

Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional

Oswaldo Amorim Filho*
Rodrigo Valente Serra

1. Introdução

Estudos e reportagens têm freqüentemente divulgado a melhor qualidade de vida desfrutada pelos moradores das chamadas cidades médias. O morador dos grandes centros urbanos, principalmente nos países subdesenvolvidos, quando “capturado” por essa informação, pode encantar-se com alguns dos atributos divulgados dessas cidades, tais como: menores índices de criminalidade; reduzido tempo despendido para se ir ao trabalho; menores níveis de poluição atmosférica; aluguéis geralmente mais acessíveis; e maior e mais próxima oferta de áreas verdes.

Sob o ângulo de grande parte da população interiorana, rural ou semi-rural,¹ as cidades médias podem ser valorizadas pela oferta de emprego, ou mesmo de subemprego, pela existência de infra-estrutura básica, pelas oportunidades de acesso à informação, pelos melhores recursos educacionais. Enfim, pela existência de bens e serviços essenciais à ascensão material e intelectual de seus moradores.

Seguindo essa linha especulativa, as cidades médias, sob os dois pontos de vista — no imaginário dos moradores metropolitanos e interioranos —, seriam aquelas nem tão pequenas, a ponto de limitar as possibilidades de crescimento econômico e intelectual de seus habitantes, e nem tão grandes, a ponto de onerar — e até pôr em risco — a vida da maioria de seus moradores. Os centros urbanos, nesse exemplo, seriam classificados como médios à medida que atendessem às expectativas dos moradores

* Professor de Geografia no Programa de Pós-Graduação em Tratamento da Informação Espacial da PUC de Minas Gerais.

1 O termo semi-rural refere-se aos moradores de pequenos municípios cujas economias estejam basicamente centralizadas no setor primário.

metropolitanos ou interioranos, que são, como sabemos, em parte, subjetivas.

O que se pretende ressaltar com essas considerações é que não existe uma idéia consensual do que seriam as cidades médias. Essa inexistência de consenso também ocorre no meio técnico-científico, onde, literalmente, não há uma definição cristalizada de cidade média, uma classificação que pudesse ser utilizada indistintamente pelos sociólogos, economistas, arquitetos, geógrafos, demógrafos, embora dentro de cada especialidade seja possível encontrar algum acordo sobre a matéria.

Diferentemente do fenômeno metropolitano, cujas especificidades bem demarcadas ensejaram a própria institucionalização desses territórios em muitos países, as definições de cidades médias sujeitam-se muito mais aos objetivos de seus pesquisadores ou dos promotores de políticas públicas. A um sociólogo, ou psicólogo, por exemplo, interessado na “atitude/comportamento urbano”, a classificação das cidades em tamanhos terá certamente fundamentos bem distintos daqueles utilizados por um demógrafo, interessado, por hipótese, nas alterações do crescimento vegetativo das cidades.

As experiências dos muitos países que desenvolveram políticas de descentralização territorial possibilitaram a acumulação de importante conjunto de informações teóricas sobre esse nível hierárquico das cidades. Apesar disso, os estudiosos desse problema têm-se recusado a formular definições absolutas para as cidades médias. No dizer de Monod (1974) “parece não estabelecer uma definição científica e, entretanto, a noção de cidade média possui um conteúdo bem real”.

Para Lajugie (1974) “o máximo que se pode tentar determinar é uma faixa no interior da qual se situa um certo número de cidades que podem pretender a qualidade de cidades médias(...). Seria melhor dizer que elas são cidades de porte médio, mas não necessariamente cidades médias no sentido funcional do termo”.

Como se pode observar, o critério demográfico (embora cômodo e não-negligenciável) é capaz apenas de identificar o grupo ou a faixa que pode conter as cidades médias. Outros critérios deveriam ser também levados em consideração na definição dessas cidades. Seja como for, não pode ser desprezado o fato de que alguns aspectos, como tamanho demográfico, relações externas, estrutura interna e problemas sociais das cidades médias, podem variar bastante de país para país e de região para região,

sendo, naturalmente, função do nível de desenvolvimento alcançado, da posição e das condições geográficas e do estágio de processo de formação histórico-social de cada um desses países ou de cada uma dessas regiões.

Embora seja possível — em cada período histórico e no interior de determinada disciplina — encontrar certo consenso quanto aos atributos² que devem qualificar as cidades médias, essa definição sempre coloca delicados problemas, sobretudo quando se trata de cidades classificadas no limiar, ou faixa de interseção, das médias com as pequenas cidades, de um lado, e com as grandes, de outro.

Em função de tudo isso, e tendo em vista sua simplicidade e comodidade, o critério de classificação baseado no tamanho demográfico tem sido o mais utilizado para identificar as cidades médias, pelo menos como primeira aproximação. Tal critério toma a população urbana como *proxy* do tamanho do mercado local, assim como um indicador para o nível de infra-estrutura existente e grau de concentração das atividades. Desse ponto de vista, embora não haja um acordo absoluto quanto aos limites demográficos máximo e mínimo que podem conter o conjunto das cidades médias, há, em cada período histórico, coincidentes patamares demográficos definidores desse conjunto de cidades nas mais variadas regiões do mundo. Na década de 70, quando o problema da desconcentração espacial das atividades econômicas ocupava posição central nas agendas de políticas urbanas de diversos países, era possível identificar como limite demográfico inferior das cidades médias populações entre 20 mil e 50 mil habitantes; já o limiar demográfico superior encontrava-se, em quase todos os países, entre 100 mil e 250 mil habitantes.³

No Brasil, um dos estudos pioneiros sobre o tema [Andrade e Lodder (1979)] definia os centros urbanos de porte médio como possuindo população entre 50 mil e 250 mil habitantes. Santos (1994), por sua vez, definiu o limite inferior para as cidades médias em 100 mil habitantes, justificando-o em termos do nível de complexidade da divisão do trabalho, ou, em outros termos, pela diversificação de bens e serviços ofertados localmente. Segundo o autor, sem precisar recorrer a outras tantas propostas de limites populacionais para definição de cidades médias, a tendência de elevação desses limites deixa claro o dinamismo implícito a esse conceito:

2 Os referidos atributos (ou a expectativa dos pesquisadores e promotores de políticas públicas quanto a esses atributos) serão objeto de análise das próximas seções.

3 Para uma sistematização dos limites demográficos definidores de uma cidade média utilizados por diferentes países na década de 70, ver Amorim Filho (1984).

o que definia cidade média há décadas não satisfaz mais à atual estrutura socioeconômica, em que uma cidade média deve dar suporte a uma quantidade importante de atividades e serviços que exigem para existir uma população não inferior a 100 mil habitantes.

Contudo, deve-se ressaltar que o interesse primordial deste estudo — antes de procurar justificar os parâmetros demográficos definidores do grupo de cidades que será objeto de análise dos capítulos precedentes⁴ — é mostrar que existem alguns atributos, difundidos pela literatura de economia regional e geografia econômica, que definem funções específicas para os centros de porte médio no interior do sistema urbano. Certamente que essas requeridas funções típicas das cidades médias transformaram-se com a evolução do próprio sistema urbano, que, em última análise, espelha os diferentes modos de produção em suas diferentes etapas.

Este trabalho está dividido em quatro seções, incluindo esta introdução. A Seção 2 busca recuperar as origens do interesse de pesquisadores e promotores de políticas públicas pelas cidades de porte médio, reservando especial atenção à experiência francesa do *aménagement du territoire*. A Seção 3 dedica-se a recuperar a necessidade de se intervir nas cidades médias brasileiras na década de 70. A Seção 4, finalmente, especula sobre um possível “novo papel” reservado às cidades médias na atual ordem econômica mundial.

2. O surgimento das cidades médias como instrumento de intervenção das políticas de planejamento urbano e regional: a experiência francesa

A aceleração do fenômeno da urbanização mundial foi um dos fatores que contribuíram para aumentar a importância da planificação urbano-regional no período que se seguia à Segunda Grande Guerra, sobretudo a partir dos anos 50, com as grandes aglomerações urbanas sendo o objeto preferido dos estudos e políticas de planejamento.

Na década de 60, com a ampliação do domínio do planejamento urbano-regional, as metrópoles regionais passam a ser um dos temas privilegiados em muitas partes do mundo.

⁴ Para a grande maioria dos capítulos constitutivos desta obra, o conjunto atual de cidades médias corresponderá, arbitrariamente, ao conjunto de municípios cuja população urbana, segundo o censo demográfico de 1991, situava-se entre 100 mil e 500 mil habitantes, incluindo os moradores de núcleos urbanos isolados.

Pode-se afirmar agora que, sem abandonar as linhas de trabalho já iniciadas anteriormente, os temas ligados às cidades médias constituem a grande contribuição da década de 70 em termos de planejamento urbano-regional.

Na realidade, na década de 70 os temas das médias e pequenas cidades, bem como os dos espaços “reurbanizados” e rurais propriamente ditos, inserem-se na tendência (e na necessidade) maior de se promoverem uma descentralização e uma desconcentração das grandes massas humanas, de suas atividades e, evidentemente, uma diminuição de seus problemas.

Assim é que, a nosso ver, três grandes problemas geográficos e socioeconômicos, entre outros, estiveram na raiz da preocupação com o tema das médias e pequenas cidades:

- a exacerbação de problemas de desequilíbrios urbano-regionais, cujo tipo clássico foi amplamente descrito na obra de Gravier (1958) sobre “Paris e o deserto francês”;
- o agravamento da qualidade de vida nas grandes aglomerações urbanas, bem como um aumento acelerado dos problemas sociais aí verificados;
- a frágil organização hierárquica das cidades⁵ e, obviamente, o fluxo insuficiente das informações e das relações socioeconômicas nas redes urbanas da maior parte dos países do mundo, com reflexos negativos sobre o funcionamento dos sistemas político-econômicos (fossem eles de orientação capitalista ou socialista).

A causa remota da preocupação com as cidades médias, na década de 70, encontra-se na Europa do pós-guerra, quando se manifesta a necessidade de uma nova forma de planificação: o *aménagement du territoire*.

Embora o planejamento urbano-regional já existisse na Inglaterra desde o começo do século XX, essa forma de intervenção do homem sobre o território e a sociedade em que vive assume proporções novas na Europa, no período de reconstrução, sobretudo na França.

Sistematizado desde 1952 [ver Glottmann (1952)], o *aménagement du territoire* resulta de uma reflexão sobre a procura de uma distribuição mais

5 A fragilidade da hierarquia urbana pode ser descrita pelo formato primaz do sistema urbano, marcado pela insuficiência de centros intermediários dinâmicos que pudessem contribuir para a interiorização do desenvolvimento.

equilibrada das atividades, das riquezas e dos homens sobre o espaço nacional e regional.

Premida pelos inumeráveis problemas gerados pelo desequilíbrio entre o gigantismo de Paris e a fragilidade urbano-econômica do restante de seu espaço nacional, a França desenvolve, a partir de 1954, um grande esforço de aplicação dos princípios do *aménagement du territoire*: descentralização e desconcentração espacial da população e das atividades econômicas.

Numa primeira etapa (1954/62), a ação empreendida no marco dessa política se limita às intervenções de tipo setorial, isto é, fomento à indústria, à produção energética, à reconversão econômica regional etc., ou pontual: localização de certas atividades nesta ou naquela cidade. Mas, já nessa época, o alvo procurado é a descentralização e a desconcentração espaciais.

A necessidade de uma coordenação mais eficaz dessa política conduz à criação da *Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale* (Datar). A partir daí, as cidades passam a receber tratamento privilegiado, tendo em vista a consciência que se adquire de sua importância na articulação de todo o sistema territorial e, conseqüentemente, em qualquer ação de cunho descentralizador.

Em 1963, a idéia da política das “metrópoles de equilíbrio” começa a tomar corpo, procurando-se, por meio dela, uma harmonia maior entre as diversas regiões que formam o espaço francês, até então excessivamente centralizado por Paris. A classificação hierárquica das cidades francesas, elaborada por Hautreux e Rochefort (1964), mostra a importância das metrópoles regionais, isto é, aglomerações metropolitanas com populações variando de 100 mil até mais de 1 milhão de habitantes, e a necessidade de seu fortalecimento voluntário como “metrópole de equilíbrio” para Paris. Essa política é consagrada no Quinto Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1966).

Uma série de medidas práticas foi tomada em favor das oito metrópoles de equilíbrio selecionadas, a partir de 1966: canalização de investimentos industriais, instalação de numerosos equipamentos terciários (em certos casos, transferidos de Paris), desenvolvimento das redes de comunicação e transporte etc.

Mas, alguns sinais confirmaram os temores de que as metrópoles de equilíbrio drenariam os capitais e os recursos humanos de suas respectivas regiões, como vinha sendo feito por Paris em nível nacional.

Além disso, para uma integração mais adequada entre as metrópoles de equilíbrio e o espaço regional a ela ligado, um certo número de cidades aí localizadas deveria exercer a função de *relais* entre as metrópoles de equilíbrio, as pequenas cidades e o mundo rural. Desse modo, uma política para as cidades médias (que poderiam cumprir essa função de *relais*) era uma consequência lógica do aprofundamento da orientação de descentralização e de procura de maior equilíbrio.

O Sexto Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1971/75) privilegia, então, a promoção das cidades médias, sem abandonar a política das metrópoles de equilíbrio que, assim, muda de natureza.

A política das cidades médias, na França, não é solução para todos os problemas espaciais, mas representa uma etapa importante no processo de *aménagement du territoire*. A experiência francesa mostrou uma alternativa para aqueles países e regiões nos quais os problemas de desequilíbrio urbano-regional e interurbano se apresentam mais agudos.

Mas a importância das cidades médias na década de 70 também foi, em parte, alimentada pela tese da “reversão da polarização”, difundida na década de 70 por Richardson,⁶ e consubstanciada pelas evidências empíricas do processo de desconcentração observadas nos países desenvolvidos.

De acordo com a tese da reversão da polarização, a metropolização seria um fenômeno comum ao estágio de consolidação da estrutura produtiva dos países em desenvolvimento. Contudo, o próprio desenvolvimento econômico desses países daria início a um mecanismo automático de desconcentração das atividades econômicas em direção às cidades de porte médio. Esse processo automático teria como fundamento os custos, sociais e privados, proibitivos para o desenvolvimento de certas atividades econômicas nas saturadas metrópoles. Tais custos, identificados pela literatura econômica como “deseconomias de aglomeração”, traduzem os efeitos negativos atrelados à elevada concentração de atividades nas metrópoles, entre os quais podem ser lembrados: a poluição atmosférica, o tempo desperdiçado nos congestionamentos, a elevação dos aluguéis e a saturação da infra-estrutura produtiva e dos serviços ligados mais diretamente à saúde dos moradores metropolitanos. Ainda segundo a referida tese, a desconcentração se manifestaria mais intensamente no crescimento das cidades médias localizadas mais próximas dos centros nacional

⁶ Para uma síntese da tese da reversão do processo de polarização de Richardson, ver Rizzieri (1982).

ou regionalmente dinâmicos.⁷ Assim, as cidades médias situadas no entorno imediato às metrópoles tenderiam a experimentar uma dinâmica de crescimento superior àquelas verificadas nas cidades mais distantes do núcleo metropolitano.

Adicionalmente, e nos moldes da microeconomia marginalista, a procura de um tamanho urbano ótimo — capaz de garantir o máximo nível de produtividade segundo os n setores produtivos — também ensejou o interesse pelas cidades médias. O tamanho ótimo de uma cidade, sob o ponto de vista da firma, seria dado pela interseção entre a curva de oferta e demanda de infra-estrutura urbana. Quer dizer, o equilíbrio entre o custo da infra-estrutura — que varia com o tamanho da cidade — oferecida nas cidades e a disposição dos empresários de pagar — que também varia com a escala da cidade — por essa infra-estrutura [ver Tolosa (1974)].

Tais contribuições — *aménagement du territoire*, “reversão da polarização”, “tamanho urbano ótimo” — acabaram, assim, por repercutir no domínio supranacional. Em conseqüência, na Confederação Mundial sobre a População, promovida pela ONU, em Bucareste (agosto de 1974), uma das recomendações finais apresentadas era a necessidade de se criar ou de se reforçar a rede mundial de médias e pequenas cidades, para se atenuar o crescimento exagerado das grandes aglomerações.

3. O papel estratégico das cidades médias na década de 70 no Brasil⁸

Esta seção, que complementa a anterior, procura especificar o crescimento das cidades médias como estratégico para as políticas urbanas e as de desenvolvimento regional. Nesse sentido, busca interpretar, na visão de especialistas e planejadores públicos da década de 70, o papel reservado às cidades médias em algumas das vertentes do planejamento urbano e regional no Brasil.

Com base na experiência que se acumulou até a década de 70 sobre as cidades médias, sobretudo as francesas, parece ser possível eleger alguns

7 A dinâmica de crescimento mais intensa nos centros médios periféricos às metrópoles deve-se ao fato de esses centros geralmente apresentarem maior facilidade de troca com as metrópoles, em função de sua integração às principais vias de transporte.

8 O quadro, ao final da Subseção 3.4, sistematiza algumas importantes interpretações do sistema urbano e proposições de políticas públicas.

atributos, à época, necessários para um centro aspirar à qualificação de cidade média:⁹

- interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional subordinado quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior;
- tamanho demográfico e funcional suficiente para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado; suficientes, sob outro ponto, para desempenharem o papel de centros de crescimento econômico regional e engendrarem economias urbanas necessárias ao desempenho eficiente de atividades produtivas;
- capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, por meio do oferecimento de oportunidades de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas;
- condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que o envolve; e
- diferenciação do espaço intra-urbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo bem parecido com o das grandes cidades, isto é, por intermédio da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos.

Tais atributos refletem em grande parte as razões para que a preocupação com as cidades médias tenha adquirido amplitude na década de 70. A procura de maior equilíbrio interurbano e urbano-regional, a necessidade de se interromper o fluxo migratório na direção das grandes cidades e metrópoles, a busca de maior eficiência para alguns ramos produtivos e a necessidade de multiplicação de postos avançados de expansão do sistema socioeconômico nacional são, a nosso ver, os principais objetivos — explicitados ou não — das políticas urbanas que centralizavam esforços no apoio ao desenvolvimento das cidades médias brasileiras.¹⁰

⁹ Tais atributos foram sistematizados originalmente por Amorim Filho (1984).

¹⁰ A análise específica do Programa para as Cidades de Porte Médio, resultante da iniciativa da Comissão Nacional de Política Urbana (CNPUR), é objeto de estudo do Capítulo 2.

3.1. Cidades médias e redução das disparidades regionais

No início dos anos 70, o sistema urbano nacional era marcado pela insuficiência de centros urbanos intermediários¹¹ dinâmicos, o que dificultava uma efetiva interiorização do desenvolvimento. Os centros menores — esses sim numerosos e menos concentrados territorialmente — provavelmente não possuíam as economias de aglomeração¹² que permitissem mudanças na distribuição espacial do desenvolvimento nacional.

A estrutura urbana nacional na década de 70 era formada por alguns centros primazes, representados por duas metrópoles de alcance nacional (São Paulo e Rio de Janeiro), poucas metrópoles de alcance regional, um limitado número de centros intermediários e uma vasta rede de pequenas cidades, que, em vez de assumirem funções complementares aos demais centros, serviam unicamente como elo entre o meio rural e o urbano [Andrade e Lodder (1979)]. De acordo com essa descrição, seria possível identificar o sistema urbano nacional como tendo um formato “primaz”, o qual, como a própria denominação deixa transparecer, tem como característica marcante a hegemonia de poucos centros de alcance nacional complementado por uma vasta rede de pequenas cidades.

O sistema de cidades nacional, no início da década de 70, além de caracterizar-se por sua forma “primaz”, possuía uma distribuição regional dos centros urbanos de maior porte bastante desigual. A partir da distribuição espacial dos 50 maiores municípios brasileiros em 1970, Andrade e Lodder (1979) observaram a grande concentração desses (62%) no litoral. Tal concentração refletia ao mesmo tempo a herança de uma economia agroexportadora, estritamente voltada “para fora”, e a incapacidade do processo de substituição de importações de promover uma efetiva distribuição regional dos investimentos produtivos.

Não é difícil perceber o quanto estavam associadas a forma primaz de hierarquização das cidades e a distribuição espacial desigual dos centros urbanos (segundo o porte populacional). O relativamente pequeno número de metrópoles, por concentrarem atividades regional e nacionalmente dinâmicas, detinha a hegemonia como opção locacional para atividades

11 Em 1970, comumente classificavam-se as cidades médias, ou intermediárias, como aquelas com população entre 50 mil e 250 mil habitantes [ver Andrade e Lodder (1979)].

12 As economias de aglomeração constituem uma noção mais ampla do que aquela derivada das economias de urbanização. As economias de aglomeração compreendem as economias de escala, de localização e de urbanização.

inovadoras. O acúmulo de funções econômicas reservadas às metrópoles associado à centralização das funções políticas estaduais e nacionais nesses mesmos centros funcionavam como mecanismos endógenos de ampliação das desigualdades econômicas e sociais entre as pequenas cidades e os centros primazes.

Ainda para os anos 70, no concernente à presença dos centros intermediários, poderia ser argumentado que esses eram poucos e que se encontravam mal distribuídos espacialmente. Nesse aspecto, Andrade e Lodder (1979) observaram ainda que nas regiões mais desenvolvidas do país havia maior participação dos centros intermediários, configurando uma distribuição mais homogênea da rede de cidades, segundo seu tamanho.

Graças à evolução da rede de cidades das regiões Sudeste e Sul, embora ainda possuindo em 1970 uma configuração primaz, a distribuição das cidades (em tamanhos) durante o período 1950/70 estaria avançando para uma forma hierarquicamente mais equilibrada, isto é, com menor polarização entre metrópoles e pequenas cidades, e maior presença de centros intermediários. Essa forma mais equilibrada da rede de cidades é denominada, pela literatura especializada, como do tipo log-normal ou *rank-size*. Ainda segundo Andrade e Lodder (1979), as mudanças no formato do sistema urbano nacional — de primaz para *rank-size* — eram interpretadas por alguns especialistas como indicativas do desenvolvimento econômico nacional, uma vez que nos países desenvolvidos a hierarquia das cidades tinha a forma *rank-size*. Esses mesmos autores, no entanto, refutam essa associação imediata, argumentando que não há correlação comprovada entre o desenvolvimento econômico e o formato da rede de cidades nacionais.

Também para Tolosa (1972) havia evidências de que o sistema urbano não lograra alcançar a forma *rank-size*, embora reconheça que avançava nesta direção, contando fundamentalmente com o desenvolvimento dos centros intermediários para este processo de transformação. O mesmo autor, em outro trabalho [Tolosa (1973)], afirmava que não havia como saber se este direcionamento — para um sistema urbano mais equilibrado — foi resultado de políticas governamentais específicas. De qualquer forma, essas modificações atendiam aos objetivos governamentais, seja de redução das disparidades regionais, ou de ocupação do território nacional. Se, dada a carência de informações, não havia como definir o

papel das políticas governamentais para a melhor hierarquização das cidades, cabia ao governo, no entanto, dinamizar este processo de desconcentração urbana. Neste intuito, torna-se essencial concentrar investimentos nos centros intermediários e grandes,¹³ pois estes permitem manter o ritmo acelerado de crescimento da economia nacional [Tolosa (1973)].

Em termos de orientação política das ações de desenvolvimento urbano nacional, a valorização da dinamização econômica das cidades médias, como mecanismo de ajuste do sistema urbano, opunha-se às políticas intraurbanas desenvolvidas à época. Segundo Tolosa (1972), a estratégia de equilibrar o sistema urbano nacional — em que o desenvolvimento das cidades médias teria especial importância — deve preceder as ações de nível local.

A política urbana não poderia ser resultado de ações locais desconectadas. Embora considerada importante, a regulamentação do uso da terra promovida pelos planos diretores orientados pela Serfhau não poderia, na visão de Tolosa (1972), consumir recursos governamentais que deveriam destinar-se à política de distribuição espacial das cidades para formação de um sistema urbano nacional mais equilibrado.¹⁴

A consequência prática dessa proposta de valorização da política de desenvolvimento do sistema urbano, em detrimento da política intraurbana, seria a priorização de programas governamentais de dotação de infra-estrutura nas cidades médias nacionais.¹⁵ Essa questão parece ser bastante atual, uma vez que se percebe uma multiplicação das chamadas agências de desenvolvimento municipais, como resposta à incapacidade e ao desinteresse dos governos federal e estaduais em propor ações coordenadas de desenvolvimento urbano.

13 Em Tolosa (1973) os centros urbanos intermediários e os grandes centros são definidos, respectivamente, como as sedes municipais que possuíam entre 100 mil e 250 mil habitantes e entre 250 mil e 500 mil habitantes.

14 Como exemplo de sua época, Tolosa (1972) faz referência à ineficácia dos programas de erradicação de favelas nas metrópoles nacionais, quando é dada menor importância à implementação de uma política capaz de atacar as origens da migração para os grandes centros.

15 O Projeto Especial Cidades de Porte Médio, desenvolvido a partir de 1977 pelo Ministério do Interior, com recursos do Bird (Contrato de Empréstimo 1720-BR), tinha como princípio o fortalecimento da infra-estrutura de cidades e aglomerados urbanos com potencialidades para contribuir com o desenvolvimento nacional. Entre as principais críticas tecidas à execução deste projeto destaca-se aquela que atenta para a subestimação da dotação de infra-estrutura produtiva nessas cidades, o que não permitiria torná-las efetivamente mais atraentes para o setor industrial [ver Capítulo 2 desta obra e Brasil, Ministério do Interior/Ibam (1983)].

3.2. Cidades médias e orientação dos fluxos migratórios¹⁶

A intensidade do crescimento demográfico das metrópoles nacionais, absorvendo — principalmente a partir da década de 50 — grande parte do contingente populacional que emigrava da zona rural das diversas regiões do país, impôs outra função imaginada para as cidades médias: a de absorver parte dos fluxos migratórios com destino às metrópoles, evitando-se uma ampliação dos graves problemas sociais existentes nesses grandes centros urbanos nacionais.

Também em documentos oficiais encontravam-se evidências de que havia expectativas em relação ao papel de “dique” — dos fluxos migratórios com destino às metrópoles — a ser cumprido pelo conjunto de cidades médias. Sem explicitar uma preocupação específica com o desenvolvimento das cidades médias, o texto oficial do I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) [Brasil (1971)] propõe uma política de elevação da produtividade da agricultura do Nordeste como fundamental para contenção dos fluxos migratórios. Já na apresentação oficial do II PND é explicitada a política de apoio aos centros médios das áreas economicamente defasadas como necessários à contenção dos fluxos migratórios em direção ao Sudeste.

Castro (1975), por exemplo, ao propor um conjunto de diretrizes para uma política nacional de migrações, ressalta o caráter estratégico do desenvolvimento das cidades médias, na medida em que tal ação ampliaria as alternativas de fixação dos migrantes rurais. Entretanto, o mesmo autor reconhece a existência de incompatibilidades entre as políticas de crescimento acelerado e as políticas de orientação de fluxos migratórios. Na raiz dessas incompatibilidades estaria a opção pela tecnologia utilizada: a valorização das cidades médias como opção para os fluxos migratórios requereria a utilização de tecnologias intensivas em mão-de-obra cuja qualificação deveria ser compatível com o perfil dos imigrantes.

3.3. Cidades médias e diferenciais de produtividade industrial

A diminuição nos desníveis regionais de produtividade do setor industrial nunca foi propriamente um objetivo da política de desenvolvimento urbano e regional. Na verdade, antes de se preocupar com isso, o interesse dos *experts* da década de 70 parecia ser o de compatibilizar as

¹⁶ Para uma análise mais aprofundada da magnitude e da qualidade dos fluxos migratórios que se destinaram às cidades médias, ver Capítulos 3 e 4.

políticas de desenvolvimento regional com a necessidade de manutenção de uma elevada taxa de crescimento para a economia nacional.

De certa forma, havia um reconhecimento generalizado de que a opção pelo crescimento econômico acelerado impediria uma política efetivamente redistributiva do ponto de vista regional. A noção de que havia uma incompatibilidade entre políticas de desenvolvimento regional e aquelas de manutenção do ritmo acelerado de crescimento econômico pode ser evidenciada pela idéia da *desconcentração concentrada* largamente utilizada nessa década. Este conhecido termo, antes de expressar uma crítica *a posteriori*, cujo objetivo seria mostrar os limites da política de desconcentração industrial, pertencia à própria nomenclatura dos planejadores. A intenção era mesmo esta: *desconcentrar dentro de um certo limite espacial, para não colocar em xeque os níveis de produtividade alcançados nos grandes centros urbanos do país.*

A posição governamental, ante a dicotômica tarefa de promover crescimento econômico acelerado com maior distribuição regional da riqueza, reconhecia a existência desse conflito (eficiência *versus* equidade regional) e adotava postura em favor das elevadas taxas de crescimento. A manutenção do crescimento econômico acelerado define a tônica do documento oficial de apresentação do I PND [Brasil (1971)]. Nesse documento, no qual as cidades médias não aparecem explicitamente como objeto de intervenção, a estratégia de desenvolvimento regional estava calcada na política de integração nacional.¹⁷ O I PND explicitava que a política de integração seria realizada sem prejuízo do crescimento do Centro-Sul, utilizando-se os incentivos fiscais já existentes no nível federal, enfatizando que não deveria haver desvio maciço do fator capital, do Centro-Sul para essas regiões. Portanto, o desenvolvimento das regiões pobres seria baseado não na transferência de capital para lá, mas na exploração de seus recursos abundantes: terra e mão-de-obra barata.

No texto oficial de apresentação do II PND [Brasil (1974)], evidencia-se a preocupação com a concentração industrial na RMSP, propondo como alternativas um maior equilíbrio no interior do triângulo São Paulo-Rio de Janeiro-Belo Horizonte, e a criação de pólos de crescimento no Sul e Nordeste. Deve-se registrar, contudo, que a preocupação com os níveis

¹⁷ A integração como política de desenvolvimento regional pode ser interpretada tanto pelo lado da demanda, como criação de mercado interno, quanto pelo lado da oferta, objetivando a descentralização econômica.

de concentração industrial sempre esteve nesse documento atrelada à questão dos índices de poluição ambiental.

Em termos práticos, o II PND elege a descentralização como critério para concessões de financiamentos do BNDE.¹⁸ Contudo, as ações de descentralização estariam sempre procurando preservar as escalas de produção e as economias de aglomeração. No texto oficial do II PND é explicitado o risco de uma descentralização, qual seja, a de prejudicar a taxa de crescimento global, caso o desvio de recursos fosse excessivo, se houvesse pulverização de iniciativas ou se programas novos assumissem caráter de economias de subsistência.

Afastando-se do discurso oficial, alguns importantes trabalhos foram realizados na década de 70, buscando interpretar o grau de associação entre nível de produtividade industrial, tamanho urbano e localização espacial.¹⁹ Deve-se esclarecer que tais estudos não tratavam necessariamente de investigar a existência de um tamanho urbano ótimo, capaz de garantir excelentes níveis de produtividade, até porque seria indefensável abstrair dessa análise inúmeros outros fatores que sabidamente influenciam o nível local de produtividade industrial. Alternativamente, esses estudos procuravam interpretar o *quantum* dos diferenciais de produtividade industrial que poderia ser explicado pela localização ou porte das cidades. Como resultado de alguns desses estudos, as cidades de porte intermediário assumiriam, ou não, destaque para o desenvolvimento econômico nacional.

No estudo de Araújo, Horta e Considera (1973), por exemplo, fica evidente haver economias de escala em atividades do setor público — de arrecadação de tributos e gastos públicos — para as cidades acima de 100 mil habitantes. Tal constatação, cuja influência sobre a produtividade industrial verifica-se apenas de forma indireta, coloca as cidades médias em posição superior somente em relação ao conjunto dos pequenos centros urbanos. Contudo, utilizando-se complementarmente do estudo de Tolosa (1973), que investigou a relação entre tamanho urbano e custos com a

18 O II PND tratou explicitamente das cidades médias: o diagnóstico do sistema urbano era de prematura metropolização, com excessiva pulverização de pequenas cidades e um inadequado número de cidades médias para imprimir maior equilíbrio ao sistema. Nesse documento, o desenvolvimento das cidades médias aparece como estratégia explícita: nas regiões desenvolvidas, como necessário para desconcentração industrial da RMSP, nas regiões menos desenvolvidas, para ocupação territorial e atração de fluxos migratórios.

19 Entre estes destacam-se: Boisier, Smolka e Barros (1973), Tolosa (1973), Araújo, Horta e Considera (1973), Andrade e Lodder (1979), Rizzieri (1982) e Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente/CNDU (1985).

infra-estrutura produtiva, a posição dos centros intermediários parece destacar-se tanto dos pequenos quanto dos grandes centros urbanos do país. Neste estudo foi demonstrado que, para os serviços de viação, transportes, comunicações e serviços urbanos, a relação entre custos e tamanho urbano apresenta-se como uma curva em forma de “U”, decrescendo os custos à medida que as cidades crescem de tamanho urbano até o limite de 2 milhões de habitantes, a partir do qual os custos com estes serviços passam a ser mais elevados.²⁰

No tocante à existência de associação entre produtividade e porte das cidades, Tolosa (1973) verificou que aquela crescia com o tamanho urbano. No entanto, esta associação seria quebrada pelos centros metropolitanos de 2ª ordem (entre 500 mil e 2 milhões de habitantes), refletindo a pouca eficiência destas áreas, que segundo o autor era determinada pela existência de áreas pobres pouco industrializadas das periferias desses centros.

Rizzieri (1982) buscou verificar a existência de deseconomias urbanas nos grandes centros do país, comparando o custo de alguns serviços essenciais entre distintas classes de tamanho de cidades. Para os serviços de captação, tratamento e distribuição de água; esgotamento sanitário; serviços telefônicos; serviços de habitação; serviços de transporte público; serviços de educação; e serviços hospitalares, o autor não pôde concluir que os custos de fornecimento desses serviços elevam-se com o tamanho urbano. No entanto, esse mesmo estudo demonstrou que as despesas orçamentárias, estas sim, crescem com o tamanho urbano, sobretudo pela presença dos congestionamentos e da poluição (externalidades).

Em trabalho realizado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU) de 1985, ao procurar associar tamanho urbano e produtividade, inferiu-se para o período 1969/75 que, à medida que aumenta o tamanho urbano, a produtividade da mão-de-obra industrial aumenta mais que proporcionalmente a partir das cidades com população superior a 200 mil habitantes, passando a aumentar menos que proporcionalmente a partir do tamanho de 500 mil habitantes, com exceção para a produção de bens de capital, cuja eficiência das plantas localizadas nos grandes centros era extremamente superior à observada nas demais classes de tamanho. Ainda evidenciando a posição favorável das cidades médias em

²⁰ Este mesmo estudo demonstra que outros gastos crescem — sem inflexões — com o tamanho urbano: *aluguel, manutenção do domicílio e educação.*

termos de eficiência, o mesmo estudo mostra que as cidades com população entre 100 mil e 250 mil habitantes foram as que apresentaram maior dinamismo econômico. Nesses centros, durante o período 1969/75, a produtividade e o excedente econômico elevaram-se a taxas superiores às que foram observadas para as regiões metropolitanas.

Na mesma linha de abordagem, Boisier, Smolka e Barros (1973) demonstraram que, para as indústrias de bens intermediários e bens de consumo não-duráveis, a produtividade apresentava correlação com o tamanho urbano a partir dos centros médios. Já para o conjunto de indústrias de bens de capital, não existia relação significativa entre tamanho urbano e produtividade. Uma das principais conclusões do referido estudo é que a produtividade da mão-de-obra industrial estava mais relacionada ao tamanho médio dos estabelecimentos e ao ramo industrial do que propriamente ao tamanho da cidade na qual as indústrias estão inseridas. A partir deste estudo, também pode ser defendido que antes do porte das cidades, interessa a localização espacial destes centros como fator gerador de maiores níveis de produtividade. Tolosa (1974) chega a conclusão parecida, quando estudou os fatores que afetam a produtividade industrial, defendendo que, para investigar a produtividade gerada pelas economias urbanas, não bastava estratificar as cidades segundo seu tamanho, sendo imprescindível considerar sua localização regional: se mais ou menos próxima de parques produtores, fontes de matérias-primas ou mercados consumidores.

Contudo, como orientação às políticas de desenvolvimento regional, o que deve ser enfatizado dos estudos de Boisier, Smolka e Barros (1973) é o fato de o tamanho urbano e a localização espacial não afetarem substancialmente a produtividade industrial. Tais conclusões permitem aos autores defender que não existia no Brasil regiões *per se* mais ou menos produtivas, mas sim regiões com composições industriais diversas, nas quais existem setores de alta e baixa produtividade.

Seguindo ainda as conclusões de Boisier, Smolka e Barros (1973), em termos de produtividade da mão-de-obra fica claro que o investidor teria flexibilidade para a localização de sua planta, sem perda sensível de eficiência. Assim, de acordo com esses resultados, uma efetiva política de desconcentração regional da indústria poderia ser planejada, sem que a consequência fosse necessariamente a queda da eficiência, ou do ritmo de crescimento econômico.

Nesta etapa da análise — uma vez tendo abordado os objetivos de promoção de um maior equilíbrio na distribuição populacional e econômica e de busca de menores diferenciais regionais de produtividade — é possível vislumbrar a posição especial das políticas de incentivo ao desenvolvimento das cidades médias diante de duas orientações antagônicas para a política de desenvolvimento econômico nacional, a saber: orientação apoiada no princípio da eficiência *versus* orientação pela equidade na distribuição regional da riqueza.

De maneira geral, as políticas orientadas pelo princípio da eficiência econômica tendem a possuir um caráter espacialmente concentrador. Isso se explica em função dos maiores níveis de produtividade que ocorrem nos grandes centros urbanos, propiciando maior competitividade aos bens ali produzidos. Essa maior produtividade se verifica, entre outros fatores, pela maior e melhor oferta de infra-estrutura produtiva, pela existência de mão-de-obra qualificada e pela escala do mercado que ocorre nos centros de maior porte.

Em sentido inverso, as políticas de desenvolvimento orientadas pelo princípio da equidade são capazes de distribuir espacialmente a riqueza nacional — mediante investimentos diretos estatais, subsídios e outros incentivos — justamente por desvencilharem-se de resultados estritamente competitivos.

Na verdade, seja em economias capitalistas ou socialistas, dificilmente encontram-se políticas de desenvolvimento plenamente orientadas por um desses princípios. O que se encontra concretamente são ações governamentais híbridas, conjugando, com maior ou menor equilíbrio, ambas as orientações para a política de desenvolvimento nacional.

Seguindo este raciocínio, portanto, a elevação da participação das cidades médias na distribuição do produto nacional pode ser interpretada como uma possível combinação entre as necessidades de distribuir espacialmente a riqueza nacional²¹ e as de buscar níveis de produtividade compatíveis com as exigências de competitividade impostas pela crescente globalização da economia.

21 Não se pretende dar menor importância à questão da distribuição social da riqueza como requisito para o desenvolvimento nacional. Entretanto, a distribuição social da renda requer a utilização de um instrumental político que não será abordado neste estudo.

3.4. Cidades médias e necessidade de multiplicação de postos avançados de expansão do sistema socioeconômico nacional

Aparentemente, os objetivos supracitados seriam suficientes para justificar a execução das políticas para as cidades médias nos diversos países do mundo. Mas há, a nosso ver, outra razão de suma importância, ligada à questão do papel destinado a esse nível de cidades nos sistemas econômicos, de comunicação e de organização funcional dos países e regiões do mundo.

É nessa perspectiva que a noção de cidade média em termos de tamanho demográfico perde seu lugar para a cidade média *relais*, dentro de um sistema regional ou nacional de cidades. Nesse caso, o vigor das cidades médias depende muito mais de sua situação geográfica que de seu tamanho.

De um lado, a cidade média era cada vez mais necessária porque representava uma das alternativas de manutenção do sistema socioeconômico vigente. O mau funcionamento (medido em termos de custos sociais), gerado pela concentração exagerada de homens, de atividades e de capitais, tinha de ser corrigido de algum modo, porque o mercado não conseguiu alocar os fatores produtivos de forma espacialmente equilibrada: nesse caso, as cidades médias representam válvulas de desconcentração que conseguem diminuir o mau funcionamento do sistema capitalista.

As cidades médias são, ainda, pontos mais adequados à localização dos equipamentos de distribuição comercial para as regiões em que se situam, sem apresentar os problemas de congestionamento de trânsito e de comunicação encontrados nos grandes centros urbanos.

Por outro lado, as cidades médias aparecem como os postos avançados de expansão do sistema socioeconômico nacional, do mesmo modo, talvez, como as potências intermediárias mostram-se como pontos de ligação essenciais à manutenção do funcionamento do sistema político-econômico mundial.

Seja por meio de uma produção própria, seja, sobretudo, funcionando como redistribuidora, a cidade média representa um ponto de difusão da produção e dos valores do sistema socioeconômico de que faz parte.

Sua participação nas decisões ainda era relativamente pequena, mas seu papel na “transmissão” era fundamental.

Diagnóstico do sistema urbano e orientações para a política de desenvolvimento urbano e regional da década de 70

DIAGNÓSTICO	ORIENTAÇÕES PARA A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL
Carência de infra-estrutura produtiva nos centros urbanos médios.	Priorizar as políticas de desenvolvimento regional ante a orientação de investimentos intra-urbanos (Serfhau).
Riscos sobre a taxa de crescimento global da economia quando se desviam excessivamente recursos para as regiões mais pobres (II PND).	Desconcentrar dentro de certos limites (desconcentração concentrada).
Economias de escala em atividades do setor público para cidades com mais de 100 mil habitantes [Araújo, Horta e Considera (1973)].	Diferenciar os pequenos centros dos centros médios e grandes, em termos de eficiência do setor público.
Custos (por tamanho urbano) em forma de "U", até o limite de 2 milhões de habitantes, para os serviços de transportes, comunicações, serviços urbanos etc. [Tolosa (1973)].	Valorizar os centros urbanos com até 2 milhões de habitantes em termos de produtividade.
Relação entre produtividade industrial e porte das cidades cresce com tamanho urbano, quebrando (inflexão negativa) nas metrópoles de 2ª ordem [Tolosa (1973)].	Valorizar as cidades médias e as metrópoles de 1ª ordem, em termos de produtividade.
Produtividade da MDO industrial aumenta com tamanho urbano, crescendo mais que proporcionalmente a partir das cidades com 200 mil habitantes e crescendo menos que proporcionalmente nos centros superiores a 500 mil habitantes. Com exceção para os bens de capital.	Valorizar os centros com população entre 200 mil e 500 mil habitantes, em termos de produtividade da MDO industrial.
Produtividade da MDO industrial muito mais relacionada com o porte da indústria e com a localização das cidades do que com o seu tamanho. Havia flexibilidade locacional (em termos de tamanho das cidades) para a indústria [Boisier, Smolka e Barros (1973)].	Requerer investimentos em infra-estrutura produtiva nas cidades para atrair grandes empresas e para homogeneizar a produtividade da mão-de-obra industrial pelo território nacional.
Entre os determinantes da pobreza urbana nas cidades médias da década de 70 identificaram-se o grau de industrialização e o tamanho dos estabelecimentos nessas cidades [Andrade e Lodder (1979)].	Combater a pobreza com investimentos em infra-estrutura produtiva, e não exclusivamente voltados para a infra-estrutura social.

(continua)

(continuação)

DIAGNÓSTICO	ORIENTAÇÕES PARA A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL
A maior parte dos custos com serviços urbanos “não” está associada ao tamanho urbano. Mas há algumas externalidades que crescem com o tamanho urbano (por exemplo, poluição e congestionamentos) [Rizzieri (1982)].	Relativizar a, aparentemente, indubitável presença de deseconomias externas nos grandes centros urbanos.
Constatou-se a persistência de índices insatisfatórios para variáveis sociais em muitas das cidades médias que experimentaram crescimento acelerado a partir de 1970 [Andrade (1995)].	Alavancar o crescimento dessas cidades com incentivos governamentais, mas também criar mecanismos para que esses se reflitam em melhores benefícios sociais.

4. A configuração espacial na nova ordem econômica: um novo papel reservado às cidades médias?

As décadas de 60 e 70 na Europa e, em especial, na França, e a de 70 no Brasil e em outros países testemunharam o surgimento dos estudos e do entusiasmo relacionados com as cidades médias. Foi também nos anos 70 que, tanto na Europa quanto no Brasil, foram concebidos e implementados vários projetos e planos de intervenção governamental que chegaram a configurar uma política para as cidades médias.

Já na década de 80, o que se viu, no caso brasileiro, foi um arrefecimento generalizado da política estatal de caráter regional, sobretudo macrorregional, reflexo da priorização governamental de políticas macroeconômicas voltadas para a estabilidade monetária; da crise fiscal que minou a disponibilidade de recursos públicos; e do arrefecimento dos deslocamentos populacionais inter-regionais, que contribuiu para reduzir o caráter emergencial das políticas de desenvolvimento regional, pelo menos quanto aos seus objetivos de contenção dos fluxos migratórios em direção aos grandes centros urbanos nacionais.

Com a chamada “globalização”, de um lado, e, de outro, com as mudanças paradigmáticas e axiológicas do início da década de 90, observou-se nos últimos anos uma retomada vigorosa do interesse governamental,

econômico, acadêmico, da mídia e de certa parte da opinião pública pelas questões relacionadas com as cidades médias.²²

Quais são os aspectos ou características que atestam a continuidade do interesse e da importância atribuídos às cidades médias nos anos 90?

Parece que o enfrentamento dessa questão necessita, mesmo que de forma sumária, da compreensão sobre como vem se reestruturando o sistema urbano nacional na década de 90. A carência de informações econômicas estatisticamente significativas em nível municipal e/ou espacialmente abrangentes torna extremamente difícil uma comprovação empírica das mudanças ocorridas durante os anos 90 no grau de dispersão territorial da população e das atividades econômicas. Por outro lado é possível encontrar um conjunto satisfatório de interpretações sobre os rumos da organização espacial da sociedade brasileira advindos das recentes mudanças no processo produtivo e organizacional, vinculados à chamada “reestruturação produtiva”, realizada em um ambiente econômico de maior “abertura comercial”, e inserida num cenário político de profundas “modificações do papel do Estado” para a alavancagem do desenvolvimento nacional.

Parte-se da hipótese de que os três fenômenos citados (reestruturação produtiva, abertura comercial e redimensionamento do Estado) não são neutros no que se refere à capacidade de provocar alterações na distribuição espacial da riqueza nacional. Entretanto, devido ao estágio ainda incipiente desses fenômenos e à carência de estudos empíricos sobre os reflexos dessas transformações no sistema urbano nacional, não se pode com segurança apontar as direções desses impactos territoriais: *a*) se é no sentido de intensificar o grau de concentração urbana; *b*) se, alternativamente, contribui para um maior equilíbrio espacial da rede de cidades nacional; e *c*) ou, ainda, se aciona os dois processos simultaneamente (de

22 Um dos reflexos evidentes dessa retomada de interesse pelas cidades médias é o número e a qualidade dos simpósios, congressos e reuniões internacionais e nacionais consagrados a esse tema, nos últimos anos. Em nível internacional, merecem registro por seu alcance e influência: o congresso realizado em Mâcon (cidade média da região de Lyon, França), em 1995, sob a coordenação geral de Nicole Commerçon e Pierre Goujon, e que tinha como tema *Villes Moyennes — Espace, Société, Patrimoine*; o Seminário Internacional Ciudades Intermedias de América, realizado em 1996, na Universidade de La Serena (Chile), sob a coordenação geral da Dr^a Edelmira González González. Ainda no domínio internacional, cabe ressaltar o simpósio que será realizado em Chillán (Chile), em setembro deste ano, sob o patrocínio da Universidad del Bío-Bío e a coordenação da Dr^a Dídima Olave Farías, tendo como tema geral *Ciudades Intermedias y Calidad de Vida*. No contexto brasileiro, deve-se mencionar o VI Simpósio Nacional de Geografia Urbana, realizado em 1999, em Presidente Prudente (SP), sob os auspícios da Unesp daquela cidade, onde se realizou a I Jornada de Pesquisadores sobre Cidades Médias.

concentração e desconcentração), na medida em que setores/ramos econômicos são afetados de forma diferenciada, gerando um saldo líquido de sinal desconhecido. O debate sobre as supostas implicações territoriais desses fenômenos mostra haver argumentos válidos, tanto para justificar uma tendência de reconcentração espacial (de pessoas e atividades econômicas) como para permitir uma interpretação de que o processo de *reversão da polarização* iniciado na década de 70 possa ser continuado, embora, é sabido, a Contagem Populacional de 1996 já tenha detectado um estancamento no processo de desconcentração espacial da população brasileira (ver Capítulo 4).

Com respeito às mudanças tecnológicas vinculadas à chamada reestruturação produtiva (ou à terceira revolução científica tecnológica), essas parecem influenciar os modelos locacionais no sentido da desconcentração urbana, na medida em que, ao promoverem o desenvolvimento das tecnologias de comunicação, ocasionam um barateamento nos custos de transferências (reunião dos insumos mais transporte dos produtos). Esse efeito sobre os modelos locacionais tenderia a intensificar-se com o avanço do novo paradigma produtivo (“centrado na microeletrônica e na informação”) sobre o conjunto de setores e ramos produtivos da economia nacional.

Mas, a mesma ampliação do conteúdo tecnológico nos processos produtivos acaba por revalorizar a metrópole como espaço privilegiado para o desenvolvimento de atividades econômicas modernas. Isto porque é nas metrópoles que estão concentradas as universidades, os centros de pesquisa e os serviços industriais “superiores” (ou de alta qualificação).²³ A proximidade com esses elementos interessa às firmas, pois facilita a transferência de tecnologia dos “laboratórios” para o interior do espaço produtivo. De outra forma, a ancoragem das atividades intensas em pesquisa e desenvolvimento nas metrópoles nacionais pode ser medida pelo custo de “transferência de cérebros” desses grandes centros urbanos nacionais para os de menor porte.

23 Não necessariamente a metrópole apresenta-se como *locus* privilegiado para localização de firmas de plantas industriais modernas. Essas, a rigor, poderiam inclusive se dirigir para centros urbanos pequenos. Entretanto, essa possibilidade estaria associada ao surgimento de tecnopólos nesses centros urbanos (ver, por exemplo, a cidade de Santa Rita do Sapucaí, MG), o que não parece ser um fenômeno com presença marcante na rede urbana nacional. Tampouco políticas sistemáticas de apoio e criação desses tecnopólos em cidades pequenas parece elencar as diretrizes nacionais da política de desenvolvimento regional contemporânea.

Outro fator que permite associar “reestruturação produtiva” e reconcentração espacial nos grandes centros urbanos do país parece ser a difusão do processo de “desintegração vertical”. As firmas, ao enxugarem seu escopo produtivo, dedicando-se apenas à realização de tarefas/produtos para os quais possuam conhecimento específico (vantagens comparativas), tornam-se cada vez mais dependentes do fornecimento de insumos. E, como é sabido, quanto maior a interdependência entre firmas, maior a tendência de ocorrer aglomeração.

Como afirma um recente estudo da rede urbana brasileira sobre os impactos territoriais do modelo de acumulação “pós-fordista”:

“(...) assiste-se, assim, a um movimento contraditório: observa-se, de um lado, uma tendência à reconcentração espacial, particularmente ligada aos imperativos da acumulação financeira internacional, à organização de alguns setores internacionais e à qualidade dos mercados do trabalho, como demonstra a participação da metrópole de São Paulo no conjunto das atividades econômicas do estado e do país, ou seja, verifica-se que a aglomeração espacial ainda apresenta vantagens ao reduzir custos de transações e aumentar externalidades positivas; nessa direção, no tocante à atividade produtiva, observa-se que a grande metrópole ainda exerce fator de atração de novos e modernos investimentos, como demonstram os pólos de alta tecnologia em torno de Los Angeles, e mesmo a participação de São Paulo no conjunto de atividades de maior intensidade de tecnologia do país (...). Ao mesmo tempo, observa-se ainda, de outro lado, o desenvolvimento rápido de centros urbanos intermediários, cujo crescimento está crescentemente relacionado aos circuitos do capitalismo mundial, como, por exemplo, as cidades da chamada Terceira Itália, assim como novas áreas de atração industrial no Estado do Paraná, além dos diversos centros médios de crescimento acima da média nacional que a presente pesquisa verificou” [IPEA/IBGE/Nesur-IE-Unicamp (1999, p. 62-63)].

No que concerne à “abertura comercial”, pode-se supor que a eliminação de barreiras tarifárias venha a dinamizar as trocas de insumos produtivos e a comercialização de produtos finais entre pontos no interior do país e o “resto do mundo”. Assim, por exemplo, regiões ou cidades produtoras de *commodities* podem experimentar grande dinamismo a partir de uma intensificação de seu comércio exterior. Da mesma forma, regiões ou cidades, em um contexto de maior abertura comercial, podem ser economicamente favorecidas com o barateamento de um insumo essencial à sua base produtiva. No Brasil, esse efeito parece estar se concretizando

em alguns pontos do interior da região Centro-Sul do país, beneficiados pela consolidação do Mercosul. Contudo, é preciso ressaltar a possibilidade de uma leitura desse fortalecimento do interior do Centro-Sul não como manifestação de uma desconcentração efetiva, mas como um espraiamento limitado à área economicamente mais dinâmica do país.

A abertura comercial, por outro lado, colocando (muitas vezes de forma abrupta) setores e gêneros produtivos sob a concorrência externa, pode ser interpretada como alimentadora do processo de concentração espacial e, conseqüentemente, de ampliação da secular diferenciação regional brasileira. Esse efeito fundamenta-se nas enormes diferenças existentes entre subespaços nacionais, tanto no que diz respeito à competitividade vigente, quanto no tocante à capacidade de investimentos, visando a melhorias nos níveis de eficiência produtiva.²⁴

Por fim, deve-se comentar os possíveis efeitos da “diminuição” do Estado sobre o grau de concentração urbana nacional.²⁵ O que pode ser alegado como fator contributivo para a desconcentração urbana é a ampliação da capacidade de investimento em infra-estrutura produtiva resultante do processo de privatização de setores estratégicos nesse aspecto, como por exemplo: estradas, ferrovias, energia elétrica e telefonia.²⁶ Neste raciocínio, os limites orçamentários do Estado, pressionados pelo tamanho das dívidas interna e externa (e pelo altíssimo custo de sua “rolagem”), limitariam a capacidade do poder público em conservar e ampliar as “redes de comunicação” internas ao país, o que restringiria a possibilidade de desenvolvimento de inúmeros pontos do território nacional.²⁷

24 Ver Guimarães Neto (1996) sobre possíveis efeitos danosos sobre a economia nordestina advindos da forma como se processa a inserção do país na economia internacional.

25 Rodriguez (1997) fala ainda de efeitos macroeconômicos pós-Plano Real que tenderiam a favorecer a desconcentração espacial: “o efeito combinado de ampliação do mercado interno com a melhoria do salário real, a estabilidade econômica, a redução de incertezas proporcionadas pelo Plano Real e a retomada dos investimentos em infra-estrutura modificou as condições que favoreciam a reconcentração circunscrita ao Estado de São Paulo e ao grande polígono em torno dele” [Rodriguez (1997, p. 15)].

26 Diniz e Lemos (1997) mostram que os efeitos da privatização sobre a distribuição espacial das atividades econômicas relacionam-se com a destinação dos recursos captados ou poupados pelo governo federal neste processo de desestatização. Na hipótese de os recursos serem utilizados para provimento de infra-estrutura nas regiões periféricas, o efeito pode ser benéfico para a desconcentração; na hipótese alternativa, se a privatização servir para enxugar gastos governamentais (e não ampliar investimentos) a tendência será de ampliação da densidade econômica na região Centro-Sul do país.

27 Azzoni e Ferreira (1997) defendem que “a incapacidade do governo federal em arcar com os investimentos em infra-estrutura, principalmente depois de 1988 (com a reforma fiscal), fez aumentar o diferencial de infra-estrutura entre estados e municípios ricos e pobres”.

É bem verdade que a conservação e a ampliação das vias de comunicação internas podem ter efeitos danosos sobre as regiões periféricas, na medida em que facilita a distribuição pelo território nacional daqueles bens produzidos com maior eficiência nos grandes centros urbanos nacionais. Tal fato, portanto, relativiza o argumento de que a privatização pode gerar efeitos de desconcentração urbana.

Entretanto, há outros argumentos que contribuem para se acreditar na existência de vínculos entre uma tendência espacialmente concentradora e uma política orientada para a redução do papel mais direto do Estado no desenvolvimento econômico nacional. Primeiramente, pode-se fazer referência à própria perda de *status* dada ao planejamento regional, o qual representa um instrumento extremamente necessário para ações voltadas para a desconcentração urbana, no mínimo, servindo para implantar políticas governamentais compensatórias aos possíveis efeitos concentradores já citados.

Para além do esvaziamento dos órgãos de planejamento, a política de privatizações pode ser associada à concentração urbana, na medida em que seja válido interpretá-la (a privatização) como perda de capacidade de investimento governamental direto. Estes investimentos podem, potencialmente, atender ao princípio da equidade na distribuição espacial da riqueza nacional. Como os investimentos privados em infra-estrutura vinculam-se exclusivamente ao princípio da eficiência, pode ser argumentado que as privatizações se concentrarão no Centro-Sul do país.²⁸ Como mostram Azzoni e Ferreira (1997), acreditando-se que a privatização traz elevação da produtividade, pode-se concluir pelo aumento dos diferenciais de produtividade inter-regionais.

Diante da validade dos opostos argumentos sucintamente aqui apresentados torna-se extremamente valiosa a construção de indicadores que contribuam para retratar as modificações mais recentes na distribuição espacial não só da indústria, como do conjunto dos setores econômicos nacionais. Contudo, independentemente dos resultados, as cidades médias parecem deter papel de destaque na distribuição espacial da riqueza nacional.²⁹ Se a divulgação dos primeiros resultados do Censo 2000 reunir

²⁸ Diniz e Lemos (1997) mostram que especificidades do setor de infra-estrutura, tais como o grau elevado de indivisibilidades, o seu consumo difundido e a baixa relação produto/capital, tornam essa atividade interessante à iniciativa privada somente onde existe alta densidade econômica. Do contrário, nas áreas de baixa densidade econômica é mister a participação do Estado para complementação da infra-estrutura produtiva necessária à alavancagem econômica dessas mesmas áreas.

²⁹ Matéria que será abordada no Capítulo 9.

evidências que comprovem, durante a década de 90, um processo de reconcentração urbana nos grandes centros do país, as cidades médias seriam tomadas como alvos estratégicos para eventuais políticas de desconcentração. No caso oposto, havendo evidências de um processo de desconcentração urbana, a posição estratégica das cidades médias manifesta-se sobre a potencialidade de estas contribuírem para a continuidade desse fenômeno, na medida em que: *a*) foram, até então, e desde a década de 70, as grandes responsáveis pelo espraiamento espacial da riqueza nacional; e *b*) apresentam, ante os centros urbanos de menor porte, condições (vantagens locacionais) para sediar aqueles ramos produtivos com “tendência à interiorização” (no sentido de estarem se retirando dos grandes centros urbanos).

Não há dúvida de que as razões que produziram o primeiro ciclo de interesse geral, governamental e acadêmico pelas cidades médias, nos anos 60 e 70, mantêm toda a sua validade no tempo atual.

Assim, hoje como outrora, as cidades médias continuam a ser valorizadas como um fator de equilíbrio para as redes e hierarquias urbanas de muitos países, principalmente aqueles em que a dissimetria entre as cidades grandes e pequenas é mais forte. Um outro aspecto bastante característico das cidades médias e que segue guardando toda a sua importância tem a ver com as conhecidas funções de relação e de intermediação exercidas por elas entre, de um lado, as grandes cidades e, de outro, as pequenas cidades e o meio rural regionais.

Porém, como visto anteriormente, vários acontecimentos dos anos 90 muito contribuíram para reforçar e ampliar a importância das cidades médias. São numerosos os atributos dessas cidades que vêm sendo enfatizados atualmente. Fazendo-se um balanço exploratório, e ainda bastante incompleto, nos temários dos mais recentes congressos e publicações sobre o assunto, podem-se destacar alguns aspectos que têm sido objeto de grande interesse, e que podem, por sua vez, ser agrupados em duas vertentes principais.

Na primeira vertente estão aqueles temas relacionados com as cidades médias, que emergiram muito em função da grande revolução na economia, na geopolítica e nas comunicações mundiais, conhecida de maneira geral como “globalização” ou “mundialização”.

Desse ponto de vista, pesquisas e publicações dos últimos 10 anos parecem confirmar, para as cidades médias, um papel bastante privilegiado em, pelo menos, três domínios.

Numa escala regional, essas cidades estão destinadas a desempenhar um papel primordial nos “eixos ou corredores de transportes e desenvolvimento”, que, no Brasil, passaram a centralizar as políticas — públicas ou privadas — de dinamização e crescimento. É fácil concluir que, nesses eixos de transportes e de desenvolvimento, e antes de qualquer outro, o principal papel das cidades médias tem sido e continuará sendo aquele de articuladoras privilegiadas. A melhor articulação possível é a condição mesma da funcionalidade, da eficiência e da própria existência de tais eixos. Ora, essa articulação não é, estratégica e sistemicamente possível, se for excessivamente centralizada numa grande aglomeração, ou se for pulverizada em uma miríade de pequenos povoados e cidades.

Embora, no contexto regional, os eixos de transporte e desenvolvimento tenham uma importância crucial, na década de 90, com a exacerbação da mundialização (processo que só tende a intensificar-se), o conceito-chave passa a ser o de “rede”, tendência e processo já prefigurados pelos geógrafos que, desde os anos 40 e 50, falam de “redes urbanas”.

Desde que as redes atuais possuam uma dimensão espacial (territorial), as cidades médias, em todas as regiões, países e continentes, e nos mais variados tipos de organizações, estão destinadas a desempenhar o papel, cada vez mais importante, de “pivôs de articulação” ou, como dizem os franceses, de *relais*, embora se deva reconhecer que a gradual eliminação das barreiras territoriais para o livre trânsito das mercadorias aponta para a intensificação dos fluxos (de bens e serviços) entre centros de mesmo nível hierárquico. Estudo recente mostra uma possibilidade de intensificação dos fluxos entre as cidades médias, em função da tendência à especialização desses centros, que se intensificaria “precisamente porque a diminuição de barreiras espaciais permite, às grandes corporações, o poder de explorar minúsculas diferenciações espaciais” [IPEA/IBGE/Nesur-IE-Unicamp (1999, p. 67)].

Nesse sentido, para o professor Christian Jamot, da Universidade de Clermont-Ferrand II, a participação das cidades médias na estruturação e na dinamização de vários tipos de sistemas ou redes regionais ou nacionais franceses apresenta maior potencialidade nos seguintes domínios:

- as redes de empresas;
- as redes relacionais (ou de comunicação externa);

- as redes culturais (inclusive com uma espécie de “especialização” de cada uma das cidades que compõem esse tipo de rede); e
- as redes de cooperação técnica.

Esta consideração sobre as redes de cooperação técnica encaminha, naturalmente, essas breves reflexões para a questão das relações privilegiadas entre cidades médias e tecnópoles, último aspecto a ser contemplado nessa primeira vertente.

Muito se tem escrito sobre os “pólos tecnológicos” e uma de suas variantes, as “tecnópoles”. De acordo com Burnier e Lacroix (1996, p. 5), agrupam-se “sob o termo genérico ‘tecnópole’ organizações que, com nomes diversos (...), decorrem todas de um mesmo princípio, o agrupamento, em uma mesma área geográfica, de tudo que se relacione com a ‘alta tecnologia’: empresas de ponta, organismos de pesquisa (...), terciário superior. Essa proximidade está destinada a engendrar um efeito de sinergia, favorecendo um novo modo de crescimento que repousa sobre a ‘inovação’”.

Um aspecto característico desses novos sistemas complexos (tecnópoles) é que todos eles possuem uma localização e uma extensão geográficas. A esse respeito, pensou-se originalmente, e com base inteiramente teórica, que as grandes cidades seriam os locais ideais para tais realizações. Porém, mesmo nos países dotados de pioneirismo nesse campo, logo se viu que as grandes aglomerações, já saturadas e marcadas por uma série de deseconomias, não poderiam ter o monopólio desses espaços de inovação tecnológica.

Assim, na opinião dos estudiosos desse tema, os centros ou pólos de inovação tecnológica têm mais possibilidades de desenvolvimento bem-sucedido quando se localizam nas “cidades médias” e quando fazem parte de um “eixo de transporte e comunicação” dinâmico. A esse respeito, os já citados Burnier e Lacroix (1996, p. 46) dizem que, na França, a tendência era a da “criação de, pelo menos, uma tecnópole por cidade média”.

Resumindo: o papel articulador e de intermediação, inerente a qualquer cidade média, tendo em vista suas dimensões, sua posição geográfica sempre estratégica e as funções que lhe são próprias, tem sido encarado como fundamental para a implantação, o desenvolvimento e a expansão de eixos e corredores de transportes e comunicações, de redes de todo tipo que possuam uma base espacial e, por fim, de redes muito especiais, tais como as das tecnópoles.

Na segunda vertente, podem-se incluir características que nunca, ou quase nunca, foram contempladas nos estudos e projetos das cidades médias nos anos 70. É que tais aspectos só passaram, efetivamente, a fazer parte dos grandes valores e paradigmas da sociedade nesses últimos 20 anos. Esses aspectos podem ser classificados em três subgrupos, embora profundamente entrelaçados:

- o primeiro cobre as várias condições que possibilitam uma boa “qualidade de vida”, para a maior parte dos homens em um determinado lugar;
- o segundo inclui as questões entrelaçadas do “patrimônio”, principalmente histórico-urbano, e da busca crescente de “identidade”, por parte dos mais diferenciados grupos humanos, o que apresenta dificuldades tanto maiores, quanto maiores são as aglomerações urbanas; e
- o terceiro envolve os temas, também intimamente interligados, das “percepções, valores, motivações e preferências” sociais e individuais, aspectos altamente correlacionados com a intensidade e o direcionamento dos “fluxos turísticos” de massas humanas cada vez maiores.

É interessante observar que, tanto do ponto de vista dos pesquisadores, quanto daquele da mídia, quanto, ainda, da intuição popular, as cidades médias parecem ter uma posição privilegiada em relação a todos esses aspectos.

Quanto à qualidade de vida, embora existam aí critérios que pertencem mais ao campo da imaginação, do desejo e do mito, do que à ciência, esforços cada vez maiores têm sido feitos no sentido de avaliá-la cientificamente.³⁰

Já os temas do patrimônio, identidade, percepções, valores, motivações, preferências e fluxos turísticos têm sido estudados por equipes multidisciplinares de pesquisadores, mas são, também, extremamente suscetíveis aos juízos e qualificações emitidos em particular pelas mídias.

Às vésperas da realização do Censo 2000, são grandes as expectativas para a realização de um balanço acerca da contribuição, absoluta e relativa,

30 Um exemplo nessa direção e que merece ser mencionado aqui é o trabalho que vem sendo realizado, principalmente no Chile, sob a coordenação geral dos professores Dídima Olave Farías (Chillán), Hugo Bodini Cruz-Carrera e Edelmira González González (La Serena) que chegou mesmo a formular uma *Metodología para Detectar Calidad de Vida en Ciudades Intermedias* (apresentada em Seminário realizado na Universidad del Bío-Bío, Chillán, em 1995).

das cidades médias no crescimento populacional brasileiro. Também com a divulgação dos resultados do censo demográfico poderão ser feitos valiosos estudos sobre a evolução das variáveis indicativas da qualidade de vida nas cidades médias brasileiras, os quais possuem a importante tarefa de demonstrar se o crescimento destes centros vem, predominantemente, reproduzindo as mazelas metropolitanas, ou, ao contrário, garantindo, em termos absolutos e/ou relativos, melhores condições de sobrevivência do que aquelas vigentes nos grandes centros nacionais.

Da mesma forma, com a divulgação dos resultados relativos ao pessoal ocupado, por setor e gênero produtivo, poderá ser verificada a distribuição espacial de áreas industriais relevantes (com mais de 10 mil trabalhadores na indústria) e seus ritmos de crescimento/decrescimento, seguindo, proximamente, a linha investigativa proposta por Campolina e Crocco (1996), que realizaram a análise da distribuição espacial dos centros industriais nacionais relevantes para as décadas de 70 e 80. O rearranjo espacial dessas áreas industrialmente relevantes durante a década de 90 possibilitará, aproximadamente, medir a importância das cidades médias na sustentação do nível de atividade industrial do país. Uma análise da distribuição espacial dessas áreas industrialmente relevantes, desagregada por gênero industrial, revelará, por sua vez, as diferenciadas tendências locacionais, indicando como as mudanças no padrão de acumulação moderno alteraram a lógica locacional dos mais variados gêneros industriais.

Contudo, dada as diferenças regionais da relação produto/pessoal ocupado, os dados do censo demográfico só poderão ser indicativos, uma vez que não apreendem o nível de atividade das unidades territoriais.³¹ Com a manutenção da suspensão dos censos econômicos, certamente que uma efetiva compreensão dos movimentos espaciais da indústria, e dos demais setores econômicos, dependerá do avanço de levantamentos estatísticos e estudos que, felizmente, vêm sendo desenvolvidos por órgãos estaduais de estatística, por instituições não-governamentais e pelo

31 Como será discutido no Capítulo 9, essa insuficiência de evidências a respeito do movimento espacial da indústria deve ser encarada com gravidade na medida em que a possibilidade de um processo de reconcentração, num país ainda repleto de desequilíbrios, conta hoje com poucos instrumentos de reversão, tanto devido à privatização do setor produtivo estatal como em função da perda de *status* dada ao planejamento regional, o que dificulta até mesmo a adoção de políticas públicas compensatórias. Com menos instrumentos para promover políticas regionais, a sociedade brasileira, diante da escassez de levantamentos censitários regulares, vê-se ainda incapacitada de conhecer com precisão os reais movimentos espaciais da distribuição da produção nacional, incapacitada, portanto, para medir os custos sociais de uma “não-política” regional.

próprio IBGE, como, por exemplo, o esforço em calcular o Produto Interno Bruto dos municípios brasileiros.³²

Bibliografia

- AMORIM FILHO, O. B. Cidades médias do Brasil. *Revista Geografia e Ensino*, Belo Horizonte: IGC/UFMG, v. 3, n. 2, 1984.
- . Las ciudades medias en la planificación de Minas Gerais — Brasil. In: GONZÁLEZ, E. G. (ed.). *Seminário Internacional Ciudades Intermedias de América*. La Serena, Chile: Universidad de La Serena e I.P.G.H., p. 9-16, 1996.
- . Un cuarto de siglo de una ciudad media em Minas Gerais: Formiga. *Espacyo y Desarrollo* — Revista de la Pontificia Universidad Católica del Peru, Lima, Año VII, n. 9, p. 235-258, 1997.
- AMORIM FILHO, O. B., ABREU, J. F., ANDRADE, T. B. Os eixos de desenvolvimento em Minas Gerais e suas tecnópoles. *Anais do V Encontro Nacional de Ensino da Geografia*, Belo Horizonte: PUC-Minas, p. 35-52, 1999.
- ANDRADE, T. *Análise do crescimento econômico das cidades médias no período 1970/85*. Rio de Janeiro: UERJ/Faculdade de Ciências Econômicas, 1995 (Tese, Professor Titular).
- ANDRADE, T., LODDER, C. *Sistema urbano e cidades médias no Brasil*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979 (Coleção Relatórios de Pesquisa, 43).
- ANDRADE, T., SERRA, R. *O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro*. Rio de Janeiro: IPEA, 1998 (Texto para Discussão, 554).
- ARAÚJO, A., HORTA, M. H., CONSIDERA, C. M. *Transferências de impostos aos estados e municípios*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1973 (Coleção Relatórios de Pesquisa, 16).
- AZZONI, C. R. *Indústria e reversão da polarização no Brasil*. São Paulo: Fipe/USP, 1986.
- AZZONI, C. R., FERREIRA, D. *Competitividade regional e reconcentração industrial: o futuro das desigualdades regionais no Brasil*. Rio de Janeiro: Nemesis/Pronex, 1997 (Relatório).
- BOISIER, S., SMOLKA, M. O., BARROS, A. A. *Desenvolvimento regional e urbano: diferenciais de produtividade e salários industriais*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1973 (Relatórios de Pesquisa, 15).
- BRASIL. *I Plano Nacional de Desenvolvimento 1972/74*. Distrito Federal, 1971.

³² Ver Capítulo 3 deste livro.

- . *II Plano Nacional de Desenvolvimento 1975/79*. Distrito Federal, 1974.
- . Ministério do Interior, Coordenadoria das Cidades de Médio e Pequeno Porte e Instituto Brasileiro de Administração Municipal. *Projeto especial cidades de porte médio: uma avaliação preliminar*. Brasília, 1983.
- BRUHAT, T. *Vingt technopoles, un premier bilan*. Paris, La Documentacion Française, 1989.
- BURNIER, M., LACROIX, G. *Les technopoles*. Paris: PUF, 1996.
- CASTRO, M. G. *Política nacional de migrações internas: proposição*. Rio de Janeiro: IPEA, 1975, 35 p., mimeo.
- COMMERÇON, N., GOUJON, P. *Villes moyennes — espace, société, patrimoine*. Lyon: Presses Universitaires de Lyon, 1997.
- DINIZ, C. C., CROCCO, M. A. Reestruturação econômica e impacto regional: o novo mapa da indústria brasileira. *Nova Economia*, Belo Horizonte, v. 6, n. 1, jul. 1996.
- DINIZ, C. C., LEMOS, M. B. Impacto regional da privatização da infra-estrutura no Brasil. In: REZENDE, F., BRUGINSKI, T. (coords.). *Infra-estrutura: perspectivas de reorganização: casos estaduais*. Brasília: IPEA, 1997.
- FRANCISCONI, J., SOUZA, M. A. *Política nacional de desenvolvimento urbano: estudos e proposições alternativas*. Brasília: IPEA, 1976 (Série Estudos para o Planejamento, 15).
- GLOTTMANN, J. *L'aménagement du territoire* (Rapport présenté à L'U.G.I.). Paris: CNRS, 1952.
- GRAVIER, J. F. *Paris et le désert français*. Paris: Fayard, 1958.
- GUIMARÃES NETO, L. A experiência brasileira de planejamento regional da perspectiva do Nordeste. In: KONRAD-ADENAUER-STIFTUNG/IPEA. *A política regional na era da globalização*. São Paulo, 1996 (Série Debates, 12).
- HADDAD, P. R. Os novos pólos regionais de desenvolvimento no Brasil. In: VELLOSO, J. P. dos R. (org.). *Estabilidade e crescimento: os desafios do Real*. São Paulo: José Olympio, p. 333-372, 1994 (Fórum Nacional: A construção da modernidade econômico-social).
- HAUTREUX, J., ROCHEFORT, M. *L'armature urbaine française*. Paris: Insee, 1964.
- IBGE. *Regiões de influência das cidades: revisão atualizada do estudo divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*. Rio de Janeiro: IBGE, 1987, 183 p.
- . *Tipologia dos municípios brasileiros — 1980*. Rio de Janeiro, 1991, 106 p. (Cadernos Geociências Especial: Estudos Municipais).

- IPEA/IBGE/NESUR-IE-UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*. Campinas, São Paulo: Unicamp/IE, 2 v, 1999 (Coleção Pesquisas, 3).
- LAJUGIE, J. *Les villes moyennes*. Paris: Cuyas, 1974.
- LAVINAS, L. Pólos regionais: condições para seu sucesso. In: VELLOSO, J. P. dos R. (org.). *Estabilidade e crescimento: os desafios do Real*. São Paulo: José Olympio, p. 333-372, 1994 (Fórum Nacional: A construção da modernidade econômico-social).
- MARTINE, G. A urbanização no Brasil: retrospectiva, componentes e perspectiva. In: IPEA/IPLAN. *Desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro, p. 99-158, 1990.
- . *A redistribuição espacial da população brasileira durante a década de 80*. Rio de Janeiro: IPEA, 1994 (Texto para Discussão, 329).
- MICHEL, M. *Developpment des villes moyennes — chartres, dreux, évreux*. Paris: Publications de la Sorbonne, v. 2, 1984.
- MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO URBANO E MEIO AMBIENTE. Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU). *Evolução de rede urbana no Brasil: período 1970/80*. Brasília, 1985.
- MINISTÉRIO DO TRABALHO. *Relatório Anual de Informações Sociais (Rais) 1986 e 1992*. Rio de Janeiro, 1996.
- MONOD, J. *Transformation d'un pays*. Paris: Fayard, 1974.
- PALADINO, G. G., MEDEIROS, L. A. *Parques tecnológicos e meio urbano — artigos e debates*. Brasília: Anprotec/G.T.U./Sebrae, 1997.
- PERROUX, F. *L'économie du XX siècle*. Paris: PUF, 1961.
- RIZZIERI, J. *Desenvolvimento econômico e urbanização*. São Paulo: IPE/USP, 1982.
- RODRIGUEZ, D. A. *Cenários de desenvolvimento regional*. BNDES, 1997, mimeo.
- SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- TOLOSA, H. Política nacional de desenvolvimento urbano: uma visão econômica. *Pesquisa e Planejamento Econômico*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, jun. 1972.
- . Macroeconomia da urbanização brasileira. *Pesquisa e Planejamento Econômico*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 3, out. 1973.
- . Diferenciais de produtividade industrial e estrutura urbana. *Pesquisa e Planejamento Econômico*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 2, jun. 1974.