jequié.

Finalmente, de 1960 a 1970, a elevação do coeficiente reflete maior associação entre os processos industrial e urbano, isto é, uma acentuada concentração de população e de atividades industriais nas regiões metropolitanas.

Ao contrário do que comumente ocorre em países altamente industrializados, o caso brasileiro demonstra que as economias em desenvolvimento podem passar por fases de crescente correlação entre crescimento urbano e localização de atividades industriais nas grandes cidades. Nos países desenvolvidos, as indústrias se multiplicam fora dos limites dos grandes centros, os quais geralmente se caracterizam pelo crescimento do setor terciário superior. Nos países em desenvolvimento, a expansão econômica pode-se fazer acompanhar por um processo de concentração espacial.

## 5. Relação com os transportes

Os coeficientes de correlação entre as categorias de população e as categorias de conectividade (posição no sistema de transportes) são mais elevados que no caso anterior. Ao contrário do observado no sistema industrial, os subúrbios metropolitanos não alcançam posição elevada no sistema de transportes (Quadro 4).

QUADRO 4

*Categorias de cidades segundo a conectividade  
(Número de cidades e vilas)*

Categorias	1940		1950		1960		1970	
	Total	Subúrbios Metropolitanos	Total	Subúrbios Metropolitanos	Total	Subúrbios Metropolitanos	Total	Subúrbios Metropolitanos
1. <sup>a</sup>	2	—	2	—	2	—	4	—
2. <sup>a</sup>	2	—	3	—	7	—	9	—
3. <sup>a</sup>	4	—	14	1	5	—	14	—
4. <sup>a</sup>	9	1	14	—	17	1	26	—
5. <sup>a</sup>	18	1	11	1	21	1	23	1
6. <sup>a</sup>	9	—	15	9	30	1	25	2
7. <sup>a</sup>	16	8	14	2	30	21	49	43
TOTAL	60	10	73	13	112	24	150	46

FONTE: Pesquisa Original Sobre Sistemas de Transporte (PUC/RJ).

Em 1940, o coeficiente foi de 0,63, passou a 0,57 em 1950, a 0,88 em 1960 e a 0,90 em 1970.

Embora o coeficiente de 1940 não seja elevado, é ainda superior ao obtido na correlação com o processo industrial. Nessa década, o sistema urbano apresentava o seguinte quadro: das 60 cidades componentes do sistema, 19 eram capitais político-administrativas. Com exceção da cidade de Santos, todas as cidades que compunham as 4 primeiras categorias eram capitais. Apenas 2 das capitais figuravam na última categoria e 6 na penúltima; estavam ausentes

do sistema apenas as capitais dos Estados de Mato Grosso e Goiás.

O Brasil na década de 40 podia ser considerado como um “arquipélago econômico”, caracterizando-se por ligações difíceis entre os grandes centros nas várias macrorregiões. Além das capitais, alguns entroncamentos ferroviários no Sudeste e no Sul, cidades que tiveram seu crescimento vinculado a esse meio de transporte, e os centros portuários, formavam outro grupo expressivo. Por exemplo, Santa Maria, Ponta Grossa, Pelotas, Rio Grande, Campo Grande, Santos e outras.

As metrópoles regionais, ou seja, as maiores cidades do sistema, encontravam-se isoladas umas das outras, algumas cercadas por centros de baixa categoria, enquanto outras formavam verdadeiros núcleos isolados.

De 1940 a 1950, começa a expansão metropolitana, sem, entretanto, que os subúrbios em crescimento ultrapassem a dimensão das capitais regionais. Surgem, no interior, cidades que refletem a expansão de funções centrais ligadas diretamente às atividades agrícolas. Por sua vez, os centros associados especialmente à função de entroncamento ferroviário ou de porto não apresentam maior dinamismo.

A maior parte das novas cidades do sistema encontrava-se localizada no chamado Sudeste Ocidental, ou seja, a área de influência direta da capital paulista. A estruturação da região de São Paulo fortalecia-se, embora as cidades dessa região ainda não alcançassem categorias muito elevadas. A integração territorial do País através do transporte rodoviário e aéreo encontrava-se ainda no início. Nessas condições, a infra-estrutura econômica ainda não possibilitava maior relacionamento entre as grandes metrópoles regionais. Neste mesmo período surge Goiânia.<sup>3</sup> Esse conjunto de fatores explica, certamente, o ligeiro declínio do coeficiente de correlação para a primeira década.

<sup>3</sup> Isto é, passa a pertencer ao sistema de centros de 0,05%, ou mais, da população nacional.

O período 1950-60 corresponde ao desencadeamento de importante fase da industrialização brasileira e à intensificação dos investimentos em infra-estrutura de transporte, especialmente no setor rodoviário. Em extensões de território anteriormente vazias surgem alinhamentos de centros, como ao longo da Rio-Bahia. A brusca elevação do coeficiente reflete o fato de que nas áreas mais densas em população e atividade econômica, isto é, em torno das metrópoles nacionais, onde também existe um maior número de cidades e de conexões, um conjunto de centros urbanos atinge categoria superior ou igual à das capitais ilhadas em regiões atrasadas. Nas regiões mais desenvolvidas esboça-se de maneira nítida um gradiente onde as categorias de cidade declinam à medida que aumenta a distância da grande metrópole.

A ordenação das cidades quanto à população ajusta-se à distância das metrópoles e ao crescimento da rede de transportes. Mais uma vez, o coeficiente de correlação é mais elevado do que no caso de associação com a atividade industrial.

Ao se alargarem as regiões metropolitanas, suas cidades não só começam a superar a dimensão dos antigos e grandes centros regionais, mas também passam a ser melhor servidas por vias de transportes. As metrópoles regionais estreitam suas relações através da rede troncal. Por outro lado, os antigos centros ferroviários, ou portos, que passaram a contar com modernas rodovias e/ou que agregam novas funções, voltam a elevar-se na hierarquia urbana, como é o caso de Vitória, Santa Maria, Ponta Grossa e outros. Alguns novos centros que passaram a figurar no sistema em 1960 tornam-se entroncamentos ferroviários, como Montes Claros, Maringá, Anápolis, Corumbá. Outras cidades, como Blumenau e Joinville, que se incorporaram ao sistema, superam o papel de simples lugares centrais e tornam-se importantes centros industriais. Na realidade, esta ascensão se deveu fundamentalmente à sua melhor acessibilidade por vias terrestres, permitindo o alargamento do mercado para seus produtos. Esse conjunto de fatos explica a elevação do coeficiente, de 1960 a 1970, em mais de 4%, atingindo 0,90.

Recordemos, à vista do que foi dito na seção anterior que, nesse período, ocorre um aumento da correlação entre indústria e população urbana. Estando o sistema mais ordenado quanto a gradientes que relacionam densidades, dimensões de cidades e conexões, observa-se, além do fenômeno de industrialização das regiões metropolitanas, a formação de gradientes de industrialização, segundo os quais o grau de industrialização se reduz com o aumento de distância da metrópole, em especial no Estado de São Paulo.

## 6. Aspectos regionais

Os Quadros 5 e 6 apresentam a distribuição das cidades integrantes do sistema urbano em 1940 e 1970, segundo as macrorregiões.

A participação da Amazônia e do Centro-Oeste na população brasileira cresceu de 6,6% em 1940 para 9,3 em 1970. No mesmo período, o número de cidades concentrando 0,05, ou mais da população brasileira aumentou de 5% para 8%. Excluindo-se as localidades suburbanas, esta participação passa de 6% em 1940 para 9,5% em 1970. Enquanto isto, o Nordeste declina de 35,0% para 30,9% no que diz respeito à população total, tendo sido ainda mais acentuada sua perda quanto à participação no sistema urbano. Considerando-se todas as localidades, o decréscimo foi de 23,3% para 19,3%. Excluindo-se as cidades suburbanas, porém, obtêm-se 26% e 20,9%. Em outras palavras, se a migração de nordestinos contribui para a urbanização, esta contribuição se dirige para cidades situadas fora da macrorregião, ou para algumas poucas metrópoles do Nordeste, incluindo subúrbios de Recife e Fortaleza.

Na Região Sudeste, encontram-se cidades em todas as categorias, o que evidencia um sistema urbano mais evoluído. O Sudeste manteve sua posição quanto às cidades com 0,05%, ou mais, da população total, passando de 55% em 1940 a 54,6% em 1970. Excluindo-se os subúrbios, essa relação passa para 48% e 47,6%. O crescimento metropolitano ocorre essencialmente nessa região. Finalmente, a Região Sul participa do número de cidades com 16,6% em 1940 e 18% em 1970, elevando-se para 20% e 21,9% quando excluídos os subúrbios metropolitanos.

QUADRO 5

*Distribuição das cidades e vilas por categorias e segundo grandes regiões — 1940*  
(Número de cidades)

	1.ª CAT.		2.ª CAT.		3.ª CAT.		4.ª CAT.		5.ª CAT.		6.ª CAT.		7.ª CAT.		TOTAL	
	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos
Amazônia e Centro-Oeste	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3
Nordeste	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	4	4	6	5	14	13
Sudeste	2	2	1	1	1	1	3	2	1	1	8	7	20	13	88	24
Sul	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	6	6	10	10
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>33</b>	<b>25</b>	<b>60</b>	<b>50</b>

FONTE: Censo Demográfico, IBGE.



QUADRO 6

Distribuição das cidades e vilas por categorias e segundo grandes regiões -- 1970  
(Número de cidades)

	1.ª CAT.		2.ª CAT.		3.ª CAT.		4.ª CAT.		5.ª CAT.		6.ª CAT.		7.ª CAT.		TOTAL	
	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos	TOTAL	Sem Subúrbios Metropolitanos
Amazônia e Centro-Oeste	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	6	5	12	10
Nordeste	1	1	2	2	1	1	1	1	4	3	7	6	15	10	29	22
Sudeste	2	2	1	1	1	1	6	2	6	2	27	15	40	28	82	50
Sul	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	7	6	18	15	27	23
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>43</b>	<b>28</b>	<b>79</b>	<b>58</b>	<b>150</b>	<b>105</b>

FONTE: Censo Demográfico, IBGE.

## 7. Conclusão

Uma rápida comparação da situação de 1970 com a de 1940 evidencia as importantes transformações ocorridas.

Dois movimentos simultâneos e aparentemente contraditórios se desenrolaram: concentração do fenômeno urbano em determinados espaços geográficos e difusão de pontos de concentração da população urbana através do País. Estes movimentos são apenas aparentemente contraditórios, uma vez que, na realidade, fazem parte de um mesmo processo geral, onde o primeiro é ligado à industrialização e se impõe hierarquicamente ao segundo.

Dentro do processo geral distinguem-se três aspectos. O primeiro refere-se à industrialização, responsável por tendências de concentração, e que teria conduzido o País a formas de organização espacial mais próximas do modelo núcleo-periferia.

Realmente, a nível nacional, o grosso da atividade industrial se localizou na região metropolitana de São Paulo e uma fração apreciável na do Rio de Janeiro. A nível regional, em cada macrorregião o crescimento industrial tendeu igualmente a se concentrar na respectiva área metropolitana. Nas regiões metropolitanas houve um crescimento relativamente maior no número de novos centros e foi mais acentuada a elevação das cidades em categoria. Ao se industrializarem, diversas localidades suburbanas de administração municipal autônoma passam a se constituir em cidades mais populosas do que praticamente qualquer outra da área de influência da respectiva metrópole.

Principalmente no caso de São Paulo, a expansão industrial ao longo de eixos que partem da metrópole confere às cidades médias mais próximas um grau de industrialização relativamente alto. Deste modo, tendo a metrópole como foco, formam-se gradientes de cidades (quanto à população e grau de industrialização). Esse fato tem sido observado especialmente no Estado de São Paulo. O processo industrial conduz à formação, em certas áreas do País, de um sistema urbano mais integrado. Este quadro contrasta com o panorama dos anos 40, de grandes cidades ilhadas em um espaço

de pequenos centros urbanos. Em 1970, várias cidades integrantes do Grande Rio e Grande São Paulo possuem dimensão maior que a de diversas capitais estaduais menos industrializadas.

Envolvendo cidades médias de regiões metropolitanas e de suas proximidades, a industrialização explica em parte o fato de que o número de cidades de 5.<sup>a</sup> categoria (máximo de 100 mil habitantes em 1940 e de 280 mil em 1970) passou de 2 em 1940 para 11 em 1970. Campinas elevou-se de 4.<sup>a</sup> categoria em 1950 para 6.<sup>a</sup> em 1970. Juiz de Fora atinge a 5.<sup>a</sup>. O principal eixo de expansão urbano-industrial se localiza da capital paulista para o noroeste, na direção de Ribeirão Preto (5.<sup>a</sup> categoria) e São José do Rio Preto. Ribeirão Preto, em 1970, continua sendo a cidade interiorana, sem funções de capital e distante da região metropolitana, mais desenvolvida do País. Ribeirão Preto encontra-se na fase de transição de lugar central para um centro com atividades industriais bastante significativas. No Vale do Paraíba, diversos centros passaram de 7.<sup>a</sup> para 6.<sup>a</sup> categoria no último decênio. Caxias do Sul, próxima à região metropolitana de Porto Alegre, que não figurava no sistema em 1940, já em 1970 aparece na 6.<sup>a</sup> categoria. Em contraste, cidades médias não atingidas pela industrialização não se elevam de categoria, como nos casos de Campos e Pelotas.

Sob a designação de metropolização há duas formas a distinguir. A primeira refere-se à organização de aglomeração de cidades segundo uma estrutura mais complexa, dotada de importantes atividades industriais e com centros de funções especializadas. À área formada pelo núcleo principal e subúrbios industrializados, juntam-se satélites, igualmente industrializados, tendendo à formação de verdadeira região urbanizada e industrializada. O modelo é a região formada em torno da cidade de São Paulo, em cujo interior se organizam aglomerações metropolitanas secundárias, em torno de Santos e Campinas.

A segunda forma se refere à expansão de grandes capitais regionais pelos municípios vizinhos, que passam a funcionar como subúrbios sem industrialização significativa, como é o caso de Fortaleza e Belém. Estas são *primate-cities* em suas respectivas regiões,

e formam à sua volta uma aglomeração metropolitana, sem alcançar uma estrutura de conteúdo regional. Também em Brasília observa-se uma aglomeração metropolitana, onde prevalecem atividades terciárias e funções residenciais, embora sem formar uma estrutura regional-urbano-industrial.

A partir das regiões metropolitanas, delineiam-se eixos de cidades com posição relativamente alta no sistema urbano. Já foram mencionados os de São Paulo a Ribeirão Preto e do Vale do Paraíba. Existe ainda o eixo do Rio de Janeiro e Belo Horizonte, passando por Juiz de Fora, e o eixo Belo Horizonte-Vitória, com a aglomeração composta de Coronel Fabriciano-Itatinga e Governador Valadares. Porém, em virtude da concentração metropolitana, essas cidades ao longo dos eixos não despontam como centros de maior autonomia econômica.

Outro aspecto refere-se à função de capital estadual. Esta função alcança novo dinamismo à medida que as cidades tornam-se centros de planejamento nacional e regional. No período 1960-70, 7 capitais sobem de categoria; em 1970, à exceção de Cuiabá e da capital do Acre (esta ainda ausente do sistema), todas as demais situam-se acima da sexta categoria.

A expansão de cidades-capitais e a metropolização influíram, portanto, para que em 1970 houvesse 9 cidades contendo cada uma 0,51%, ou mais, da população brasileira, em vez de somente 4 em 1940. Dessa maneira, essas cidades constituem um elemento de importância no contexto de uma política de descentralização concentrada.

Finalmente, cabe destacar a evolução de lugares centrais nas regiões agrícolas, especialmente aquelas dotadas de indústrias de consumo local ou de beneficiamento de produtos agrícolas. As funções terciárias são as que mais contribuem para a melhor distribuição espacial do sistema urbano através da multiplicação de pequenos centros, o que, em outros termos, significa ocupação do espaço nacional.

A atual política de interiorização do processo de povoamento, com a extensão de novas áreas agrícolas, parece tentar reproduzir

a experiência passada quando a colonização fez surgir constelações de lugares centrais de certa importância no planalto ocidental paulista, no norte do Paraná, no sul do Brasil, muitos dotados de certa capacidade de industrializar-se. O argumento consiste em promover novos centros urbanos nas novas áreas de colonização, em oposição à excessiva concentração metropolitana que vem recentemente se acentuando. Existe, porém, a necessidade de se pesquisar as diferentes formas de expansão das fronteiras agrícolas, assim como explicar o surgimento de uma classe média rural e urbana, e como essa classe atua no sentido de alimentar o crescimento do sistema.

Um aspecto digno de ser considerado diz respeito às cidades médias e médio-grandes, relativamente afastadas das grandes metrópoles. Como frisamos anteriormente, várias destas cidades conseguiram elevar-se de categoria e talvez pudessem servir de pólos industriais de uma política de interiorização.

