



Desenvolvimento em Questão

ISSN: 1678-4855

davidbasso@unijui.edu.br

Universidade Regional do Noroeste do

Estado do Rio Grande do Sul

Brasil

Colling, Marcel Augusto; Piffer, Moacir
Corredores de Desenvolvimento: Conceito e Aplicação
Desenvolvimento em Questão, vol. 14, núm. 36, octubre-diciembre, 2016, pp. 99-134
Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul
Ijuí, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=75247943005>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

Corredores de Desenvolvimento

Conceito e Aplicação

Marcel Augusto Colling¹
Moacir Piffer²

Resumo

Este estudo tem por tema os corredores de desenvolvimento em seu aspecto urbano. O objetivo foi trazer uma definição de corredores urbanos de desenvolvimento aliando seu tratamento teórico com a demonstração da aplicabilidade prática de suas dinâmicas locais a partir da delimitação de um conjunto de precondições. A pesquisa foi descritiva com estudo de caso. A definição alcançada foi a de que o corredor de desenvolvimento é uma área que liga dois polos, podendo ter seu grau de desenvolvimento elevado em virtude da sua localização. O corredor de desenvolvimento passa a sê-lo a partir do momento em que são determinados objetivos de desenvolvimento para esta faixa de ligação entre pontos. Um conjunto de princípios e precondições pode ser utilizado para a análise de corredores, quais sejam: transportes, uso da terra, econômicos, sociais, locacionais, ambientais, infraestrutura, participação, institucionais e políticos. Não é possível que se adote um único modelo geral de desenvolvimento de estratégia para corredores de desenvolvimento para todas as regiões, posto que cada uma possui peculiaridades que as tornam diferentes das demais.

Palavras-chave: Corredores urbanos de desenvolvimento. Desenvolvimento regional. Planejamento e estratégias de desenvolvimento.

DEVELOPMENT CORRIDORS: CONCEPT AND APPLICATION

Abstract

This study has for subject the development corridors in its urban aspect. The objective was to bring a definition of urban development corridors combining theoretical treatment along with demonstrating the practical applicability of their local dynamics from the definition of a set of preconditions. The study was descriptive with case studies. The definition reached was that the development corridor

¹ Mestre em Desenvolvimento Regional e Agronegócio pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste). Bacharel em Administração pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste). marcelcolling@gmail.com

² Doutor em Desenvolvimento Regional pela Universidade de Santa Cruz do Sul (Unisc). Professor do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste)/Campus de Toledo-PR. mopiffer@yahoo.com.br

is an area that connects two poles, and it may have its high level of development due to its location. The development corridor happens to be so from the moment when there are certain development goals for this track linking points. A set of principles and pre-conditions can be used in order to analyze corridors, considering: transportation, land use, economy, social, locational, environmental, infrastructure, participation, institutional, and politics. It is not possible to adopt a single general model of developing strategy for development corridors for all regions since each one has peculiarities that make it different from the others.

Keywords: Urban development corridors. Regional development. Development planning and strategies.

Ao se tratar de desenvolvimento regional, é possível citar os agentes locais como elementos fundamentais. Sua capacidade de organização com fins de alcançar um objetivo comum é um dos fatores mais fortes e decisivos para que se obtenham resultados positivos no desenvolvimento de localidades e regiões. Por isso, estratégias de desenvolvimento devem ser elaboradas “de baixo para cima”, começando pela base, pelos agentes locais, pelas localidades, para que, então, sejam direcionadas às regiões onde eles se situam (Hirschman, 1974).

Em diferentes regiões observa-se a existência de polos. Seu sentido está ligado à noção de existência de uma relação de dependência, de concentração, de presença de um centro. A ele liga-se uma pequena periferia com vários espaços que gravitam em torno de sua influência econômica e política. Desta maneira, o espaço polarizado é heterogêneo, uma vez que as cidades centrais e as periféricas não possuem as mesmas exatas características, e que cada uma cumpre um papel específico no espaço, na divisão social do trabalho e na produção de bens e serviços, sendo, assim, fundamentais na promoção de desenvolvimento (Ferrera de Lima, 2003).

Considerando que os polos situam-se a considerável distância uns dos outros, é necessário que existam vias de ligação entre eles. Estas vias podem ser caracterizadas como corredores de desenvolvimento ou eixos de desenvolvimento, e os pontos (cidades) existentes ao longo de tais vias podem se beneficiar justamente pela sua localização em tais eixos. Andrade (1987) explica que o corredor não é apenas uma estrada, uma vez que deve compreender um conjunto de atividades complexas com orientações específicas e duráveis voltadas ao desenvolvimento territorial, e que dependem da capacidade de investimentos adicionais.

Kleynhans (2001) faz distinção entre corredores de desenvolvimento urbanos e regionais, de modo que corredores urbanos normalmente atuam na direção da reestruturação urbana, ou da revitalização da estrutura urbana, melhoria do crescimento econômico, transporte intermodal integrado e melhorias sociais. Já os corredores regionais têm seu foco no fortalecimento

da posição dos corredores na economia global e, portanto, na melhoria da infraestrutura, dos níveis de habilidades dos recursos humanos e políticas públicas que encorajam o desenvolvimento econômico.

Desprende-se de tal definição que, para uma abordagem apropriada de corredores de desenvolvimento regionais, no tocante a seu planejamento e estabelecimento, é fundamental que haja uma boa estruturação dos corredores de desenvolvimento urbanos, presentes nas localidades. Eles integrarão o corredor mais abrangente. Assim, o estudo e o trabalho em corredores urbanos devem ser feitos prioritariamente, preparando o campo para uma posterior integração.

Uma das formas de se alcançar o desenvolvimento local ou regional pode se dar por meio de estratégias de “corredores de desenvolvimento”. Esta abordagem não é muito difundida no Brasil, sendo, no entanto, bastante estudada e utilizada em países da Europa, América do Norte (Canadá e Estados Unidos), Ásia e África (principalmente África do Sul). Da mesma forma, o referencial teórico para estratégias de corredores de desenvolvimento é mais bem detalhado na literatura internacional.

Este artigo tem por objetivo trazer uma definição de corredores de desenvolvimento aliando seu tratamento teórico à demonstração da aplicabilidade prática de suas dinâmicas locais a partir da delimitação de um conjunto de precondições.

Em sua estrutura, o artigo está dividido em quatro partes. Na primeira são apresentadas as diferentes definições e abordagens conceituais de corredores de desenvolvimento presentes na literatura. A segunda parte trata de estudos de caso em que houve a utilização da abordagem de corredores para promover desenvolvimento em cidades e regiões. A terceira parte aborda os princípios e precondições para o estudo de corredores de desenvolvimento com base nos estudos de caso. Na quarta parte são apresentadas as considerações finais do trabalho.

Corredores de Desenvolvimento

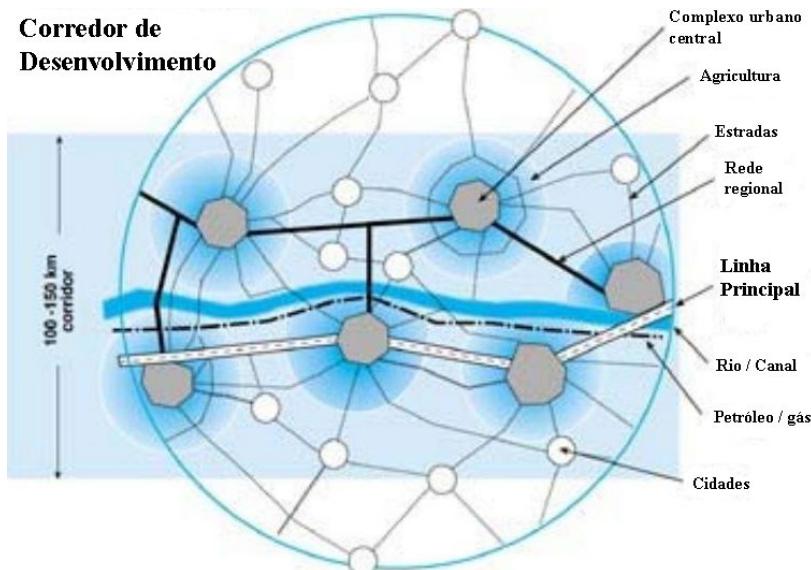
Na literatura, os corredores de desenvolvimento são explicados sob várias óticas e definições. Há uma variedade de definições na literatura, o que torna difícil a conceituação específica do fenômeno. Tais definições mostram-se em relatórios de projetos, relatórios governamentais, teses e publicações. Para este artigo, a conceituação, e âncora teórica para os corredores de desenvolvimento, se encontra em dois trabalhos: o de Hendrik A. Kleynhans (2001), *The Mabopane-Centurion development corridor: a historical analysis of successes and constraints and proposals for improvement*, realizado junto a Universidade de Pretoria (África do Sul); e o de Romano Del Mistro (2001), *Development of an integrated urban corridor assessment and strategy development process for transport authorities and provinces*, realizado na Universidade de Pretória e no Departamento Nacional de Transportes da África do Sul. Para uma melhor compreensão, no entanto, outras definições também serão apresentadas.

Kleynhans (2001) explica o corredor como uma faixa de desenvolvimento, de natureza linear, com limites específicos em ambas as laterais, que permite movimento e atividades concentrados dentro de suas bordas. O autor traz uma menção à Friedman, ao afirmar que um corredor é uma área de transição que conecta duas ou mais áreas principais. A intensidade do corredor tende a ser diretamente proporcional ao produto das economias regionais principais e inversamente proporcional às distâncias dos pontos. Assim, a atividade econômica dos nós apresenta necessidade de deslocamento como resultado de interação econômica entre diferentes nós. Tal interação pressupõe uma rota de transportes ou uma rede.

O autor ainda explica 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. Estas interações externas ocorrem por meio de rotas de transporte e comunicação e podem ser medidas em termos de atratividade destes locais externos.

Campbell e Meades (2008) definem o corredor de desenvolvimento como uma área que liga dois polos, podendo ter seu nível de desenvolvimento elevado em virtude da sua localização. Ele apresenta um caráter mais estratégico do que físico, uma vez que a delimitação do corredor depende do tipo de desenvolvimento planejado. A Figura 1 ilustra a representação esquemática de um corredor de desenvolvimento.

Figura 1 – Representação esquemática de um corredor de desenvolvimento



Fonte: Campbell; Meades (2008). (Traduzido e adaptado pelos autores).

Em sua definição de eixos ou corredores de desenvolvimento, Geyer (1988) aponta quatro requisitos para sua caracterização:

- 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 econômica e fisicamente.

Geyer (1988) resume certas características em comum nas definições. Elas são apresentadas como um conjunto de funções desempenhado por um corredor de desenvolvimento, quais sejam:

- função de ligação, dada a ideia de mobilidade e acessibilidade;
- função de desbloqueio. Novas oportunidades de desenvolvimento econômico e social como resultado de mobilidade e acessibilidade. Também são abertas possibilidades de ações conjuntas entre esferas governamentais;
- função de coordenação. Ocorre desenvolvimento concentrado, apoiado pela alocação de desenvolvimento residencial de alta densidade e uso de terra misto ao longo de uma via de transporte;
- função de facilitação, redução de distâncias de deslocamento, tempo e custos; redução de congestionamentos de veículos; criação de ambientes urbanos ambientalmente sustentáveis;
- função de desenvolvimento. A alocação de atividades econômicas e sociais em proximidade umas com as outras cria vantagens comparativas e de aglomeração. A criação de um ambiente próprio para investimento público e privado de maneira coordenada também pode gerar oportunidades de desenvolvimento;
- função de mobilidade/movimento/transporte. Del Mistro (2001) afirma ser esta uma das funções primordiais de um corredor de desenvolvimento por implicar movimentação de bens, pessoas e serviços por diferentes meios de transporte;
- função de acesso/atividade marca as inter-relações entre uso da terra e atividade econômica, e qual a acessibilidade potencial para ambos, considerando uma ligação de transporte. Assim, uso da terra e atividade econômica são funções-chave em um corredor de desenvolvimento.

Kleynhans (2001) explica o corredor como cadeias de ligação geográficas criadas por força política para o objetivo expresso de desenvolvimento econômico em certas áreas. Define-se, aqui, que no contexto de um corredor devem ser considerados aspectos econômicos, geográficos e políticos.

Del Mistro (2001) afirma que o Departamento de Transporte da Cidade do Cabo (África do Sul) opta pela definição de que um corredor é uma rota linear conectando nós. Ao longo dele, usos de alta intensidade devem ser concentrados. A atividade no decurso de tal corredor não precisa ser uniforme e a natureza do desenvolvimento deve sofrer alterações e responder às formas de uso de terra nas proximidades concentrando-se em certos pontos com maior acessibilidade.

Para Del Mistro (2001), o contexto fundamental de corredores de desenvolvimento repousa em seus objetivos. Para que eles sejam estabelecidos, devem ser feitos levantamentos sobre a realidade da região. Estes levantamentos podem ser realizados a partir de grupos específicos de objetivos, assumidos como precondições fundamentais para o planejamento de um corredor.

O Departamento de Transporte e Obras Públicas do Governo da Província de Gauteng (África do Sul), de acordo com Kleynhans (2001), levantou alguns elementos que constituem os corredores de desenvolvimento, quais sejam: corredor de transportes, corredor de atividade, espinha de atividade, rua de atividade e nós de atividade. O departamento define o corredor de desenvolvimento como uma faixa linear de território ou uma área que conecta grandes nós de atividade, atravessando áreas urbanas ou interurbanas. Ele fornece um plano de mobilidade e acessibilidade apropriado para áreas adjacentes à região, contendo alta concentração de população e usos de terra mistos (oportunidades de emprego).

Neste ponto, mobilidade e acessibilidade são consideradas funções importantes em um ambiente urbano. Demanda de mobilidade é uma resposta direta ao desenvolvimento econômico e social em uma área. Ela é determinada pela distribuição das empresas, moradias e serviços, e também pela disponibilidade de recursos públicos e privados.

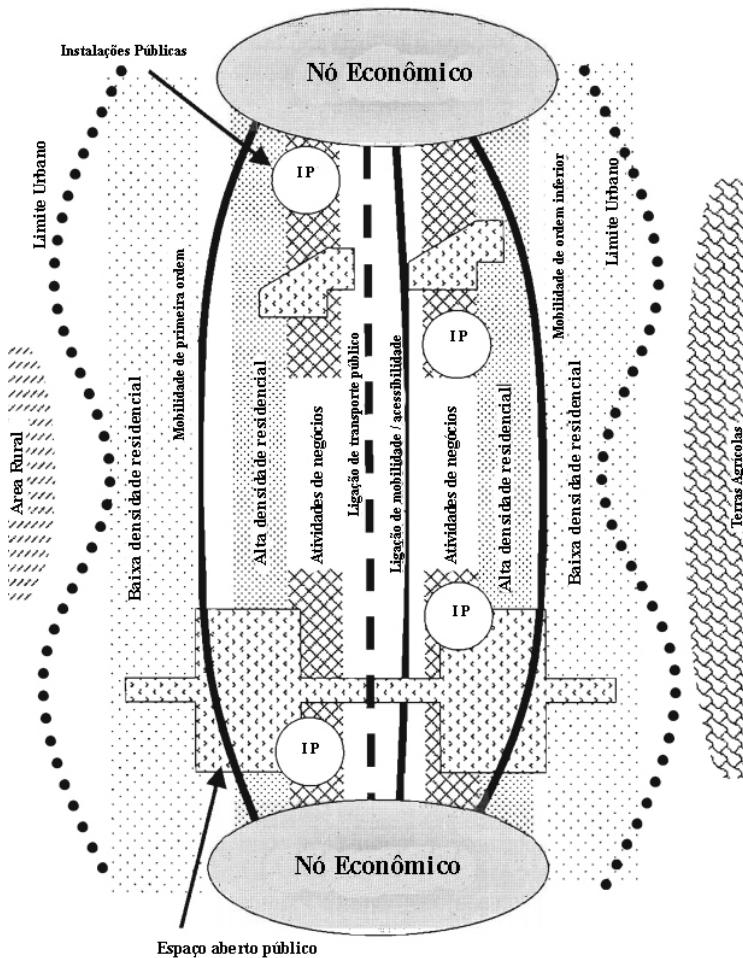
Como elemento urbano, Del Mistro (2001) refere-se aos corredores de desenvolvimento como parte significativa do novo urbanismo, dada sua natureza cívica inerente. Em uma época de metrópoles com vilas, cidades, vizinhanças a distritos, os corredores são os espaços públicos mais universalmente utilizados, pois oferecem conexão e mobilidade entre os espaços.

Em seu contexto urbano, o corredor de desenvolvimento é um mecanismo empregado para criar mudança dentro de uma cidade. Ele pode ser uma ferramenta para melhorar o crescimento urbano onde este seja estrategicamente necessário, trazendo, com isso, benefícios para a sociedade civil (Del Mistro, 2001).

De maneira mais elaborada e própria, a partir das definições anteriormente apresentadas, Kleynhans (2001) explica que um corredor deve ser considerado um conceito de desenvolvimento, apoiado por uma série de programas e políticas de desenvolvimento que organizam (quando instituídos) outros elementos urbanos, de tal maneira que forme uma faixa urbana linear, obviamente identificável, caracterizada por uma intensidade maior e mais definida de atividade pública e econômica mista, movimentação e interação direta do que aquela presente no ambiente em torno.

Ao elaborar linhas gerais para o trabalho com corredores de desenvolvimento, Kleynhans (2001) apresenta os elementos cuja presença é considerada fundamental em sua execução. A Figura 2 ilustra o estudo de corredor de desenvolvimento feito pelo autor.

Figura 2 – Elementos para corredores de desenvolvimento



Fonte: Kleynhans (2001). (Traduzido e adaptado pelos autores).

O primeiro elemento a ser observado na Figura 2 são os nós de atividades econômicas. Eles podem ser representados por distritos comerciais centrais, centros de vizinhanças, parques industriais, ou mesmo cidades vizinhas. Os nós de atividade são utilizados como âncoras para o estabelecimento de um corredor entre eles.

Uma das ligações entre os nós é feita pela linha principal de transporte público. É uma das principais características de um corredor de desenvolvimento. É a parte mais proeminente da ligação entre os nós de atividade econômica. O restante do sistema deve ser planejado para alimentar ou dar suporte à movimentação nesta linha.

Paralelamente à linha principal de transporte público, há, igualmente, uma linha principal de atividade e acessibilidade. É nela que ocorrem as melhorias na criação de empregos entre os nós de atividade. É uma linha menos rápida, pois é nela que as atividades dos agentes individuais acontecem (comércio e serviços, por exemplo).

Os usos de terra mistos normalmente são posicionados próximo às linhas principais de atividade.

Áreas de maior densidade residencial são posicionadas próximo às linhas de atividade, pois elas criam a principal base para o sistema de transporte público e para a atividade econômica.

Linhos de mobilidade de ordem superior e inferior correm paralelamente à linha de atividade para aliviar a movimentação de uma ponta do corredor à outra.

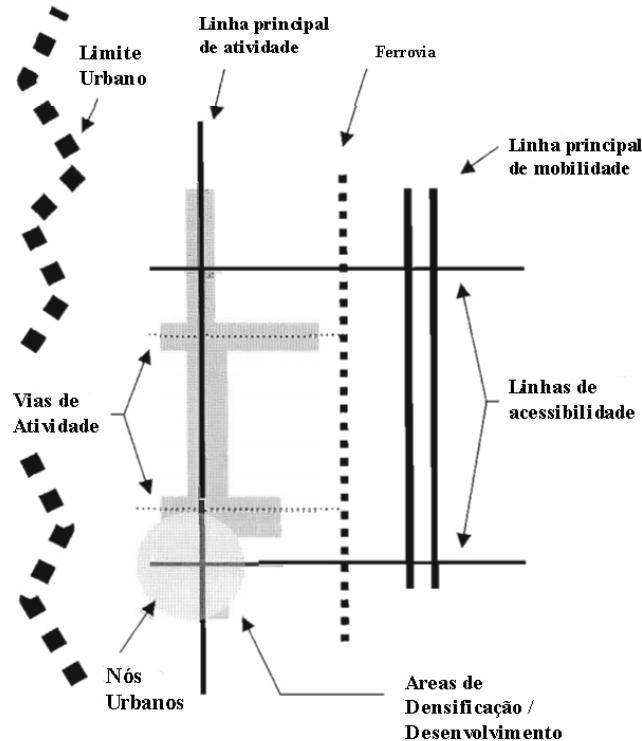
Instalações públicas acessíveis são um dos elementos fundamentais para encorajar a necessidade de deslocamento das pessoas. Para reduzir a necessidade de longas distâncias, elas devem ser posicionadas em local próximo à linha de transporte público.

Outro elemento essencial ao conceito de corredores é representado pelos espaços abertos. É o principal fator para promover sustentabilidade ambiental, fácil acesso a oportunidades de lazer e melhoria da qualidade de vida da população.

Os limites urbanos do corredor encontram-se delineados na forma de áreas rurais – áreas naturais. Estes limites são utilizados para promover crescimento para dentro do corredor.

Destes elementos apresentados na Figura 2, é importante atentar com mais atenção para os tipos de ligação entre os nós de atividades econômicas. Conforme observado e comentado, esta ligação pode ocorrer por meio de linhas principais de mobilidade e linhas principais de atividade. Em um contexto urbano, porém, estas linhas principais podem ser conectadas entre si por meio de vias de ligação. Um esquema desta rede de ligações pode ser observado na Figura 3.

Figura 3 – Relações entre linhas principais de mobilidade e atividade



Fonte: Kleynhans (2001). (Traduzido e adaptado pelos autores).

A linha principal de mobilidade deve fornecer uma ligação com outros corredores. Ela deve melhorar a mobilidade na região, incentivar e efetivar o sistema de transporte de massa e ser integrada ao conceito geral do corredor

de desenvolvimento. Assim, uma linha principal de mobilidade é fundamental para a integração do corredor urbano a um corredor maior, regional. Ela deve ser mais rápida e a movimentação dentro dela deve ocorrer de maneira mais fluída.

As linhas principais de atividade são rotas paralelas e próximas às linhas principais de mobilidade. Elas devem atrair pessoas e investimentos; devem ser caracterizadas por altas densidades, qualidade espacial e ambiental melhorada e integração do uso de terra. Nestas linhas concentram-se atividades econômicas como comércio e serviços. Apesar de também ser uma via rápida no corredor, do ponto de vista das atividades, elas são mais dinâmicas e lentas do que a linha principal de mobilidade.

Uma vez que se situam paralelamente uma à outra, estas duas linhas principais devem ser ligadas em intervalos regulares por um terceiro tipo de linha. Este terceiro tipo se caracteriza por linhas de acessibilidade e ruas de atividade.

As linhas de acessibilidade são rotas de ordem superior que ligam a linha principal de mobilidade com a linha principal de atividade. São vias dinâmicas que devem garantir o fácil acesso de uma linha a outra. As ruas de atividade são mais lentas e nelas se concentra o desenvolvimento econômico do corredor. Esta organização de linhas principais e de ligação, com a devida organização, auxilia na criação de densidades e de áreas de desenvolvimento.

É importante ressaltar o fato de que não existem corredores iguais. Cada região é diferente em suas particularidades. Isso torna bastante difícil a elaboração de uma teoria ou de um manual próprio para o trabalho de desenvolvimento e planejamento de corredores de maneira geral.

Considerando tal dificuldade inerente à característica heterogênea entre os diversos corredores de desenvolvimento, quer sejam urbanos ou regionais, é importante que a pesquisa seja amparada por estudos de casos práticos. Neles, a aplicação de estratégias de desenvolvimento específicas, voltadas para corredores, pode ser observada para a obtenção de princípios que podem ser seguidos.

Estudos de Corredores de Desenvolvimento

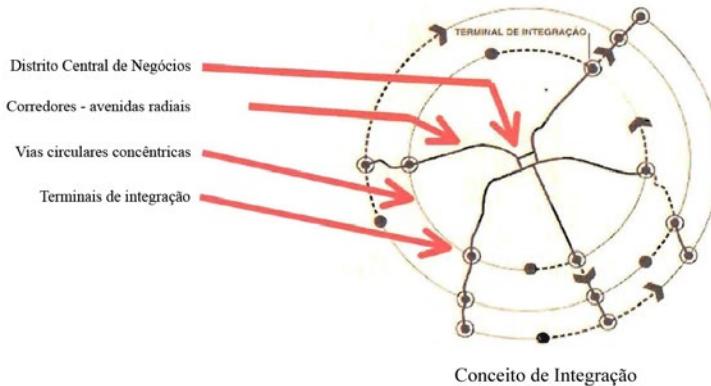
Curitiba (Brasil)

A cidade de Curitiba pode ser considerada modelo em termos de planejamento urbano por sua organização a partir de corredores. Segundo Kleynhans (2001), a aplicação do modelo de corredores urbanos na cidade é vista como referência entre planejadores e designers urbanos no mundo. Este planejamento na cidade foi iniciado em 1965.

Segundo Del Mistro (2001), os corredores urbanos de desenvolvimento em Curitiba são vias com extensão que varia entre 5 e 15 quilômetros e alcançam a cidade toda. Smith e Raemaekers (1998) explicam que o sistema é constituído por cinco vias lineares que saem do centro da cidade. Cada uma delas consiste em três ruas paralelas com alta densidade de desenvolvimento entre si. Destas três vias, a central contém duas faixas exclusivas para o tráfego de ônibus; as vias paralelas à central são ruas com três a quatro faixas de mão única para o tráfego mais rápido em direções opostas.

A Figura 4 mostra um esquema geral do sistema de corredores urbanos de Curitiba.

Figura 4 – Conceito básico de desenvolvimento espacial em Curitiba



Fonte: Traduzido de Kleynhans (2001).

Pode-se observar na Figura o Distrito Central de Negócios da cidade, do qual partem as cinco vias/corredores principais. Estes corredores são interligados por vias circulares concêntricas, e nos pontos de contato entre elas há terminais de integração para transporte público.

No que diz respeito aos objetivos e estratégias do plano de desenvolvimento de corredores em Curitiba, Kleynhans (2001) aponta os seguintes aspectos:

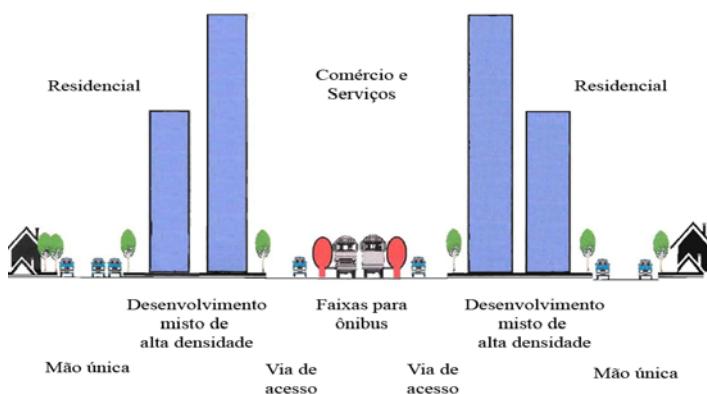
- limitação do crescimento da área central pela distribuição da população em razão dos corredores, de modo que: um terço da população ocupe as áreas centrais; um terço fique ao longo dos corredores de alta densidade; e um terço ocupe as demais áreas da cidade;
- crescimento econômico pelo incentivo ao setor de serviços ao longo de dois corredores no sentido Norte-Sul;
- favorecer o desenvolvimento industrial pela criação de um local específico para estas atividades situado fora da cidade (atual Cidade Industrial de Curitiba);
- adequar educação e saúde juntamente com a provisão de oportunidades de recreação com o intuito de promover comunidades socialmente saudáveis;
- sistema sustentável de transporte integrado com desenvolvimento de negócios, desenvolvimento de infraestrutura de ruas e estradas e desenvolvimento da comunidade local.

Algumas medidas no Plano Diretor de 1965 foram consideradas inovadoras e essenciais na realização da estrutura de corredores. Kleynhans (2001) as divide em medidas gerais e específicas. As medidas gerais referem-se ao conceito de integração em sua totalidade. São elas:

- reorganização de parâmetros de zoneamento para promover desenvolvimento de uso de terra misto e habitação de alta densidade ao longo dos corredores;
- assegurar habitação acessível à população pobre;
- instituição de uma estratégia de comunicação apropriada de modo a manter a informação fluindo sobre tópicos como: progresso do projeto, financiamento, resultados de pesquisas de opinião e desenvolvimento de prioridades;
- abordagens inovadoras para resolver problemas;
- oferecer instalações e comodidades como escolas, bibliotecas, clínicas e creches próximas às vias de atividade dos corredores;
- descentralização de repartições e serviços públicos tornando-os mais próximos aos residentes. Devem ser colocados próximos a terminais de integração.

Sobre as medidas específicas, Kleynhans (2001) as explica no âmbito dos cinco corredores que partem da área central. Fazendo-se um corte transversal nestas vias, observa-se a configuração mostrada na Figura 5.

Figura 5 – Modelo dos corredores urbanos em Curitiba



Fonte: Traduzido de Kleynhans (2001).

É possível identificar na Figura rotas dedicadas ao transporte público, localizadas na parte central e utilizadas exclusivamente por ônibus. Também existem rotas simples de duas pistas em ambos os lados das rotas de transporte público. Elas beneficiam os carros particulares. O trânsito não é rápido nestas vias e elas podem ser consideradas rotas de atividade. Existe alta densidade de comércio e serviços localizada em ambas as faces da rota central. O zoneamento deve evitar o estabelecimento de residências nestes locais para promover maiores densidades de desenvolvimento econômico. Há habitação de alta densidade nas vias paralelas à rota central. Nesta faixa, as construções devem ter altura limitada para que não ocorra superpopulação. É possível o desenvolvimento de comércio e serviços nestas vias, porém o estacionamento não deve ser permitido ao longo delas. As rotas de mobilidade rápidas encontram-se nas vias paralelas. Nelas o trânsito se move mais rapidamente do que na rota central. Mais afastado está o desenvolvimento residencial de menor densidade; para além das vias paralelas. Isto pode incluir densidades de 8 a 12 unidades residenciais por hectare.

Este plano apresentou resultados positivos bem como negativos. Del Mistro (2001) aponta como positivos:

- o planejamento integrado de uso de terra e transporte levou a um sistema de trânsito público eficiente e confiável, posto que o serviço de ônibus oferece uma alternativa melhor do que a utilização de carros;
- a especulação nos terrenos foi evitada por meio da comunicação aberta sobre o potencial de cada área de terra e futuros projetos;
- uma vez que a pressão por desenvolvimento foi direcionada para os corredores, a cidade pôde preservar seu centro histórico e tornar a área central “amigável” para a movimentação de pedestres.

Como resultados negativos, o autor aponta:

- aumento da polarização social até a metade da década de 80. A cidade não foi capaz de oferecer habitação de alta densidade para a população com baixa renda pelo alto valor dos terrenos. Com isso esta população teve de se estabelecer em locais distantes e subdesenvolvidos resultando também em longas distâncias a se percorrer até os locais e oportunidades de trabalho;
- a alta concentração e intenso tráfego nos corredores levaram a mudanças ambientais como poluição sonora e do ar;
- fundos públicos foram muito direcionados à rede viária e ao sistema de transporte público, enquanto, em 1990, 46,5% da população tinha acesso a saneamento básico;

Corredor de desenvolvimento Wetton-Landsdowne (África do Sul)

Este corredor é parte do Quadro de Desenvolvimento Espacial da Região Metropolitana da Cidade do Cabo³ (África do Sul). Ele faz parte de um projeto maior, envolvendo quatro cidades vizinhas. Segundo Del Mistro (2001), o corredor se estende por 15 quilômetros e possui 3 quilômetros de largura. Foi instituído no início dos anos 90 como uma possível maneira para que fossem reparados alguns dos danos causados pelo *apartheid*. Cumpre salientar que uma das autoridades responsáveis pelo projeto foi Hendrik Kleynhans, um dos autores fundamentais para a realização do presente trabalho.

Del Mistro (2001) explica que os dois principais objetivos do projeto são promover reestruturação urbana e reintegrar a paisagem urbana fragmentada pelo *apartheid*. Ainda, segundo o autor, com a adição de Kleynhans (2001), é possível apontar uma série de objetivos centrais do projeto, tais como:

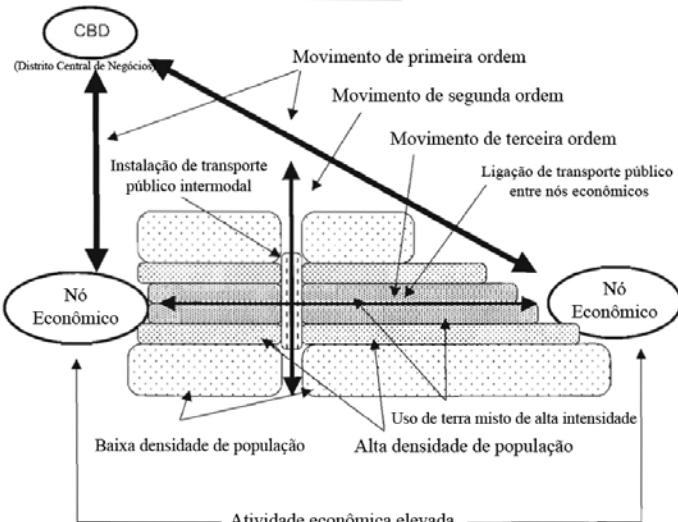
- aumentar a proximidade dos habitantes com os locais de trabalho;
- melhorar o acesso aos sistemas de transporte público;

³ “Cape Metropolitan Spatial Development Framework”.

- criar uma variedade de oportunidades de habitação de média e alta densidade, em que transporte e uso de terra sejam integrados;
- criar oportunidades econômicas variadas para investimentos do setor privado;
- aumentar o número de empregos no corredor (120.000 novos empregos até o ano de 2015), por meio do incentivo aos investimentos privados;
- melhorar o acesso da população às instalações públicas;
- expandir e melhorar serviços culturais, sociais e de recreação no corredor;
- disponibilizar espaços abertos e parques não apenas para que sejam utilizados, mas para que também contribuam para melhorar a atratividade visual do corredor;

Na Figura 6 é possível observar a configuração proposta para o corredor de Wetton-Lansdowne.

Figura 6 – Conceito do corredor de desenvolvimento Wetton-Lansdowne



Fonte: Traduzido de Kleynhans (2001).

Na Figura é possível observar a forma de um triângulo cujos pontos são o Distrito Central de Negócios e dois nós econômicos. As ligações entre os dois nós e o distrito central devem ser primordiais para o fácil acesso. Os dois nós ligam-se, principalmente, por meio de uma via de transporte público. Próximo a ela se concentram altas densidades de população, que diminuem à medida que se afastam dela. O uso da terra é misto ao longo desta área de ligação entre os nós. Ainda, há vias de ligação entre a rota principal de transporte e as ligações com o Distrito Central, sendo elas de segunda ordem, pois favorecem o fácil acesso aos diversos pontos do corredor.

Segundo Del Mistro (2001), a maior conquista no caso deste corredor é o domínio de um esquema de desenvolvimento sólido com uma série de planos de curto e médio prazos e estratégias voltadas a transportes e economia.

Corredor do Rio Tâmisa⁴ (Londres – Reino Unido)

Este corredor teve sua aplicação iniciada nos anos 90. Localiza-se em uma área que sofreu anos de declínio econômico e social, onde parcelas significativas da população estavam em situação de desemprego e dependência do governo (Del Mistro, 2001). É um corredor que não assume forma linear distinta, uma vez que é moldado conforme o curso do Rio Tâmisa. Ele se estende por 50 quilômetros e abrange 19 autoridades locais. O autor ainda explica que ele foi planejado tendo em vista uma perspectiva de 20 a 30 anos para atingir seus objetivos.

O Departamento para Comunidades e Governo Local⁵ (2012) explica os objetivos do projeto:

- melhorar o desempenho econômico de Londres, tornando-a uma cidade principal no contexto da Europa e do mundo;

⁴ “The Thames Gateway”.

⁵ “Department for communities and local government”.

- melhorar as conexões de transporte com a Europa continental para maximizar oportunidades de novas atividades econômicas;
- reforçar a base econômica e, ao mesmo tempo, atrair novos investimentos, fortalecendo as comunidades existentes e trazendo novos residentes para a área;
- incentivar padrões sustentáveis de desenvolvimento, otimizando o uso da infraestrutura existente e proposta e fazendo uso máximo dos locais vagos que antes acomodavam outras atividades;
- preservar e melhorar bens ambientais naturais e criados pelo homem; aumentar a qualidade, quando possível, do ambiente local, incentivando a melhor qualidade no *design, layout* e aparência de novos desenvolvimentos.

Como resultados, Del Mistro (2001), citando o Departamento de Meio Ambiente, Transporte e Regiões do Reino Unido (1995), destaca que após uma década o projeto começou a alcançar sucesso. Isso ocorreu contemplando a cooperação entre o setor privado e as comunidades (mais de 300 grupos comunitários). O autor afirma que ocorreram melhorias na área de infraestrutura de transportes bem como na de desenvolvimento de recursos humanos.

Corredor de Crescimento Central Luzon (Filipinas)

O corredor de Crescimento Central Luzon difere dos modelos convencionais principalmente pelo seu formato, em forma de “W”. Foi iniciado nas Filipinas como um projeto nacional (Kleynhans, 2001). É um corredor bastante abrangente e extenso. Ele envolve cinco províncias e áreas de jurisdição de 47 governos locais. Em seu plano fundamental, busca promover desenvolvimento dos setores industrial, agrícola e de ecoturismo. A Figura 7 mostra a configuração deste corredor.

Figura 7 – Corredor de Central Luzon – Filipinas



Fonte: Kleynhans (2001).

O autor explica que, de acordo com o plano de desenvolvimento, cada setor do corredor é voltado para uma área específica.

Desta forma, à primeira linha do corredor (à esquerda na figura) é atribuído o desenvolvimento do turismo. Nesta faixa, o foco são as praias, paisagens, espaços de lazer e pontos turísticos. As duas linhas centrais (que formam o pico central na figura) destinam-se ao desenvolvimento industrial. Indústrias de alta tecnologia e empresas de pequeno e médio porte se localizam nesta área. A linha da direita na figura representa a área de favorecimento à agricultura e florestamento de Central Luzon.

Como pontos fortes deste corredor, Kleynhans (2001) aponta:

- utilização da rede de estradas já existente, o que poupa tempo e custos com a construção de uma nova rede;
- aumento da eficiência econômica pelo fortalecimento da participação da população nos processos de desenvolvimento;
- presença de um quadro institucional apropriado que atua como uma entidade única voltada para os objetivos propostos no plano de desenvolvimento;

Corredor de desenvolvimento de Mabopane-Centurion (África do Sul)

O corredor de desenvolvimento de Mabopane-Centurion foi aprovado para execução em 1997 e é bastante abrangente, estendendo-se por 50 quilômetros. Possui um eixo de atividade em toda sua extensão juntamente com um eixo de mobilidade, uma variedade de ruas de atividade concentrada, instalações multimodais para passageiros, promoção de agricultura urbana em pequena escala, altas densidades, uso de terra misto e programas de desenvolvimento de recursos humanos. Um número de 414 projetos foi necessário para promover o funcionamento do corredor. É importante salientar que Hendrik Kleynhans foi um dos responsáveis pelo projeto.

Dentre os diversos objetivos do projeto, Del Mistro (2001) aponta os seguintes como principais:

- revitalização de pontos específicos da área metropolitana da cidade de Tshwane por meio da melhoria da acessibilidade regional, desenvolvimento de recursos humanos e desenvolvimento econômico direcionado;
- reestruturação do cenário afetado pelo *apartheid*;
- desenvolvimento de um sistema de transporte integrado na área.

O autor explica que, como resultados, um dos pontos mais evidentes e benéficos para toda a região pela qual o corredor se estende é a obtenção de projetos com financiamento promovido pela iniciativa privada. A integração entre as esferas pública e privada é um dos pontos fortes do corredor.

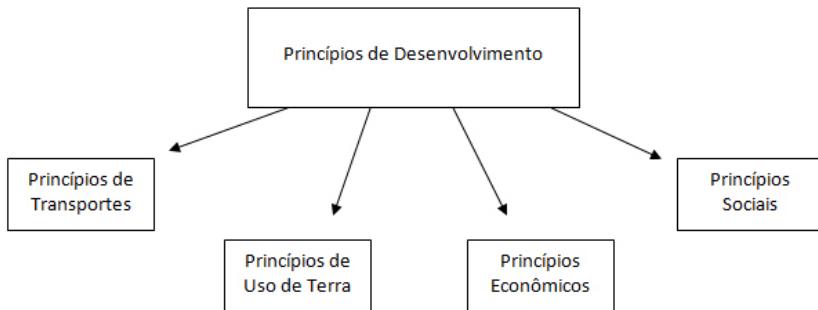
No trabalho de Kleynhans (2001) é importante observar que foram considerados e esquematizados os aspectos principais de cada cidade ao longo do corredor (antes de sua efetivação) para que fossem aproveitadas suas capacidades inerentes. O plano foi realizado de tal modo que os pontos fortes de uma localidade sejam ampliados de forma a ajudar a reduzir os pontos fracos dos demais. O corredor funciona então como via facilitadora para este fortalecimento mútuo.

Princípios e Precondições Para o Estudo de Corredores de Desenvolvimento

Com base no referencial teórico e nos estudos de casos, é possível ser definida uma série de princípios gerais que podem ser utilizados no planejamento e estabelecimento de um corredor de desenvolvimento. A combinação dos princípios, porém, pode variar de corredor para corredor. Alguns deles podem não ser necessariamente relevantes, ou não estar absolutamente presentes em todos os projetos de corredores de desenvolvimento.

De início, podem ser observados quatro agrupamentos básicos de princípios identificados na literatura que podem ser usados para nortear estratégias de corredores de desenvolvimento. A Figura 8 representa os quatro agrupamentos base, conforme Kleynhans (2001).

Figura 8 – Princípios para estratégias de corredores de desenvolvimento



Fonte: Kleynhans, 2001. (Traduzido e adaptado pelos autores).

Sobre os transportes, Napierala (2010) afirma que eles aparecem como resultado da busca de vencer o maior espaço possível no mais curto período de tempo. Esta é uma característica presente em todos os agrupamentos urbanos contemporâneos. Campos Filho (1992) explica que nas cidades brasileiras de médio porte, grande parte dos empregos e das oportunidades de consumo de bens e serviços se localizam ou no centro ou ao longo de eixos viários radiais que ligam o centro a áreas residenciais periféricas.

Desta maneira, todos os corredores de desenvolvimento incluem princípios referentes a transporte, o que inclui, segundo Kleynhans (2001):

- promover o uso, eficiência e acessibilidade de preços do transporte público. Deve ser acompanhado, no entanto, de uma alta intensidade de atividade econômica próxima à rota do transporte público, assim como altas densidades populacionais. Criar densidades populacionais para suportar transporte público rentável;
- reduzir tempos de deslocamento. A definição de quais tipos de uso de terra devem estar localizados em proximidade à rota de transporte público é fundamental para que custos ao público sejam reduzidos na utilização de determinados serviços;

- promover pedestrianização. As instalações de transporte público precisam ser facilmente alcançadas a pé. A distância entre elas e instalações e serviços públicos também devem ser adequadas para movimentação de pedestres. A pedestrianização ajuda a prevenir congestionamentos desnecessários de veículos;
- utilizar estacionamento como mecanismo de controle de desenvolvimento. O estacionamento nas ruas tende a se desenvolver em corredores de desenvolvimento urbanos; a escassez de estacionamento no distrito comercial central pode ser utilizado como mecanismo que previne pessoas de usarem veículos particulares para ir até ele, encorajando, assim, o emprego de outras formas de transporte;
- aumentar mobilidade e acessibilidade de maneira coordenativa e orientada aos objetivos. Estas duas funções estão presentes em quaisquer corredores de desenvolvimento, diferindo apenas em natureza e extensão.

Sobre os princípios de uso da terra, segundo a Organização das Nações Unidas Para a Alimentação e a Agricultura (Food..., 1995) uma abordagem integrada é necessária para o planejamento e administração de recursos referentes à terra. Isso envolve a participação de todos os agentes dos processos de tomadas de decisão. Os processos de planejamento devem partir da identificação e estabelecimento do uso e não uso de cada unidade de terra que sejam tecnicamente apropriados, economicamente viáveis, socialmente aceitáveis e ambientalmente não degradantes.

Na esfera urbana, conforme aponta Kleynhans (2001), os corredores de desenvolvimento apresentam um forte elemento de integração de uso de terra e transporte (especialmente público). O planejamento deve ser feito de maneira a ter como princípio o uso de terra misto. Ele oferece a oportunidade de integrar uma combinação de instalações públicas e investimentos privados ao longo de um corredor de transporte público contínuo. A combinação de uso

de terra também é importante na diminuição dos tempos de deslocamento. Eles requerem direitos especiais de zoneamento, que devem ser utilizados como incentivo para promover os desenvolvimentos preferidos (adequados) ao longo do corredor, bem como desencorajar determinados usos de terra, se necessário (Del Mistro, 2001).

Os princípios econômicos incorporados ao planejamento de corredores de desenvolvimento urbanos são os seguintes:

- criação de empregos próximos a locais de residência. O local de residência forma parte de uma zona de maior densidade residencial criada perto do corredor de transporte público. Isso facilita o acesso entre local de residência e local de trabalho. O conceito é melhorado quando o corredor de transporte público é integrado ao desenvolvimento de um corredor de atividade que seja paralelo e próximo ao de transporte público;
- fortalecimento do desenvolvimento de nós proeminentes. Este item não é necessário a todos os corredores.

Sobre os princípios sociais, as organizações representam uma das características fundamentais para este grupo. North (1990) explica que as organizações, de maneira geral, investem na aquisição de conhecimentos e habilidades de modo a buscar investimentos públicos e privados que podem aumentar as perspectivas de sobrevivência. As organizações podem ser então firmas, partidos políticos, universidades órgãos governamentais, e outras instituições que buscam sobreviver em determinado ambiente competitivo.

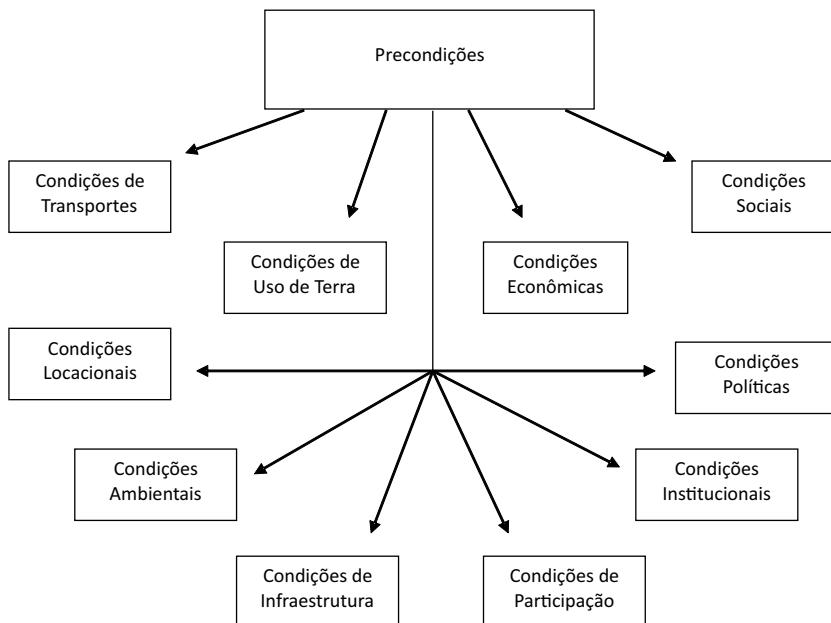
Para Putnam (1996), as formas de associação e cooperação em comunidades locais é o que compõe o chamado capital social; a organização do desenvolvimento regional em padrões de organização sociocultural.

Assim, neste grupo de princípios consta a melhoria da integração entre comunidades, melhorias nos índices de alfabetização entre comunidades mais pobres, diminuição da pobreza, melhorias no acesso ao desenvolvimento

e oportunidades de emprego; melhorias no acesso à informação e serviços básicos. Como elementos fundamentais destes princípios, encontram-se as instituições, a participação das comunidades e o cenário político-social.

Uma vez que estes quatro princípios fundamentais são considerados para as estratégias de ativação de corredores de desenvolvimento, Keynhans (2001) explica que eles podem ser subdivididos em uma série de precondições. Elas indicam campos funcionais, mais específicos, que devem ser tratados para um planejamento e estabelecimento bem-sucedido de um corredor. No grupo de precondições, são mantidos os quatro grupos principais (princípios de transporte, uso da terra, econômicos e sociais), e seis outros são acrescentados: condições locacionais, condições ambientais, condições de infraestrutura, condições de participação, condições institucionais e condições políticas. A Figura 9 ilustra os grupos funcionais de precondições.

Figura 9 – Precondições para estratégias de corredores de desenvolvimento



Fonte: Kleynhans, 2001. (Traduzido e adaptado pelos autores).

Como precondições da área de transportes, o autor elenca os seguintes itens:

- existência de uma rede multimodal integrada adequada;
- limitação de movimentação que passa direto pelo corredor. Neste caso, veículos sem um destino específico devem ter a movimentação desencorajada no corredor ou junto do nó econômico. Veículos pesados efetuando carga e descarga devem ter um horário apropriado para tal, não sendo horário comercial;
- separação da movimentação de veículos públicos e particulares. Esta medida tem por função garantir que os usuários de transporte público cheguem a seus destinos de maneira mais rápida e barata do que os que utilizam veículos particulares.

No que diz respeito ao uso da terra, são precondições:

- necessidade de um processo de planejamento de desenvolvimento que seja integrado e holístico. O planejamento do uso da terra deve estar integrado aos transportes, ao desenvolvimento econômico e ao desenvolvimento social;
- parâmetros favoráveis de *design* urbano. Corredores de desenvolvimento precisam apresentar um conjunto de parâmetros de *design* urbano para aspectos como fachadas, alturas, estacionamentos, acessos e cruzamentos. O objetivo é criar uma imagem dentro do corredor;
- avaliação contínua;
- desenvolvimento de áreas de influência adjacentes. Corredores de desenvolvimento bem-sucedidos caracterizam-se por um elemento de suporte a áreas em torno. Assim, o desenvolvimento não fica concentrado apenas dentro do corredor, possibilitando sua futura expansão.

Sobre as precondições necessárias à área econômica, são apontadas:

- ligações com nós mais desenvolvidos. Estas ligações aumentam as oportunidades de crescimento como resultado da interação e movimentação entre a área do corredor e um nó mais desenvolvido;
- estabelecimento de economias diversificadas. Este ponto vem como resultado da variedade no uso da terra. Pode incluir a promoção de atividades industriais ou mesmo agrícolas;
- aplicação de incentivos e desincentivos. Fazem parte deste aspecto medidas de incentivo a atividades que favoreçam a criação de empregos. Desincentivos devem funcionar no sentido de prevenir a localização “errada” de usos de terra que destoem das atividades do corredor. Os incentivos são distribuídos para guiar o crescimento e desenvolvimento no corredor, o que promove crescimento para dentro ao passo que o crescimento para fora é controlado;
- facilitação de negócios. O estabelecimento de centros de apoio ao desenvolvimento de negócios faz parte desta precondição;
- marketing. As oportunidades de desenvolvimento e o progresso dos projetos devem ser expressos ao público. Este fluxo de informação mantém as empresas e as comunidades atentas e cientes do que ocorre no corredor;
- testes de viabilidade. Projetos e investimentos devem ser testados antes que sejam implantados. Isso busca fazer com que aqueles com mais efeitos multiplicadores tenham prioridade.

Sobre as precondições sociais, a maioria dos corredores de desenvolvimento inclui um elemento de promoção de desenvolvimento de recursos humanos. Isso ocorre por meio de programas de capacitação, treinamento aos empreendedores e oferta de instituições de treinamento (Del Mistro, 2001).

As instalações educacionais e de saúde devem estar distribuídas ao longo do corredor de maneira equilibrada. O desenvolvimento das comunidades se dá juntamente com um aumento da produtividade geral da população.

No grupo de precondições locacionais, é considerada a localização do corredor em relação a mercados existentes, infraestrutura, recursos, programas e políticas de desenvolvimento. Também é importante a incorporação da distribuição das oportunidades de desenvolvimento ao longo do corredor; o posicionamento das instalações e serviços públicos bem como a localização dos diferentes usos de terra.

Sobre as precondições ambientais, Kleynhans (2001) assevera que os corredores de desenvolvimento apresentam um forte elemento de desenvolvimento ambiental sustentável. Para isso, é necessário incorporar ao seu planejamento a disponibilização de espaços abertos e áreas de lazer no corredor.

Aplicações em infraestrutura encorajam investimentos no setor privado. Seguem algumas precondições para esta área:

- oferecer infraestrutura de serviços eficiente, eficaz e com preços acessíveis. Incluem-se aqui serviços, água, energia elétrica e saneamento;
- necessidade de projetos catalisadores. Estes projetos têm por função incentivar desenvolvimento inicial. São normalmente iniciados por incentivo governamental para promover o interesse e investimento do setor privado;
- projetos de infraestrutura.

É necessário nos corredores de desenvolvimento um envolvimento ativo da comunidade no planejamento, execução e resolução de problemas. A participação é a parceria entre o governo local e a comunidade. A opinião pública deve ser constantemente levada em consideração e é necessário que haja interesse em promover mudanças desejadas pelo público.

A estrutura institucional é um dos elementos fundamentais em um corredor de desenvolvimento. Suas precondições são as seguintes:

- comprometimento absoluto com a visão de desenvolvimento. Deve haver uma visão com foco, compartilhada por todos os participantes do processo de planejamento e instituição do corredor. Esta visão geral deve ser constantemente comunicada tanto às comunidades quanto aos atores principais do projeto;
- riscos calculados;
- natureza multidisciplinar;
- envolvimento do governo. É do governo que deve partir a gestão e direção do projeto. Ele também deve atuar como facilitador na coordenação do orçamento e dos investimentos do setor privado. É da mesma forma importante na provisão de infraestrutura, instalações e serviços;
- programas de desenvolvimento orientados a objetivos. Cabe ressaltar que os objetivos devem ser aceitos por todos os participantes do processo. Deve haver consenso entre eles;
- criatividade. Este aspecto apresenta-se como elemento essencial para a resolução de problemas. Também serve como gerador de efeitos multiplicadores no corredor. Daí a importância da natureza multidisciplinar no corredor;
- inclusão. É necessário, neste aspecto, o envolvimento de todas as esferas do governo, investidores e comunidade.

Uma das condições proeminentes no grupo “política” é a utilização de diretrizes políticas para influenciar processos orçamentários envolvendo investidores privados e governo. A atuação conjunta das esferas pública e privada pode ocorrer por meio de um acordo de cooperação envolvendo todos os participantes.

Outras formas de políticas para os corredores de desenvolvimento urbanos envolvem, entre outras, questões como: indicadores de zoneamento, direitos de uso da terra, níveis de intensidade de desenvolvimento ao longo do corredor, compatibilidade ambiental das iniciativas de desenvolvimento e cooperação público-privada.

De maneira geral, Kleynhans (2001) salienta que o nível de sucesso de um corredor de desenvolvimento está relacionado a três questões: (1) sua dependência da intensidade de desenvolvimento de usos de terra mistos (atividade econômica); (2) a força de uma rede de transportes multimodal bem-desenvolvida; e (3) a densidade de níveis de atividade ao longo do corredor.

O corredor não apenas depende do ambiente urbano, mas também exerce influência sobre ele. Esta inter-relação pode ser útil para desencadear uma série de processos de desenvolvimento. Os corredores diferem entre si em termos de natureza, uma vez que cada um apresenta seus problemas e questões peculiares à região em que se localiza.

A partir da observação dos princípios e precondições apresentados, nota-se uma dimensão abrangente do conceito de corredores. Sua abordagem não se concentra em fatores relacionados exclusivamente à malha viária das cidades. Ela envolve esferas mais complexas que abrangem e englobam mais agentes do que a constituição urbana puramente física.

Considerações Finais

Por meio deste artigo foi possível a obtenção de uma definição de corredor de desenvolvimento no que envolve seu conceito e as diferentes maneiras em que pode ser aplicado em um determinado local. Tal definição tornou-se ainda mais clara por meio da apresentação de casos concretos em que estratégias de desenvolvimento, a partir de corredores, foram executadas

em diferentes cidades e regiões. Também foi possível delimitar uma série de precondições que deve ser observada e pode ser utilizada para o desenho de estratégias de corredores de desenvolvimento.

Ao invés de uma concentração em fatores de malha viária urbana e a mobilidade que ela possibilita, uma abordagem de corredores de desenvolvimento somente é possível a partir de uma visão mais ampla. Neste contexto, a organização física de uma cidade é um passo inicial em um cenário maior de desenvolvimento que inclui fatores de transportes, uso de terra, econômicos, sociais, locacionais, ambientais, de infraestrutura, de participação de agentes, institucionais e políticos.

A existência de uma rodovia, estrada, caminho, ligando dois polos ou nós de atividade, por si só não é suficiente para caracterizar um corredor de desenvolvimento. Passa a sê-lo a partir do momento em que são determinados objetivos de desenvolvimento para esta faixa de ligação entre pontos. Caso contrário, apenas apresenta o potencial para se tornar um corredor no sentido adequado do termo. De tal maneira, o corredor deve ser orientado de acordo com seus objetivos para, então, assumir uma forma e ser alvo de medidas estratégicas.

Deve-se atentar ao fato de que cada região possui peculiaridades que a torna diferente das demais. Assim não é possível que se adote um único modelo geral de desenvolvimento de estratégia para estes corredores. Conforme foi possível observar nos casos estudados, cada um deles teve um planejamento próprio, distinto, que considera necessariamente as características únicas dos pontos ligados pelo corredor, as dinâmicas, os agentes e as forças presentes na região. Estes aspectos precisam ser analisados em conjunto para que se tenha uma visão geral a partir de elementos particulares.

Embora haja especificidade de características regionais que norteia a formação de um corredor de desenvolvimento, também há uma série de princípios presente em todos eles. Este deve ser o ponto de partida para as estratégias de desenvolvimento local ou regional a partir de corredores. Em

todos os casos estudados foi possível observar a presença dos princípios de transportes, uso da terra, econômicos, sociais, locacionais, ambientais, de infraestrutura, de participação, institucionais e políticos.

Logo, tendo clara a definição sobre o que é um corredor de desenvolvimento, em suas dimensões regional e urbana, e tendo clareza sobre os princípios fundamentais para a elaboração de estratégias de desenvolvimento a partir de corredores, faz-se possível, então, a identificação mais adequada das propriedades da região ou local onde tal desenvolvimento busca ser alcançado.

Para futuros estudos, vale ressaltar a necessidade da utilização de um método complementar de análise regional para o levantamento de dados dentro de cada grupo de precondições. Como se pode observar no trabalho de Colling (2013), o método Delphi mostra-se eficiente para a verificação de níveis de necessidade de melhorias e níveis de prioridade de atendimento nos diferentes grupos de precondições em um único município. O trabalho de Del Mistro (2001, 2002) usa uma metodologia quantitativa como apoio para estratégias de corredores de desenvolvimento, ao passo que Kleynhans (2001) opta por uma abordagem de análise particular dos diferentes agentes presentes em cada cidade/município na região onde o corredor se localiza. Nos três estudos, bem como em todos os casos apontados neste artigo, os grupos de precondições foram seguidos e analisados, e uma metodologia própria, adequada para as particularidades regionais, precisou ser seguida.

Referências

- ANDRADE, M. C. *Espaço, polarização & desenvolvimento – uma introdução à economia regional*. São Paulo: Atlas, 1987.
- CAMPBELL, M. M.; MEADES, E. E. *The viability of corridor development between Bloemfontein and Welkom*. Bloemfein: 5th Post Graduate Conference on Construction Industry Development, 2008. Disponível em: <<http://www.cib2007.com/papers.html>>.
- CAMPOS FILHO, C. M. *Cidades brasileiras: seu controle ou o caos: o que as cidades devem fazer para a humanização das cidades no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1992.

COLLING, M. A. *O corredor urbano de desenvolvimento do município de Marechal Cândido Rondon – Paraná*. 2013. Dissertação (Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, 2013.

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

_____. *Improving the probability of corridor development*. 21st Annual South African Transport Conference: South Africa, 2002.

DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT. Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-communities-and-local-government>>. Acesso em: ago. 2012.

DESBIENS, Y.; FERRERA DE LIMA, J. Cadrage du développement régional. *Revista Interfaces*, Brasil; Canadá, n. 4, p. 179-192, 2004.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION. FAO. *Planning for sustainable use of land resources: Towards a New Approach*. Rome: Land and Water Development Division, 1995.

FERRERA DE LIMA, J. A concepção do espaço econômico polarizado. *Revista Internacional de Desenvolvimento Local*, vol. 4, n. 7, set. 2003.

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

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

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

NAPIERALA, H. *Um modelo de otimização de redes troncais de transporte público urbano de passageiros*. Cascavel: Edunioeste, 2010.

NORTH, D. *Institutions, Institutional Change and Economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

PERROUX, F. *A economia do século XX*. 2. ed. Lisboa: Livraria Morais, 1967.

PUTNAN, R. D. *Comunidade e democracia: a experiência da Itália moderna*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

SMITH, H.; RAEMAEKERS, J. Land-use pattern and transport in Curitiba. *Land use policy*, v. 15, p. 233-251, 1998.

Recebido em: 30/6/2014

ACEITO EM: 17/2/2016