



A INSERÇÃO DO CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO RURAL-URBANO DA REGIÃO OESTE DO PARANÁ NO CENÁRIO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

**Marcel Augusto Colling¹
Mirian Beatriz Schneider²
Jefferson Andronio Ramundo Staduto³**

Resumo

O objetivo principal deste trabalho é analisar a Região Oeste do estado do Paraná sob dois aspectos, primeiro a presença de um corredor de desenvolvimento presente nos municípios ao longo das rodovias federais BR-163 e BR-277 e, a inserção deste corredor no contexto do comércio internacional. Foram levantados dados do Ministério dos Transportes, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e Instituto Paranaense de Desenvolvimento para a classificação dos municípios da região em um contexto de corredor de desenvolvimento. Foram levantados dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior referentes a exportações em termos de principais produtos exportados, principais países de destino para todos os municípios da Região Oeste. Concluiu-se que o perfil rural-urbano do corredor marca sua especificidade. A inserção internacional do

Recebimento: 27/4/2016 • Aceite: 2/12/2016

¹ Doutorando em Desenvolvimento Regional e Agronegócio da Unioeste, Toledo, PR, Brasil. E-mail: marcelcolling@gmail.com

² Doutora em História pela Universidad de León/Espanha. Professora da UNIOESTE, Toledo, PR, Brasil. E-mail: mirian-braun@hotmail.com

³ Doutor em Ciências (Economia Aplicada) pela Universidade de São Paulo. Professor da Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, PR, Brasil. E-mail: jstuduto@yahoo.com.br

corredor ocorre por meio da produção agrícola e é favorecida pela infraestrutura urbana.

Palavras-chave: Corredor de desenvolvimento; Base de exportação; Rural-Urbano; Região Oeste do Paraná

THE INSERT OF THE RURAL-URBAN DEVELOPMENT CORRIDOR OF THE WEST REGION OF PARANÁ IN THE INTERNATIONAL TRADE SCENARIO

Abstract

The main objective of this study is to analyze the western region of the state of Paraná in two aspects, first the presence of a development corridor present in the municipalities along the federal highways BR-163 and BR-277 and, the insertion of this corridor in the context of the International trade. Data were collected from the Ministry of Transport, the Brazilian Institute of Geography and Statistics and the Paranaense Development Institute for the classification of municipalities in the region in a development corridor context. Data were collected from the Ministry of Development, Industry and Foreign Trade regarding exports in terms of the main products exported, the main destination countries for all municipalities in the Western Region. It was concluded that the rural-urban profile of the corridor marks its specificity. The international insertion of the corridor takes place through agricultural production and is favored by the urban infrastructure.

Keywords: Development corridor; Export base; Rural-Urban; Western Region of Paraná

Introdução

Neste trabalho, o objetivo principal é analisar a Região Oeste do estado do Paraná sob dois aspectos, primeiro a presença de um corredor de desenvolvimento presente nos municípios ao longo das rodovias federais BR-163 e BR-277 e, a inserção deste corredor no contexto do comércio internacional.

O estado do Paraná nas últimas décadas passou por uma série de mudanças em seu espaço econômico. Houve uma nova configuração geoeconômica do estado a partir da integração de sua economia nos cenários nacional e internacional. Essa integração é resultado, dentre outros fatores, da modernização da agricultura, esgotamento da fronteira agrícola e consequente diversificação e difusão dos ramos industriais (PIFFER, 2009).

Ocorre, então, na região Oeste do Paraná, a formação de novas dinâmicas entre o rural e o urbano, havendo uma tendência de que o continuum entre os dois se intensifique (ALVES *et al*, 2006). A existência de rodovias federais torna os municípios mais próximos, a infraestrutura urbana traz oportunidades de inserção da região em economias mais amplas. Daí vem o objetivo deste estudo.

O trabalho está dividido em seis partes. A primeira parte traz as definições e conceitos sobre corredores de desenvolvimento. Na segunda parte é tratada a teoria da base de exportação. Na terceira parte é abordada a questão do rural-urbano. A quarta parte caracteriza a região Oeste do Paraná no contexto de corredores de desenvolvimento. Na quinta parte é explicada a inserção do corredor no cenário do comércio internacional. Por fim, a sexta parte traz as considerações finais do trabalho.

Corredores, bases de exportação e o perfil rural-urbano

A primeira abordagem conceitual trata dos corredores de desenvolvimento. Del Mistro (2001) aponta três desenvolvimentos necessários para a reutilização do conceito: (1) o ideal de desenvolvimento sustentável que passaria a ocupar um importante lugar no planejamento espacial desde a Eco-92 no Rio de Janeiro. A lógica era integrar o uso da terra e o planejamento de transportes para reduzir emissões, tornar as formas urbanas mais compactas, amenizar a dispersão e a utilização de veículos particulares; (2) a redução dos orçamentos públicos, que resultou em um crescente interesse por parte das instituições públicas em melhorar a integração entre uso de terra e planejamento de transportes reduzindo prejuízos fiscais na área; (3) o advento das condições pós-modernas, onde as fronteiras

entre disciplinas foram enfraquecidas e processos de planejamento multi-setorial integrados passaram a ser feitos.

Kleynhans (2001) explica que o corredor é uma faixa de desenvolvimento, com limites específicos em ambas as laterais. Dentro desses limites concentram-se atividades e movimento de bens e pessoas. O autor complementa, explicando que a atração de uma cidade depende não apenas das demandas de sua população, mas também das interações com qualquer estabelecimento que esteja fora dela mesma. Essas interações externas ocorrem por meio de rotas de transporte e comunicação e podem ser medidas em termos de atratividade destes locais externos.

Perroux (1961), Campbell e Meades (2008) e Ferrera de Lima (2010) definem o corredor de desenvolvimento como uma área que liga dois polos, podendo ter seu nível de desenvolvimento elevado devido a sua localização. Ele possui um caráter mais estratégico do que físico. Isto ocorre pois, ao longo do tempo, o desenvolvimento pode assumir um perfil mais disperso ou menos disperso, mais incluyente ou menos incluyente. Essas configurações podem afetar as dimensões físicas de um corredor de desenvolvimento.

Geyer (1988) aponta quatro requisitos para a caracterização de eixos e corredores de desenvolvimento:

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

O autor resume certas características presentes em diversas definições na literatura. De tal forma, há um conjunto de funções desempenhadas por um corredor, sendo: função de ligação; função de desbloqueio, novas oportunidades de desenvolvimento econômico e social como resultado de mobilidade e acessibilidade; função de coordenação, desenvolvimento concentrado; função de facilitação, redução de distâncias de deslocamento, tempo e custos; função de desenvolvimento, pela criação de vantagens comparativas e de aglomeração; função de mobilidade/movimento/transporte; função de acesso/atividade marca as inter-relações entre uso da terra, atividade econômica e qual é a acessibilidade potencial para ambos, considerando uma ligação de transporte.

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

feitos. Sob esse aspecto, mobilidade e acessibilidade são consideradas como funções importantes. Demanda de mobilidade é uma resposta direta ao desenvolvimento econômico e social em determinada área. Ela é determinada pela distribuição das empresas, moradias e serviços, como também pela disponibilidade de recursos públicos e privados.

O autor também se refere aos corredores de desenvolvimento como parte significativa do novo urbanismo, dada sua natureza cívica inerente. Em uma época de metrópoles com vilas, cidades, vizinhanças a distritos, todos agregados com qualidade sem precedentes, os espaços públicos mais universalmente utilizados são os corredores que oferecem conexão e mobilidade.

Kleynhans (2001) aponta a importância de se tratar de desenvolvimento apoiado por uma série de programas e políticas. Quando implementados, tornam possível a organização de outros elementos urbanos. Com isso, é possível formar uma faixa urbana linear, obviamente identificável, na qual há uma intensidade maior e mais definida de atividade pública e econômica mista. Da mesma forma, movimentação e interação direta são proporcionadas.

Na trilha desse entendimento, ao se considerar o fluxo de bens e pessoas em um corredor, é possível destacar que a produção de uma região encontra escoamento por meio dele. Assim, os efeitos da base de desenvolvimento de uma região estão relacionados a sua base econômica. Os primeiros estudos sobre o tema foram realizados por Douglass North, na década de 50, na obra "*Location theory and regional economic growth*". A teoria divide as regiões em atividades básicas e não básicas. As atividades básicas também podem ser chamadas de atividades motoras (MARTINS, FERRERA DE LIMA, PIFFER, 2015).

Oliveira *et al* (2012) destacam dois pressupostos importantes na teoria de Douglass North. O primeiro é que ela se baseia na economia norte americana. O segundo é que ela é aplicada essencialmente às regiões novas, que estejam em um estágio inicial de desenvolvimento, e ainda, em regiões com pequenas populações.

Considerando estes pressupostos, é adotada a hipótese de que a exportação tem importância na determinação do nível de renda de uma região. Oliveira *et al* (2012) salientam que a exportação é um elemento inicial para o desenvolvimento de uma região, no entanto não é o único e há outros mais importantes. Países que tiveram mais desenvolvimento em anos recentes tiveram a exportação como base para o início desse processo. Depois disso, a exportação passa a ser

essencial para a continuidade do desenvolvimento juntamente com outros fatores.

Lima e Simões (2009) afirmam existir vantagens comparativas na produção de certos bens como reflexo de atividades voltadas para a exportação em regiões em processo de desenvolvimento. Essas vantagens se apresentam na forma de custos menores e maior produtividade.

Ainda segundo os autores, a formação da economia de uma região encontra na exportação um papel fundamental. As atividades locais, secundárias e terciárias também são determinadas pela base de exportação. Da mesma forma, ela exerce papel fundamental na configuração local em termos de dinâmica industrial, distribuição da população, padrão de urbanização, características de força de trabalho, atitudes sociais e crescimento de centros nodais. Todos esses fatores estão vinculados ao sucesso das exportações. Krugman (1991) complementa essa ideia afirmando que a ação e interação entre baixos custos de transporte, relações interindustriais e cooperação e concorrência regional são elementos que fortalecem determinados ramos de atividade e a aglomeração de empresas em torno destes ramos.

Oliveira *et al* (2012) ressaltam que conforme a região alcança estágios mais avançados de desenvolvimento, as exportações perdem a força no desenvolvimento econômico e social. Elas continuam sendo favoráveis ao processo, porém é necessário que outras atividades voltadas ao mercado externo e interno apareçam. Além de atividades internas diversificadas, novas atividades de exportação devem surgir para que a economia se desenvolva de forma mais duradoura e permanente.

No caso da região Oeste do Estado do Paraná, Piffer (1999) observa que o crescimento é baseado em forças externas, ou seja, na base de exportação e na alteridade da totalidade espacial. Piffer *et al* (2006) apontam que os municípios da região Oeste são dependentes do setor agrícola, sendo que em alguns municípios ele é o único setor forte da economia. A noção de polos de desenvolvimento e a teoria de base de exportação na qual um primeiro indicativo é de que municípios da Região Oeste do Paraná dependem do setor agrícola fazem com que seja necessária uma visão da relação entre o rural e o urbano.

A partir dos anos 50 o desenvolvimento começou a ser pensado, sobretudo, no aspecto que envolve as relações do meio rural. Segundo Amorim e Staduto (2008), a ruptura de paradigmas ocorre com a visão de que os agricultores, até então considerados 'tradicionais', poderiam ser a base dos processos econômicos conduzidos pela agricultura.

Furtado (1972) afirma que todas as sociedades mais complexas têm sua formação a partir de comunidades rurais, daí a importância da agricultura como base do processo econômico. Do ponto de vista das cidades, Locatel (2013) afirma que as cidades se constituem a partir de uma base econômica rural. Segundo o autor, as áreas administrativas são definidas de forma arbitrária, e por isso, não bastam para que uma cidade seja compreendida. Da mesma maneira, o campo não pode ser compreendido como resultado da lógica de suas atividades de produção. Para Dickinson (1961), os dois espaços formam uma totalidade. Há uma unidade geográfica, econômica, social, cultural e política da qual depende o desenvolvimento.

Ao considerar a constituição de uma região dinâmica, Abramovay (2000) afirma que ela deve incorporar uma rede de relações entre serviços e organizações públicas, iniciativas empresariais urbanas e rurais, agrícolas e não agrícolas. Empreendimentos inovadores surgem devido à coordenação dos atores dada a sua proximidade social.

Com tal configuração de redes, ligadas por corredores, a agricultura é incorporada a um cenário mais amplo de produção, transformação, distribuição e consumo de alimentos e matérias-primas. Também é possível que territórios rurais e a agricultura sejam incorporados a atividades inseridas nas economias locais e regionais (AMORIM E STADUTO, 2008). Por isso, é adequada a colocação de Santos (1993) de que a separação tradicional entre rural e urbano no Brasil não é mais uma representação da realidade do país. Os dois não podem ser divididos por não serem duas entidades independentes. As duas partes mantêm relações entre si e juntas integram um todo, mesmo não sendo homogêneas. Com tal caráter de complementaridade, o rural não caracteriza uma etapa do processo de desenvolvimento que deve ser superada para dar lugar a outra. Novas realidades são criadas a partir de novas estratégias, tecnologias e demandas (ABRAMOVAY, 2000).

Graziano da Silva (1997) também caracteriza o rural no Brasil como agente complementar em relação ao urbano. Segundo o autor, o meio rural brasileiro não é mais apenas agrário. Da mesma forma, o comportamento da população que reside em áreas rurais não pode mais ser explicado a partir do calendário agrícola, nem da retração/expansão das áreas ou da produção agropecuária. A prestação de serviços, o comércio e a indústria entram em cena como atividades não agrícolas e são responsáveis pela nova dinâmica do meio rural no país. O autor afirma que o espaço rural deixou de ser um mero fornecedor de recursos como água, turismo, lazer, bens de saúde. Ele

deixa de ser um produtor de mercadorias e fornecedor de mão-de-obra para trazer para si novos postos de trabalho pela possibilidade de combinar médias e pequenas empresas em seus domínios.

Da mesma forma, a modernização agrícola também não serve mais para explicar as dinâmicas do espaço rural. Kageyama e Rehdler (1993) apontam que a variável mais importante para a melhoria das condições de vida da população rural é o grau de urbanização do interior, que indica o benefício de áreas rurais no interior dos estados que captam a dispersão urbana da população das capitais e regiões metropolitanas.

Em relação a essa dinâmica rural-urbana na região Oeste do Paraná, a literatura explica que até meados da década de 80, a região era essencialmente agrícola (ALVES *et al*, 2007). Depois disso, a indústria passou a se consolidar com suas atividades voltadas ao agronegócio cooperativo. O crescimento de atividades de comércio e serviços faz com que a participação do setor urbano seja maior. Após os anos 80, a região Oeste do estado se insere no contexto global, submetendo-se às condições do global. Os autores afirmam que as modificações da região Oeste nas últimas décadas do século XX fazem com que seja impossível caracterizar a região apenas como agrícola. O território do Oeste possui diversos tipos de território em sua configuração: território de municípios polo, municípios de turismo, e municípios agrícolas.

A região oeste do Paraná no contexto de corredores de desenvolvimento

Buscando discutir a inserção do corredor de desenvolvimento do Oeste do Paraná no contexto da economia internacional, é necessária uma caracterização ampla da região. Por isso, a seguir serão apresentados dados referentes a valor adicionado bruto, composição de emprego, índice de desenvolvimento humano, Produto Interno Bruto *per capita*, nível de escolaridade, grau de urbanização e o perfil das exportações e importações da região.

A mesorregião Oeste do Paraná é formada por 51 municípios e se subdivide em três microrregiões: Foz do Iguaçu, Cascavel e Toledo. Os municípios que dão nome a cada uma dessas microrregiões são considerados polos regionais. Ela teve sua formação a partir de 1940 em resultado de um fluxo migratório notadamente de famílias do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Os municípios alcançaram certa estabilidade, tendo seus espaços vazios preenchidos pela agricultura. A partir da década de 1970 o Oeste paranaense passou por uma reorganização de sua base produtiva, ocasionado pela modernização da

produção agropecuária, grandes obras de infraestrutura (hidroelétricas, estradas pavimentadas) e o esgotamento da fronteira agrícola. Essas mudanças propiciaram uso intensivo das novas áreas e a reestruturação das tradicionais. O resultado foi um forte êxodo rural para os grandes centros urbanos (PIFFER, 1999; STAMM, 2005).

A partir de 1980, iniciou-se uma forte expansão da rede urbana regional no Oeste paranaense. Essa rede urbana passou a funcionar estritamente vinculada ao dinamismo da atividade rural e por ela impulsionada (MOURA & MAGALHÃES, 1996). O contingente populacional da região Oeste paranaense evoluiu no período de 1970 a 2000, correspondendo a um aumento de 51,18%. A população urbana apresentou uma evolução de 520,92% no mesmo período. De maneira contrária, a população rural reduziu-se em -65,31% no mesmo período (RIPPEL, 2005). Frente a essa realidade, a discussão sobre os circuitos da economia urbana e a forma como os mesmos se interagem no espaço regional torna-se importante para planejar o desenvolvimento regional e conhecer a dinâmica da economia espacial.

Na mesorregião Oeste estão presentes duas rodovias Federais, a BR-163 e a BR-277 que ligam os municípios polo. O quadro 1 apresenta os municípios considerados pelo Ministério dos Transportes pelos quais as rodovias passam.

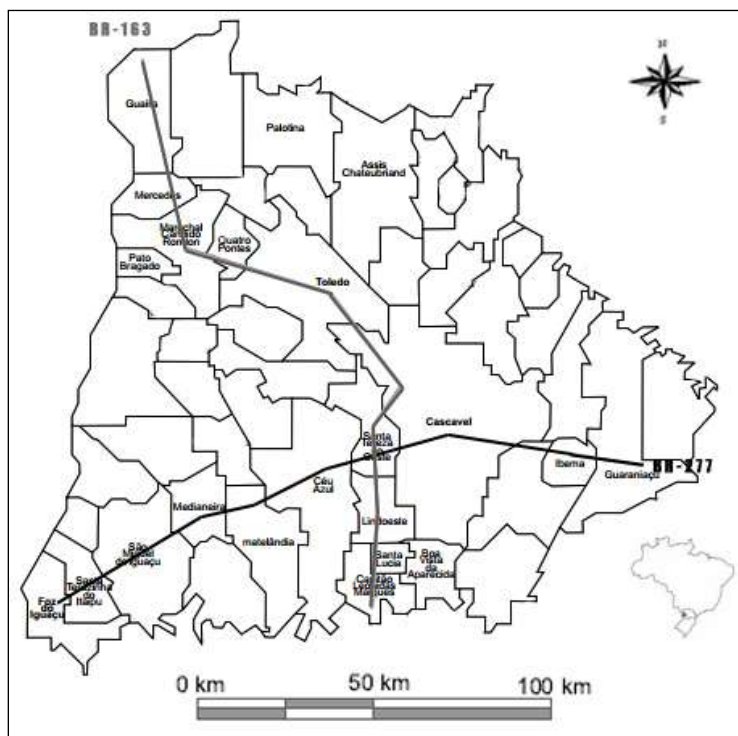
Quadro 1: Municípios da mesorregião oeste por onde passam as rodovias federais BR-163 e BR-277

| BR-163 | BR-277 |
|---------------------------------|---------------------------|
| Guaira | Guaraniaçu |
| Mercedes | Ibema |
| Pato Bragado (acesso) | Santa Tereza do Oeste |
| Marechal Cândido Rondon | Céu Azul |
| Quatro Pontes | Matelândia |
| Toledo | Medianeira |
| Palotina (acesso) | São Miguel do Iguaçu |
| Assis Chateaubriand (acesso) | Santa Terezinha de Itaipu |
| Santa Terezinha do Oeste | Foz do Iguaçu |
| Lindoeste | Cascavel |
| Santa Lúcia | |
| Boa Vista da Aparecida (acesso) | |
| Capitão Leônidas Marques | |
| Cascavel | |

FONTE: Ministério dos transportes (2015).

O município de Cascavel se localiza no ponto em que as duas rodovias se encontram, o que o torna um nó de atividade. Dos 51 municípios da mesorregião Oeste, 23 estão posicionados ao longo das rodovias Federais. A figura 1 mostra o traçado das rodovias na mesorregião, bem como os municípios apontados pelo ministério dos transportes.

Figura 1: Rodovias federais BR-163 e BR-277 na mesorregião Oeste do Paraná



Fonte: Ministério dos transportes (2015).

Os municípios presentes ao longo das duas rodovias apresentam representatividade bastante expressiva na região em termos de Valor Adicionado Bruto e Emprego. No quadro 2 a seguir é delimitado o conjunto de municípios localizados ao longo das rodovias que foi chamado de “corredor”; e o conjunto representado pelos demais municípios que foi denominado “periferia”. Na Tabela 1 após o quadro, são apresentados os dados referentes ao valor adicionado bruto dos municípios.

Quadro 2: Delimitação dos municípios da região oeste em “corredor” e “periferia”

| Municípios do corredor | Municípios periféricos |
|---------------------------|------------------------|
| Assis Chateaubriand | Anahy |
| Boa Vista da Aparecida | Braganey |
| Capitão Leônidas Marques | Cafelândia |
| Cascavel | Campo Bonito |
| Céu Azul | Catanduvas |
| Foz do Iguaçu | Corbélia |
| Guaíra | Diamante do Sul |
| Guaraniaçu | Diamante D’oeste |
| Ibema | Entre Rios do Oeste |
| Lindoeste | Formosa do Oeste |
| Marechal Cândido Rondon | Iguatu |
| Matelândia | Iracema do Oeste |
| Medianeira | Itaipulândia |
| Mercedes | Jesuítas |
| Palotina | Maripá |
| Pato Bragado | Nova Aurora |
| Quatro Pontes | Nova Santa Rosa |
| Santa Lúcia | Ouro Verde do Oeste |
| Santa Tereza do Oeste | Ramilândia |
| Santa Terezinha de Itaipu | Santa Helena |
| São Miguel do Iguaçu | São José das Palmeiras |
| Toledo | São Pedro do Iguaçu |
| | Serranópolis do Iguaçu |
| | Terra Roxa |
| | Três Barras do Paraná |
| | Tupassi |
| | Vera Cruz do Oeste |

Fonte: Dados da pesquisa.

Tabela 1: Valor Adicionado Bruto Por Setor Para Municípios Do Corredor E Periferia Na Mesorregião Oeste (R\$1.000,00)

| | Agropecuária | % | Indústria | % | Serviços | % | Total | % |
|-------------------|--------------|--------|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|
| Mesorregião Oeste | 2.957.636 | | 8.716.776 | | 13.914.006 | | 25.588.421 | |
| Corredor | 1.603.094 | 54,20% | 8.049.663 | 92,35% | 11.729.161 | 84,30% | 21.381.914 | 83,56% |
| Periferia | 1.354.542 | 45,80% | 667.113 | 7,65% | 2.184.845 | 15,70% | 4.206.507 | 16,44% |

FONTE: IPARDES (2015).

Observa-se pelos dados na tabela que 83,56% do valor adicionado bruto está nos municípios ao longo das duas rodovias. Mais de 80% do produto da região se concentra em menos da metade de seus municípios. Uma distribuição semelhante ocorre no setor de serviços. A diferença aumenta no setor industrial, no qual 92,35% do produto está no corredor. Este contexto se altera no setor agropecuário. Nele, a periferia tem mais representatividade do que nos outros setores, chegando a 45,80%.

Ambos os grupos de municípios têm a maioria de sua composição no setor de serviços (54,85% o corredor; 51,94% a periferia). Porém, o setor industrial é o segundo mais representativo no corredor (37,65%), ao passo que essa posição é ocupada pelo setor agrícola na periferia (32,20%). O setor industrial tem pequena participação na periferia (15,86%). O setor agrícola tem participação ainda menor no corredor (7,50%).

O próximo aspecto de comparação é a composição do emprego para os três diferentes setores nos municípios do corredor e da periferia. Os dados podem ser observados na tabela 2.

Tabela 2: emprego por setor para municípios do corredor e periferia na mesorregião oeste

| | Agropecuária | % | Indústria | % | Serviços | % | Total | % |
|-------------------|--------------|--------|-----------|--------|----------|--------|---------|--------|
| Mesorregião Oeste | 11.872 | | 79.691 | | 218.278 | | 309.841 | |
| Corredor | 7.973 | 67,16% | 65.389 | 82,05% | 194.122 | 88,93% | 267.484 | 86,33% |
| Periferia | 3.899 | 32,84% | 14.302 | 17,95% | 24.156 | 11,07% | 42.357 | 13,67% |

FONTE: RAIS (2015).

É possível perceber a participação expressiva dos municípios do corredor na composição do emprego da região. 86,33% dos empregos estão nesses municípios. A periferia corresponde a 13,67% de todos os empregos da região. Observa-se na tabela a participação do corredor e da periferia na composição do emprego em cada setor. No setor agrícola os municípios periféricos apresentam uma participação maior (32,84%) se comparada aos demais setores.

O setor de serviços representa 72,57% dos empregos nos municípios do corredor e 57,03% nos municípios periféricos. O setor industrial representa 24,45% dos empregos nos municípios do corredor e 33,77% nos municípios periféricos. O setor agrícola é responsável por apenas 2,98% dos empregos dos municípios do corredor e 9,21% nos municípios periféricos.

Nota-se com isso que, ao se observar conjuntamente o valor adicionado bruto e o emprego para os municípios da região, fica evidente a representatividade dos municípios localizados ao longo das rodovias federais. Isso faz com que eles, de fato, constituam um corredor de desenvolvimento. Nos municípios periféricos nota-se uma maior participação do setor agrícola em comparação ao corredor, tanto em valor adicionado bruto quanto em emprego. Porém, é necessária uma análise mais aprofundada sobre as atividades que são mais representativas dentro desses setores.

Para tal, foi analisado o emprego dos 22 municípios do corredor e dos 27 municípios periféricos. A análise considerou a divisão do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 25 subsetores. Esses dados mostram uma dinâmica interessante sobre a região, sobretudo no que diz respeito ao perfil rural que ela assume.

Foram levantados os setores responsáveis por até 80% dos empregos em cada município. O setor agrícola está presente entre os mais representativos em quase todos os municípios tanto do corredor quanto da periferia. No quadro 3, a seguir, são indicados os municípios do corredor que possuem dentre seus setores mais representativos para emprego os de “agricultura” e “alimentos e bebidas”.

Quadro 3: Municípios Do Corredor Com Participação Representativa Dos Setores De Agricultura E Alimentos E Bebidas

| | Municípios | Total |
|----------------------------|--|-------|
| Setor: Alimentos e Bebidas | Cascavel, Guaíra, Marechal Cândido Rondon, Matelândia, Medianeira, Santa Lúcia, Toledo | 7 |
| Setor: Agricultura | Boa Vista, Guaraniaçu, Ibema, Pato Bragado | 4 |
| Ambos os setores | Assis Chateaubriand, Céu Azul, Lindoeste, Mercedes, Palotina, Quatro Pontes, Santa Tereza do Oeste, Santa Terezinha de Itaipu, São Miguel do Oeste | 9 |
| Nenhum | Capitão Leônidas Marques, Foz do Iguaçu | 2 |

Fonte: Dados da Pesquisa.

Observa-se que a maior quantidade de municípios no corredor conta com ambos os setores entre os mais representativos (dentro os setores que concentram até 80% dos empregos). O setor de alimentos e bebidas aparece em dois municípios polo: Cascavel e Toledo. O setor de agricultura aparece apenas em quatro municípios de menor porte. Há pouca participação dos dois setores na composição do emprego em Capitão Leônidas Marques pelo fato do município contar com uma indústria madeireira e de móveis, e Foz do Iguaçu por ser um município de dinâmica voltada ao turismo e comércio.

O quadro 4, a seguir, mostra os municípios periféricos com participação representativa dos setores de “agricultura” e “alimentos e bebidas”.

Quadro 4: Municípios Periféricos Com Participação Representativa Dos Setores De Agricultura E Alimentos E Bebidas

| | Municípios | Total |
|----------------------------------|--|-------|
| Setor: Alimentos e Bebidas | Cafelândia | 1 |
| Setor: Agricultura | Anahy, Braganey, Campo Bonito, Catanduvas, Corbéia, Diamante do Sul, Diamante D’oeste, Formosa do Oeste, Iracema do Oeste, Ramilândia, São José das Palmeiras, São Pedro do Iguaçu, Sarranópolis do Iguaçu, Terra Roxa, Vera Cruz do Oeste | 15 |
| Ambos os setores | Entre Rios do Oeste, Itaipulândia, Jesuítas, Maripá, Nova Aurora, Nova Santa Rosa, Ouro Verde do Oeste, Santa Helena, Três Barras do Paraná, Tupassi | 10 |
| Nenhum | Iguatu | 1 |

Fonte: Dados da Pesquisa.

O conjunto de municípios periféricos ao corredor possui 10 municípios em que ambos os setores estão entre os mais representativos em termos de emprego. Apenas um município apresenta apenas o setor de alimentos e bebidas entre os seus mais representativos. A quantidade expressiva de 15 municípios (mais da metade do grupo) apresenta o setor da agricultura entre os seus mais representativos. O município de Iguatu não apresenta nenhum dos dois setores como representativo por possuir uma pequena indústria têxtil.

Pela observação desses dados, nota-se que há presença representativa de ambos os setores tanto no corredor quanto na

periferia. No entanto, ocorre uma pequena diferença de perfil de um grupo para outro. Nos municípios do corredor, o perfil tende a se voltar mais para o setor de alimentos e bebidas (mesmo com a presença da agricultura). Nos municípios periféricos o perfil está mais relacionado ao setor agrícola (mesmo com a presença do setor de alimentos e bebidas). Em relação ao total de empregos, os municípios periféricos dependem mais dos dois setores do que os municípios do corredor. Ambos os setores representam 24,76% do total de empregos dos municípios periféricos e 14,53% do total de empregos do corredor.

Ao se comparar o Produto Interno Bruto per capita, há um equilíbrio entre os municípios do corredor e os periféricos. Segundo dados do IPARDES (2015), no corredor, o maior PIB per capita em 2012 é de Palotina (R\$38.641) e o menor é de Boa Vista da Aparecida (R\$11.466). A média dos municípios do corredor é de R\$22.336,91. Nos municípios periféricos, o maior PIB per capita é de Cafelândia (R\$46.614) e o menor é de Diamante do Sul (R\$10.388). A média dos municípios periféricos é de R\$21.359,50.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos municípios também se mostra equilibrado entre os municípios do corredor e os periféricos. Segundo dados do IPARDES (2015), para o ano de 2010, o maior IDH dos municípios do corredor é de Quatro Pontes (0,791), e o menor é de Lindoeste (0,666). Para os municípios periféricos, o maior IDH é de Serranópolis do Iguaçu (0,762) e o menor é de Diamante do Sul (0,608). A média dos municípios do corredor é de 0,729 e a dos municípios periféricos é de 0,708.

Referente ao Índice de Escolaridade da População Adulta, também não há diferenças significativas entre os municípios do corredor e os periféricos. No corredor, segundo dados do IPARDES (2015), o maior índice de escolaridade está em Cascavel (0,63) e o menor está em Guaraniáçu (0,34). Nos municípios periféricos, o maior está em Cafelândia (0,55) e o menor em Diamante do Sul (0,26). Em média, o índice de escolaridade dos municípios do corredor é de 0,48 e dos municípios periféricos é de 0,42.

Outro aspecto no qual os grupos de municípios apresentam homogeneidade é no Grau de Urbanização, que mede a porcentagem da população da área urbana em relação à população total. Segundo dados do IPARDES (2015), nos municípios do corredor, o maior grau de urbanização em 2010 é de Foz do Iguaçu (99,17) e o menor é de Lindoeste (44,47). Nos municípios periféricos, o maior grau de urbanização está em Corbélia (85,68) e o menor em Diamante do Sul (40,03). A média dos municípios do corredor é de 75,48 e dos municípios periféricos é de 64,3.

Com essa caracterização da região em termos de corredor e periferia, é possível seguir com uma análise de como os municípios do corredor estão inseridos em um contexto de comércio internacional.

A inserção do corredor de desenvolvimento no cenário internacional

Os municípios presentes no corredor de desenvolvimento do Oeste do Paraná, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) para o ano de 2014, exportaram o equivalente a US\$1.379.468.944,00. Esta quantia representou 8% das exportações do estado do Paraná no ano de 2014. Os destinos destas exportações foram 109 países.

Dos 109 países para os quais o corredor exportou, 14 são mais representativos (80%). A quantidade exportada e o percentual no total de exportações do corredor podem ser observados no quadro 5.

Quadro 5: Principais Países De Destino De Exportações Do Corredor Do Oeste Do Paraná No Ano De 2014

| País | US\$ de P1 | Kg Líquido de P1 | Quantidade de P1 | % |
|-------------------------|-------------|------------------|------------------|-------|
| Paraguai | 307.235.239 | 699.356.456 | 38.996.991 | 22,27 |
| China | 209.192.563 | 219.970.864 | 281.555 | 15,16 |
| Países Baixos (Holanda) | 86.118.542 | 46.657.412 | 18.686 | 6,24 |
| Japão | 80.655.885 | 35.443.648 | 77.063 | 5,85 |
| Hong Kong | 74.327.510 | 36.754.797 | 78.050 | 5,39 |
| Arábia Saudita | 57.493.615 | 22.408.597 | 435.000 | 4,17 |
| Rússia | 54.284.378 | 22.363.847 | 0 | 3,94 |
| Reino Unido | 51.891.132 | 14.938.907 | 2.175.593 | 3,76 |
| Alemanha | 40.906.300 | 19.131.760 | 3.500 | 2,97 |
| Uruguai | 35.957.557 | 11.954.813 | 159.044 | 2,61 |
| Emirados Árabes Unidos | 28.294.312 | 10.995.433 | 0 | 2,05 |
| Índia | 26.986.385 | 31.921.759 | 31.900 | 1,96 |
| África do Sul | 25.281.366 | 50.057.357 | 8.829 | 1,83 |
| Coreia do Sul | 24.964.181 | 57.171.548 | 44.183 | 1,81 |

FONTE: MDIC (2015).

Nota-se que dentre os países mais representativos para as exportações, destacam-se o Paraguai e a China tanto em termos de quantidade exportada quanto valor dessas exportações. Considerando

esses 14 principais países de destino, os municípios de Cascavel e Foz do Iguaçu exportam para todos eles. Palotina exporta para 13. Marechal Cândido Rondon e Matelândia exportam para 11 deles. Os demais municípios exportam para uma quantidade menor de países mais representativos.

Em relação aos produtos exportados, de acordo com a divisão em categorias feita pelo MDIC, os municípios do corredor exportam 88 diferentes categorias de produtos. Porém, dessas, 7 correspondem a 81,42% das exportações. O quadro 6 apresenta as categorias de produtos exportados, valor, quantidades e percentual sobre o total de exportações do corredor.

Quadro 6: Principais Produtos Exportados Pelo Corredor Do Oeste Do Paraná No Ano De 2014

| Categoria | US\$ | Kg | Quantidade | % |
|---|-------------|-------------|------------|-------|
| Carnes e miudezas, comestíveis | 716.543.698 | 337.712.264 | 0 | 51,94 |
| Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens | 115.867.606 | 231.045.617 | 230.966 | 8,40 |
| Adubos (fertilizantes) | 66.008.199 | 146.933.894 | 0 | 4,79 |
| Gorduras e óleos animais ou vegetais; produtos da sua dissociação; gorduras alimentares elaboradas; ceras de origem animal ou vegetal | 63.016.553 | 74.797.336 | 73.282 | 4,57 |
| Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes | 57.310.357 | 12.421.021 | 817.138 | 4,15 |
| Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais | 56.399.455 | 104.720.134 | 101.983 | 4,09 |
| Preparações de carne, de peixes ou de crustáceos, de moluscos ou de outros invertebrados aquáticos | 48.041.411 | 20.087.994 | 0 | 3,48 |

FONTE: MDIC (2015).

Pelo quadro é possível perceber que 6 das 7 principais categorias exportadas são de produtos do setor agroindustrial. Destaca-se o dado que 51,94% das exportações dos municípios do corredor são da categoria 'carnes e miudezas, comestíveis'. Considerando o total de destinos das exportações (109 países), esta categoria é exportada para 72 países, sendo a China o principal destino.

A configuração do cenário de exportações revela que o corredor de desenvolvimento do Oeste do Paraná se insere em uma

quantidade expressiva de países e que essa inserção se dá principalmente pelo setor agroindustrial, sobretudo pela categoria de carnes e miudezas e comestíveis.

Quanto à presença da agroindústria na região, é importante o fato de que há uma atividade de cooperativas. A distribuição dessas cooperativas no espaço regional condiz com o perfil de inserção internacional. De acordo com dados da Organização das Cooperativas do Paraná, no ano de 2015 a região conta com 14 cooperativas agropecuárias, 14 cooperativas de crédito, 5 de saúde, 5 de transporte, 4 de infraestrutura, 2 educacionais, 1 de consumo, 1 habitacional, 1 de trabalho e 1 de turismo e lazer.

O quadro 7, a seguir, mostra quais são as cooperativas agropecuárias e de crédito presentes na região, bem como a sua localização.

Quadro 7: Cooperativas Agropecuárias E De Crédito Presentes Na Região Oeste Do Paraná

| AGROECUÁRIA | MUNICÍPIO | CRÉDITO | MUNICÍPIO |
|-------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| AGROPAR | Assis Chateaubriand | SICOOB MÉDIO OESTE | Assis Chateaubriand |
| COPACOL | Cafelândia | SICREDI NOSSA TERRA PR/SP | Cafelândia |
| COOCENTRAL | Cascavel | CREDICOOPAVEL | Cascavel |
| COTRIGUAÇU | Cascavel | UNIPRIME OESTE DO PARANÁ | Cascavel |
| COOPAVEL | Cascavel | SICOOB CREDICAPITAL | Cascavel |
| COPAGRIL | Marechal Cândido Rondon | CREDISANEPAR | Cascavel |
| LAR | Medianeira | SICOOB TRÊS FRONTEIRAS | Foz do Iguaçu |
| FRIMESA | Medianeira | SICOOB MARECHAL | Marechal Cândido Rondon |
| COAVE | Nova Aurora | SICREDI ALIANÇA PR/SP | Marechal Cândido Rondon |
| C.VALE | Palotina | SICREDI VANGUARDA | Medianeira |
| COOFAMEL | Santa Helena | SICREDI VALE DO PIQUIRI | Palotina |
| COOPERNOBRE | Toledo | SICOOB OESTE | Toledo |
| COOVICAPAR | Toledo | SICREDI OESTE PR | Toledo |
| PRIMATO | Toledo | UNIPRIME PIONEIRA DO PARANÁ | Toledo |

FONTE: OCEPAR (2015).

Observa-se, pelas localizações das cooperativas que, com exceção das que estão em Nova Aurora, Cafelândia e Santa Helena, todas as demais estão presentes em municípios do corredor. Cumpre salientar que Nova Aurora e Cafelândia possuem proximidade com os municípios de Assis Chateaubriand e Cascavel, e Santa Helena possui proximidade com Marechal Cândido Rondon.

A atividade cooperativa na região, por possuir característica de integração vertical, faz com que parte da produção agrícola dos municípios periféricos ao corredor seja direcionada ao corredor. Os produtores em municípios periféricos enviam sua produção para as cooperativas no corredor que, por sua vez, exportam parte dos produtos para os países mencionados anteriormente.

Com exceção de Foz do Iguaçu, todos os municípios que possuem cooperativas de crédito também possuem cooperativas agropecuárias. Os municípios sem cooperativas de crédito, por efeitos de proximidade, se beneficiam dos serviços daquelas presentes no entorno, ou mesmo de filiais na região. O acesso ao crédito é importante para manter a produção agropecuária.

Com isso, observa-se a presença de atividades na região que integram os municípios periféricos ao corredor de desenvolvimento. Tais atividades também são responsáveis de maneira representativa pela inserção do corredor e da região no contexto internacional por meio das exportações de seus produtos.

Considerações finais

É possível caracterizar a região Oeste do estado do Paraná no contexto de corredores de desenvolvimento por dois fatores principais. A presença de duas rodovias federais (BR-163 e BR-277) faz com que o fluxo de bens e pessoas seja dinâmico. As rodovias são fator de mobilidade entre os municípios da região. Outro fator é a representatividade dos municípios localizados ao longo das duas rodovias. Eles são responsáveis por mais de 80% dos empregos e do valor adicionado bruto da região Oeste.

Cada corredor de desenvolvimento apresenta características que o tornam distinto de outro. No caso do corredor do Oeste do Paraná, o perfil rural-urbano é que marca especificidade. Há uma forte presença do setor de serviços nos municípios da região, sobretudo naqueles localizados ao longo do corredor. Em média há uma taxa de urbanização significativa nos municípios. No entanto, também há forte participação da atividade agrícola nos municípios

periféricos ao corredor. Geograficamente os perfis urbanos e agrícolas estão muito próximos, de maneira que não é possível afirmar que o corredor seja exclusivamente voltado para setores urbanos ou rurais; ele se constitui por características de ambos.

Esta integração entre os municípios do corredor e os periféricos ocorre por efeitos de proximidade. Tais efeitos podem ser observados sobretudo nos setores agrícola e de produção de alimentos. Enquanto as atividades produtivas se concentram nos municípios periféricos, observa-se a presença de cooperativas nos municípios do corredor, que absorvem o produto do setor produtivo. Essa relação gera vantagens comparativas de menores custos e maior produtividade para os produtores. A proximidade das rodovias favorece ainda a facilidade de transporte de insumos e produtos dentro da região. O perfil comercial do corredor é favorecido pelo desempenho do setor produtivo dos municípios periféricos. Esses, por sua vez, são favorecidos pelo acesso a tecnologias, conhecimento, assistência e demais vantagens oriundas dos municípios do corredor.

As empresas voltadas para o setor agroindustrial, principalmente as cooperativas, presentes nos municípios do corredor, por estarem diretamente ligadas às atividades de exportação, têm importância para a configuração rural-urbana da região. A dinâmica urbana da região e as conexões com outros países proporcionadas por elas ocorrem em função das exportações (de produtos do setor rural) que trazem riqueza para dentro da região.

No entanto, não se verificou em que nível a concentração de exportações em poucos produtos agrícolas pode representar um problema para estágios posteriores de desenvolvimento da região Oeste do Paraná, sendo esse um tema de interesse para estudos futuros.

Referências bibliográficas

ABRAMOVAY, R. **O capital social dos territórios: repensando o desenvolvimento rural**. Economia Aplicada, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 379-397, abr./jun. 2000.

ALVES, L. R. ; FERRERA DE LIMA, J. ; RIPPEL, R. ; PIACENTI, C. A. **O Continuum, a Localização do Emprego e a Configuração Espacial do Oeste do Paraná**. Heera (UFJF. Online), v. 1, p. 24-46, 2006.

AMORIM, L. S. B. ; STADUTO J. A. R. **Desenvolvimento territorial rural: a agroindústria familiar no oeste do Paraná**. Revista de Economia Agrícola, São Paulo, v. 55, n. 1, p. 15-29, jan./jun., 2008

CAMPBELL, M. M., MEADES, E. E.. **The viability of corridor development between Bloemfontein and Welkom**. Bloemfontein: 5th Post Graduate Conference on Construction Industry Development, 2008. Disponível em <<http://www.cib2007.com/papers.html>>.

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

DICKINSON, Robert. **Ciudad, región y regionalismo. Contribuição geográfica a la ecologia humana**. Barcelona, Omega, 1961.

FERRERA DE LIMA, J. **La diffusion spatiale du développement économique regional**. Sarrabruck (Germain): EUE, 2010.

FURTADO, C. **Análise do Modelo do modelo brasileiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.

FURTADO, C. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. 19^o ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1987.

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

GRAZIANO DA SILVA, J. **O novo rural brasileiro**. Revista Nova economia, Belo horizonte. 7(1):43-81 (maio), 1997.

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

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em Jul. 2015.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Disponível em: <www.ipardes.pr.gov.br>. Acesso em Set. 2015.

KAGEYAMA, A. **Desenvolvimento rural: conceito e medida**. Cadernos de Ciência & Tecnologia, Brasília, v. 21, n. 3, p. 379-408, set./dez. 2004.

KAGEYAMA, A. ; REHDER P. **O Bem Estar Rural no Brasil na Década de Oitenta**. Rev. Econ. Sociol. Rural, Brasília 31(1):23-44 (jan/mar.), 1993.

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

KRUGMAN, P. **Increasing returns and economic geography**. Journal of Political Economy, Washington (DC), no 99, p.483-499, 1991.

LIMA, A. C. C. & SIMOES, R. F. **Teorias do desenvolvimento regional e suas implicações de política econômica no pós-guerra: o caso do Brasil**. Texto para discussão n° 358. Belo horizonte: UFMG/CEDEPLAR. Setembro de 2009.

LOCATEL, C. D. **Da dicotomia rural-urbano à urbanização do território no Brasil**. Mercator, Fortaleza, v. 12, número especial (2)., p. 85-102, set., 2013.

MARTINS, H. H. ; FERRERA DE LIMA, J. ; PIFFER, M. . **Indicadores de Base Econômica: uma aplicação para as Regiões Brasileiras**. Caderno de Geografia, v. 25, p. 206-220, 2015.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR - (MDIC). Disponível em <<http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em Jun. 2015.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em <www.transportes.gov.br>. Acesso em Ago. 2015.

MOURA, R.; MAGALHÃES, M. V. **Leitura do padrão de urbanização do Paraná nas duas últimas décadas**. Revista Paranaense de Desenvolvimento. Curitiba, n°. 88, p.34-50, 1996.

NORTH, D. Teoria da localização e crescimento econômico regional. In SCWARTZMAN, J. **Economia Regional. Textos escolhidos**. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977.

ORGANIZAÇÃO DAS COOPERATIVAS DO PARANÁ – (OCEPAR). Disponível em <<http://www.paranacooperativo.coop.br/ppc/>>. Acesso em Out. 2015.

OLIVEIRA, N. M. ; NOBREGA, A. M. ; MEDEIROS, M. R. **Desenvolvimento Econômico e Regional segundo a teoria da base de exportação**. Revista Tocantinense de Geografia, Araguaína (TO), Ano 01, no 01, p. 51- 65, jul-dez, 2012.

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

PIFFER, M. Apontamentos sobre a base econômica da região Oeste do Paraná. In: CASSIMIRO FILHO, F. & SHIKIDA, P. F. A. (Orgs.)

Agronegócio e Desenvolvimento regional. EDUNIOESTE: Cascavel, p. 5784,1999.

PIFFER, M. ; ALVES, L. R. ; FERRERA DE LIMA, J. ; CAVALHEIRO, M. E. ; SILVA, M. G. . **Desenvolvimento regional do oeste paranaense a partir do capital social.** In: III Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional, 2006, Santa Cruz do Sul. Anais do III Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional, 2006

RIPPEL, R. **Migração e desenvolvimento econômico no Oeste do Estado do Paraná: Uma análise de 1950 a 2000.** Tese (Doutorado em Demografia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual De Campinas. 2005.

RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS - (RAIS). Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/rais/estatisticas.htm>>. Acesso em: setembro 2015.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 2. Ed. São Paulo: Hucitec, 1993.

STAMM, C. **O fenômeno dos movimentos pendulares dos trabalhadores intermunicipais entre as cidades de porte médio: o caso de Cascavel e Toledo (PR).** Toledo, 2005. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas – Universidade Estadual do Oeste do Paraná.