

Trabalho de Graduação  
Curso de Graduação em Geografia

A CONSTRUÇÃO DO CONCEITO DE CIDADE MÉDIA NA  
GEOGRAFIA BRASILEIRA

Lucas Daniel Máximo Rosa

Prof. Dr. José Gilberto de Souza

Rio Claro - SP  
2019

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas  
Campus de Rio Claro

LUCAS DANIEL MÁXIMO ROSA

A CONSTRUÇÃO DO CONCEITO DE CIDADE MÉDIA NA  
GEOGRAFIA BRASILEIRA

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Campus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Rio Claro - SP  
2019

R788c

Rosa, Lucas Daniel Máximo

A construção do conceito de Cidade Média na Geografia brasileira / Lucas Daniel Máximo Rosa. -- Rio Claro, 2019  
162 p. : tabs., fotos

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Geografia) -  
Universidade Estadual Paulista (Unesp), Instituto de  
Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro  
Orientador: José Gilberto de Souza

1. Geografia. 2. Geografia Urbana. 3. Urbanização. 4.  
Cidades Médias. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca do  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

LUCAS DANIEL MÁXIMO ROSA

A CONSTRUÇÃO DO CONCEITO DE CIDADE MÉDIA NA  
GEOGRAFIA BRASILEIRA

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Campus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Comissão Examinadora

Prof. Dr. José Gilberto de Souza (orientador)

Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli

Rio Claro, 16 de outubro de 2019

Assinatura do aluno

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'José Gilberto de Souza', written in a cursive style.

Assinatura do orientador

Para Ana, minha querida mãe. Mulher forte que me ensinou a sorrir em momentos difíceis e dona de um abraço aconchegante do qual jamais esquecerei.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu pai, Geraldo, pelo excelente papel de apoio desempenhado ao longo dos anos, pela presença em reuniões escolares do ensino fundamental e médio e em minha primeira matrícula na universidade, pelas palavras bonitas quando mais precisei e pela oportunidade que me deu de poder estudar.

Ao meu irmão, Willian, pelo incentivo ao estudo e por me oferecer as melhores condições de vida desde minha saída de casa. Espero que em algum momento eu possa retribuir toda atenção e carinho que você dedicou a mim ao longo de todos esses anos. Espero, minimamente, ter o mesmo profissionalismo e responsabilidade com os quais você cuida de seu trabalho desde a juventude. Que nossos caminhos sejam de sucesso e que nunca esqueçamos do lugar do qual saímos. Que sejamos parceiros daqueles que, assim como nós, tiveram dificuldades ao longo da vida.

Ao meu orientador e mestre, José Gilberto, pelas conversas, paciência, ensinamentos e por acreditar em meu potencial mesmo em tempos difíceis. Que esse seja apenas o início de uma parceria de trabalho e de vida.

Ao Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker, da Universidade Estadual Paulista do Campus de Presidente Prudente e à Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Mara Lúcia Falconi Da Hora Bernardelli, da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. Agradeço pela leitura de meu trabalho e pela constante contribuição bibliográfica ao longo do desenvolvimento do mesmo.

À minha querida amiga Raquel, pessoa com a qual pude crescer muito academicamente. Credito o avanço nas minhas pesquisas à essa grande amiga que, mesmo atarefada, nunca se recusou a responder meus questionamentos e a me orientar de forma crítica e gentil. Que tenhamos muitos anos pela frente, muitas risadas, muitos estudos e muito companheirismo.

Ao meu companheiro, amigo e namorado, Victor, pelo carinho, atenção e paciência. Obrigado pelo apoio nesse último ano de graduação e por estar ao meu lado. Que tenhamos muita força para enfrentar as adversidades da vida.

As minhas queridas amigas, Sugahara, Bianca e Débora, pelas conversas sobre a vida, sobre a Geografia, pelas risadas e pelo imenso companheirismo. Nosso papel é de luta e estar junto de vocês faz do mundo um lugar melhor. Obrigado por serem as mulheres que me inspiram diariamente.

*“Assovia o vento dentro de mim. Estou despido. Dono de nada, dono de ninguém, nem mesmo dono de minhas certezas, sou minha cara contra o vento, a contravento, e sou o vento que bate em minha cara”*

*Eduardo Galeano*

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo traçar um panorama histórico acerca da produção científica realizada sobre as cidades médias no Brasil. Consideradas como um fenômeno urbano recente na hierarquia urbana brasileira, essas cidades contêm elementos que representam aspectos gerais do processo de urbanização do país e no mundo o que amplia a necessidade de se conceituar esse fenômeno urbano. Assim, buscou-se, por meio de uma breve retomada aos conceitos de cidade e de urbano, um exercício de construção conceitual atento à realidade brasileira e ao rigor teórico-metodológico necessário a esse exercício. Realizou-se um levantamento bibliográfico a partir de produções realizadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e pela Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe) que contribuiu para a captação da processualidade histórica contida nessas espacialidades, sendo possível identificar os elementos considerados estruturantes, tanto em nível nacional, como a implementação de ferroviários e rodovias, de colônias agrícolas e/ou áreas de expansão territorial e o processo de industrialização; quanto em nível urbano-regional, com a presença de instituições de ensino e médico-hospitalares, *shoppings centers* e de processos como a favelização, verticalização, periferação e exclusão/segregação socioespacial; que possibilitaram a captação de elementos estruturantes à condição de cidade média no Brasil e uma possível conceituação deste fenômeno.

**Palavras-chave:** Cidades médias. Urbanização brasileira. Geografia Urbana.

## ABSTRACT

This paper aims to draw a historical panorama of the scientific production realized about Brazilian mid-sized cities. Considered as a recent urban phenomenon in the urban hierarchy of this country, these cities contain elements that represent general aspects of Brazil's urbanization process. From the need to conceptualize this urban phenomenon, the objective is, through dialectical historical materialism, a brief return to the concepts of city and urban and an exercise of conceptual construction attentive to the Brazilian urban reality. Then, a bibliographic survey was realized from productions made by the Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) and the Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe) contributed to capturing the historical procedurally contained in these cities, both at the national level, such as the implementation of railways and highways, agricultural colonies or areas of territorial expansion and the industrialization process; and at the urban-regional level, with the presence of educational and medical-hospital institutions, shopping malls and processes like slumming, verticalization, peripherization, and socio-spatial exclusion/segregation; which allowed the capture of structural elements considered essential for mid-sized cities in Brazil were listed and a possible conceptualization of this urban phenomenon is proposed.

**Keywords:** Mid-sized cities. Brazilian urbanization. Urban Geography.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>NOTAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS: OS CONCEITOS DE CIDADE E DE URBANO</b> .....	<b>14</b>
<b>2.1</b>	<b>A cidade e o urbano</b> .....	<b>22</b>
<b>2.1.1</b>	<b>A cidade</b> .....	<b>23</b>
<b>2.1.2</b>	<b>O urbano</b> .....	<b>28</b>
<b>2.2</b>	<b>A cidade e o urbano no Brasil</b> .....	<b>31</b>
<b>3</b>	<b>AS CIDADES MÉDIAS NO BRASIL</b> .....	<b>40</b>
<b>3.1</b>	<b>O Estado brasileiro e sua atuação nas cidades de porte médio: do desenvolvimentismo à redemocratização</b> .....	<b>41</b>
<b>3.2</b>	<b>As cidades médias como fenômeno urbano: incorporando novos elementos analíticos</b> .....	<b>54</b>
<b>4</b>	<b>CIDADES MÉDIAS COMO ESPAÇOS EM TRANSIÇÃO: UMA ANÁLISE DA PRODUÇÃO REALIZADA PELA ReCiMe</b> .....	<b>64</b>
<b>4.1</b>	<b>Campina Grande (PB)</b> .....	<b>67</b>
<b>4.2</b>	<b>Chapecó (SC)</b> .....	<b>75</b>
<b>4.3</b>	<b>Dourados (MS)</b> .....	<b>83</b>
<b>4.4</b>	<b>Londrina (PR)</b> .....	<b>91</b>
<b>4.5</b>	<b>Marabá (PA)</b> .....	<b>99</b>
<b>4.6</b>	<b>Marília (SP)</b> .....	<b>109</b>
<b>4.7</b>	<b>Mossoró (RN)</b> .....	<b>118</b>
<b>4.8</b>	<b>Passo Fundo (RS)</b> .....	<b>128</b>
<b>4.9</b>	<b>Uberlândia (MG)</b> .....	<b>135</b>
<b>5</b>	<b>ELEMENTOS ESTRUTURANTES À CONDIÇÃO DE CIDADE MÉDIA</b> .....	<b>143</b>
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>154</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>156</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O crescimento urbano brasileiro, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), se deu de forma acelerada a partir de meados do século XX em detrimento de investimentos no setor industrial e dos processos de expropriação e proletarização no campo brasileiro (SOUZA, 2001). Dessa forma, em comparação com 1950, quando 30% da população brasileira residia em áreas urbanas, em 2010, um percentual de 84% de brasileiros se encontrava nessas áreas (IBGE, 2010). Esse cenário expressa uma mudança significativa, pois em pouco mais de 70 anos, o Brasil se viu com sua população predominantemente localizada em cidades e se deparou com um processo de estruturação urbana associado às novas lógicas espaciais capitalistas, resultando em um incremento significativo de questões econômicas e sociais na realidade de diversos municípios brasileiros (IBGE, 2010).

Ressalta-se que o processo de urbanização brasileiro não se deu de forma uniforme pelo território nacional, no qual regiões como Sul e Sudeste obtiveram maiores índices de urbanização frente às demais regiões do país, resultantes de grandes incentivos fiscais e investimentos econômicos dados à essas regiões e que consolidaram uma urbanização ainda mais acelerada se comparada ao fenômeno em escala nacional (IBGE, 2010). Como resultado de tais incentivos políticos e econômicos vivenciados por tais regiões, observa-se que na estruturação espacial brasileira, instala-se uma desigualdade urbano-regional que acentua assimetrias no âmbito do desenvolvimento econômico e social das cidades.

Considerando que o processo de urbanização nacional se deu de forma desigual e que algumas regiões foram privilegiadas, a hierarquia urbana brasileira passa a conter novos elementos e fenômenos (CORRÊA, 1989, 1995), como é o caso das cidades médias (SPOSITO *et al.*, 2007).

As cidades médias se desenvolvem a partir de um processo de urbanização acelerado e desigual e de transformações engendradas por mudanças no sistema capitalista que são marcadas profundamente pela especialização funcional do urbano, a financeirização e especulação imobiliárias intensas. O desenvolvimento industrial e econômico do país colaborou para que diferentes realidades urbanas fossem criadas, criando espacialidades estruturadas a partir desses processos dados em maior escala e promovendo um desenvolvimento desigual geográfico (HARVEY, 2004).

O contexto brasileiro se modifica a partir do início do século XXI, no qual políticas públicas e incentivos governamentais buscam incentivar o desenvolvimento de regiões até então menos beneficiadas pela mudança no comportamento urbano brasileiro (ANDRADE e SERRA, 2001).

Assim, as cidades médias assumiram um importante papel na rede urbana do país, aumentando de tamanho tanto demográfica como economicamente, visto que estas espacialidades passaram a se constituir como pontos estratégicos de oferta de trabalho para que o processo migratório campo-cidade rumo as metrópoles se desse de forma mais acelerada e precária, o que de acordo com Esteban & López (1989) e Sterenberger e Bruna (2001), daria a essas espacialidades um papel de intermediação entre as pequenas cidades e as metrópoles, através da oferta de uma melhor infraestrutura urbana, diversidade na oferta de serviços e, logo, na possibilidade de empregos.

Estas cidades passam a exercer um importante papel, não só se tornando novos pontos de aglomeração/concentração populacional, mas também pela função comercial e econômica que exercem sobre porções do território nacional, funcionando como elos urbano-regionais (STERENBERGER e BRUNA, 2001).

As então cidades médias são acometidas por processos de fragmentação e segregação socioespacial, se assemelhando aos padrões de vida e organização espacial das grandes metrópoles (SPOSITO *et al.*, 2007). Diferentes fenômenos se desdobram nessas espacialidades, como a favelização, periferação, verticalização e auto segregação, principalmente a partir da atuação de novos agentes econômicos que representam elites locais já consolidadas em uma intrínseca relação com os capitais externos que chegam à essas cidades.

As cidades médias se tornam espaços contraditórios nos quais se correlacionam e coexistem diferentes camadas sociais e diferentes ciclos produtivos e econômicos – o que também representa uma singularidade dessas cidades. Encontram-se em um mesmo tecido urbano-regional a superposição, decorrente de uma processualidade histórica, de diferentes raízes produtivas, técnicas e sociais, moldadas, em um primeiro momento, por uma série de políticas públicas (STERENBERGER e BRUNA, 2001) de um estado brasileiro desenvolvimentista e integracionista e, posteriormente, pelos interesses do capital (SPOSITO *et al.*, 2007).

Estas cidades contêm uma série de elementos e fenômenos que indicam as particularidades do processo de urbanização brasileiro e seus desdobramentos nas

diferentes regiões do país, assim, este trabalho busca a elaboração de um quadro conceitual crítico e real acerca da conceituação do fenômeno das cidades médias de forma a compreender suas especificidades e sua importância como parte articuladora das diferentes esferas da hierarquia urbana brasileira.

O segundo capítulo apresentará uma breve discussão acerca do método a ser utilizado a partir do materialismo histórico dialético (CHEPTULIN, 2004; LENCIONI, 2008; KOSIK, 2010) e uma retomada à forma como os conceitos de cidade e de urbano são tratados dentro da Geografia Urbana, a partir de abordagens teóricas clássicas da escola “lefebvriana”, com o intuito de contextualizar a necessidade de se rever alguns conceitos fundamentais à temática antes de uma nova (re)construção conceitual.

O terceiro capítulo trará um levantamento histórico bibliográfico especificamente dedicado às cidades médias. Serão apresentados períodos históricos estruturantes das cidades, de forma a possibilitar a compreensão acerca do papel do Estado brasileiro na consolidação das mesmas como importantes elos urbano-regionais. Adiante, as cidades médias como um fenômeno urbano, serão apresentadas a partir de discussões levantadas pela Rede de Pesquisadores de Cidades Médias (ReCiMe).

O quarto capítulo será uma síntese das produções realizadas pela ReCiMe acerca de nove cidades médias brasileiras: Campina Grande (PB), Chapecó (SC), Dourados (MS), Londrina (PR), Marabá (PA), Marília (SP), Mossoró (RN), Passo Fundo (RS) e Uberlândia (MG). Essa construção se faz necessária para uma compreensão acerca do que foi realizado e quais variáveis analíticas compõem a possível construção conceitual proposta pela Rede.

Ao final, no quinto capítulo, será realizada uma síntese das informações analisadas e, um possível conceito de cidade média será elaborado a partir das variáveis analíticas propostas pela ReCiMe em conjunto com as particularidades encontradas ao longo do levantamento bibliográfico e do exercício teórico-metodológico proposto.

## 2 NOTAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS: A CONSTRUÇÃO DE UM CONCEITO E OS CONCEITOS DE CIDADE E DE URBANO

O ato de pesquisar é composto por uma série de escolhas que necessitam de rigor metodológico para que não sejam tomados caminhos equivocados na leitura da realidade. A leitura da realidade exige cautela do pesquisador, ou seja, é necessário que haja um movimento de se separar o todo, analisar as partes que o compõem e, posteriormente, realizar uma reconstituição do todo, levando em consideração aquilo que foi construído pelo intelecto. Lencioni (2008) descreve essa necessidade em um breve estudo sobre os conceitos de cidade e urbano, no qual aponta que nesse processo de se pensar e repensar o objeto de estudo é natural que apareçam dilemas durante o ato de pesquisar e, que esses dilemas, embora acompanhados de insatisfações, servem para motivar o desenvolvimento do conhecimento. Nas palavras da autora

[...] os dilemas são para o conhecimento como o ritmo de um coração batendo é para vida. Sem esse ritmo o coração perde o sopro da vida, tanto quanto o conhecimento, sem os dilemas, perde a capacidade de criar caminhos que impulsionam ao seu desenvolvimento (LENCIONI, 2008, p. 110).

Dessa forma, acompanhando o que a autora traz como sendo motivador à pesquisa, principalmente no caso de se pensar a cidade e o urbano, será nesse campo repleto de dilemas e dúvidas que se encontrará a necessidade de reavaliar e compreender a importância dos conceitos.

O estudo de Lencioni (2008) é de grande relevância para o caminhar metodológico a ser tratado aqui, não somente por sua contribuição à Geografia, mais especificamente à Geografia Urbana, mas pelo fato de que o método deve ter nas pesquisas, ocupando um lugar fundamental de base para qualquer discussão, pela necessidade que se tem de, a todo momento, buscar compreender a realidade e trazê-la ao campo filosófico de forma a capturar sua essência de forma crítica e correspondente à realidade. Daí a preocupação de se analisar e fazer o exercício de se repensar os conceitos.

Na perspectiva do materialismo histórico-dialético, o ato de olhar com cautela para a realidade e entender que existem inúmeros fatores históricos que compõem um fenômeno e que, há uma relação sistêmica e intrínseca entre os mesmos, se dá

como fundamental. A noção de historicidade, de transformação da realidade é fundamental dentro dessa perspectiva. Salvador (2012) aponta que

os trabalhos científicos, elaborados de acordo com esse método, se dedicam a interpretação da totalidade em movimento, chegando, dessa maneira, a essência do concreto, isto é, às contradições, às desigualdades e às possibilidades de mudança rumo a um futuro diferente do presente. Em suma, a ciência nessa perspectiva metodológica, é pensada de modo engajado, político (p. 103).

Nas palavras de Kosik (2010), têm-se no método dialético a capacidade de se compreender a essência do real e o lugar de sujeito que a sociedade ocupa ao longo do tempo. O método pode ser visto como

(...) revolucionário de transformação da realidade. Para que o mundo possa ser explicado criticamente, cumpre que a explicação mesma se coloque no terreno da práxis revolucionária. (...) a realidade pode ser mudada de modo revolucionário só porque na medida em que nós mesmos produzimos a realidade, e na medida em que sabemos que a realidade é produzida por nós (p. 22).

Dessa forma, o materialismo histórico-dialético leva à uma compreensão do real de forma a entender sua historicidade e sua intersecção com diversas outras esferas do próprio, ou seja, nada se dá de forma única e isolada, mas sim a partir de conexões que, em suas interações, geram novas relações e novas perspectivas e possibilidades de análise.

Retomando as discussões trazidas por Lencioni (2008), agora localizadas dentro da perspectiva materialista histórico-dialética, tem-se o dever de, antes de avançar sobre a conceituação de cidade e urbano, essenciais a esse trabalho, entender qual a necessidade de se utilizar um conceito e quais cuidados metodológicos tomar em sua construção.

Sobre isso, Souza (2008) escreve que os

[...] as categorias e os conceitos não são abstratos, não se estabelecem a priori, mas são produtos das relações, engendrados por elas e grávidos de historicidade, de acordo com os diversos níveis das relações humanas, das condições materiais que os engendram. Isso revela seu caráter ontológico, representações humanas de condições humanas de vida, mediadas pelas relações sociais, de produção e reprodução material e imaterial dos homens (p. 24).

Assim, compreende-se os conceitos como engendrados pela historicidade e dotados de um caráter ontológico, ou seja, como uma expressão das dimensões da vida cotidiana e de sua trajetória histórica e, nesse sentido, reveladores da essência dos objetos e processos de e em análise. Significa dizer que revelam a leitura do objeto/processo de estudo e a visão social de mundo do pesquisador (ALVES, SOUZA, 1996), expressando a essência do método materialista histórico e dialético.

Dessa forma, nas palavras da autora “todo conceito serve para compreender a essência dos objetos, dos fenômenos, das leis e, nesse sentido, se constitui num instrumento de conhecimento e pesquisa” (LENCIONI, 2008, p. 110). Sendo assim, é de suma importância compreender o que se deve estar contido na construção de um conceito.

Ao longo de seu trabalho, Lencioni (2008) apresenta sete observações sobre uma construção conceitual, afim de ilustrar a necessidade do rigor metodológico no que diz respeito à cidade e ao urbano.

Como uma primeira observação, a autora aponta que uma construção conceitual deve, acima de tudo, entender que o conceito nada mais é que uma expressão do real e, essa realidade, independe dos pensamentos sobre ela, ou seja, o real existe independentemente de uma conceituação (LENCIONI, 2008). É o que já indicava Marx e Engels, em 1848, em “A Ideologia Alemã”, que a consciência e as formações ideais dos homens são ontologicamente posteriores à base material da qual são derivadas.

Assim, “o conceito é uma forma de reflexo do real” (LENCIONI, 2008, p. 104). Essa segunda observação trazida pela autora aponta que o conceito não deve ser confundido com o real, ou seja, como ele é uma construção a partir do real, ele tem sua existência *a posteriori* do que busca representar. A partir disso, pode-se observar que as materialidades do mundo objetivo, logo, do mundo real, simplesmente existem por si só e que as mesmas se encontram em um contínuo movimento de interação (CHEPTULIN, 2004, p. 19), o que sinaliza para a necessidade do conceito representar o real mas de não confundi-lo como expressão máxima da realidade.

Aqui, onde o conceito é tido como o reflexo do real, vale o que Cheptulin (2004) escreve sobre consciência e reflexo.

Segundo o materialismo dialético, a consciência não é uma propriedade universal da matéria, ela é própria apenas a certas formas altamente organizadas de sua existência e aparece somente em um certo estágio de

seu desenvolvimento. Entretanto, a consciência representa não uma manifestação contingente da matéria, mas o resultado necessário de seu desenvolvimento progressivo, a forma superior da faculdade que lhe é eternamente própria – o reflexo. A consciência é uma das formas de reflexo própria a toda matéria, a todas as coisas e fenômenos do mundo exterior (p. 78).

Adiante, o autor continua que

É por isso que não é todo o conteúdo das modificações, surgidas na formação material em decorrência da ação de outras formações materiais sobre ela, que representa o reflexo destas últimas, mas somente o que é isomorfo a esse ou aquele aspecto dos objetos que agem (CHEPTULIN, 2004, p. 79).

Assim, pode-se perceber que o reflexo do real, que o conceito busca exprimir, está diretamente ligado à consciência. A consciência vai ser fundamental no processo de captação do que acontece no mundo real objetivo para se construir o conceito, o que nos leva à próxima observação trazida por Lencioni (2008), na qual têm-se a ideia de que o conceito além de objetivo, por estar contido no plano da realidade, também é subjetivo, por ser elaborado no plano da consciência.

Ainda sobre a última citação de Cheptulin (2004), é de suma importância entender que a representação do real, por meio do reflexo, não se dará de forma integral, ou seja, o reflexo do real, dentro do conceito, não comporta tudo o que é expresso no plano material e objetivo.

Voltando às observações, a terceira proposta, é a de que “os conceitos são ao mesmo tempo objetivos e subjetivos” (LENCIONI, 2008, p. 104). Nesse sentido, busca-se explicitar que, naturalmente, por sua origem no reflexo do real, ou seja, no material, os conceitos são objetivos e que, quanto mais o real for apropriado, mais condições têm de se formular um conceito.

Porém, mesmo como reflexos do real, logo, dotado de objetividade, a formulação dos conceitos encontra-se na consciência, ou seja, têm-se também uma realidade subjetiva, dada sua existência no pensamento e dada a forma de apropriação do real pela subjetividade. Assim, quando Cheptulin (2004) fala sobre as modificações nas formações materiais e de que o todo das mesmas não expressam o reflexo, mas somente o que é tido como isomorfo às transformações, pode-se inserir o papel da essência no movimento de construção conceitual, ou melhor, aquilo tido como reflexo – que não corresponde ao todo das alterações – é a essência do que está sendo observado. Isto posto, é possível partir para a próxima observação.

A quarta observação diz respeito sobre a necessidade de se capturar a essência para a formulação de um conceito. Assim, “não há identidade entre o conceito e o real ao qual ele se refere, porque a nenhum conceito é capaz de conter toda a riqueza do real” (LENCIONI, 2008, p. 111). Nessa observação fica claro como o conceito deve refletir a essência, ou seja, os aspectos que, mesmo diante de várias alterações, continuam a se apresentar no determinado fenômeno, processo ou objeto a ser estudado. Ao se construir um conceito é necessário que haja a captação do essencial. Logo, um conceito será geral. Ele será a simplificação do real através da generalização.

Aqui vale o que Cheptulin (2004) descreve como geral, sendo “propriedades e ligações que se repetem nas formações materiais (coisas, objetos e processos)” (p. 194). Encontra-se nesse processo de generalização, a necessidade da pesquisa, ou seja, para a construção de um conceito expresso na realidade material, como reflexo do real, com implicações objetivas e subjetivas, necessita-se captar a essência e realizar diversas comparações e análises com outros diferentes objetos, captando o que é comum aos objetos comparados, a fim de construir uma generalização que reflète a realidade.

Indica-se, com isto, que, embora o conceito tenha no geral uma de suas bases para construção, na qual busca-se um processo comum que reflita a realidade, é de suma importância a captação do particular e do singular. Ao implicar o geral na conceituação não significa que a particularidade e a singularidade não sejam consideradas, muito pelo contrário, ao se fazer o exercício de compreensão da essência, que estará contida no geral para uma maior capacidade explicativa da realidade, inevitavelmente, a mesma essência será refletida no particular e singular.

Aqui se faz necessário uma breve explanação sobre as relações entre a particularidade, singularidade e o geral que, posteriormente, serão de grande importância na análise das cidades médias. Tais categorias da dialética estarão presentes em todo o desenrolar e análise do trabalho, haja visto a relevância de acompanhar as transformações da realidade.

Em um primeiro momento, deve-se entender que as formações materiais expressas na realidade objetiva se correlacionam, interagem e modificam-se mutuamente (CHEPTULIN, 2004), o que imprime a necessidade de entender que, tais formações são compostas de diferentes esferas de relação (particulares, singulares e gerais). Essas modificações sofridas pelas formações materiais

[...] são modificações próprias a cada formação material, porque cada uma delas possui seu próprio ambiente, diferente das outras, sua própria série de estados qualitativos, que diferem das séries anteriores, e sua própria história presente nela sob uma forma anulada (CHEPTULIN, 2004, p. 194).

Dessa forma, de acordo com Cheptulin (2004) quando se encontram propriedades e ligações que são próprias a uma única formação dada (coisa, objeto e processo) e não se repetem em outras formações materiais, tem-se a constituição do singular. Assim, o singular para cada coisa presente na materialidade é que a mesma ocupa um lugar dado no espaço que não pode ser ocupado por outra (CHEPTULIN, 2004, p. 194).

Ainda assim, embora uma dada formação material tenha sua singularidade, é necessário que ela possua também aquilo que se repete, ou seja, aquilo que é próprio não somente a ela, mas também a outras formações materiais (CHEPTULIN, 2004, p. 194). O que é geral em uma coisa ou outra é o fato de que, na existência objetiva, independente da consciência, ambas estão em constante transformação, ou seja, ambas possuem características espaço-temporais (CHEPTULIN, 2004).

Seguindo o que foi dito na quarta observação (LENCIONI, 2008) – a captação da essência do real será generalizada, porém, não serão negados aspectos singulares e particulares – fica claro que o singular e o geral não existem de forma independente, mas somente por meio de outras formações materiais (coisas, objetos e processos) que são particulares (CHEPTULIN, 2004).

O singular e o geral estão organicamente conectados um ao outro, interpenetrados e, somente por meio do exercício da abstração, podem ser separados e, além de interpenetrados, o singular e o geral podem ser vistos como aspectos e/ou formas das formações materiais particulares. Aqui, a correlação do singular e do geral no particular será dada na transformação do singular em geral e vice-versa (CHEPTULIN, 2004, p. 195).

Nesse processo de transformação, há o desenvolvimento das formações materiais e, durante esse desenvolvimento, pode-se identificar o singular como aquilo que é único, o geral como aquilo que se repete e o particular como a própria formação material em questão, ou seja, como a própria coisa, objeto ou processo. Dessa forma, a transformação e desenvolvimento de determinada formação material o particular é “simplesmente o singular, mas é igualmente o geral” (CHEPTULIN, 2004, p. 196).

Busca-se, a partir dessa breve explanação sobre tais categorias dialéticas, validar o que foi trazido na quarta observação, ou seja, ao objetivar-se a expressão

da essência da realidade por meio de uma generalização de uma determinada forma material (coisa, objeto e processo) não está se deixando de lado outras formas de análise, como a singularidade e a particularidade. Esses elementos estão em constante correlação e interação, dessa forma, ao apontar-se que há um processo de constante desenvolvimento de uma formação material, dada a relação do singular e do geral, resultando na particularidade tem-se o movimento que uma formulação conceitual deve possuir, partindo para a próxima observação.

“O conceito existe em movimento<sup>1</sup>” (LENCIONI, 2008, p. 111). Nessa quinta observação, proposta pela autora, retoma-se a ideia de que o conceito deve expressar o real, e que esse real sofre alterações ao longo do tempo, a modificação do conceito se faz necessária para que se compreenda a essência do reflexo do real.

Em uma breve transposição ao que será tratado *a posteriori* (os conceitos de cidade e urbano) é imprescindível, ao fazer uma leitura desses conceitos, seja construído um pensamento que lhes imprime a historicidade, ou seja, tais conceitos, assim como quaisquer outros, não podem ser cristalizados, eles devem ser reavaliados e redefinidos partindo do princípio de reflexão da essência do real.

Dessa forma, embora leituras clássicas acerca da cidade e do urbano sejam de grande contribuição para o entendimento desses espaços, deve-se, com todo rigor metodológico apontado ao longo da discussão, analisar como esses espaços se constituem e, como diante de novos arranjos, tais espaços podem compreender novos objetos e fenômenos que, dada a modificação do real e, logo, do conceito, podem derivar ou suprimir outros conceitos. Sintetizando, nas palavras de Lencioni (2008), “os conceitos são, portanto, concebidos e renovados” (LENCIONI, 2008, p. 111).

Cheptulin (2004) em suas discussões sobre a natureza interacional das formações materiais do mundo objetivo, que serão refletidas nos conceitos, escreve que

[...] elas [as formações materiais] encontram-se em contínua interação. Nesse processo de interação manifestam-se suas propriedades, que as caracterizam como corpos isolados, determinados, fenômenos que, em certas circunstâncias, passam uns pelos outros. O resultado disso é que todos os fenômenos da realidade se encontram em um estado de correlação e de interdependência universais. (...) os conceitos, pelos quais o homem

---

<sup>1</sup> Aqui pode-se definir o movimento como apresenta Cheptulin (2004), “uma definição científica de movimento foi dada, pela primeira vez, pelos fundadores do materialismo dialético e, em particular, por Engels que escreveu que: ‘o movimento, aplicado à matéria, é a modificação em geral’. Ele ‘inclui todas as mudanças e todos os processos que se produzem no universo, da simples mudança de lugar até o pensamento” (CHEPTULIN, 2004, p.162).

reflete, em sua consciência, a realidade ambiente, devem ser igualmente interdependentes, ligados uns aos outros, móveis e, em determinadas circunstâncias, passar uns pelos outros e transformar-se em seus contrários, porque é somente dessa maneira que eles podem refletir a situação real das coisas (p. 19).

Dessa forma, Cheptulin (2004) indica que além do caráter de movimento que o conceito deve abarcar, também deve haver a compreensão de que esse movimento implica em correlações, correlações dadas entre diversos conceitos, que vão auxiliar na compreensão da realidade.

A partir disso, há uma sexta observação proposta por Lencioni (2008), na qual reafirma-se a ideia de movimento, ao entender que o conceito nunca estará isolado ou independente. Um conceito sempre estará em relação com outros demais conceitos (LENCIONI, 2008, p. 112). Seja elaborado a partir de novas investigações, seja oriundo de um conceito anterior, sempre estará em relação aos demais.

Essa relação ganha capacidade explicativa quando se volta ao objeto de estudo desse trabalho, ou seja, ao se propor uma construção conceitual sobre cidade média, inevitavelmente, esse conceito irá se relacionar com demais conceitos que o precedeu, como os de cidade e de urbano, que serão apresentados ainda nesse capítulo, seja com os demais conceitos com os quais se intersecciona, como de metrópole, urbanização, planejamento e desenvolvimento.

Assim, esse caráter relacional, principalmente diante de um exercício de construção conceitual, implica na capacidade de analisar de forma crítica o objeto/fenômeno de estudo, ou seja, nesse processo de captação da essência do real de um novo objeto/fenômeno, necessita-se observar que demais conceitos se relacionam com a construção proposta. Tem-se, portanto, a necessidade de se entender que a processualidade histórica, com suas especificidades materializadas no espaço, ocupa um papel fundamental na análise do real, sendo de grande importância reavaliar a capacidade explicativa do real dos demais conceitos que perpassam o que está sendo construído.

Como sétima e última observação proposta por Lencioni (2008), a autora escreve que “o conceito não existe sem uma definição” (LENCIONI, 2008, p. 112). Assim, aponta-se que para a existência de um conceito, deve-se defini-lo, ou seja, é necessário que se atribua teoria. As palavras, nesse caso, “constituem a base sensorial dos conceitos” (LENCIONI, 2008, p. 113), porém, é de suma importância que não se confunda a palavra com o conceito. Como a autora aponta, uma mesma

palavra pode ter vários significados, já um conceito, dentro de toda sua proposta de construção, na qual busca-se a expressão essencial da realidade, não. De forma a exemplificar pode-se pensar no conceito de totalidade, dessa forma

(...) o conceito de totalidade, como uma totalidade fechada e sistêmica, é próprio da lógica formal e do positivismo, sendo avesso ao conceito de totalidade na dialética. Pensar ou ter a intenção de utilizar o materialismo dialético na pesquisa e ao mesmo tempo empregar o conceito de totalidade fechada e centrar esforços na análise de causas e efeitos se constitui num erro que pode resultar em graves consequências, já que fragiliza a argumentação pela inconsistência que apresenta. Num equívoco porque a totalidade dialética busca superar os impasses das análises que enfocam as causas e os efeitos (já que causas podem ser efeitos e efeitos podem ser causas) incorporando a lei de ação recíproca que não é considerada na lógica formal” (LENCIONI, 2008, p. 112).

Nesse trecho apresentado pela autora fica claro o papel que a definição tem na construção de um conceito. A definição, como base sensorial, tem a necessidade de organizar toda a estruturação teórico-metodológica por trás de um conceito de forma a caracterizar determinado fenômeno que se coadune atentamente à realidade. Aqui pode-se ter a definição como sinônimo de capacidade explicativa do real. As palavras, embora com diversos significados como dito anteriormente, quando colocadas em uma definição devem, dentro do exercício de reflexo do real, independente de seus outros significados, levar a um entendimento do que está sendo proposto, ou seja, é necessário que nesse passo final de (re)elaborar um conceito, sua definição, tenha uma capacidade explicativa do real. Assim, ao longo do trabalho, toma-se esse caminho no qual o conceito deve, em sua definição, que seria a síntese de todo o exercício de sua construção, ter a capacidade de explicar a realidade.

Levando em consideração os aspectos teórico-metodológicos trabalhados e as implicações contidas no exercício de se (re)construir um conceito, a partir das sete observações trazidas por Lencioni (2008), admite-se que um entendimento geral de que uma construção conceitual necessita cautela e da prática do pesquisador de analisar e captar a essência do real. Nesse sentido, serão analisados os conceitos de cidade e de urbano, que são pano de fundo essencial para o entendimento do fenômeno das cidades médias.

## 2.1 A cidade e o urbano

Em uma aproximação geral, Rolnik (1988) apresenta a cidade como um espaço de aglomeração, organizada em ruas e avenidas e marcada por uma presença de atividades econômicas não advindas do campo, que funciona como um polo de atração de pessoas. Diferentemente do que é a cidade, o que se chama de urbano, para Lefebvre (2001), não diz respeito à uma materialidade física, mas sim à um conjunto de costumes citadinos frente ao campo, ou seja, trata-se de como o predomínio de atividades econômicas implicam em diferentes processos sociais.

A partir da perspectiva lefebvriana a cidade se configura como “[...] um objeto espacial que ocupa um lugar e uma situação” (LEFEBVRE, 1972, p. 65) e o urbano como “[...] simultaneidade, a reunião, é uma forma social que se afirma [...]” (LEFEBVRE, 2001, p. 56). A partir disso, realiza-se um breve resgate histórico sobre a formulação desses conceitos, sabida a necessidade de entendê-los não como isolados historicamente, mas sim como diferentes esferas relacionáveis e dotadas de movimento ao longo do tempo.

### 2.1.1 A cidade

Em uma publicação sobre a cidade e o urbano a partir de uma perspectiva “lefebvriana”, Araújo (2012) escreve que, historicamente, a cidade tem o papel de centralizar a espiritualidade, os trabalhos intelectuais (primordialmente a filosofia) e a organização político-administrativa de determinadas formações organizações sociais.

Traçando um breve percurso ao longo da história, a cidade como expressão da produção social sofre, inegavelmente, diversas transformações. Na visão de Araújo (2012), em um primeiro momento, a partir de uma perspectiva ocidental, essa espacialidade refere-se à cidade política em um período clássico. Sobre isso, percebe-se que

Na cidade política, a divisão social do trabalho já é clara porque se, de um lado havia sacerdotes, príncipes, chefes militares e escribas, de outro, havia artesãos, camponeses e escravos. Essa cidade [cidade política] é também divisão espacial do trabalho – praças, monumentos, palácios determinando-se sobre um vasto território agrícola (ARAÚJO, 2012, p. 134).

Essa cidade, política e já dotada de uma divisão do trabalho, é superada pela cidade comercial, com Lefebvre (2008) indicando que “a troca e o comércio,

indispensáveis à sobrevivência como à vida, suscitam a riqueza, o movimento. A cidade política resiste com toda sua força, com toda sua coesão” (p. 19-21). Nesse momento, evidencia-se o movimento que seria realizado entre a cidade política e a cidade comercial. Essa troca de papéis é destacada por Araújo (2012), na qual

A cidade para Lefebvre é uma transição entre a ordem próxima e a ordem distante, ou seja, entre o campo que a circunda e a sociedade em seu conjunto, logo, se a catástrofe se implanta na cidade, significa que ela também se manifesta no campo e na sociedade como um todo, mas em intensidades e ritmos diferentes. Por quê? Porque o processo social inicia uma inflexão da prática social – os senhores de terra são, progressivamente, suplantados por monarquias nacionais (condição *sine qua non* para a estabilização do comércio), na outra ponta, os camponeses passam a produzir para a cidade (p. 135).

Tem-se aqui uma transição que demarca a forma como a cidade política é suprimida pela força das trocas comerciais que fazem do acúmulo de riquezas sua força motriz de transformação espacial. Diante do estabelecimento da cidade comercial, fortalece-se uma classe comerciante hegemônica: a burguesia comercial (ARAÚJO, 2012, p. 135). Dessa forma, a ascensão da burguesia e o grande acúmulo de capital leva a cidade à preparação para um próximo fenômeno que marcará as principais análises e construções conceituais acerca da cidade e do urbano: a industrialização.

Durante a transição da cidade comercial para a cidade industrial, a indústria, em um primeiro momento, estava distante da cidade, diante da necessidade de se encontrar próxima à fontes de energia e matérias-primas, porém, seria no tecido da cidade que a indústria encontraria a mão-de-obra em larga escala, a presença de capital e um mercado consumidor, aspectos esses já concentrados na cidade devido seu estado comercial anterior (ARAÚJO, 2012, p. 135).

A partir disso, quando a atividade industrial passa a se localizar na cidade, ocorrem grandes alterações morfológicas. Sendo assim, Lefebvre (2008) aponta dois fenômenos diante do processo de industrialização: a implosão e a explosão, que retratam como se deu o movimento da presença industrial nas cidades.

No fenômeno chamado de implosão (LEFEBVRE, 2008) indica-se a perda da função política e comercial da cidade, ou seja, perdem-se “os traços que a época anterior lhe atribuía: totalidade orgânica, sentido de pertencer, imagem enaltecida,

espaço demarcado e dominado pelos esplendores monumentais<sup>2</sup>” (LEFEBVRE, 2008, p.23). Concomitantemente, ocorre o que foi chamado de explosão (LEFEBVRE, 2008), ou seja, a malha urbana se expande e a cidade passa a ser composta por “fragmentos [...] disjuntos por uma vasta região (as periferias, subúrbios)” (ARAÚJO, 2012, p. 135). Ambos fenômenos, vistos conjuntamente, refletem como o processo de industrialização mudou a função primaz da cidade, generalizando relações baseadas no valor de troca e na produção e esvaziando a cidade de seus costumes, o que ocasiona uma supressão da relação espaço-tempo, relação essa agora em um cenário industrial, caracterizada pelo controle, pela rapidez e pelo capital (ARAÚJO, 2012, p. 135-136).

A partir do exposto, com a formação da cidade industrial, ocorre a consolidação do processo de inversão do agrário em direção ao urbano. A cidade industrial é marcadamente controladora do tempo e espaço de seus habitantes e o campo, antes parte fundamental nas relações cidadinas, deixa seu papel de importância para representar o atraso (ARAÚJO, 2012).

Henri Lefebvre ao longo de seus estudos, principalmente contidos em “O Direito à Cidade” (2010) e “A Revolução Urbana” (2008), indica um papel de evolução das cidades ao longo do tempo. Em suas análises, Lefebvre aponta para uma transição da cidade industrial para uma zona crítica (LEFEBVRE, 2008), que justificaria a cidade como um espaço de lutas que encontraria no campo social uma possibilidade de superação dos dilemas vividos pela cidade industrial (LEFEBVRE, 2010) e, conseqüentemente, pelo urbano.

Ressalta-se que nesse trabalho não serão levantadas questões referentes às possibilidades de luta contidas na cidade e no urbano. Lefebvre tem aqui o papel de fornecer um panorama de como as cidades foram observadas e transcritas ao longo do tempo, fornecendo uma visão sobre como o conceito de cidade foi trabalhado ao longo da produção geográfica.

---

<sup>2</sup> É importante ressaltar que, em um primeiro momento, Henri Lefebvre (2010) tratará a cidade como uma expressão artística, ainda dotada de inúmeros significados que refletem o povo que ali vive, por isso a indicação da perda dos esplendores monumentais, que nada mais seriam que as expressões, principalmente materiais, das relações cidadinas. Para o autor, “a cidade é uma obra a ser mais associada com a obra de arte do que com o simples produto material. Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essas obras nas condições históricas. As condições, que simultaneamente permitem e limitam as possibilidades, não são suficientes para explicar aquilo que nasce delas, nelas, através delas. Assim era a cidade que a idade média ocidental criou” (LEFEBVRE, 2010, p. 52).

Além de uma visão “lefebvriana”, observa-se como outros autores se debruçam sobre a conceituação da cidade. Nesse caso, a contribuição de Castells (1980) é de grande importância ao se pensar a cidade como local de desenvolvimento de relações capitalistas. Na visão do autor, uma interpretação que leve em consideração a cidade como um espaço de consumo possibilita uma leitura mais ampla da cidade (RAMOS, 2015). Castells (1980) aponta que

A concentração espacial dos trabalhadores em cidades e áreas metropolitanas de dimensão cada vez maior determina, por sua vez, a concentração e interdependência crescentes do conjunto de meios de consumo que lhes são necessários. E isso ocorre tanto no que se refere ao consumo individual (produtos distribuídos através do mercado de forma fracionada) como ao consumo coletivo (bens e serviços indivisíveis, que correspondem à maioria dos chamados serviços urbanos: educação, moradia, transportes, saúde, áreas verdes, centros culturais, etc.). A crescente interdependência das unidades de produção e de gestão, tanto em seu aspecto econômico como em seu aspecto técnico, conduz à criação de um verdadeiro complexo econômico-social, que constitui a estrutura urbana dessas unidades de atividade e de residência que são as cidades (p. 21).

Ainda sobre a contribuição de Castells (1980), salienta-se que, embora como possibilidade de análise, a cidade tida como espaço de consumo é uma percepção que limita a sua característica como, também, um espaço de produção, ou seja, deve-se analisar a cidade como um nexo complexo entre a produção, a circulação e o consumo, resultando em novas relações no espaço das cidades que os diferem dos espaços do campo, por exemplo. Esse nexo relacional promoverá inúmeras novas interações que resultaram no urbano, visto adiante, porém, cabe aqui a necessidade de se pontuar a cidade como um espaço de produção, circulação e consumo, implicando diretamente na percepção da cidade como um espaço de gestão dessas estruturas.

Em um cenário de produção científica brasileira, Ana Fani Carlos sugere que a cidade seja vista de diferentes formas, pelos diversos atores sociais envolvidos na produção/apropriação da cidade. Assim,

Do ponto de vista do produtor de mercadorias, a cidade materializa-se enquanto condição geral da produção (distribuição, circulação e troca) e nesse sentido é o lócus da produção (onde se produz a mais valia) e da circulação (onde está realizada). Assim entendida, a cidade é também o mercado (de matérias-primas, mercadorias e de força de trabalho); as atividades de apoio à produção (escritórios, agências bancárias, depósitos, etc.). [...] Do ponto de vista do morador, enquanto consumidor, a cidade é meio de consumo coletivo (bens e serviços) para a reprodução da vida dos homens. É o lócus da habitação e tudo o que o habitar implica na sociedade

atual: escolas, assistência média, transporte, água, luz, esgoto, telefone, atividades culturais e lazer, ócio, compras, etc. (CARLOS, 2009, p. 46).

Dessa forma, Carlos (2009) reproduz em sua definição de cidade o que é produzido ao longo do tempo pelos autores brasileiros, marcados pela transposição de concepções europeias – como em Lefebvre (2008, 2010) e Castells (1980) – para uma cidade única e exclusivamente associada a funções isoladas. Nesse caso, Carlos (2009) descreve uma cidade de função produtiva e, separadamente, como um espaço de consumo, assim como Castells (1980) propôs. Dessa forma, percebe-se diante das leituras, em como há uma falsa ideia do morador apenas como uma figura que consome o que está na cidade e não como um produtor do seu próprio espaço, o que difere da particularidade das cidades como espaços interacionais de diferentes esferas de produção, circulação e consumo, colaborando para uma visão fragmentada da cidade, na qual se retira do morador seu papel fundamental como agente na transformação espacial cidadina.

Já a partir das contribuições de Santos (1997), baseadas nas relações capitalistas descritas por Karl Marx e Friedrich Engels, indica-se que a cidade, em sua origem, está diretamente relacionada ao surgimento de grupos dominantes que extraem e controlam o excedente coletivo da produção do campo, que de certa forma, é negociada na cidade. Pensamento esse encontrado em Topalov (1979), no qual salienta-se que

A cidade constitui uma forma de socialização capitalista das forças produtivas. Ela mesma é o resultado da divisão social do trabalho e é uma forma desenvolvida da cooperação entre unidades de produção. Em outros termos, para o capital o valor de uso da cidade reside no fato de que é uma força produtiva, porque concentra as condições gerais da produção capitalista. Estas condições gerais por sua vez são condições da produção da força de trabalho. São, além disso, o resultado do sistema espacial dos processos de produção, de circulação, de consumo; processos que contam com suportes físicos, ou dizer, objetos materiais incorporados ao solo (imobiliário). (...) Em resumo, como sistema espacializado de elementos, a cidade é uma forma de socialização capitalista das forças produtivas (TOPALOV, 1979, p. 20).

Em Topalov (1979) a cidade é vista como um espaço de socialização capitalista, mas diante do exposto, necessita-se compreender que nesse processo, a cidade como espaço de relações produtivas, se sustenta em uma economia de aglomeração, interação e sinergia sócio-técnico-produtiva que amplifica a produção de valor pela extração da renda e da mais valia, que vai além de apenas um espaço de socialização capitalista.

Essa concepção retira o real processo contido na cidade e o resume em uma simples socialização. Assim, como visto anteriormente, percebe-se a redução da cidade à meras sistematizações, classificando-a como espaços de socialização, centros produtivos ou centros de consumo de forma isolada, negando as interações que ali ocorrem, o que ao encontro com o proposto por Lencioni (2008), que prioriza a realidade nesse movimento de conceituação.

Diante do exposto, fica evidente como a cidade ao longo do tempo sofre diferentes agregações à sua conceituação, incorporando o que foi evidenciado por Henri Lefebvre: o papel da industrialização. As relações capitalistas acirradas trazidas pelos demais autores durante a conceituação da cidade (CASTELLS, 1980; CARLOS, 2009; TOPALOV, 1979; SANTOS, 1997) e que são de grande importância para se entender a cidade e o urbano só seriam possíveis pelo processo de industrialização. A cidade industrial, como descrito por Lefebvre (2008, 2010), implica na consolidação do sistema capitalista e tem na cidade o seu local de reprodução (sic).

Dessa forma, evidencia-se a partir do levantamento bibliográfico acerca do conceito de cidade que, embora diferentes cenários possam existir, como é o caso do processo de urbanização brasileiro, as formulações realizadas sobre o conceito de cidade são pautadas em uma lógica industrial capitalista. Nega-se a pluralidade contida na cidade, isolando seus processos e relações, o que implica em como o urbano será concebido.

### **2.1.2 O urbano**

O urbano surgiria a partir da cidade como um produto industrial. Assim, para Lefebvre (2010), a sociedade urbana e, logo, o urbano, surgiria a partir do processo de industrialização e se consolidaria através de estabelecimentos, como lojas, mercados, bancos, agências financeiras, sedes políticas e, de forma essencial, por meio da reprodução da divisão do trabalho, tendo seu reflexo espacial em habitações e em suas demandas complementares. Ainda segundo o autor, a sociedade urbana surge da industrialização e o urbano torna-se um espaço de circulação de pessoas e coisas e, principalmente, de trocas. Para Lefebvre (2008), o urbano adquire uma característica de forma espacial de vivência, de encontro. Assim,

O urbano se define como lugar onde as pessoas tropeçam umas nas outras, encontram-se diante e num amontoado de objetos, entrelaçam-se até não

mais se reconhecerem os fios de suas atividades, enovelam suas situações de modo a engendrar situações imprevistas. Na sua definição, esse espaço comporta um vetor nulo (virtualmente); a anulação da distância obceca os ocupantes do espaço urbano. É seu sonho, seu imaginário simbolizado, representado de múltiplas maneiras: nos planos, no frenesi dos encontros e aproximações, na atração pela velocidade [...] Assim se realiza a superação do fechado e do aberto, do imediato e do mediato, da ordem próxima e da ordem distante, numa realidade diferencial na qual esses termos não mais se separam, mas se transformam em diferenças imanentes (p. 44).

A percepção “lefebvriana”, embora contemple as relações dadas na cidade que se manifestam como urbano, se distancia brevemente do caráter sistemático e setorial dado à cidade, como visto anteriormente. Os estudos propostos por Lefebvre (2008, 2010) caminharão para a importância do social como a esfera de uma possível resolução dos problemas citadinos, o que caracterizaria o urbano, portanto, é comum que em alguns momentos de seus escritos percepções como essa sejam encontradas. Mesmo assim, a base de todo o processo de formação do urbano, ainda se configura na indústria.

Singer (1973), assim como Lefebvre (2010), também escreve sobre a passagem da cidade para um espaço urbano em consequência da chegada da indústria. Na visão do autor, surge, nesse momento, um processo duplo, a industrialização-urbanização, no qual o espaço, antes marcado por relações sociais, passa a ser subserviente ao processo de industrialização, a partir disso, as relações sociais entram em segundo plano e passam a ser um meio de assegurar a reprodução industrial. Com esse pensamento, o espaço urbano constrói a partir de demandas superiores, como as demandas estatais, que visam atender as necessidades industriais e, logo, as demandas do capital. Assim, as cidades passam a ser dotadas de serviços e de estruturas físicas que surgem a fim de acomodar a indústria, a força de trabalho, o mercado consumidor e, conseqüentemente, as demandas capitalistas, acarretando um fenômeno de reprodução do espaço urbano de forma rápida e desordenada.

Aqui identifica-se um movimento no qual o urbano, estabelecido como espaço de vivência, assume, na cidade, uma dimensão que não é mais simplesmente locacional e de gestão e nem mesmo de realização da circulação do valor e de sua concentração e controle. O que caracteriza o urbano é que a cidade passa a ser o locus da produção do valor. A indústria talvez seja o maior significado desse processo, mas não apenas o urbano representa a significação do valor material e imaterial. A circulação do valor em moeda e a representação social, nas relações sociais, no

espaço como valor, se realiza porque a vivência se estabelece como imperativo para realização do valor na produção-circulação-consumo-gestão.

Sintetizando, pode-se utilizar o que Corrêa (1995) descreve como espaço urbano, considerando-o um reflexo de ações passadas e presentes, que possui marcas materializadas em formas espaciais. Dessa forma, o espaço urbano é um produto da sociedade e como a mesma evolui ao longo da história (CORRÊA, 1995), ou seja, o urbano é um reflexo e um condicionante de processos sociais, um campo de lutas.

O espaço urbano é o resultado emergente das cidades capitalistas, resultante de sua expansão e desenvolvimento para além de seus limites e não é restrito apenas a materialização de um modelo de produção capitalista, mas também é marcado por valores, expectativas, modos de pensar, ideologias e um modo de vida de cada população frente às transformações entre as próprias relações humanas sofridas ao longo da história (CORRÊA, 1995).

Ainda em Roberto Lobato Corrêa (1989), encontra-se, ao findar dos anos 1980, a importância da temática urbana dentro do modo de produção capitalista, principalmente no que se diz respeito às redes urbanas<sup>3</sup>. Dessa forma,

Os estudos sobre redes urbanas têm se constituído em uma importante tradição no âmbito da geografia. Esta importância deriva da consciência do significado que o processo de urbanização passou a ter, sobretudo, a partir do século XIX, ao refletir e condicionar mudanças cruciais na sociedade. No bojo do processo de urbanização a rede urbana passou a ser o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente. Via rede urbana e a crescente rede de comunicações a ela vinculada, distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo-se uma economia mundial (CORRÊA, 1989, p. 5).

A partir do exposto, observa-se como o processo de urbanização, logo, o modo de vida e as representações do urbano, mesmo que em um exercício de produção do conhecimento pautado nas particularidades da urbanização brasileira, apresenta

---

<sup>3</sup> O entendimento sobre o que são redes urbanas será retomado em discussões posteriores à esse capítulo, porém, essas redes são um expressão do urbano, ou seja, a forma como ele se organiza em uma outra escala analítica, dessa forma, em um primeiro momento Corrêa (2006) define redes urbanas como “conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si [...] neste conjunto há um centro mais importante, de nível metropolitano nacional ou regional, que exerce um papel, maior ou menor de controle econômico e político sobre sua hinterlândia. [...] O conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, por outro lado, apresenta uma diferenciação entre suas cidades, a qual se traduz em uma hierarquia urbana de acordo com os princípios gerais da teoria das localidades centrais e, mas não necessariamente, de acordo com uma especialização funcional. Assim, uma capital regional, isto é uma localidade central, pode ser apenas uma capital regional, enquanto outra pode acumular ainda a função portuária ou se constituir como um centro monoindustrial têxtil” (CORRÊA, 2006, p. 43-44).

características diretamente relacionadas a indústria e a uma cidade que, a partir do processo de industrialização – aqui tomado como um percurso da urbanização (LEFEBVRE, 2010) –, viabiliza a consolidação do sistema capitalista que busca integrar os diferentes urbanos, porém, com a máxima de suprimir as particularidades dos modos de vida locais (LEFEBVRE, 2008).

A partir desse levantamento bibliográfico acerca dos conceitos de cidade e de urbano percebe-se como suas análises são inspiradas em uma realidade capitalista industrial europeia, na qual as cidades, ao incorporarem elementos da industrialização, refletem o que seria o urbano.

Tais elementos se constituem em um ponto de partida que possibilita a apreensão de processos comuns à determinadas espacialidades, não necessariamente a cidade e o urbano brasileiros são constituídos da mesma forma, o que indica a necessidade de se entender como se deu a urbanização brasileira em sua realidade, de modo a possibilitar uma compreensão dos processos e fenômenos que se estruturam atualmente.

Em uma perspectiva histórica, necessita-se interpretar os desdobramentos do processo de urbanização brasileira – e, conseqüentemente, visitar e rever os conceitos de cidade e urbano – para que se possa captar o fenômeno das cidades médias que, embora aconteçam em outras estruturas urbanas de diferentes países, aqui no Brasil, apresentam singularidades que são resultantes de um processo de urbanização que não exprime uma primazia industrial como na estrutura urbana europeia.

## **2.2 A cidade e o urbano no Brasil**

A partir do que foi discutido até agora, sobre a importância e os cuidados que devem ser tomados na formulação de conceitos considerando os apontamentos de Lencioni (2008) para quem afirma a necessidade de observar a cidade e o urbano no Brasil, e do que Cheptulin (2004) assevera sobre o método materialista dialético, pôde-se perceber como há uma necessidade de realizar um exercício de captação da realidade para uma formulação conceitual atenta ao real e que tange inúmeras variáveis que se inter-relacionam. A princípio, observou-se também, como os conceitos de cidade e de urbano foram construídos ao longo do tempo, tendo como referência uma perspectiva industrial, na qual o processo de industrialização seria

essencial à formação e fortalecimento da cidade como é conhecida atualmente e do fenômeno urbano, até então exclusivamente resultante do processo de industrialização.

A partir das discussões realizadas inicialmente, será analisada a formulação desses conceitos – cidade e urbano – regressando à apontamentos feitos por Lencioni (2008) e apropriando-se do método para realizar o exercício de captação da essência do real (CHEPTULIN, 2004; LENCIONI, 2008), de forma a questionar se a constante transposição conceitual realizada para expressar o fenômeno de urbanização brasileiro expressa a realidade ou apenas reproduz teorias e conceitos eurocêntricos de forma a isolar a particularidade que se deu na ocupação territorial do país. Vale ressaltar que o que se propõe é uma reavaliação dos conceitos e não o descarte do que já foi produzido, dessa forma, o que se busca é um exercício de análise conceitual que abarque a realidade, ou seja, conceitos que contenham uma capacidade explicativa do real.

Retoma-se aqui, brevemente, como os conceitos de cidade e de urbano necessitam de uma compreensão espaço-temporal, ou seja, de entendê-los como resultantes de relações sociais produzidas historicamente (LENCIONI, 2008). Dessa forma, tem-se a cidade como “um objeto que evoca várias ideias” (LENCIONI, 2008, p. 114) e o urbano como um fenômeno que engloba diversas práticas sociais refletidas espacialmente (LEFEBVRE, 2010).

Lencioni (2008) indica algumas características que norteiam o conceito de cidade, como um espaço de aglomeração, sedentarismo, mercado e administração pública (LENCIONI, 2008, p.115) mas que, embora auxiliem no processo de generalização, implicam para perspectiva a-histórica. A partir disso, deve-se compreender que para uma análise da realidade se faz necessário compreendê-la como resultado de inúmeras ações ao longo da história. Esse pressuposto é de suma importância para se pensar a realidade brasileira.

Lencioni (2008) escreve em seu trabalho que

As condições de aglomeração sedentária, acrescida da função de troca e da administração pública é que fizeram com que alguns povoados se desenvolvessem como cidades. Alguns, porém, já se instituem como cidades, não porque fossem maiores ou diferentes dos povoados que haviam, mas porque foram concebidos como sede do poder metropolitano, sede do poder lusitano. [...] Esse aspecto, o de local de poder, é fundamental na conceituação de cidade no Brasil. Sozinho, define uma cidade, independentemente dos outros elementos mencionados. (p. 117).

Ainda sobre o conceito de cidade e seu panorama no Brasil, Lencioni (2008) aponta que o conceito de cidade, na realidade brasileira é

[...] posterior à própria constituição de cidade (primeira observação), que esse conceito busca refletir o real (segunda observação) sendo ao mesmo tempo objetivo e subjetivo; ou seja, relativo a um conteúdo do real, mas também subjetivo, porque se relaciona ao pensamento sobre ele (terceira observação). Ainda, o conceito de cidade é infinitamente mais pobre que o real ao qual ele se refere (quarta observação) e existe em movimento (quinta observação), ou seja, se altera segunda referências e segundo o tempo histórico. E, podemos perceber também que o conceito de cidade se relaciona a outros conceitos (sexta observação) e só existe se for definido enquanto tal (sétima observação) (p. 117).

Salvo uma pequena particularidade da formação das cidades brasileiras, quando constituídas a partir de relações de poder, sua conceituação segue um modelo geral de como é a forma da cidade, ou seja, de como é um objeto (LENCIONI, 2008) presente na realidade objetiva que, ao longo do tempo, tem a materialização das relações sociais dadas em seu espaço a partir de aspectos gerais, como a concentração de pessoas, as trocas comerciais, e a presença de serviços públicos, ruas, casas e avenidas (CASTELLS, 1980; LENCIONI, 2008; LEFEBVRE, 2010; ARAÚJO, 2012). A cidade representaria, com todos esses elementos, um local de concentração espacial (CASTELLS, 1980).

A partir disso, do entendimento da cidade como um objeto real e dotado de inúmeros elementos, observa-se que sua conceituação, mesmo no caso brasileiro, apresenta similaridades com a conceituação clássica trazida por Lefebvre (2008, 2010), porém, a particularidade do urbano no Brasil reside na forma em como a sociedade se constitui ao longo do tempo, em como o urbano brasileiro é estabelecido não como um produto da industrialização (LEFEBVRE, 2010), ou seja, como um produto da sociedade capitalista industrial (LENCIONI, 2008), mas sim a partir de uma atividade primário-exportadora desigual<sup>4</sup> (SANTOS, 2013) que nega a primazia industrial como essência no exercício de reflexão da realidade.

---

<sup>4</sup> Aqui aponta-se como atividade primário-exportadora desigual a cultura cafeeira que se deu primordialmente no Estado de São Paulo, oferecendo elementos essenciais ao processo de urbanização que serão vistos adiante. Sobre isso Santos (2013) em "A Urbanização Brasileira" aponta que "a partir da segunda metade do século XIX, quando, a partir da produção de café, o Estado de São Paulo se torna o polo dinâmico de vasta área [...]. Ainda aqui, a explicação pode ser buscada nas mudanças ocorridas tanto nos sistemas de engenharia (materialidade), quanto no sistema social. De um lado, a implantação de estradas de ferro, a melhoria dos portos, a criação de meios de comunicação atribui uma nova fluidez potencial a essa parte do território brasileiro. De outro lado, é aí também onde se instalam sob os influxos do comércio internacional, forma capitalista de produção, trabalho, intercâmbio, consumo, que vão tornar efetiva aquela fluidez. Trata-se, porém, de uma integração

Assim, é de grande importância que se entenda as particularidades do caso brasileiro para que se possa realizar uma leitura crítica e real dos diversos fenômenos resultantes do urbano, que, nesse caso, serão as cidades médias, analisadas aqui como resultantes do desenvolvimento do processo de urbanização brasileiro.

Diante do exposto, uma análise sobre como o urbano brasileiro é construído se faz necessária. Em uma retomada acerca do papel da industrialização no processo de urbanização, Lefebvre (2010) escreve que, embora no âmbito da primazia industrial, o urbano não é um subproduto desta. A partir disso, encontra-se em Lencioni (2008) que

[...] como Lefebvre, diversos outros autores na discussão sobre o urbano fazem a relação entre urbano e industrialização, por assim dizer, entre urbano e sociedade industrial capitalista, uns caindo no reducionismo criticado por Lefebvre, outros não. O que importa é que a ideia de urbano aparece, na maioria das vezes, vinculada à de capital industrial e à de sociedade capitalista industrial (LENCIONI, 2008, p. 118).

Observa-se que ao longo do tempo tem-se uma intensa produção científico-acadêmica que relaciona, diretamente, a formulação do conceito de urbano à sociedade capitalista industrial. A partir dessas lógicas, busca-se um exercício de captar o que se deu no Brasil, apontando a particularidade do processo de urbanização brasileiro e, logo, da necessidade de reformulação do conceito de urbano.

Alguns autores como Tavares (1972) e Mello (1984) salientam que a sociedade capitalista industrial brasileira só teria emergido no “momento em que a reprodução ampliada do capital passa a ser comandada pela atividade industrial” (LENCIONI, 2008, p. 118). Ainda na visão dos autores, como observa Lencioni (2008), seria apenas a partir desse momento, de comando da indústria, que o capital se emanciparia da cafeicultura – a atividade primário-exportadora dominante – e haveria um domínio de uma sociedade industrial, logo, de uma sociedade urbana. O capital industrial geraria seu próprio crescimento e, somente a partir de 1930, seria possível a fundação da sociedade industrial brasileira (TAVARES, 1972; MELLO, 1984). Dessa forma, o urbano no Brasil se limitaria à um produto visível somente a partir do início do século XX (LENCIONI, 2008).

---

limitada, do espaço e do mercado, de que apenas participa uma parcela do território nacional” (SANTOS, 2013, p. 29).

Uma outra abordagem, tomada por José de Souza Martins em seu livro “O Cativo da Terra”, entende que a industrialização que se deu no território brasileiro não se deu pela supressão da cafeicultura e não esteve exclusivamente ligada às crises vividas por essa atividade primário-exportadora, muito pelo contrário, para o autor, o nascimento do processo de industrialização que se deu no Brasil esteve diretamente relacionado ao dinamismo do complexo produtivo cafeeiro (MARTINS, 1979). Esse dinamismo do complexo cafeeiro gerou um “processo dinâmico de acumulação capitalista, até mesmo não assentado em relações sociais de produção capitalista” (LENCIONI, 2008, p. 119). Dessa forma, desloca-se a compreensão do urbano brasileiro para o final do século XIX (LENCIONI, 2008), de acordo com os apontamentos feitos por Martins (1979) e pelas reflexões propostas por Sandra Lencioni.

Na busca pela compreensão da realidade brasileira não se deve negar que, dentro de uma perspectiva lefebvriana, na qual a essência do urbano reside nas relações capitalistas, há um ponto em comum. De fato, no Brasil há um relação intrínseca da conceituação do urbano em relação à indústria e ao sistema de produção capitalista (LENCIONI, 2008; SANTOS, 2013), porém, necessita-se compreender a existências de particularidades históricas presentes nessa relação e que fazem do fenômeno urbano brasileiro algo único. Ressalta-se aqui a constância relacional entre o singular, particular e geral.

Para Martins (1979), a gênese do processo de industrialização ocorrido no Brasil, diretamente relacionado à atividade cafeeira, representou como esse capital, advindo de uma atividade primário-exportadora, não se “constituiu como um simples capital mercantil” (LENCIONI, 2008, p.19). Ainda sobre essa particularidade do capital cafeeiro brasileiro, deve-se observá-lo como um capital de metamorfoses, como apresentado por Lencioni (2008), “ora como capital industrial, ora como estoque de um comerciante, ora como renda do Estado, ora como recurso financeiro de um banqueiro, ora como em investimento para a construção de estradas de ferro” (LENCIONI, 2008, p. 19).

Assim, o capital cafeeiro que proporcionou a industrialização, especialmente por seu caráter de transformação diante dos interesses, fosse das elites locais em formação/consolidação, fosse de demandas externas à realidade brasileira (MARTINS, 1989), se desenvolveu diante de um complexo cenário de relações entre pares dialéticos que, como visto anteriormente, tem a premissa de uma constante

relação, ou seja, esse cenário complexo de relações dadas na estrutura econômico-urbana brasileira, era composto por diversos interesses – internos e externos, locais e regionais, estatais e mercadológicos.

Nas palavras de Lencioni (2008)

O capital cafeeiro se desenvolveu constituindo um complexo de relações que conduziu a um grande desenvolvimento econômico. E, curiosamente, ele se desenvolveu assentado em relações não capitalistas de produção – o colonato –, que ao permitir combinar a produção da mercadoria café com a produção dos meios de vida do trabalhador encontrou a chave de ouro para a acumulação da riqueza. Já não se fazia mais necessário disponibilizar recursos para a compra de escravos indispensáveis à fazenda de café. O trabalho era livre e os subsídios relativos à imigração garantiam mão de obra abundante, num contexto em que a terra já não era mais livre (desde 1850) e era monopólio de poucos (p. 119).

Dessa forma, evidencia-se a particularidade do processo constituinte do urbano brasileiro que, embora também relacionado ao processo de industrialização, tem suas bases sustentadas em relações não capitalistas de produção que darão, *a posteriori*, o acúmulo de capital necessário para a indústria (PRIETO, 2017).

A gênese do processo de urbanização brasileiro se sustenta na representatividade das atividades primário-exportadoras no processo de constituição do urbano, seja em um ciclo mais impactante quando relacionado à industrialização, como o cafeeiro; seja em outros ciclos já vivenciados pelo país, como o do ouro em Minas Gerais, o da cana de açúcar na Região Nordeste e o da borracha na Região Norte. Todos esses ciclos representam como o Brasil se organizava em arquipélagos<sup>5</sup> antes da consolidação de suas redes urbano-territoriais e refletem a forma como o urbano brasileiro precede a ideia da indústria como primaz à urbanização, como presente em obras lefebvrianas.

Ao longo das discussões, o foco será dado em como tais atividades primário-exportadoras além de representar a base do processo de industrialização brasileiro representam também como, pós um processo de desindustrialização, no qual há um deslocamento de plantas industriais rumo ao interior do país, há ainda uma grande importância dessas atividades na forma de organização espacial e na forma como as

---

<sup>5</sup> Em muitos momentos adotam-se passagens trazidas por Milton Santos em seu livro “a Urbanização Brasileira”. Essa produção tem muito a acrescentar no entendimento histórico do processo de urbanização brasileiro, dessa forma, ao se falar sobre como o Brasil se organizava em arquipélagos, Santos (2013) escreve que “o Brasil, foi durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações como o mundo exterior. Havia, sem dúvida, para cada um desses subespaços, polos dinâmicos internos. Estes, porém, tinham entre si escassa relação, não sendo interdependentes” (SANTOS, 2013, p. 29).

idades se organizam e se relacionam, o que implica diretamente nos fenômenos que desdobram do urbano.

Essa particularidade do processo de urbanização brasileiro será fundamental para a compreensão do surgimento das cidades médias dentro da hierarquia urbana nacional e da conceituação já realizada sobre as mesmas. A revisão de conceitos já trabalhados e fundamentados se faz necessária para que se busque um reflexo da realidade, compreendendo as diferenças espaço-temporais que o Brasil possui em relação aos processos vividos em outros países e continentes e levando-as em consideração no exercício de elaboração conceitual.

Retomando à particularidade da gênese do urbano brasileiro, tinha-se no colonato uma de suas estruturas fundamentais. A subsistência do colono, que era traço essencial à sua reprodução, acabava por isentar o dono da terra de gastos com o mesmo (MARTINS, 1979), que acabava por ver na produção uma oportunidade de trabalho para si próprio (LENCIONI, 2008). Embora o colono ainda pudesse destinar uma pequena parte da produção ao comércio toda a relação era baseada na exploração.

Posto isso, a existência de um cenário no qual o acúmulo de capital era dado a partir de relações não capitalistas de produção, o acúmulo por si só era insustentável, o que resultou na expansão da cultura cafeeira, do colonato e, principalmente, de um alargamento territorial rumo ao interior do país. Esse processo é bem retratado por Lencioni (2008), observando que

O que se fazia necessário era a construção de estradas de ferro para garantir o escoamento da produção que adentrava o território paulista e para isso era imprescindível o desenvolvimento de serrarias e de metalúrgicas para os dormentes e trilhos dos trens. Do mesmo modo era essencial o aparelhamento do porto de Santos, o desenvolvimento de instituição voltada para o mercado de ações do café e o desenvolvimento dos negócios financeiros e jurídicos. Igualmente, era imprescindível a industrialização de bens de consumo para satisfazer as necessidades de reprodução dos colonos, que não eram garantidas pelo próprio trabalho excedente, bem como da população que vivia nas cidades. Ao mesmo tempo era indispensável a produção dos instrumentos necessários ao trabalho nos cafezais e roças (instrumentos, equipamentos e máquinas), bem como a produção de máquinas de beneficiamento do café. Também era imperioso o desenvolvimento da capacidade energética, quer para as atividades produtivas, quer para as cidades que se desenvolviam (p. 119-120).

A partir disso, percebe-se que o cultivo cafeeiro foi um propulsor das atividades industriais, que se deram inicialmente metalúrgicas e ligadas à um capital tanto interno quanto externo (PEROSA, 1980). A partir dessa situação que, além de uma indústria

metalúrgica, também consolidava a produção de bens de consumo, as cidades se encontravam em plena expansão, resultantes de uma materialização da produção cafeeira. Dessa forma, as cidades brasileiras passaram a concentrar o comércio, os serviços e as demais atividades especializadas que foram cruciais ao desenvolvimento de uma rede urbana no interior do Estado de São Paulo (LENCIONI, 2008).

A rede urbana constituída no interior paulista se deu em detrimento da necessidade do capital cafeeiro se reproduzir, dessa forma, as cidades, logo, o fenômeno urbano, se tornaram essenciais à essa reprodução. Em contrapartida, enquanto o urbano diretamente ligado à cafeicultura se consolidava rumo ao interior, a cidade de São Paulo entra em um processo de transformação, “se metamorfoseava, passando de simples vila a cidade em acelerado crescimento com chaminés de fábricas e população operária” (LENCIONI, 2008, p. 120).

Como escreve Lencioni (2008) ou até mesmo Santos (2013) em suas descrições sobre o avanço e o papel da cultura cafeeira, evidencia-se o papel desse dinâmico complexo econômico primário-exportador como base para todo o processo de acumulação capitalista que induziu ao processo de industrialização brasileiro e a formação do urbano no país.

Será a concepção de Martins (1979), de um urbano constituído a partir de um complexo cafeeiro assentado em relações não capitalistas, que será usada como base teórica a partir daqui no auxílio à compreensão do real. Dessa forma, em uma comparação à Tavares (1972) e Mello (1984), que propõem um urbano formado apenas a partir da industrialização nos anos 1930, adota-se o pensar sobre o urbano brasileiro a partir de 1870 (MARTINS, 1979). Assim, nas palavras de Lencioni (2008)

[...] Essa compreensão não considera o urbano como um subproduto da industrialização, mas como produto de determinados condicionantes próprios do complexo cafeeiro. Desloca-se, assim, a relação industrialização e urbano. Afrouxa-se essa relação face às particularidades da sociedade brasileira (p. 120).

Isto posto, observam-se inúmeros elementos que constituem o processo de urbanização brasileiro como particular. Assim, a compreensão dos fenômenos resultantes do urbano necessita de um entendimento histórico de sua processualidade, da captação que a essência dos fenômenos, objetos e processos

que ocorrem em determinado recorte espaço-temporal não serão idênticos aos que ocorrem em outra espacialidade, embora possam apresentar aspectos semelhantes.

Dessa forma, a partir de uma breve discussão acerca da cidade e do urbano e de suas configurações no Brasil, busca-se, adiante, a realização de um levantamento histórico que leve em consideração a realidade brasileira frente às produções já realizadas sobre objeto de estudo proposto: as cidades médias. A partir disso, essas espacialidade serão tomadas como um fenômeno resultante do processo de desenvolvimento empírico do urbano brasileiro em função de seu grau complexidade relacional, carregando, assim, a necessidade de uma conceituação que possua uma capacidade explicativa do real, contemplando as observações metodológicas contidas nesse capítulo.

### 3 AS CIDADES MÉDIAS NO BRASIL

A partir das discussões realizadas anteriormente sobre a necessidade de se pensar o objeto de estudo proposto – as cidades médias – a partir da compreensão da realidade brasileira (LENCIONI, 2008) e, logo, de uma conceituação que abarque a realidade (capacidade explicativa do real) (CHEPTULIN, 2004; LENCIONI, 2008), o resgate histórico acerca da construção da cidade e do fenômeno urbano no Brasil é de suma importância. A partir do resgate realizado pode-se interpretar como esse fenômeno urbano se deu e, tendo como referência o método proposto, buscar uma melhor compreensão sobre suas especificidades.

As discussões entorno do conceito de cidade média no Brasil são abrangentes, porém, embora algumas redes de estudo como a Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe) e publicações organizadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), tenham sido de grande contribuição, ainda não há um consenso para uma formulação conceitual acerca do objeto de estudo.

Dessa forma, serão apresentados a seguir dois itens: o primeiro, em uma perspectiva histórica a partir da presença de um Estado brasileiro que, dado o cenário político, terá um papel intervencionista no espaço urbano e consolidará, por meio de políticas públicas, as então cidades de porte médio; e o segundo, no qual serão apresentados, principalmente, as contribuições trazidas pela ReCiMe, em seu exercício de elaborar uma conceituação acerca das cidades médias.

Esses dois momentos podem ser tomados a partir de dois recortes temporais: o primeiro, a partir dos anos 1960 e 1970 até o findar dos anos 1980, no qual o Brasil atravessou fases econômicas desenvolvimentistas e expansionistas, caracterizadas por inúmeras intervenções estatais; e o segundo, contemplando a década de 1990 até os dias atuais, marcada pelo fim dos governos militares e pela redemocratização do país, a partir da qual os estados e municípios passaram a ter uma maior autonomia<sup>6</sup> quando novos condicionantes analíticos são incorporados à conceituação das cidades

---

<sup>6</sup> Essa autonomia dos estados e municípios pode ser tida como uma descentralização financeira (SANTOS, COSTA e ANDRADE, 2001). Dessa forma, esse processo de descentralização teve seu marco a partir da Constituição de 1988, assim, “após duas décadas de centralização promovida pelo golpe de 1964, a gradual redemocratização do país trouxe em seu bojo uma forte demanda por descentralização política e financeira. A elevação dos municípios como entidades administrativas com poderes para gerir sua própria política tributária e a ampliação da apropriação das receitas de transferências por parte dos governos municipais foram os principais instrumentos que os constituintes utilizaram para afirmar o princípio da descentralização” (SANTOS, COSTA e ANDRADE, 2001, p. 296).

médias, principalmente no período mais recente quando nova conjuntura de intervenções e avanço de políticas públicas passaram a mais uma vez apresentar forte impactos nas espacialidades urbanas, sobretudo a partir dos anos 2001, com o Estatuto da Cidade, denominação oficial da lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo "Política urbana" da Constituição brasileira.

### **3.1 O Estado brasileiro e sua atuação nas cidades de porte médio: do desenvolvimentismo à redemocratização**

A partir daqui serão estabelecidas discussões acerca do histórico das cidades médias tendo como ponto inicial o intervencionismo brasileiro através de políticas de expansão territorial. É de suma importância, para a compreensão do atual cenário urbano, que se assimile o papel desempenhado pelas políticas públicas no direcionamento da constituição da rede urbana brasileira. Ressalta-se que o recorte temporal apresentado se dá a partir do desenvolvimentismo até a instauração da ditadura civil-militar<sup>7</sup> representando a transição do modelo econômico que se sustentava primordialmente em atividades primário-exportadoras e passando a sustentar ideários urbano-industriais. Retomam-se, conjuntamente, os conceitos já trabalhados sobre urbano e cidade pensadas a partir da realidade brasileira e em como o modelo econômico primário-exportador foi o sustentáculo da sociedade urbano-industrial.

A partir do exposto, com relação ao histórico das cidades médias e de sua conceituação, Amorim Filho e Serra (2001) escrevem que

[...] não existe uma ideia 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,

---

<sup>7</sup> Aqui justifica-se o uso do termo ditadura civil-militar a partir do exposto por José Paulo Netto em a "Pequena história da ditadura militar brasileira (1964-1985)". Em sua obra Netto (2014) esclarece que "O regime derivado do golpe do 1º de abril sempre haverá de contar, ao longo da sua vigência, com a tutela militar; mas constitui um grave erro caracterizá-la tão somente como uma ditadura militar — se esta tutela é indiscutível, constituindo mesmo um de seus traços peculiares, é negavelmente indiscutível que a ditadura instaurada no 1º de abril foi o regime político que melhor atendia os interesses do grande capital: por isto, deve ser entendido como uma forma de autocracia burguesa (na interpretação de Florestan Fernandes) ou, ainda, como ditadura do grande capital (conforme a análise de Octávio Ianni). O golpe não foi puramente um golpe militar, à moda de tantas quarteladas latino-americanas [...] — foi um golpe civil-militar e o regime dele derivado, com a instrumentalização das Forças Armadas pelo grande capital e pelo latifúndio, conferiu a solução que, para a crise do capitalismo no Brasil à época, interessava aos maiores empresários e banqueiros, aos latifundiários e às empresas estrangeiras (e seus agentes, 'gringos' e brasileiros)" (p.74).

economistas, arquitetos, geógrafos, demógrafos, embora dentro de cada espacialidade 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 (p. 2).

Diante do entendimento de que não há uma ideia consensual de cidade média, as discussões aqui contidas buscam revisitar a produção científica brasileira acerca do tema, levando em consideração o processo particular de urbanização brasileiro e seus desdobramentos.

As cidades médias brasileiras surgem em um cenário de reorganização da estrutura urbana, na qual as relações sociais de produção capitalistas estabelecidas priorizaram a expansão de malhas rodoviárias<sup>8</sup> com o intuito de promover uma maior fluidez da produção e, conseqüentemente, consolidar o processo de urbanização, iniciado de forma primaz em São Paulo (SANTOS, 2013).

Dessa forma, anteriormente ao que hoje se denominam cidades médias, essas espacialidades eram descritas como cidades de porte médio, apresentando suas principais características voltadas à sua posição geográfica estratégica na hierarquia urbana brasileira e a concentração populacional que possuíam (AMORIM FILHO e SERRA, 2001; CORRÊA, 2007; SPOSITO, 2007).

Nesse primeiro momento, marcadamente caracterizado pela importância da localização e de sua função como elo regional (STERENBERGER e BRUNA, 2001), as então cidades de porte médio passaram por uma série de investimentos advindos de políticas governamentais do Estado brasileiro, notadamente norteadas por ideais desenvolvimentistas<sup>9</sup> (PEREIRA, 2011). Esse recorte se insere no momento histórico

---

<sup>8</sup> A expansão de malhas ferroviárias também foi de suma importância na consolidação dessas espacialidades como nós hierárquicos imprescindíveis à ocupação do território e à consolidação do modelo capitalista de produção, visando o escoamento de produtos primário-exportadores, porém, ao apontar-se as malhas rodoviárias como primordiais, busca-se a compreensão de que, no momento político e histórico vivido pelo país, onde programas governamentais eram dirigidos as então cidades médias, o modelo vigente desenvolvimentista priorizava tal modal. Dessa forma, as rodovias, dentro do projeto de integração nacional do território brasileiro são aqui tomadas como decisivas na consolidação do que hoje denomina-se cidade média, consolidando um processo iniciado pelas ferrovias.

<sup>9</sup> Aqui, ao referenciar-se um estado brasileiro desenvolvimentista aponta-se o que Pereira (2011) escreve sobre esse pensamento econômico praticado no Brasil. Segundo o autor “o pensamento econômico brasileiro, no pós-guerra, não se estruturou nos meios acadêmicos como havia ocorrido na formação econômica dos países desenvolvidos. Desde o início, formou-se uma visão econômica politicamente engajada na defesa da industrialização, o chamado desenvolvimentismo. As ideias força do desenvolvimentismo eram: 1) a industrialização é a via de superação da pobreza e do subdesenvolvimento; 2) um país não consegue industrializar-se só através dos impulsos do mercado, sendo necessária a intervenção do Estado (intervencionismo); 3) o planejamento estatal é que deve definir a expansão desejada dos setores econômicos e os instrumentos necessários; 4) a participação

vivido pelo país, quando, ao longo dos anos 1960, se intensificaram os processos de industrialização e a ocupação integral do território (IBGE, 2010, p. 114-115).

Instala-se uma fase de transição que, embora ainda “impregnada pela conjuntura do sucesso econômico dos anos do milagre (1967 a 1973)” (STERENBERGER e BRUNA, 2001, p. 45), era demarcada por um Estado brasileiro instável que lidava com crises econômicas internas e externas, como por exemplo, o primeiro (1973) e o segundo (1979) choque do petróleo que se deu mundialmente (STERENBERGER e BRUNA, 2001), mas que afetou significativamente a economia brasileira, sobretudo no último período com aumentos vertiginosos das taxas de juros mundiais.

Em busca de novas formas de manter o que se havia ganho durante o milagre econômico brasileiro, construído sob a égide desenvolvimentista, o Estado buscou, a partir de duas novas direções, manter a imagem de potência em emergência. São tomadas como base as políticas expansionistas e contencionistas (STERENBERGER e BRUNA, 2001, p. 46). A primeira, com vistas a manter o acelerado crescimento estabelecido no período anterior; e a segunda, com o intuito de impedir o aumento da inflação. Diferentemente do I Plano Nacional de Desenvolvimento, o II PND, vigente a partir da década de 1970, buscava sustentar uma política intervencionista, porém, sem a mesma destreza econômica que havia nos anos anteriores.

Nesse período, caracterizado por uma transição de modelos econômicos e governamentais de austeridade fiscal, as políticas de integração nacional continuaram, majoritariamente, vinculadas à expansão de infraestruturas, e começaram a surgir no campo social debates polêmicos acerca da “redistribuição de renda, incluídas nos discursos oficiais dos planos nacionais sob a forma de políticas específicas para os setores sociais, onde se inseriu a política urbana” (STERENBERGER e BRUNA, 2001, p. 46).

Os efeitos do governo de Juscelino Kubitschek, já haviam sido cristalizados, ou seja, o processo de urbanização brasileiro, realizado sob preceitos desenvolvimentistas durante esse período, foi considerado como determinado e não como determinante (SCHMIDT, 1983), ou seja, o fenômeno de urbanização, logo, o espaço urbano, era tido como determinado, implicando diretamente na compreensão do mesmo como um “palco de problemas” onde “as ações da política urbana deveriam

---

do Estado na economia é benéfica, captando recursos e investindo onde o investimento privado for insuficiente” (PEREIRA, 2011, p. 122).

corrigir os efeitos nocivos do modelo de crescimento econômico adotado, com características centralizadoras, concentradores e excludentes” (STERENBERGER e BRUNA, 2001, p. 46).

É nesse cenário, de “correção” do espaço urbano, que as políticas públicas estatais buscaram uma desconcentração geográfica da população e da produção a partir de diretrizes econômicas que visavam novas possibilidades, como por meio da substituição de importação, estimuladas em setores como os de insumos básicos e bens de capital (SCHMIDT, 1983; STERENBERGER e BRUNA, 2001).

Nas palavras de Sterenberger e Bruna (2001)

A política urbana do II PND trazia uma proposta contraditória à economia de mercado, que geralmente privilegiava a concentração de investimentos nos grandes aglomerados urbanos. Para conciliar esse conflito o plano propunha favorecer a criação de polos secundários, as cidades de porte médio, que se aproveitariam das vantagens das aglomerações existentes, ao mesmo tempo que serviriam de base a uma estruturação de apoio à formação de um sistema urbano nacional mais equilibrado (p. 46-47).

Em suma, o país viveu uma era de políticas públicas que estimularam a desconcentração industrial e redistribuíram atividades pelas regiões brasileiras. Ocorreu, assim, uma reorganização da rede urbana brasileira, transformando determinadas cidades em espacialidades que receberam uma série investimentos infraestruturais e administrativos com o objetivo de fortalecer novas atividades econômicas e comportar populações migrantes (STERENBERGER e BRUNA, 2001).

Essa construção histórica é importante para que se entenda como as denominadas cidades médias de hoje possuem um passado dotado de características que foram sendo alteradas ao longo do tempo. As então cidades de porte médio, escolhidas como local de intervenção estatal vão, em uma processualidade histórica, adquirindo elementos que as configuram como cidades médias.

As políticas urbanas postas em práticas durante os governos militares representaram uma substituição de um modelo desenvolvimentista para um modelo expansionista, porém, contencionista. A partir do cenário econômico interno e externo, buscaram relacionar as esferas inter e intraurbanas. Dessa forma o que se propunha era uma

[...] melhor distribuição espacial da população e das atividades produtivas; estruturação de um sistema de cidades equilibrado e harmonizado com diretrizes e prioridades setoriais e regionais de desenvolvimento, com ênfase no Nordeste, Norte e Centro-Oeste; e aumento da qualidade de vida urbana, via melhoria das condições habitacionais, de transporte urbano e de saneamento básico (STERENBERGER e BRUNA, 2001, p. 47).

Embora as políticas públicas seguissem o mesmo ideário de ordenamento territorial proposto na fase desenvolvimentista da ocupação territorial do Brasil, dessa vez, o que se tinha era um foco maior à dimensão intraurbana das cidades (STERENBERGER e BRUNA, 2001).

Assim sendo, as políticas urbanas se organizaram para promover a interiorização e a desconcentração industrial do Brasil por meio de quatro categorias espaciais. Essas categorias espaciais são apresentadas por Sterenberger e Bruna (2001) como: a) áreas de descompressão; b) áreas de expansão controlada; c) áreas de dinamização; e d) áreas com funções especiais, além de quatro tipos de centros urbanos: os metropolitanos, os de porte médio, os de pequeno porte e os núcleos urbanos de apoio (p. 47-48).

Os centros de porte médio foram entendidos como uma escala funcional urbana indispensável para apoiar a desconcentração e a interiorização, razão pela qual mostrou-se que deveriam ser escolhidos centros específicos para cumprir a função de desconcentração e outros a função de dinamização (STERENBERGER e BRUNA, 2001, p. 48).

As políticas urbanas encontram nas espacialidades de porte médio a oportunidade de desenvolver novos pontos do território brasileiro. Portanto, essa fase de intenso investimento público, pode ser exemplificada pelo Programa Nacional de Cidades de Porte Médio (PNCPM) que tinha como objetivo promover as cidades de porte médio como centros estratégicos da rede urbana nacional (STERENBERGER e BRUNA, 2001). Historicamente, esse programa representa o Estado brasileiro e sua atuação no período de 1975 a 1986, como apontado por Sterenberger e Bruna (2001).

O PNCPM teve sua vigência por cerca de uma década e buscou, dentro do cenário político e econômico apresentado anteriormente, selecionar cidades que representassem certa relevância regional na rede urbana e tivessem certo peso demográfico. Assim, como apresentado por Sterenberger e Bruna (2001), os documentos<sup>10</sup> dos planos de ações de políticas urbanas conceituaram as cidades médias

[...] como aquelas que, por sua **posição demográfica, população, importância socioeconômica e função na hierarquia urbana** da macrorregião e do país, se constituíam em **centros de valor estratégico**

---

<sup>10</sup> Como um documento de grande contribuição tem-se o intitulado “Planejamento Urbano para Cidades de Porte Médio: Propostas e Recomendações” publicado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano e pelo Ministério do Interior, CNDU/Minter, em setembro de 1979.

**para o desenvolvimento regional** e para uma rede urbana nacional mais equilibrada em termos de política de organização territorial (p. 51, grifo meu).

Aqui ressalta-se que a ideia de equilíbrio da rede urbana não era pautada na homogeneidade e na simetria, mas sim em um equilíbrio funcional que priorizava o desenvolvimento regional e nacional.

Ainda sobre o conceito de cidade média produzido na época, há um refinamento do mesmo a partir das funções que tais espacialidades desempenhariam na hierarquia urbana a partir das categorias espaciais apresentadas anteriormente por Sterenberger e Bruna (2001). Assim, as cidades médias seriam colocadas nas categorias espaciais das áreas de descompressão e de dinamização.

As primeiras [cidades nas áreas de descompressão] eram aquelas capazes de proporcionar alternativas às regiões metropolitanas, em especial São Paulo e Rio de Janeiro, e contribuir para a desconcentração intra-regional da região Sudeste. Por outro lado, as de dinamização eram as inseridas nas macrorregiões para as quais se pretendia direcionar o desenvolvimento e que já dispunham ou mereciam dispor de potencial para disseminar esse desenvolvimento em sua área de influência (p. 52).

A partir do exposto, em um cenário no qual as cidades médias desempenhariam funções de descompressão e dinamização do espaço urbano brasileiro, instaura-se, em 1976, uma versão do PNCPM denominada de “Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio” ou, simplesmente, CPM/Normal<sup>11</sup>, viabilizada pela Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU).

A CPM/Normal tinha como objetivo fortalecer o espaço inter e intraurbano das cidades médias por meio de políticas urbanas que promovessem a capacidade produtiva das cidades e de suas regiões, além de conter os fluxos migratórios majoritariamente em direção às metrópoles (STERENBERGER e BRUNA, 2001, p.

---

<sup>11</sup> Aqui cabe apontar que o PNCPM, com sua abrangência de pouco mais de uma década, teve seu marco inicial através da gestão da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana, a CNPU. A CNPU foi criada em 1975 para gerir o PNCPM, porém, em 1979, foi substituída pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, o CNDU, que ia de encontro com propostas presentes já no III PND, que entraria em vigor no período de 1980 a 1985 (STERENBERGER e BRUNA, 2001). Embora houvesse a troca dos órgãos, o papel da CNPU e do CNDU apresentam semelhanças, sendo as alterações feitas em suas nomenclaturas apenas como resultado dos diferentes cenários políticos vividos. Em 1986, o PNCPM tem suas atividades encerradas pelo Banco Mundial. Diante disso, observa-se que “esse período pode ser dividido em três momentos: no primeiro, de 1976 a 1979, foi implantada uma versão do programa denominada ‘Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio’ ou CPM/Normal, comandada exclusivamente pelo governo brasileiro; o segundo, que abrangeu o biênio 1980/81, pode ser caracterizado como misto, uma vez que se deu continuidade à versão anterior, que acabou desativada e, paralelamente, se iniciou a implantação de uma nova versão cunhada de ‘Projeto Especial de Cidades de Porte Médio’ ou CPM/Bird, com ingerência do Banco Mundial; e o terceiro, de 1982 a 1986, ficou restrito à segunda visão” (STERENBERGER e BRUNA, 2001, p. 51).

52). O estímulo seria estabelecido por incentivos fiscais para atrair capitais industriais e equipamentos terciários. Nas palavras de Sterenberger e Bruna (2001), também “previa-se uma atuação intraurbana nas áreas carentes de tais cidades, supondo-se que essa seria uma maneira de redistribuir renda” (p. 52).

Além disso, do estímulo ao setor terciário e industrial, o CPM/Normal também auxiliaria as prefeituras, preparando a administração pública local para comportar o crescimento esperado das cidades. Essa primeira fase contida no PNCPM englobou um total de 140 cidades brasileiras que se encontravam distribuídas pelas cinco grandes regiões do país e, na época, comportavam cerca de 13,5 milhões de habitantes (STERENBERGER e BRUNA, 2001). Além da atuação nas próprias cidades escolhidas “estimava-se, entretanto, que os efeitos do programa alcançariam uma população de 18,2 milhões, quando incluídos os habitantes das áreas polarizadas pelas cidades beneficiadas” (p. 52).

As superintendências de desenvolvimento regional auxiliariam no processo de estudo e caracterização das redes urbanas. Quando em processo de implementação haviam quatro superintendências estruturadas no país: a SUDENE, na região Nordeste; a SUDAM, na Amazônia; a SUDECO, no Centro-Oeste; e a SUDESUL, no Sul, caracterizando efetivamente uma estratégia de alocar investimentos fora do eixo Sudeste, exceção, feita a parte do estado de Minas Gerais que se encontrava no polígono das secas e que, portanto, também recebia atenção da SUDENE.

A partir de estudos para a compreensão do papel regional das cidades, foi definido um conjunto de cidades que receberiam os investimentos. As cidades escolhidas também contemplavam critérios que envolviam suas condições socioeconômicas e seus níveis de urbanização (STERENBERGER e BRUNA, 2001). Em aspectos demográficos, “o programa alcançou desde cidades com população menos do que 50 mil habitantes e grau de urbanização em torno de 50%, até outras com escala populacional de 600 mil habitantes e grau de urbanização superior a 90%” (p. 53).

Essa primeira fase de investimentos se deu no biênio 1977/1978, incluindo 76 cidades<sup>12</sup> localizadas pelas regiões do país e com recursos providos do então Fundo

---

<sup>12</sup> As cidades escolhidas para implementação nesse primeiro momento, de acordo com Sterenberger e Bruna (2001), se localizavam no estado de São Paulo (Americana, Andradina, Araçatuba, Araraquara, Araras, Assis, Avaré, Barretos, Bauru, Bebedouro, Bragança Paulista, Botucatu, Catanduva, Cubatão, Fernandópolis, Franca, Itapetininga, Itapeva, Jaboticabal, Jaú, Limeira, Lins, Marília, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu, Ourinhos, Pinhal, Piracicaba, Presidente Prudente, Registro, Ribeirão Preto, Rio Claro, São

Nacional de Desenvolvimento Urbano (FNDU). Essa fase de implementação foi elaborada em conjunto pela Secretária de Planejamento do Estado de São Paulo (SEPLAN) e pela SUDENE e incorporando outros órgãos e superintendências nas demais etapas que serão vistas a seguir.

Em um segundo momento, houve uma reestruturação em parceria com as superintendências regionais, com o CPM/Normal passando a atender ao todo 113<sup>13</sup> cidades brasileiras para o biênio 1979/80. Já em 1981, como Sterenberger e Bruna (2001) escrevem, uma programação que atendesse todas as regiões foi elaborada, porém, por falta de recursos, apenas as cidades nordestinas foram beneficiadas diretamente.

Os recursos vindos da União para sustentar o programa eram insuficientes para a manutenção do programa o que, juntamente com a extinção do FNDU, resultou na paralisação do CPM/Normal, ou seja, diversas obras foram comprometidas e houve uma interrupção em diversos processos de trabalho em estados e municípios (STERENBERGER e BRUNA, 2001). Porém, já em meados do ano de 1979, anteriormente à paralisação do CPM/Normal, havia sido aprovado o Projeto Especial de Cidades de Porte Médio, o CPM/Bird, com o diferencial de envolver empréstimos realizados ao Banco Mundial e que, ao contrário da versão CPM/Normal que contava apenas com aportes financeiros da União, dessa vez possuiria um volume maior de recursos.

Sterenberger e Bruna (2001) ressaltam que o plano de execução do CPM/Bird seria implementado em duas fases: uma primeira fase com onze cidades médias e

---

Carlos, São João da Boa Vista, São José do Rio Preto, São Vicente, Sorocaba, Tatuí, Tupã e Votuporanga); em quase todos estados nordestinos: Maranhão (Bacabal, Caxias, Imperatriz e São Luís), Piauí (Floriano, Picos e Teresina), Ceará (Crato, Iguatu, Juazeiro do Norte e Sobral), Rio Grande do Norte (Mocau e Mossoró), Paraíba (Bayeux, Cajazeiras, João Pessoa, Patos e Souza), Pernambuco (Caruaru, Garanhuns, Petrolina e Vitória de Santo Antão), Alagoas (Arapiraca e Maceió) e na Bahia (Alagoinhas, Faria de Santana, Ilhéus, Itabuna, Jequié, Juazeiro e Vitória da Conquista).

<sup>13</sup> São inseridas as cidades dos estados do Norte como Rondônia (Ji-Paraná, Porto Velho e Vilhena), Roraima (Boa Vista), Acre (Rio Branco), Amapá (Macapá) e Amazonas (Manaus); e, por fim, na Região Centro-Oeste, em Goiás (Anápolis, Goiânia, Gurupi, Itumbiara, Rio Verde e Araguaína), Mato Grosso do Sul (Campo Grande, Corumbá, Dourados e Três Lagoas) e no Mato Grosso (Cáceres, Cuiabá, Rondonópolis e Várzea Grande); além Campina Grande (PB), Estância (SE), Salgueiro (PE) e Paulo Afonso (BA). Ainda nessa nova fase do programa são adicionadas cidades fluminenses (Barra Mansa, Barra do Piraí, Campos e Volta Redonda); mineiras (Coronel Fabriciano, Governador Valadares, Juiz de Fora, Montes Claros, Teófilo Otoni, Uberlândia e Uberaba); capixabas (Cachoeiro do Itapemirim, Colatina e Vitória); mais 3 cidades de paulistas (Campinas, São José dos Campos e Santos); gaúchas (Alegrete, Bagé, Cachoeira do Sul, Caxias do Sul, Erechim, Passo Fundo, Pelotas, Rio Grande, Santa Cruz do Sul, Santa Maria, Santo Ângelo e Uruguaiana); paranaenses (Cascavel, Guarapuava, Londrina, Maringá, Paranaguá e Ponta Grossa); e catarinenses (Blumenau, Chapecó, Criciúma, Florianópolis, Itajaí, Joinville, Lages e Tubarão).

aglomerações urbanas; e uma segunda fase contando com cidades consideradas estratégicas ao espaço nacional<sup>14</sup>, porém essa fase nunca chegou a ser realizada.

O CPM/Bird foi um projeto orientado para implementação em cinco anos, com conclusão estimada em 1985, compreendendo 996 projetos que seriam construídos em três eixos principais: emprego e renda; infraestrutura urbana e comunitária; e administração municipal (STERENBERGER e BRUNA, 2001, p. 55).

A gestão do CPM/Bird, a partir de 1985, quando se iniciou o governo da Nova República, coube ao então criado Ministério de Habitação e Desenvolvimento Urbano (MHU), que deu continuidade ao projeto, nos moldes antes estabelecidos, até seu encerramento em fins de 1986. Em 1987, a despeito da decisão de não dar continuidade ao CPM/Bird, o MHU beneficiou, com um pequeno volume de recursos, 11 cidades médias e aglomerações urbanas com obras de infraestrutura e melhoria institucional (STERENBERGE e BRUNA, 2001, p. 56).

A partir dessa retomada histórica sobre o papel interventor do Estado brasileiro em um primeiro momento, percebe-se como, diante de uma série de programas governamentais, buscaram-se formas de consolidar uma atuação efetiva do Estado nos centros considerados estratégicos à malha urbana brasileira. Como apontado *a priori*, esse momento demarcado pela intervenção do Estado através de políticas públicas é resultante do cenário político vivido no país, pelo o fim do “milagre econômico” desenvolvimentista (PEREIRA, 2011) de Juscelino Kubitschek e até o golpe que instaurou a ditadura civil-militar no país, que tinha como um de seus objetivos a integração do território nacional (STERENBERGER e BRUNA, 2001; IBGE, 2010).

Assim, ao longo do apresentado por Sterenberger e Bruna (2001) e também em publicações organizadas por Serra e Filho (2001), percebe-se como, inicialmente, as atuais cidades médias eram tratadas como cidades de porte médio, dado o seu tamanho demográfico e sua importância dentro da hierarquia urbana brasileira

Ressalta-se que aqui estes dois termos – cidades de porte médio e cidades médias – não serão utilizados como sinônimos. Pode-se observar como o conceito de cidades de porte médio foi aparecendo dentro das estratégias e das políticas governamentais, por sua vez cabe destacar que não compreendemos o conceito de

---

<sup>14</sup> Vale ressaltar que o Banco Mundial já apresentava ações de desenvolvimento no Brasil desde os anos 1970, porém, eram ações setoriais dirigidas às regiões metropolitanas, como redes de transporte, habitação e saúde, mas, durante o CPM/Bird, o que se buscava era uma intervenção urbana multisetorial, o que ia de encontro com o modelo de ocupação e desenvolvimento territorial vivido pelo Brasil na época (STERENBERGE e BRUNA, 2001, p. 54).

cidade de porte médio como sinônimos de cidades médias. As cidades de porte médio são diferentes das cidades médias, ou seja, aspectos demográficos não são determinantes primordiais para a configuração de uma cidade média. Os termos cidades de porte médio e cidades médias foram trazidos em fidelidade às referências bibliográficas utilizadas e apontam para equívocos dentro da própria construção e utilização dos termos ao longo do tempo.

No levantamento bibliográfico realizado acerca das políticas urbanas implementadas pelo Estado brasileiro (STERENBERGER e BRUNA, 2001; FILHO e SERRA, 2001) e dos trabalhos realizados em torno das mesmas, nota-se a tendência a tratar os diferentes termos como sinônimos. Dessa forma, propõe-se compreender essa fase inicial, com a presença de um Estado brasileiro centralizado, como uma fase marcada por cidades de porte médio. Assim, dada a processualidade histórica, caminha-se para o entendimento das cidades médias como um fenômeno urbano que englobam fatores além dos demográficos, ou de simplesmente localização estratégica com vistas a um programa de integração regional/nacional, tomamos como referência que o conceito de cidades médias supera estes elementos analíticos.

Retomando as observações levantadas no primeiro capítulo, onde Lencioni (2008) escreve sobre a necessidade de se rever e reconstruir conceitos de acordo com a realidade brasileira, ou seja, que possuam uma capacidade explicativa do real, tem-se uma observação fundamental para a revisão aqui proposta.

Em seu sétimo e último apontamento, acerca do cuidado metodológico necessário a uma construção conceitual, Lencioni (2008) escreve sobre a importância da definição, ou seja, em como as palavras são importantes para a estruturação de um conceito. As palavras assumem um papel crucial nesse momento de definição, já que as mesmas, embora possam assumir diferentes significados, devem representar um conceito de significado único. Assim,

[...] para que exista um conceito é necessário defini-lo e, para isso, é necessário palavras e a forma de linguagem. No entanto, atribuir identidade entre a palavra e o conceito se constitui um equívoco. Uma grave incorreção, pois se uma palavra pode ter vários significados, um conceito, em tese, não. O conceito de atmosfera, por exemplo, diz respeito à camada de gases que envolve um planeta e que é retida pela atração gravitacional. Essa é a definição de atmosfera, tendo um único significado (LENCIONI, 2008, p. 112).

No caso do frequente tratamento das cidades de porte médio e cidades médias como sinônimo ao longo da produção científica brasileira, observa-se como as

palavras assumem grande significância não somente nas definições, mas também no próprio conceito em si, ou seja, em como é estabelecida a identidade da palavra, como explicitado por Lencioni (2008) anteriormente.

Sobre essa relação de semelhança dada entre a cidade de porte médio e a cidade média e a importância das palavras na construção conceitual, é necessária a distinção entre o conceito e a palavra. Dessa forma,

Se os conceitos podem ser o conteúdo significativo de determinadas palavras, essas palavras não são os conceitos, mas unicamente os signos, os símbolos das significações. Com efeito, há ou pode haver conceitos sem que existam as palavras correspondentes, bem como palavras ou frases sem sentido, que carecem das correspondentes significações. (MORA, 1978, p. 42).

Isto posto, ressalta-se aqui que, no primeiro momento reconstruído a partir do levantamento bibliográfico, há o entendimento da cidade de porte médio/cidade média como categoria e não como conceito. Sobre a natureza categorial em uma leitura biológica, Bernardes (2011) indica “que a categoria é comumente utilizada para designar diferentes espécies do mesmo gênero e/ou distinguir certos fenômenos que apresentam uma mesma característica geral” (p. 166). Porém, nesse movimento de tratar as cidades de porte médio/cidades médias como categoria, há apenas um caráter classificatório-sistemático, ou seja, essas espacialidades eram pensadas como categorias taxonômicas e não em seu aspecto categorial filosófico, como pode-se encontrar em Cheptulin (2004), Netto (2011) e Bernardes (2011).

Sobre isso, Souza (2008) escreve que

as categorias são construídas à luz do desenvolvimento do homem e das formas de pensar sobre este desenvolvimento. Numa palavra: as categorias são concretudes histórico-teóricas em um tempo cronológico segundo determinado estágio de desenvolvimento humano. Em Marx, “as categorias são formas de ser, determinações da existência” (MARX, 1983, p.189), o que implica não se constituírem a partir de “conceitos abstratos”, ao contrário sua dimensão prático-histórica é que permite a elaboração conceitual, como representações ontológicas da realidade (p.21).

Dessa forma, sob o imperativo demográfico para a delimitação do que seriam as cidades de porte médio/cidades médias, adota-se uma categorização taxonômica que, aparentemente, colaborou para as confusões terminológicas existentes desde então, resultantes da ausência do exercício filosófico, seja na construção conceitual – como proposto desde o início –, seja na construção categorial, que também demanda uma processualidade metodológica (LENCIONI, 2008).

O que se deseja explicitar aqui é que, as palavras que expressam determinado conceito – e nesse caso, uma categoria taxonômica – necessitam de cautela ao serem escolhidas. A justificativa para tal equívoco na realidade brasileira retorna ao exposto anteriormente, na qual teorias, conceitos e categorias são transpostos sem que haja um exercício de construção que busque considerar a realidade vivida.

Essa transposição, feita de forma equivocada, resulta em inúmeras visões deturpadas sobre a realidade, que no caso brasileiro vão desde percepções sobre a cidade e o urbano, como observado em Lencioni (2008) em uma crítica à reprodução de conceitos trabalhados por Lefebvre (2008, 2010) e Castells (2009), que tendem a limitar o urbano à primazia industrial e que não representam o processo histórico vivenciado pelo Brasil; até mesmo às terminologias empregadas aos conceitos e a ausência do exercício filosófico acerca das categorias, como no caso das cidades de porte médio e cidades médias, transpostas para a produção acadêmica brasileira, sem levar em consideração possíveis falhas de compreensão, como apresentado por Mora (1978) anteriormente e tidas apenas sob uma perspectiva classificatório-sistemática.

Um exemplo dessa transposição pode ser observado no trabalho de Amorim Filho (2007), intitulado “Origens, evolução e perspectivas dos estudos sobre as Cidades Médias”. No texto de Amorim Filho (2007) levanta-se o panorama inicial das discussões acerca das cidades de porte médio/cidades médias, originadas na França das décadas de 1960 e 1970. As então chamadas *villes moyennes* – cidades médias, em português literal – entram em cena na hierarquia urbana europeia e, mais especificamente francesa, ao fim do pós-guerra, na qual duas tendências temáticas foram tomadas pela produção científica acadêmica: os estudos sobre a rede urbana e sobre os estudos sobre o planejamento urbano e regional (AMORIM FILHO, 2007, p. 69).

O termo *villes moyennes* é trazido ao Brasil por meio de estudos pioneiros ainda em meados da década de 1960 (AMORIM FILHO, 2007), sob a tradução literal exposta anteriormente. O recorte histórico europeu ainda era de uma reorganização espacial pós-guerra, o que indicava a relevância dos estudos urbano-regionais e de uma produção acadêmica francesa em evidência, historicamente alicerçada nos estudos regionais. Concomitantemente, o cenário político econômico brasileiro vivia o mesmo movimento de ênfase em estudos regionais e de planejamento urbano (STERENBERGER e BRUNA, 2001), retratando as políticas públicas urbanas que

transitaram entre os modelos econômicos desenvolvimentistas e expansionistas contencionistas.

Mundialmente, percebia-se uma ênfase dada ao planejamento urbano e regional, porém, aqui será levado em consideração apenas o reflexo da produção acadêmica francesa em relação ao termo em si, ou seja, a forma como o termo *villes moyennes* foi incorporado à Geografia brasileira. Em sua transposição ao cenário de organização da rede urbana do Brasil, o termo francês expressava uma categoria numérica, que ia ao encontro com as políticas urbanas brasileiras da época (STERENBERGER e BRUNA, 2001). Assim,

A noção de cidade média repousa, primeiramente, e não importa o que se diga, em um critério: o efetivo da população. Desde logo, a discussão, inevitável, e, entretanto, vã, trata frequentemente, dos limites extremos que devem ser dados a esta classe de cidades. De acordo com os autores [franceses], a categoria cidades médias começa a partir de 20.000, 30.000 ou 50.000 mil habitantes. Ela acaba a 100.000 ou 200.000 mil habitantes (MICHEL, 1977, p. 642).

Esse trecho, presente na obra de Michel (1977), expressa como o termo, em sua transposição à realidade brasileira, carregou o fator demográfico como essência à condição de cidade média. Dessa forma, pressupõe-se que, justamente por sua natureza de ordem quantitativa, houve uma associação direta entre as terminologias 'média' e 'de porte médio', ambas assumindo o mesmo significado.

Dentro da bibliografia brasileira não há um momento em que os termos cidade de porte médio e cidade média apresentam uma transição, o que se percebe é uma confusão entre seus significados de fato. Essa discussão é crucial para o exercício de construção conceitual proposto aqui, lembrando-se do conceito como o indicativo de um objeto real através da determinação de seus aspectos gerais (CHEPTULIN, 2004; LENCIONI, 2008; BERNARDES, 2011) por isso a necessidade de se debruçar brevemente sobre as diferenças entre os termos e, a partir disso, realizar a distinção entre as terminologias e suas naturezas categorial e conceitual.

A partir do exposto, os termos não serão tratados como sinônimos, mas sim como uma categoria taxonômica e um conceito filosófico distintos. A cidade de porte médio sendo associada meramente à fatores demográficos dentro da hierarquia urbana brasileira; e as cidades médias a partir de complexidade relacional urbano-regional, ou intra e interurbano.

Além de sua importância teórico-metodológica, o resgate realizado acerca dos termos utilizados objetiva o entendimento da própria produção científica brasileira, indicando que não há um emprego e, muito menos, uma transição clara do que significavam as cidades de porte médio e as cidades médias. Apenas com o passar do tempo, com o reflexo das políticas urbanas implementadas nessas espacialidades e, com certo rigor metodológico, seria possível traçar uma continuidade explicativa entre estes conceitos.

Dessa forma, após o fim da ditadura civil-militar e a partir do processo de redemocratização do país, as então cidades de porte médio, antes alvo de políticas urbanas direcionadas à sua estruturação regional e a consolidação da rede urbana brasileira se estruturarão a partir do aprimoramento das relações intraurbanas e regionais, ou seja, os estímulos proporcionados pelo Estado brasileiro surtem efeitos na medida que determinadas cidades adquirem novos elementos condicionantes que vão além de aspectos demográfico-locacionais, representando novas formas de análise de suas espacialidades e funções.

### **3.2 As cidades médias como fenômeno urbano: incorporando novos elementos analíticos a partir de transformações político-econômicas**

Pode-se dizer que as políticas urbanas do Estado brasileiro intervencionista ofereceram as bases para o desenvolvimento desse fenômeno urbano. Essas políticas urbanas, vistas anteriormente, foram essenciais para a consolidação da rede urbana brasileira e, logo, para o aprimoramento das relações inter e intraurbanas estabelecidas nas/pelas cidades médias, a partir daqui tratadas como conceito

Sobre as mudanças entre as décadas de 1980 e 1990 vividas pelo Brasil, Ferreira (2010) escreve que

Embora as regiões do país tenham se tornado mais integradas, o desequilíbrio na distribuição espacial das atividades econômicas não foi superado com as novas transformações político-econômicas oriundas de escala internacional e deflagradas mundialmente no início da década de 1990. A mudança do sistema de governo brasileiro, do militar para o democrático, em meados de 1980, além de atender anseios da sociedade dominante, convergia com as exigências do mercado mundial em formação, no qual a liberdade era sinônimo de consumo (p. 87).

As cidades médias passam, a partir desse cenário de transformação político-econômica, a englobar novos elementos analíticos, não mais ligados somente à aspectos demográficos, mas também a sua complexificação funcional (FERREIRA, 2010). Adiante a autora indica que

A partir da década de 1990 e, principalmente depois de 2000, os tradicionais movimentos migratórios do tipo campo-cidade, que fizeram crescer as cidades centrais ou metrópoles brasileiras, foram cedendo lugar para um movimento mais difuso do tipo cidade-cidade, que aumentou o número de cidades de porte médio e aquelas funcionalmente médias com maior autonomia administrativa. Essas cidades receberam sedes de órgãos e instituições administrativas e educacionais como Receita Federal, Núcleos de Educação, Universidades, entre outros, e econômicas, com mercado ofertando uma gama mais ampla de serviços e mercadorias (FERREIRA, 2010, p. 87).

Simultaneamente, as décadas de 1990 e 2000 são períodos onde paradigmas tecnológicos, científicos e informacionais passam a ser refletidos diretamente na organização do território e da sociedade brasileira (FERREIRA, 2010) e, a partir disso, o perfil das cidades médias passa a ser orientado, em grande parte, pela presença do consumo, o que evidencia o papel do setor de comércio e serviços no desenvolvimento dessas cidades (SPOSITO *et al.*, 2007), dado o processo de desconcentração industrial vivido pelo país considerado anteriormente e que acaba por consolidar as elites locais e novas relações de poder.

Sintetizando, nas palavras de Corrêa (2007), a particularidade das cidades médias passa a residir

[...] no pressuposto de uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intraurbano, por meio da qual pode-se conceitualizar a pequena, a média e a grande cidade, assim como a metrópole. Esse pressuposto, por outro lado, alicerça o esforço de se construir teoricamente esse objeto de estudo, complexo e diferenciado, resultado de um processo de urbanização em contextos econômicos, políticos e sociais heterogêneos em um mundo desigualmente fragmentado e articulado [...] é necessário que não se considere isoladamente cada um dos três pontos aqui apresentados – tamanho demográfico, funções urbanas e organização do espaço intraurbano – mas uma particular combinação deles (p. 23).

Dessa forma, a partir de Sposito *et al.* (2007), é possível elencar alguns processos que vão permear o crescimento dessas espacialidades e que provocarão alterações escalares no papel desempenhado pelas cidades médias dentro da hierarquia urbana, possibilitando a apreensão de novos elementos analíticos que se relacionam com os propostos por Corrêa (2007). Esses processos são: a) a

concentração e a centralidade econômica; b) a diversificação dos sistemas de comunicação e transportes; c) as novas formas de organização espacial das atividades econômicas; e d) a modernização do setor agropecuário (SPOSITO *et al.*, 2007).

A concentração e a centralidade econômica, podem ser tomadas como um novo elemento analítico, assumindo um papel crucial na (re)produção do espaço urbano (SPOSITO *et al.*, 2007), a partir da lógica capitalista instaurada nacional e internacionalmente que com o incremento do meio técnico, científico e informacional, passa a priorizar espacialidades já dotadas de aportes físicos e relacionais – providenciados inicialmente pelo Estado.

A partir desse movimento, onde as cidades médias passam a desempenhar novos papéis dentro da hierarquia urbana brasileira, percebe-se uma dissociação espacial entre o lugar onde são realizadas as decisões estratégicas do capital – as metrópoles – e o lugar onde acontece a produção industrial, ou seja, o lugar onde se realiza o desenvolvimento das relações econômicas diretamente ligadas à produção. Nesse panorama, o mercado de trabalho se desenvolve de forma especializada. Assim,

[...] o aumento do mercado de trabalho para aqueles que têm melhor formação intelectual e profissional, significa para essas cidades [as médias], uma ampliação da capacidade de consumo em seu mercado, nesse caso definido na escala local, tendo em vista que são, agora, lugar de moradia de segmentos socioeconômicos de maior poder aquisitivo (SPOSITO, 2001, p. 631).

Outro novo elemento analítico incorporado à observação do fenômeno das cidades médias é a diversificação e melhoria de sistemas de telecomunicação e transporte (SPOSITO *et al.*, 2007). Essa diversificação é viabilizada por meio da aceleração do processo de globalização ao longo das décadas de 1990 e 2000 que, conseqüentemente, diversificou a oferta de bens e serviços nessas cidades aos seus moradores, onde alguns ramos de atividades se desenvolveram de forma especializada e sofisticada (SPOSITO *et al.*, 2007).

Sobre essa diversificação nos sistemas, a autora aponta que isso reverberou em uma

[...] diminuição relativa dos custos de transporte na definição dos preços finais de bens e serviços, sendo esse um dos fatores que ajudam a entender a desconcentração espacial dos capitais e as lógicas de expansão territorial

dos que mais acumulam, concentram e reproduzem capital. Por outro lado, do ponto de vista do consumo, a diminuição dos custos e melhoria desses sistemas propiciam maiores oportunidades de mobilidade territorial, fortalecendo os papéis das cidades médias no cumprimento de funções e no oferecimento de bens e serviços para moradores de cidades pequenas e de áreas rurais de municípios de diferentes tamanhos (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 44).

Dessa forma, ocorre uma diversificação do comércio e serviços, acarretando a necessidade de se considerar “as formas contemporâneas de organização espacial das atividades econômicas ligadas ao comércio de bens e serviços como parte de um processo de concentração econômica que se acompanham da desconcentração industrial” (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 45).

Essas novas formas de organização espacial passam a ser dominadas por novos agentes que vão além do Estado e do mercado global: os agentes imobiliários. Esses agentes, compostos majoritariamente por elites locais que controlam a (re)produção espacial, vão assumir um importante papel na produção e reprodução do espaço intraurbano e regional das cidades médias, implantando espaços que estimulam a grandeza do setor de comércio e serviços, através de *shoppings centers* e centros comerciais, ainda sem levar os empreendimentos do ramo habitacional em consideração, já que serão vistos adiante. Assim,

Em função do tamanho dos investimentos necessários à instalação desses equipamentos e ao financiamento do marketing que os sustenta, a ampliação da escala de abrangência desse mercado regional é a meta das empresas, intensificando e/ou alterando, com isso, relações que, historicamente, haviam sido estabelecidas, em função da situação geográfica de cada cidade média (SPOSITO, 2001, p. 634).

A modernização do setor agropecuário representa outra variável analítica proposta por Sposito *et al.* (2007). A partir disso, é inegável que a raiz produtiva brasileira ligada às atividades primário-exportadoras desde o início, como visto *a priori* em Martins (1979) e Lencioni (2008), também sofreu significativas transformações. Dessa forma, tais atividades, majoritariamente as do setor agropecuário, desempenharão um papel estimulante, em um primeiro momento, ao setor de bens e serviços ligados diretamente a elas e, em um segundo momento, estimularão as demais atividades comerciais e de serviços, das quais os agentes imobiliários citados acima, se encarregarão de promover, visando a satisfação das elites ali contidas.

Assim, essas espacialidades passam “a ter ampliados seus espaços de relação econômica, agora configurados territorialmente, de forma descontínua, havendo a

sobreposição das escalas local e microrregional às mesorregional e nacional” (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 48).

A partir desses processos que irão permear o desenvolvimento das cidades médias como um fenômeno urbano, pode-se, como proposto pela ReCiMe (SPOSITO *et al.* 2007), elencar algumas outras configurações espaciais que determinarão as particularidades contidas nessas cidades:

[...] podemos caracterizar as “cidades médias”, afirmando que a classificação delas, pelo enfoque funcional, sempre esteve associada à definição de seus papéis regionais e ao potencial de comunicação e articulação proporcionado por situações geográficas. O consumo tem um papel mais importante que a produção na estruturação dos fluxos que definem seus papéis intermediários. (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 48)

O que se percebe e que deverá ser levado em consideração ao longo da estruturação do conceito de cidade média é o papel que o consumo desempenha nesses espaços, tido como um importante elemento estruturante geral à essas cidades.

A metodologia proposta pela ReCiMe englobará as relações das cidades médias em, pelo menos, dois níveis (SPOSITO *et al.*, 2007). O primeiro, marcado pelo mercado regional, ou seja, os deslocamentos realizados em detrimento dos bens e serviços especializados contidos nas cidades médias; e o segundo, no que diz respeito às relações entre as cidades de maior ou menor grau de importância na hierarquia urbana, ou seja, qual papel as cidades médias desempenham na intermediação produtiva entre as metrópoles e as pequenas cidades.

Deve-se levar em consideração os processos elencados anteriormente que configuram essas espacialidades, já que os mesmos condicionam o desenvolvimento desses dois níveis, como é o caso da melhoria da rede de transportes e comunicações, que auxiliará diretamente tanto no deslocamento em busca de serviços, como no papel desempenhado pelas cidades médias dentro da hierarquia urbana. Exprime-se uma crescente complexidade desses espaços (SPOSITO *et al.*, 2007) na qual, pensando o papel que o mercado consumidor desempenha, há uma redefinição de fluxos nas áreas de influência das cidades médias, implicando em uma continuidade territorial (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 49), resultante da melhoria das redes de transporte e comunicação.

A essa complexidade, soma-se a importância dos fluxos de consumo, ou seja, a forma como agentes econômicos e políticos se organizam para criar uma

espacialidade competitiva, oferecendo bens e produtos com preço e qualidade vantajosos, conformando um arranjo que propicia a sobreposição de fluxos de consumo, reforçando “relações que já haviam se estabelecido [...] mas podem, também, subverter a ordem tamanho dessa rede, já que as relações de concorrência ou complementariedade podem se dar entre cidades de mesma importância” (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 50). Assim, essa confluência de redes de transportes, comunicações e consumo acabaram configurando uma certa descontinuidade territorial (SPOSITO *et al.*, 2007).

É importante observar como as cidades médias, antes concebidas como meramente espaços demográficos vão, ao longo do tempo, adquirindo novos elementos e processos de forma a conter a sobreposição de diversas relações, como apontado acima, em que simultaneamente há tanto uma continuidade, quanto uma descontinuidade territorial.

Essas novas configurações que se dão de forma simultânea acabam por gerar outros processos, como por exemplo a configuração de novas redes de circulação e o aumento da fluidez material e imaterial no espaço (SPOSITO *et al.*, 2007). Tal fluidez se reflete na forma como essas cidades se comportam e qual seu papel na hierarquia urbana brasileira, implicando na necessidade de conhecer e estudar esse fenômeno urbano e reforçando a ideia de uma construção conceitual acerca do tema.

Nas palavras de Sposito *et al.* (2007)

O fato é de que, desde as duas últimas décadas do século XX, em algumas regiões do país, as cidades médias passaram por substanciais transformações em face da implantação de novos serviços, sobretudo os logísticos, de informação, de comunicação, de transportes, de educação e de turismo. Assim sendo, apareceram como alternativa de moradia, por oferecem melhores condições e qualidade de vida em relação às áreas metropolitanas (p. 52).

Evidenciam-se como inúmeras transformações permeiam as cidades médias, como elencam Sposito *et al.* (2007), porém, deve-se pontuar que tais espacialidades também incorporam aspectos até então concebidos somente às metrópoles, o que coloca em xeque a ideia de que as cidades médias contêm indicadores de qualidade de vida melhores em relação aos grandes aglomerados urbanos.

Até aqui elencaram-se aspectos que moldam as cidades médias, principalmente, em uma escala regional e interurbana, mas todos esses processos também reverberam na esfera intraurbana, implicando na acentuação da segregação

socioespacial e de fenômenos que se desdobram a partir dela, como a favelização e a periferização, que serão vistos *a posteriori* com mais detalhamento.

São inegáveis as contribuições da ReCiMe ao tema, porém, deve-se, no exercício de construção conceitual proposto, buscar o reflexo da realidade, como apontado ainda no primeiro capítulo. Esse fenômeno do urbano se dá em movimento, por isso a necessidade de rever a produção sobre as cidades médias e tentar, de forma consistente, acompanhar a processualidade histórica que permeia a evolução dessas espacialidades.

Retomando os estudos propostos pelo ReCiMe, Sposito *et al.* (2007) elencam algumas dinâmicas a serem consideradas para análise das cidades médias e que acabam por resgatar todos os pontos trazidos até aqui. As dinâmicas selecionadas são: a) a difusão da agricultura e do agronegócio; b) a desconcentração industrial; c) a difusão do setor de comércio e serviços especializados; e d) o aprofundamento das desigualdades socioespaciais.

Nas palavras dos autores,

Para a elaboração do projeto, com base no qual se realiza a pesquisa sobre as cidades médias brasileiras, serão tomados como centrais para a análise, algumas dinâmicas e agentes econômicos que vem alterando, com intensidades e ritmos diferentes, os papéis das cidades. Tais dinâmicas, indissociáveis dos agentes que lhes dão movimento, serão priorizadas na pesquisa por meio de quatro temas norteadores das reflexões a se realizarem e do contato com a realidade pesquisada. Tais temas são apresentados como centrais, mas a eles se articulam múltiplas dinâmicas e lógicas que poderão ser objetos de atenção, ainda que secundária, a partir do desenvolvimento da pesquisa e dos interesses dos diferentes pesquisadores que compõem a rede que a realiza (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 52-53).

A primeira dinâmica a ser apontada pela rede de pesquisadores é sobre a agricultura e o agronegócio. Nesse sentido, há um papel importante desenvolvido por instituições de ensino e de pesquisa que, por meio do desenvolvimento de tecnologias, possibilitaram a expansão da fronteira agrícola brasileira, na qual a reestruturação produtiva do campo promoveu grandes impactos socioespaciais (SPOSITO *et al.*, 2007). Essas novas relações estabelecidas no campo, acirradas pelas transformações tecnológicas do século XX e XXI e pela matriz produtiva primário-exportadora brasileira, levam à novas relações de trabalho, diferentes

movimentos populacionais<sup>15</sup> e fazem da cidade, no caso das cidades médias, os centros gestores de grandes porções do espaço agrícola brasileiro (ELIAS, 2007).

A desconcentração industrial, considerada a segunda dinâmica de análise, auxilia no entendimento de que no Brasil há uma superposição de formas de produção, apontadas por Sposito *et al.* (2007) como entre as formas de produção fordistas para o regime flexível. Assim, tais superposições redefinem o comportamento das cidades. Essa redefinição evidencia-se na escolha locacional de grupos econômicos, onde as instalações de plantas industriais ocorrem, preferencialmente, em cidades médias ou em alguns centros locais, diante dos preços da força de trabalho e da terra, por exemplo (SPOSITO *et al.*, 2007). Mas não apenas cabe considerar aqui a lógica do antivalor, seja na base de seus investimentos públicos e incentivos, seja na perspectiva de redução da carga tributária. Essa desconcentração

[...] ocorre em diferentes escalas: - da metrópole paulista para o interior do estado de São Paulo; - de metrópoles e cidades grandes do Centro-Sul para metrópoles e cidades grandes no Nordeste ou da região Norte; - de outros países para o Brasil, por meio de diferentes estratégias de compartimentação territorial dos processos produtivos etc. (p. 55).

Será nesse recorte de desconcentração rumo ao interior do país que as cidades médias serão beneficiadas, onde agentes econômicos e políticos regionais terão grande importância no fortalecimento ou na supressão dessas espacialidades dentro da hierarquia urbana.

A terceira dinâmica de análise, a difusão do setor de comércio e serviços especializados, é apontada para auxiliar na compreensão de como a concentração econômica no setor terciário multiplicou redes de estabelecimentos e promoveu uma

---

<sup>15</sup> Ressalta-se que, durante o levantamento bibliográfico, ficou evidente como o termo “êxodo rural” aparece com frequência na explicação do que aqui será tratado como “migração forçada”. O emprego do termo “migração forçada” entra em consonância com os apontamentos feitos sobre a necessidade de levar em consideração a realidade da formação territorial e do processo de urbanização brasileiro, assim, nas palavras de Gonçalves (2001) “expressões como ‘migração forçada’ ou ‘migração compulsória’ [...] não pretendem subestimar a existência e a importância dos deslocamentos livres e espontâneos. O direito fundamental de ir e vir está na base de qualquer programa de luta pela cidadania. Na sociedade brasileira atual, contudo, a grande maioria da população, especialmente os setores condenados à exclusão social, deixam sua terra e sua gente não por um ato livre, mas por motivos de vida ou morte. Está em jogo a própria sobrevivência” (p. 174). O que se busca com essa citação de Gonçalves é ilustrar que as mesmas definições podem ser levadas ao passado brasileiro, onde não houve um movimento natural rumo às cidades e sim pela necessidade de sobrevivência. Minimizam-se os efeitos sociais danosos do processo de formação territorial brasileira através do uso do termo “êxodo rural” e a proposta dessa construção histórica é reavaliar conceitos empregados no reflexo do real.

descentralização de capitais comerciais e de serviços considerado de grande porte (SPOSITO *et al.*, 2007). Assim, maiores e diferentes grupos econômicos passaram a atuar no território brasileiro de forma dispersa, o que acabou por promover “conflitos de interesses e/ou gerar alianças com atores e políticos locais e regionais, bem como modificou as formas de consumo e a estruturação urbana nessas cidades” (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 55), o que ilustra a forma dialética em que a estruturação das cidades médias se dá, envolvendo pares categoriais como o interno e externo e o mercado e Estado. Há uma modificação nos setores de hipermercados, médico-hospitalares e educacionais (SPOSITO *et al.*, 2007), itens a serem explorados de forma mais detalhada no Capítulo 4.

Como quarto e último campo de análise, o aprofundamento das desigualdades socioespaciais são reflexo de todos os processos em uma escala intraurbana. As cidades médias passam a ser marcadamente dominadas por processos urbanos antes exclusivos às metrópoles, como

[...] a expansão territorial acelerada de algumas cidades, aumentando as periferias urbanas, a reestruturação dos espaços das cidades, com a multiplicação da centralidade e a ampliação das históricas desigualdades sociais e territoriais, expressas pela ocorrência cada vez maior da segregação sócio-espacial e fragmentação urbana (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 56).

Justamente por isso o questionamento anterior acerca da qualidade de vida nesses centros urbanos se faz necessário. Além disso, há uma carência de aparelhos infra estruturais básicos de saneamento básico nas áreas de populações de menor renda; um processo favelização em áreas centrais e periféricas; o aumento da especulação imobiliária através da manutenção de vazios urbanos; e problemas de congestionamento nas vias centrais dessas cidades (SPOSITO *et al.*, 2007).

Esses processos de âmbito socioespacial são resultantes de todas as variáveis postas em pauta que permeiam o desenvolvimento das cidades médias, desde o rápido crescimento demográfico até o acelerado processo de globalização que superpôs diferentes modelos de produção. Assim, para Sposito *et al.* (2007),

Compreendendo o espaço como síntese da interação entre os processos naturais e as relações sociais de produção, e adotando-se como referência as formas como a moradia se configura na paisagem, os diferentes fenômenos podem ser agrupados segundo as seguintes questões: favelização; expansão do mercado imobiliário; disseminação da produção de habitação de interesse social pelo Estado; inserção de novos atores sociais;

descompasso entre a formulação da política urbana e habitacional local e a realidade (p. 57).

Dessa forma, percebe-se como, ao longo do tempo, as cidades médias foram adquirindo novos elementos estruturantes para sua análise. Aponta-se aqui para a necessidade de captar a essências desses processos para uma caracterização fiel à realidade, ou seja, não serão englobadas apenas algumas variáveis como determinantes na formulação conceitual proposta, mas sim o conjunto das mesmas de forma a traçar o geral, o singular e a particularidade desses espaços urbanos.

Ainda sobre a proposta metodológica apontada pela ReCiMe e contida em Sposito et al. (2007), inicialmente, algumas cidades foram escolhidas pela rede de pesquisadores para serem analisadas sob essas perspectivas discutidas anteriormente. As cidades seriam: Mossoró (RN), Petrolina (PE), Campina Grande (PB), Londrina (PR), São José do Rio Preto (SP), Marília (SP), Itajaí (SC), Uberlândia (MG) e Passo Fundo (RS); agregando os estudos sobre Anápolis (GO), Governador Valadares (MG) e Presidente Prudente (SP). Como a proposta metodológica e o plano de realização das análises das cidades foi feita em 2007 algumas cidades foram adicionadas ao grupo, portanto, apenas as publicações já realizadas até então serão utilizadas para a realização de uma análise a ser realizada. Sendo elas Chapecó (SC), Dourados (MS), Londrina (PR), Campina Grande (PB), Marabá (PA), Marília (SP), Mossoró (RN), Passo Fundo (RS) e Uberlândia (MG).

Vale ressaltar que as cidades que serão tratadas a partir de agora na construção dos elementos estruturantes às cidades médias não são cristalizadas como tais, porém, elas exprimem, em grande maioria, os elementos apresentados até então. A partir disso, essas cidades serão apresentadas em uma reconstrução de sua história, de forma a ilustrar empiricamente o fenômeno urbano no qual estão engendradas.

#### **4 CIDADES MÉDIAS COMO ESPAÇOS EM TRANSIÇÃO: UMA ANÁLISE DA PRODUÇÃO REALIZADA PELA ReCiMe**

Como visto anteriormente, nove cidades estudadas e analisadas pela ReCiMe serão revisitadas com o intuito de realizar um exercício de construção conceitual. As cidades a serem analisadas serão Campina Grande (PB), Chapecó (SC), Dourados (MS), Londrina (PR), Marabá (PA), Marília (SP), Mossoró (RN), Passo Fundo (RS) e Uberlândia (MG). O objetivo dessa revisão acerca do que foi produzido pela rede de pesquisadores é reforçar as identidades e diferenças dessas cidades, além de “apreender as particularidades e singularidades da tendência geral de redefinição dos papéis de cidades médias brasileiras, a partir de uma nova divisão territorial do trabalho, no período atual” (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 59).

As publicações realizadas pela rede de pesquisadores buscam compreender tais espacialidades em um grupo de quatro variáveis a serem operacionalizadas, contendo subitens de forma à auxiliar a análise. Essas variáveis serão sintetizadas a seguir.

**Quadro 1.** Elementos teórico-metodológicos para análise de cidades médias propostos pela ReCiMe.

EIXOS	SUBITENS
<p><b>I - Ramos de atividades econômicas representativas da atuação dos novos agentes econômicos</b></p>	<p>Grandes equipamentos industriais e/ou de tecnologia avançada; supermercados e hipermercados; serviços de saúde especializados; ensino superior com destaque para a pós-graduação; empresas (comércio e serviços) associados à agricultura científica e ao agronegócio; rede bancária e financeira; empresas de consultoria; redes e filiais de venda de eletrodomésticos e eletrônicos; empresas do setor imobiliário; empresas de consultoria.</p>
<p><b>II - Dinâmica populacional e mercado de trabalho</b></p>	<p>Evolução da população total, urbana e rural; migração; distribuição do emprego formal, segundo os diferentes setores da economia; evolução da PEA; evolução do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).</p>
<p><b>III - Equipamentos e infraestruturas</b></p>	<p><i>Shopping centers</i>; aeroportos; terminais intermodais; rodovias de acesso; hotéis de alto padrão; distritos industriais modernos; espaços fixos e transitórios para a realização de eventos.</p>
<p><b>IV - Condições de moradia</b></p>	<p>Favelas e áreas de risco; loteamentos irregulares e clandestinos; programa habitacionais de interesse social públicos e não-governamentais; loteamentos e condomínios fechados; intervenções do mercado imobiliário de locação; uso residencial e diversificado nas áreas centrais associado à verticalização; déficit habitacional: coabitação, improvisação e uso de materiais rústicos; condições inadequadas de moradia: densidade excessiva, irregularidade fundiária, carência de infraestrutura e de instalações sanitárias no domicílio; interfaces entre a questão habitacional e os conflitos de uso do solo, problemas de mobilidade, precariedade das redes de infraestrutura, acessibilidade do deficiente aos equipamentos sociais e serviços urbanos; políticas públicas habitacionais nas diferentes esferas de governo; processos de planejamento urbano habitacional; instrumentos de gestão do solo</p>

Fonte: Sposito *et al.*, 2007. Adaptado pelo autor.

Embora a pesquisa elaborada pela ReCiMe contemple todos elementos analíticos apontados no Quadro 1, aqui serão considerados os aspectos gerais que compõem os eixos de análise. Não cabe aqui revisitar todos os subitens propostos pela Rede, mas sim verificar, com rigor metodológico, se o proposto ao fim da pesquisa é uma expressão da realidade.

Diante disso, serão apresentadas a seguir as cidades médias escolhidas para análise, em uma breve retomada histórica e contendo os elementos e variáveis apontados ao longo do capítulo anterior e no Quadro 1.

#### 4.1 Campina Grande (PB)

Campina Grande é um município localizado na região central do estado da Paraíba. Com uma área de 593,026 km<sup>2</sup> e contando com uma população 407.472 habitantes (IBGE, 2018). A cidade se destaca como um importante centro universitário da região Nordeste e também é centro de diversos festivais e eventos culturais do estado da Paraíba (CAMPINA GRANDE, 2019).

**Figura 1.** Vista área da região central de Campina Grande



Fonte: Jornal Correio da Paraíba, 2018.

O salário médio mensal dos trabalhadores residentes é de 2,2 salários mínimos e a população ocupada corresponde a 26,9% do total, equivalendo a 110.276 habitantes (IBGE, 2017). A taxa de escolarização (6 a 14 anos de idade) do município é de 97,6% (IBGE, 2010), com um total de 286 escolas de ensino fundamental e 65 escolas de ensino médio (IBGE, 2018).

O PIB per capita do município é de R\$20.534,71 (IBGE, 2016) e o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é de 0,720 (IBGE, 2010). Em relação às suas infraestruturas urbanas, Campina Grande possui 84,1% de suas residências com

esgotamento sanitário adequado<sup>16</sup>, 82,5% de suas vias públicas arborizadas<sup>17</sup> e 19,4% de vias públicas urbanizadas<sup>18</sup> (IBGE, 2010).

Com o título de “Campina Grande: dinâmica econômica e reestruturação urbana. Permanências e transformações” a pesquisa foi realizada por Doralice Sátyro Maia, Carlos Augusto de Amorim Cardoso, Sérgio Fernandes Alonso e Rogério Silva Bezerra. Em uma retomada às origens de Campina Grande, Maia *et al.* (2013) indicam que a fundação da cidade foi associada à criação de gado em antigas terras indígenas, entre os séculos XVII e XVIII. A origem do núcleo urbano remonta o período colonial brasileiro no qual, através da concessão de sesmarias, houve um avanço de tropeiros pelo interior do país, em um movimento que saía do litoral nordestino rumo ao Sertão.

Campina Grande surge como um entreposto comercial entre o Sertão e o litoral, desempenhando, principalmente, funções agrícolas. Os autores ressaltam para a importância que o cenário econômico-político da época tinha na fundação de núcleos urbanos, cenário esse no qual os países que se tornaram independentes das metrópoles especializavam-se na produção e na exportação de matérias-primas. Sobre isso, observa-se que

Os impactos gerados pelas mudanças engendradas no sistema mundo revolucionaram o papel que até então Campina Grande cumpria na ordenação territorial do espaço nordestino e principalmente paraibano: de entreposto comercial subordinado à dinâmica gerada pelas atividades litorâneas, transforma-se em um vigoroso núcleo de centralização e escoamento da produção primário-algodoeira realizada no semiárido nordestino (MAIA *et al.*, 2013, p. 40).

Esse momento demarca Campina Grande como um importante centro de escoamento do cultivo de algodão, o que foi essencial ao seu processo de urbanização. A economia algodoeira se torna a primeira e mais significativa indústria da região e, concomitantemente ao fortalecimento dessa atividade, tem-se a chegada de uma ferrovia em 1907, a *Great Western of Brazil Railway*, o que caracterizou Campina Grande como um “importante centro de distribuição e comercialização” (MAIA *et al.*, 2013, p. 41). Aranha (1991) *apud* Maia *et al.* (2013) descreve esse processo da seguinte forma

---

<sup>16</sup> Domicílios particulares com esgotamento sanitário do tipo rede geral e fossa séptica (IBGE, 2017).

<sup>17</sup> Domicílios urbanos em face de quadra com arborização (IBGE, 2017).

<sup>18</sup> Domicílios urbanos em face de quadra com boca de lobo, pavimentação, meio-fio e calçada (IBGE, 2017).

A posição que essa cidade assume como grande entreposto comercial, em particular no setor algodoeiro, não se deve ao simples fato de ter se tornado ponta de trilho e sim às excepcionais condições dessa ponta de trilho. Se ela prosperou nessa cidade e, por sua vez, contribuiu para sua prosperidade econômica, isto se deve a dois fatores de fato excepcionais. De um lado, a privilegiada posição dessa ponta de trilho, já que ficava no mais movimentado entroncamento das principais estradas da Paraíba e dos estados limítrofes; de outro, sua ligação direta com o maior porto de exploração do Nordeste, o porto do Recife (p. 42).

A chegada da ferrovia apenas validou a posição estratégica que Campina Grande desempenhou desde sua fundação ainda como vila nos séculos XVII e XVIII. Essa nova fase em que se encontrava a cidade, com a implementação da ferrovia e o crescimento da força do cultivo de algodão fortaleceu sua centralidade no início do século XX. Maia *et al.* (2013) escrevem que a cidade se destacou por conter todo o processo produtivo algodoeiro, desde sua colheita até sua entrega como produto final.

As décadas de 1910 a 1930 representam um período de grande incremento técnico na região, com a introdução de “equipamentos que simbolizavam a modernidade urbano-industrial” (MAIA *et al.*, 2013, p. 44), como as redes de telefonia e de energia elétrica. O capital algodoeiro se introduz no espaço urbano de forma a destituir aquilo considerado “atrasado” e passa a reproduzir o “moderno”, principalmente a partir da instalação de empresas, bancos e instituições de ensino e hospitais.

Esse capital algodoeiro proporcionou à cidade a possibilidade de uma grande reforma urbanística entre as décadas de 1930 e 1940. A reforma proposta visava a superação do “atraso” com a implantação de amplas avenidas, alargamento de ruas e revitalização de calçadas. A administração pública e a elite campinense “aspiravam uma cidade moderna e rejeitavam aquela com aspecto colonial, representativa de um passado e de um atraso que não condiziam com o presente, próspero de riquezas acumuladas com o algodão” (MAIA *et al.*, 2013, p. 45).

Já entre as décadas de 1940 e 1950, após a reestruturação do centro de Campina Grande, a cidade viveu uma fase de diversificação de suas atividades econômicas, ampliando seu setor terciário e, por conseguinte, toda sua área de influência (ARANHA, 1991 *apud* MAIA *et al.*, 2013).

Esse período, até 1950, mais especificamente de 1930 a 1955, demarca como o Estado brasileiro desenvolvimentista tinha como objetivo a industrialização do país por meio de políticas públicas estatais. Porém, a partir da década de 1950, há uma mudança no caráter da industrialização, ocasionando implicações diretas no processo

de urbanização decorrente da transição de relações capitalistas concorrências para monopolistas (MAIA *et al.*, 2013, p. 47). A partir desse reordenamento de relações a cidade passa a receber novos objetos e tecnologias que colaboram para um desenvolvimento industrial especializado.

A relação intrínseca entre o comércio e a indústria é fortalecida nesse período com a cidade inaugurando uma fase de intensos investimentos em parques industriais e em novas tecnologias produtivas. Campina Grande “transformava-se, portanto, de cidade do algodão em cidade da indústria” (MAIA *et al.*, 2013, p. 50).

Assim como apresentado ao longo dos primeiros capítulos, capta-se em Campina Grande a essência do processo geral presente na consolidação das cidades médias como importantes centros urbano-regionais: o capital advindo de atividades primário-exportadoras coloca-se como fundamental à industrialização e, conseqüentemente, à urbanização.

A cidade industrial, não mais apenas cidade algodoeira, passa a incorporar novas atividades econômicas como a produção têxtil, de couro e alimentícia, porém, ainda ligada aos gêneros tradicionais. Maia *et al.* (2013) destacam que

Com o aporte financeiro retirado do capitalismo internacional, o Estado é chamado a desempenhar o papel de indutor do crescimento econômico e passa a realizar grandes obras de infraestrutura necessárias à ampliação da base de consumo urbana, como também investe – por intermédio de mecanismos diversos – na formação do parque industrial nacional. Campina Grande foi duplamente atingida por esse novo cenário. Seu espaço urbano é objeto de uma vigorosa reestruturação, ao mesmo tempo que o município recebe uma série de novos investimentos na área industrial (p. 50).

A implantação dos distritos industriais favorece, também, a expansão da malha urbana do município até o fim dos anos 1960 e que resultarão em processos que serão mencionados adiante, como a formação de periferias e a constituição de uma centralidade no espaço intraurbano.

Em consonância com o novo período industrializante vivido pela cidade, outros elementos foram incorporados à expansão e a nova dinâmica urbana campinense. Instituições de ensino foram instaladas na cidade, como a Escola Politécnica da Paraíba, atual Universidade Federal de Campina Grande (UFCG); e a Universidade Regional do Nordeste, posteriormente renomeada para Universidade Estadual da Paraíba (UEPB).

Maia *et al.* (2013) salientam a importância das instituições de ensino ali instaladas na promoção das atividades industriais associadas à tecnologia. Não

somente políticas urbanísticas como as das décadas de 1930 e 1940 são implementadas em Campina Grande, mas também políticas que objetivam o desenvolvimento econômico da cidade e sua região.

Já a partir da década de 1970, com o país sob a ditadura civil-militar, ocorreu o fim dos grandes investimentos econômicos e industriais em Campina Grande. Nas palavras dos autores, “é fundamental compreender que o redirecionamento dos recursos e dos projetos realizados pelos governos militares reduziu em muito a força econômica de Campina Grande” (MAIA *et al.*, 2013, p. 53). Adiante, os autores registam que “a partir da política de descentralização de projetos e de investimentos, que caracterizou o período como de distensão gradual do governo federal, houve um considerável declínio dos estímulos à atividade industrial” (p.53).

Dessa forma, o que houve foi uma mudança em direção às políticas públicas urbanas, como por exemplo, os dois programas nacionais: o Cura, Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada e o já mencionado anteriormente, PNCPM. O primeiro tinha o objetivo de controlar a especulação imobiliária em Campina Grande através do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo e por meio da ocupação de vazios urbanos presentes na área central, o que acabou deslocando inúmeros habitantes rumo à periferia; já o segundo propôs uma série de mudanças nas três linhas presentes no projeto, como acesso ao crédito e treinamento de mão de obra (linha Emprego e Renda), instalação de equipamentos urbanos e habitação (Infraestrutura Urbana Comunitária) e a melhoria de serviços de gestão municipal (Administração Municipal) (STERENBERGER e BRUNA, 2001; MAIA *et al.*, 2013).

Nesse período, marcado por intervenções no plano urbano iniciadas na década de 1970, há um intenso crescimento demográfico, que se estende até os anos 2000, no qual Campina Grande apresenta um aumento populacional de 54,6% (MAIA *et al.*, 2013). Esse crescimento resulta tanto da certa eficiência dos programas estatais que favoreceram melhorias na infraestrutura urbana, quanto do alto índice do movimento migratório rumo às cidades. No caso de Campina Grande, o acréscimo populacional dado pela migração se deu, principalmente, pela mudança de pessoas de pequenas cidades e pelos severos anos de seca vividos pela região Nordeste entre as décadas de 1970 e 1980.

Economicamente, durante os anos 1980, a cidade também se reestruturava em função da economia mundial. A desconcentração industrial promovida em direção ao interior do país possibilitou à Campina Grande outra fase de consolidação de sua

centralidade regional, através do deslocamento de serviços administrativos e judiciários da capital João Pessoa para a cidade (MAIA *et al.*, 2013).

Ao longo dos anos fortalecem-se o comércio e os serviços especializados, além de disparidades intraurbanas resultantes de processos negligenciados pelos governos, como a verticalização da área central e o crescimento da periferia, que serão vistos *a posteriori*.

Atualmente, ainda em relação à sua estruturação industrial, Campina Grande tem destaque por ser um polo de indústrias de transformação, com destaque para a produção de gêneros alimentícios e têxteis, além de um crescente fortalecimento da indústria calçadista. Maia *et al.* (2013) destacam que

[...] o fato de que a grande maioria das indústrias de transformação instaladas no município de Campina Grande seja produtora de artigos de uso constante, com pouco capital agregado e com características de uma estrutura periférica, não significa que essas empresas estejam à margem dos processos produtivos mais atuais em termos de tecnologia, ou que não estejam acompanhando as mudanças nos processos organizacionais (p. 72).

Um diferencial da cidade é sua caracterização como, também, polo tecnológico, possuindo um conjunto de instituições de ensino e empresas de bases tecnológicas que, por meio de estímulos governamentais e das universidades ali presentes, buscaram promover o desenvolvimento da região. Maia *et al.* (2013) salientam que

[...] a atuação do Parque Tecnológico em Campina Grande, juntamente com uma tendência à especialização cada vez maior no setor de serviços (como é o caso da saúde), aponta para o aumento das taxas de emprego na cidade. Além disso, a presença das instituições de ensino superior (principalmente a Universidade Federal de Campina Grande – UFCG) contribui substancialmente para a formação de mão de obra qualificada (p.84).

A partir disso, os autores destacam como Campina Grande passa a se inserir na indústria global como um local de produção de conhecimento e não mais apenas como um espaço produtivo (MAIA *et al.*, 2013).

Ao longo do tempo, a relação criada entre a presença de atividades primário-exportadoras e o fortalecimento da indústria local, com a consolidação de instituições de ensino e uma migração rumo à Campina Grande, a cidade desenvolveu dinamicamente seu setor terciário, sendo, atualmente, o setor de maior destaque e que talvez auxilie de maneira mais significativa a estruturação da centralidade que essa espacialidade desempenha no interior da Paraíba.

Uma das singularidades que compõe o espaço campinense e que estimulam diretamente o setor terciário presente na cidade é a presença de grandes festas e eventos culturais que, além de fortalecer a identidade do povo da região, proporciona o desenvolvimento de uma série de outros serviços, como os de hotelaria, alimentação, vestuário e de montagem de estruturas (MAIA *et al.*, 2016). Circulam-se novas mercadorias e serviços e a geração de empregos é fomentada na cidade, assim, os autores apontam que a indústria turística surge como uma alternativa econômica a partir dos anos 1980 (MAIA *et al.*, 2013, p. 94).

Outros elementos que são comuns à realidade de outras cidades médias brasileiras se acrescem à dinâmica intraurbana comercial de Campina Grande, como a presença de *shoppings centers* e o comércio de rua na região central.

Os serviços especializados de saúde também apresentam grande significância na construção da centralidade da cidade, seja regionalmente, atraindo habitantes de cidades vizinhas em busca de atendimento; seja no espaço intraurbano, reforçando o papel de centralidade que a área central desempenha. O estudo realizado por Maia *et al.* (2013) registrou que, até a data da pesquisa, a cidade possuía um total de 22 hospitais, “[...] sendo três hospitais isolados, sete especializados e 12 gerais” e contando com “[...] 11 postos de saúde, oito policlínicas e um pronto-socorro” (p. 107).

Diante do exposto, essa série de elementos que compõem a centralidade de Campina Grande no Sertão paraibano também possuem seus reflexos contraditórios materializados no espaço. O crescimento demográfico do município, associado a todos os elementos até então apresentados, resultaram em uma grave fragmentação do espaço intraurbano de Campina Grande. Surgem, dialeticamente, núcleos de favelização e condomínios fechados, espaços de alta valorização imobiliária e bairros de nenhuma ou quase nenhuma infraestrutura urbana (MAIA *et al.*, 2013). Campina Grande também se caracteriza como um espaço urbano marcadamente desigual e segregado.

A favelização se faz presente na cidade desde os anos 1970 e 1980, anos de grande incremento populacional pela seca vivida na região Nordeste. Além dessa migração forçada em direção a cidade, outros fatores contribuíram para a crescente favelização da cidade, como a concentração de renda presente em algumas camadas sociais e a pobreza tanto da população urbana quanto da população rural que migrava rumo à Campina Grande (MAIA *et al.*, 2013).

Embora, a partir dos anos 1980, o município tenha recebido inúmeros investimentos para a melhoria de suas condições infra estruturais básicas, houve preferência espacial pela região central e não pelas áreas periféricas, acentuando as disparidades socioespaciais pela cidade. A divisão centro-periferia presente em Campina Grande se demarca pela presença de agentes imobiliários que viabilizam a especulação e a fragmentação do tecido urbano através de vazios urbanos (MAIA *et al.*, 2013). Sobre isso, observa-se em Campina Grande duas formas de segregação

[...] por um lado, a autosegregação, realizada por aqueles que optam por viverem separados dos outros, em busca de melhor qualidade de vida, infraestrutura e também de amenidades como a proximidade da “natureza”, com vistas agradáveis; por outro, a segregação imposta, traduzida pela constituição de áreas e de habitações precárias, com problemas de infraestrutura e, ainda, pela renda familiar baixa (p. 139).

Um conjunto de ações tomadas ao longo dos anos, como políticas públicas espacializadas em regiões específicas e a ausência do poder público na resolução de disparidades urbanas, favoreceram a constituição de agentes imobiliários perversos em Campina Grande, caracterizando a cidade como um espaço extremamente segregado e fragmentado. Intensificam-se, a partir disso, a construção de edifícios na área central, principalmente a partir dos anos 2000, após a implantação do primeiro *shopping center* da cidade (MAIA *et al.*, 2013).

Isto posto, evidencia-se como a processualidade histórica de Campina Grande é intrinsecamente ligada a forma como o poder público atua na cidade, fosse nas reformas urbanísticas e na instalação de indústrias, fosse no investimento em instituições de educação e na promoção de eventos e festas populares. Maia *et al.* (2013) destacam que “[...] o Estado alia-se ao mercado com o intuito de tornar Campina Grande a cidade moderna e do trabalho” (p. 168).

Dessa forma, pelas diferentes interações presentes ao longo de sua história, Campina Grande contém elementos que exprimem processos comuns à realidade brasileira e que, pela presença de fatores locais, somados às singularidades da região Nordeste e pelas políticas públicas estatais postas em prática na cidade, fazem dessa espacialidade no Sertão paraibano, uma cidade média.

## 4.2 Chapecó (SC)

Chapecó é um município localizado na região oeste do estado de Santa Catarina. Com uma área de 624,846 km<sup>2</sup> e com uma população estimada no último censo realizado de 183.530 habitantes (IBGE, 2010), atualmente possui 216.654 habitantes (IBGE, 2018). A cidade é considerada a mais importante do oeste catarinense e com destaque econômico na exportação de produtos alimentícios industrializados de natureza animal, além disso, Chapecó é considerada a Capital Latino-americana de Produção de Aves e Centro Brasileiro de Pesquisas Agrícolas (SANTA CATARINA, 2019).

**Figura 2.** Vista aérea da região central de Chapecó (SC)



Fonte: Jornal Oeste Mais, 2016.

O salário médio mensal dos trabalhadores residentes é de 2,8 salários mínimos e a população ocupada corresponde a 41,9% do total, equivalendo a 89.382 habitantes (IBGE, 2017). A taxa de escolarização (6 a 14 anos de idade) do município é de 98,4% (IBGE, 2010), com um total de 84 escolas de ensino fundamental e 29 escolas de ensino médio (IBGE, 2018). O PIB per capita do município é de R\$39.693,55 (IBGE, 2016) e o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é de 0,790 (IBGE, 2010). Em relação à suas infraestruturas urbanas, Chapecó possui

61,8% de suas residências com esgotamento sanitário adequado, 74,3% de suas vias públicas arborizadas e 29,3% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2010).

Intitulada como “Chapecó/SC: o agronegócio, o setor terciário em expansão e a crescente desigualdade socioespacial”, a publicação da ReCiMe foi elaborada por Alexandre Maurício Matiello, Ana Laura Viana Villela, Camila Fujita, Cristina Otsuschi e Rosa Salete Alba. Dessa forma, Matiello *et al.* (2016) apresentam a processualidade histórica do município catarinense de forma a possibilitar a compreensão do mesmo como uma cidade média.

Fundada em 1917, Chapecó tem na relação entre o urbano e o rural os desdobramentos que a leva ao destaque regional no oeste catarinense. Sua influência regional alcança 118 municípios entre o norte do Rio Grande do Sul e o sudoeste do Paraná (MATIELLO *et al.*, 2016).

Em uma retomada a sua formação sócio histórica é importante salientar que a formação do oeste catarinense é resultante de disputas territoriais entre o Brasil e a Argentina, conflitos esses encerrados em 1895, que concedem a porção do território ao Brasil, porém, mesmo brasileira, a região continuou em disputa entre os estados do Paraná e de Santa Catarina (MATIELLO *et al.*, 2016). Assim, a região onde se localiza Chapecó foi de posse do Paraná até 1916, quando Santa Catarina conquista o direito de posse (BELLANI, 1989 *apud* MATIELLO *et al.*, 2016).

Um importante fator apontado por Matiello *et al.* (2016) na formação e ocupação econômica dessa região foi a implantação da ferrovia que se deu anos antes do fim dos conflitos entre o Paraná e Santa Catarina. Essa ferrovia ligava Itararé, em São Paulo, até Santa Maria, no Rio Grande do Sul, contando com mais de 1.400 quilômetros e inaugurada em 1910 (PELUSO, 1982 *apud* MATIELLO *et al.*, 2016).

A partir da posse da região por Santa Catarina, o estado buscou ocupar essa porção à oeste, até então ocupada de forma rudimentar (FONTES, 1990 *apud* MATIELLO *et al.*, 2016), por meio da criação de municípios. Cria-se Chapecó através de um processo de colonização empresarial, em 25 de agosto de 1917. Nesse período, era comum a ocupação de áreas antes vazias por companhias colonizadoras, como é o caso da Bertaso, Maia e Cia., que foi transferida de Passo Fundo (RS) para a então Passo dos Índios, atual área urbana de Chapecó (BELLANI, 1989 *apud* MATIELLO *et al.*, 2016), com o intuito de instituir a ocupação do território catarinense.

A companhia colonizadora que se instala na região de Chapecó leva consigo inúmero colonos gaúchos e, conseqüentemente, as principais atividades econômicas

a impulsionarem a região. A pecuária, o cultivo de erva-mate e a exploração madeireira foram de grande importância para a estruturação dos municípios, denotando a composição agroexportadora do capital regional presente em Chapecó (MATIELLO *et al.* 2016).

Alba (2013) *apud* Matiello *et al.* (2016) apontam para a importância das pequenas propriedades na difusão do capitalismo e, posteriormente, na consolidação do agronegócio. Isso pode ser observado na região de Chapecó, onde a diversidade produtiva dos colonos gaúchos instalados em pequenas propriedades rurais acabou refletindo na formação do urbano, como escrevem Matiello *et al.* (2016) em sua análise sobre a cidade média catarinense.

Destaca-se que o oeste catarinense é marcado pela presença da pequena propriedade rural e, para o IBGE (2008), 90% das propriedades rurais presentes na região possuem uma área inferior a 50 hectares, sendo uma característica dada por fatores naturais, como um relevo acidentado e pedregoso, que não permite a continuidade territorial de grandes propriedades (MATIELLO *et al.*, 2016).

A partir dessas pequenas unidades de produção privadas, baseadas em relações de parentesco e trabalho familiar, alguns produtores de mercadorias atuavam na comercialização de excedentes para o capital comercial e, mais tarde, para o capital agroindustrial [...]. Assim, mais do que uma simples porção do espaço rural, a pequena propriedade tornou-se um agente fundamental no processo de acumulação de capital que deu origem aos primeiros frigoríficos da região (p. 199).

Em uma relação direta à forma como se organiza o espaço rural na região de Chapecó, uma atividade em específico ganha destaque: a pecuária de corte, dando origem aos primeiros frigoríficos da região. Matiello *et al.* (2016) ressaltam a importância dos agentes locais para a consolidação da cadeia produtiva de carnes e derivados que se estabelece regionalmente, ainda mais pela forma como o processo produtivo ocorre, estruturada desde a criação dos animais até sua comercialização.

Em consonância com as transformações vividas pelo país e pelo mercado mundial ao final do século XX e início do século XXI, houve uma intensa centralização e concentração de capitais locais e externos nesse setor produtivo. De acordo com Matiello *et al.* (2016), esse período marca a atual configuração urbano-regional de Chapecó. Para os autores,

Em Chapecó, estão instaladas três grandes agroindústrias: a BRF, a Aurora e a Cooperativa Regional Alfa – essa atuando como filiada à Aurora. Entende-

se que a presença das agroindústrias é fator fundamental no processo de formação e crescimento econômico e urbano de Chapecó, uma vez que permitiu a complexificação de outras atividades a elas ligadas diretamente ou indiretamente, presentes hoje na cidade [...] (p. 201).

A relação campo e cidade se estreita, apontando para o papel crucial que as agroindústrias desempenham na formação e no crescimento urbano e econômico de Chapecó. O campo passa a atender as necessidades do mercado, reverberando em incrementos no setor industrial e comercial; e a cidade passa a oferecer uma série de produtos essenciais ao campo – como insumos agrícolas e serviços especializados – além de fornecer outras possibilidades de consumo aos seus moradores e, conseqüentemente, as elites que ali se configuram (MATIELLO *et al.*, 2016).

Dessa forma, nessa intrínseca relação campo-cidade que resulta na complexificação do espaço urbano-regional de Chapecó, há um aumento de sua influência exercida no território catarinense. Chapecó passa a desempenhar um papel de captação de mão de obra e oferecendo espaços de consumos que atendem diversos municípios. Ressalta-se que essa centralidade também resulta em disparidades socioespaciais que se tornam presentes no espaço urbano chapecoense. Um traço importante a ser apontado é a vinda de pessoas do campo na busca de novos empregos que, expropriadas pelas grandes corporações que passam a dominar o espaço rural, passam a ocupar grande porções periféricas do tecido urbano da cidade (MATIELLO *et al.*, 2016).

A singularidade reside na forma em que as empresas familiares de raízes regionais se inseriram no processo produtivo do capital globalizado. As pequenas propriedades desempenham um papel fundamental na estruturação produtiva, econômica e social em Chapecó.

Como um elo urbano-regional (STERENBERGER e BRUNA, 2001) de grande importância ao oeste catarinense, Chapecó desenvolve, conjuntamente ao fortalecimento do agronegócio, o setor de comércio e serviços especializados, apresentando uma intrínseca relação entre capitais locais e externos (MATIELLO *et al.*, 2016) que, de certa forma, caminham para uma padronização do consumo.

Diante disso, percebe-se como a caracterização de Chapecó como uma cidade média foi feita, principalmente, a partir das variáveis analíticas I e IV propostas por Sposito *et al.* (2007), sendo, respectivamente, as variáveis analíticas sobre os ramos de atividades econômicas representativas a estruturação da cidade e das condições de moradia.

Sobre os aspectos intraurbanos e as desigualdades socioespaciais que ali residem, Matiello *et al.* (2016) se atentam à uma análise a partir da produção habitacional, ou seja, a partir da forma como investimentos privados e públicos demarcaram, ao longo do tempo, a exclusão do acesso à moradia pelas classes menos favorecidas.

Em uma retomada histórica, Matiello *et al.* (2016) demarcam a década de 1950 como um período de estagnação do crescimento e desenvolvimento socioeconômico de Chapecó, porém, esse período também é caracterizado pelo surgimento de uma nova ordem econômica, a partir da lógica agroindustrial, como visto anteriormente.

Já os anos 1960, são correspondentes às novas lógicas econômicas que ali se instalam, como o fortalecimento da agroindústria, porém ainda sem muitos reflexos na estruturação urbana da cidade. Essas duas primeiras décadas apresentadas na análise proposta por Matiello *et al.* (2016) são marcadas pela reestruturação produtiva no campo, ainda sem uma materialização efetiva no espaço intraurbano de Chapecó.

Esse período que compreende as décadas de 1950 e 1960 é crucial para o direcionamento de Chapecó a sua atual configuração como cidade média. Inicialmente marcada por relações de poder coronelistas, a economia madeireira era predominante na região e a agricultura familiar de subsistência era a principal característica das pequenas propriedades (MATIELLO *et al.*, 2016). Nessa fase, os agricultores familiares da região buscaram a produção de excedentes como diferencial para o sustento e os frigoríficos foram instalados em vistas a atender as demandas do mercado nacional, principalmente dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, os maiores centros de consumo do país na época. Durante os anos 1960, diversas pequenas empresas se fundam e se instalam na região, e que ao longo do tempo, com a afirmação da agroindústria regional e nacional, também são fundamentais para o entendimento dos fluxos migratórias estabelecidos em Chapecó (MATIELLO *et al.*, 2016).

O cenário econômico nacional era de um alto índice inflacionário, 90% anuais e o então governo militar, recém-instalado, criou um plano de estabilização econômica, o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG) e que a partir dos incentivos propostos ocasionaram o milagre econômico ao fim da década.

É nesse contexto que a indústria do oeste catarinense se beneficia. Os incentivos fiscais e financeiros propostos pelo PAEG, que promoviam a lógica governamental de forma a desenvolver uma sociedade industrial moderna e

competitiva no mercado, favorecem as cidades do interior do país, como é o caso de Chapecó. Matiello et. al (2016) ressaltam para a importância que o Banco Regional do Extremo Sul (BRDE) desempenhou ao liberar, entre 1963 e 1980, um montante de US\$1,2 milhões para a indústria catarinense, principalmente destinados às atividades de suinocultura e avicultura.

Esse período é marcado pela agroindústria que se consolida em detrimento de incentivos fiscais governamentais ao campo. A agro industrialização que se deu no oeste catarinense e, mais especificamente, em Chapecó, foi resultante de diversos fatores como a presença das pequenas propriedades rurais, a mão de obra familiar, as terras férteis e o espírito trabalhador dos migrantes gaúchos ali realocados (MATIELLO *et al.*, 2016)

A partir do exposto, as décadas seguintes apresentam importantes acontecimentos relacionados ao reflexo da agroindústria como agente fundamental à estruturação urbana de Chapecó.

Diante disso, nos anos 1970, ocorreu uma grande expansão do núcleo urbano, resultando no primeiro plano diretor na cidade, que contava com apoio de recursos estatais para a realização de obras infra estruturais, além do impacto no urbano da consolidação econômica que se deu no campo.

Com reflexos dessa estruturação produtiva no espaço intraurbano de Chapecó a partir dos anos 1980, emprega-se uma nova lei de zoneamento, que impedia a população de baixa renda de habitar as áreas centrais da cidade, o que acarretou em um adensamento populacional em áreas precárias e irregulares na periferia. Nas palavras de Matiello *et al.* (2016), o plano diretor advindo dos anos 1970

[...] surgiu num momento em que organismos federais financiavam e forneciam suporte técnico para equipes que desenvolvessem planos para as cidades, com investimentos destinados ao desenvolvimento industrial. Como Chapecó encontrava-se num acelerado processo de urbanização devido às agroindústrias, o plano surgiu para responder às demandas instaladas. Com base na cartilha modernista, o documento desconsiderava a existência de conflitos urbanos, relativos principalmente à desigualdade social (RECHE, 2008) [...] (p. 271).

Com isso, evidencia-se a forma como o a estruturação do espaço urbano chapecoense desconsiderou as grandes massas que habitavam a periferia da cidade. Adiante os autores prosseguem apontando que

[...] o zoneamento de 1980 aprofundou a segregação socioespacial, como consequência de parâmetros urbanísticos que consolidaram as áreas centrais e os bairros elitizados para as tipologias unifamiliares em lotes de maior metragem – portanto, mais caros –, restando para a expansão urbana periférica e descontínua o papel de abrigar as camadas de baixa renda [...] (MATIELLO *et al.*, 2016, p. 275).

A partir dos anos 1990, a então lei de zoneamento que viabilizava a segregação socioespacial de forma setorial na cidade foi substituída pelo Plano Diretor Físico-Territorial e por uma nova lei de zoneamento que apresentava poucas alterações em relação à anterior (RECHE, 2008 *apud* MATIELLO *et al.*, 2016). O novo plano implementado continuou por não reconhecer as áreas irregulares de Chapecó e muito menos determinou ao poder público o papel de intervir de forma efetiva a solucionar o problema. Um processo marcante à época foi o intenso aumento de vazios urbanos, resultantes da consolidação dos agentes imobiliários como estruturadores da dinâmica urbana e que promoviam a especulação imobiliária, além de grandes assentamentos de baixa renda, espalhando o tecido urbano e as áreas socialmente menos favorecidas (MATIELLO *et al.*, 2016).

Tais processos são resultantes das políticas públicas travestidas de interesses de agentes econômicos dominantes da agroindústria. Percebe-se que o espaço urbano chapecoense foi moldado para e pelo interesse das relações presentes no campo e da reestruturação produtiva que o Estado brasileiro objetivava na época.

O déficit habitacional e a falta de acesso da população de baixa renda a infraestruturas urbanas em Chapecó sempre foram negados por um interesse maior de manter a cidade como um espelho da especialização produtiva vivida no campo, negando os desdobramentos resultantes do fortalecimento da agroindústria. Enquanto a cidade vivia uma especialização na oferta de serviços e uma intensa verticalização e padronização estética urbana nos principais eixos viários dos bairros centrais, a periferização se acentuava, isolando os trabalhadores do direito de habitar a cidade.

Matiello *et al.* (2016) indicam como as políticas públicas que negligenciaram os mais pobres influenciaram, diretamente, na constituição do tecido urbano de Chapecó onde, até 2004, 2.509 famílias viviam em 90 núcleos irregulares (p.279). Esse grande número de áreas irregulares, ainda nos anos 2000, viraram alvo de um novo conjunto de políticas públicas que, até o ano de 2010, diminuíram o número de núcleos para 56 (p. 280). Mesmo assim, através do processo de regularização de algumas áreas,

evidencia-se como tais localidades estão distantes dos equipamentos urbanos básicos (MATIELLO *et al.*, 2016).

Embora, ao longo dos anos 2000, o município tenha se organizado de forma a rever seu plano diretor implementado elementos do Estatuto da Cidade e propondo o Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial de Chapecó (PDDTC), que tem por objetivo definir eixos para o crescimento e consolidação do núcleo urbano de Chapecó, percebe-se como a processualidade histórica que envolve o surgimento da cidade e sua estreita relação com o capital do setor agroindustrial resultaram em um espaço intraurbano díspar e repleto de contradições.

Chapecó, embora reflexo de um período de consolidação da agroindústria brasileira de inegável desenvolvimento técnico e de incrementos às infraestruturas urbano-regionais, também reflete a forma desigual na qual desenvolvimento apropriou e segregou diferentes camadas sociais. Sobre isso, Matiello *et al.* (2016) destacam que

[...] Chapecó se beneficiou do incentivo à industrialização do país, proveniente da esfera federal, quando os polos interioranos foram alvo de políticas voltadas à construção de um espaço nacional de valorização do capital. [...] Os instrumentos de planejamento urbano da época refletiam o centralismo administrativo federal e não lograram êxito em distribuir as benesses da urbanização de forma equitativa pelo tecido da cidade, devido à ineficácia de sua aplicação, como na maior parte do país (p. 305).

Evidencia-se a partir do apresentado por Matiello *et al.* (2016) ao longo do levantamento bibliográfico e da análise acerca da estruturação econômica de Chapecó os seus desafios como cidade média. Embora perceba-se uma maior ênfase às variáveis analíticas I e IV propostas por Sposito *et al.* (2007), é notável como as dinâmicas populacionais e as infraestruturas presentes fazem de Chapecó uma cidade média. Sua estruturação produtiva marcadamente primário-exportadora; a conjugação entre elites locais e elites externas; a especialização do setor de serviços; os agentes imobiliários como viabilizadores da (re)estruturação urbana da cidade; e, principalmente, a materialização na forma que o tecido urbano se organiza, consolidando espaços de segregação socioespacial, denotam à Chapecó uma série de relações dialéticas estruturantes à seu status de cidade média, como a relação entre o Estado e o mercado, o local e o global e, primordialmente, a relação entre o campo e a cidade.

### 4.3 Dourados (MS)

Dourados é um município localizado ao sul do estado do Mato Grosso do Sul. Com uma área de 4.086,237 km<sup>2</sup>, possuía uma população de 196.035 habitantes (IBGE, 2010) e hoje estimada em 220.965 habitantes (IBGE, 2018). A cidade é considerada uma das mais importantes do estado, ao lado da capital Campo Grande e de Três Lagoas, destacando-se pela presença da agricultura, pela produção de grãos de soja e milho; e da pecuária, com a criação de bovinos, além de destaque na avicultura e apicultura (DOURADOS, 2019).

**Figura 3.** Vista aérea de Dourados (MS)



Fonte: Prefeitura Municipal de Dourados, 2019.

O salário médio mensal dos trabalhadores residentes é de 2,7 salários mínimos e a população ocupada corresponde a 31,8% do total, equivalendo a 69.241 habitantes (IBGE, 2017). A taxa de escolarização (6 a 14 anos de idade) do município é de 97,1% (IBGE, 2010), com um total de 83 escolas de ensino fundamental e 26 escolas de ensino médio (IBGE, 2018). O PIB per capita do município é de R\$36.320,62 (IBGE, 2016) e o IDHM é de 0,747 (IBGE, 2010). A respeito de suas infraestruturas urbanas, o município possui 50,7% de suas residências com

esgotamento sanitário adequado, 96,6% de suas vias públicas arborizadas e 28,2% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2010).

Intitulada como “Dourados/MS: uma cidade média entre os papéis regionais e a dinâmica globalizada”, essa publicação da ReCiMe, elaborada por Maria José Martinelli Silva Calixto e Mara Lucia Falconi da Hora Bernardelli, apresenta as principais características de Dourados como uma cidade média, levando em consideração as variáveis analíticas apresentadas por Sposito *et. al* (2007).

Calixto e Bernardelli (2016) apresentam, primeiramente, como se deu o processo de formação histórica, socioespacial e demográfica dessa cidade sul-mato-grossense. A agricultura é um elemento fundamental na constituição dessa cidade, sendo o cultivo da erva-mate a principal atividade agrícola em sua gênese. Ressalta-se aqui a importância das políticas públicas presentes durante o Estado Novo, principalmente as que compunham a “marcha para o Oeste”, envolvendo a abertura da fronteira agrícola e uma onda de migrações internas rumo ao Centro-Oeste. Tais políticas públicas, em especial a criação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados<sup>19</sup> (CAND), geraram consequências diretas ao núcleo urbano de Dourados e, de certa forma, nortearam os processos que consolidaram essa espacialidade como uma cidade média.

Diante disso, Calixto e Bernardelli (2016) salientam para o processo de dinamização da rede urbana regional, a partir do movimento que se instala regionalmente de criação de outras colônias agrícolas, porém, em sua maioria, de origem privada. Essa dinamização espacial acabou por redirecionar a colonização para o âmbito da esfera privada e da especulação imobiliária (SILVA, 2000 *apud* CALIXTO e BERNARDELLI, 2016), gerando uma dinâmica de valorização de espaços no campo e que refletiram, conseqüentemente, nas cidades.

Sobre isso, Silva (2010) *apud* Calixto e Bernardelli (2016) escrevem que

[...] a atenção do capital privado que, em associação com o governo estadual, redirecionou o projeto de colonização, orientando-o para a colonização privada e especulação imobiliária [...]. A adoção dessa estratégia, no entanto, levou a uma indiscriminada distribuição de terras públicas que se pautou

---

<sup>19</sup> A CAND, criada em 1943 “era composta por 6.500 lotes rurais, com média de trinta hectares, e de 6.400 lotes urbanos, com um total de 262 mil hectares destinados ao cultivo de cereais (arroz, milho, feijão e mandioca), visando atender o mercado interno” (CALIXTO e BERNARDELLI, 2010, p. 39). Ainda sobre o papel da colônia, as autoras apontam que “[ela] contribuiu para que o município de Dourados iniciasse um processo que o levou à passagem da condição de centro de pecuária extensiva tradicional e extração ervateira para a de principal polo do estado na produção agrícola, fixando aproximadamente 35 mil habitantes ligados à atividade colonizadora” (p. 40).

invariavelmente pelo atendimento das conveniências dos grupos políticos detentores do poder no Estado. O resultado geral desse processo foi uma verdadeira explosão do comércio de terras e da especulação imobiliária no estado (p. 40).

Assim, o comércio de terras especulativo e a inevitável expropriação de agricultores da CAND, altera a organização urbana de Dourados (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016) que passa a concentrar inúmeros comerciantes. O comércio se expande devido ao fortalecimento das elites locais e de novas elites em formação, resultantes da presença marcante da esfera privada na região. Dourados afirma-se como um importante núcleo urbano regional não somente atrelado à agricultura, mas também ao comércio.

O estabelecimento da CAND na região de Dourados foi um marco determinante à condição atual dessa cidade, sobre essa singularidade Corrêa e Mizusaki (2009) *apud* Calixto e Bernardelli (2016) descrevem que a colônia

[...] proporcionou à região uma diferenciação da estrutura agrária em relação à nacional, contribuindo para impulsionar a agricultura na região. A aproximação da área demarcada com a estrada de ferro, junto à propaganda do Governo, incentivava as famílias a migrarem para a região. No âmbito social, este programa era também uma tentativa de desafogar as regiões Nordeste e Sudeste, entre outras, expandirem a área de produção, como também criar mercado consumidor para os produtos paulistas. Assim, todo Centro-Oeste passa a assumir a posição de extensão da economia paulista (p. 67).

Será sobre esse cenário fundante que Dourados se (re)estruturará ao longo dos anos. Dessa forma, para Calixto e Bernardelli (2016), o fim dos anos 1960 e o início dos anos 1970 representaram um período no qual o financiamento rural e os benefícios fiscais concedidos pelo Estado, principalmente voltados à pecuária extensiva e a produção para exportação, demarcam um novo momento para Dourados. A cidade passa por um processo de reestruturação baseado em três fatores: I) a estrutura crediária oferecida às atividades agropecuárias; II) a implantação de uma rede de pesquisas com foco no processo agroindustrializador; e III) a implantação de sistemas infra estruturais (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016). Tais fatores em conjunto propiciaram o fortalecimento de Dourados como um polo regional.

Aponta-se ainda para o momento político vivido pela região, no qual funda-se o estado do Mato Grosso do Sul como resultado do financiamento estatal ao setor agropecuário. A partir disso, o novo estado passa a ser alvo de inúmeros movimentos

populacionais, principalmente de migrações sulistas rumo à região (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016).

Durante esse processo migratório que impõe novas formas de organização espacial do trabalho, há uma forte presença de mão de obra qualificada vinda dos migrantes que chegam à região sob a implantação de uma agricultura mecanizada. Enquanto o núcleo urbano da cidade se consolida, no cenário regional há uma ampliação das fronteiras agrícolas por meio da monocultura da soja – aponta-se aqui, como um elemento comum à estruturação das cidades médias brasileiras, a importância de atividades primário-exportadoras. Sobre isso, Calixto e Bernardelli (2016) apontam que ao longo da década de 1970

[...] a região de Dourados foi eleita pelo governo federal como polo de desenvolvimento regional, passando a receber investimentos e incentivos governamentais que se revelaram decisivos para a consolidação dos interesses agroindustriais. E foi nesse cenário que a população urbana ganhou um novo perfil. A demanda causada pelo processo de tecnificação desencadeou o crescimento de segmentos socioprofissionais – engenheiros agrônomos, veterinários, pilotos agrícolas, médicos, professores universitários etc. –, o que exigiu novas respostas em face de um novo conjunto de necessidades criadas. Com a introdução de um padrão de modernização agroindustrial, portando, a realidade de Dourados começou a se complexificar, trazendo novas formas e condições de desencadeamento do processo de produção do espaço urbano (p. 43).

Esse período, marca a inserção de Dourados no II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), no Programa de Desenvolvimento do Cerrado (POLOCENTRO), que tinha como objetivo inserir essa região ao sistema produtivo brasileiro. O POLOCENTRO atuou na implantação de infraestruturas e na criação de órgãos de pesquisa, como a Embrapa. Além disso, o II PND proporcionou o avanço do processo agroindustrializante por meio da integração regional baseada no monocultivo da soja e em uma série de melhorias intraurbanas apresentadas no Capítulo 2.

Diante das transformações regionais de âmbito estatal que moldaram a região e a cidade de Dourados, há uma reestruturação no próprio modo de vida da população (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016).

Dourados passa a conter elementos antes incomuns à sua espacialidade, principalmente em relação ao caráter determinante da produção da soja nas transformações das dinâmicas regionais e intraurbanas. O campo é engendrado por novos conteúdos técnicos e científicos originários de capitais nacionais e

internacionais externos ao local e, inevitavelmente, implicou em novas estruturas urbanas e novas relações socioespaciais e econômicas (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016).

Resultantes aos processos estimulados pelo Estado, houveram drásticas mudanças nas formas de apropriação da terra. Calixto e Bernardelli (2016) apontam para duas dinâmicas que nortearam a distribuição de terras na região: A) houve um brusco aumento no preço da terra, resultado do estímulo governamental à ocupação do Centro-Oeste por produtores de outros estados; e B) um nítido afastamento daqueles que não se adequaram aos novos moldes da agricultura industrial. Essas duas dinâmicas favoreceram o distanciamento entre as práticas agrícolas ali presentes inicialmente – a agricultura familiar – e o que se buscava como sinônimo de desenvolvimento – a mecanização da produção. Resulta-se da interação dessas dinâmicas um contínuo processo de expropriação dos mais pobres que migram em direção as periferias de Dourados. A cidade passa a concentrar tanto a parte das elites que dominavam o campo, quanto aqueles que foram expulsos dele.

Em oposição à crescente periferização de Dourados dos anos 1970 e 1980, há um aumento significativo de pessoas com ensino superior e de padrões de vida antes considerados exclusivos às metrópoles (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016). Essas disparidades redefinem Dourados como uma cidade resultante da mecanização da agricultura, portanto, um polo regional dinâmico, mas também como um espaço de significativa segregação socioespacial.

A cidade se reestrutura diante do crescimento populacional e do aprofundamento das contradições sociais. O poder público municipal e estadual passa a atuar de forma incisiva no espaço urbano douradense, intencionados em manter e adequar a cidade às demandas do agronegócio e a reorganizar seu espaço urbano de forma a conter tantas disparidades socioespaciais.

Assim, iniciam-se uma série de investimentos infra estruturais, redefinindo a estruturação urbana de Dourados. Na visão de Calixto (2000) *apud* Calixto e Bernardelli (2016), alguns fatores indicam como o espaço urbano de Dourados se reestruturou, sendo eles: A) a incorporação de novos lotes residenciais à malha urbana douradense, possibilitando novas formas de uso do solo; B) a dinamização e a organização de empresas do ramo imobiliário, de forma a gerir os novos espaços incorporados à malha urbana e, conseqüentemente, estimular a especulação e valorização; C) o aumento do número de empréstimos realizados ao governo federal

para a realização de obras infra estruturais; D) a manutenção da política de pavimentação asfáltica, oriunda dos anos 1970, na qual a pavimentação implicaria em uma valorização do terreno; e E) a regulação do IPTU por meio de reformas tributárias.

Tais fatores acabaram por acentuar as disparidades socioespaciais ao invés de controlá-las, o resultado foi um período marcado pela proliferação de loteamentos e, posteriormente, já nos anos 2000, a constante implantação de condomínios de alto padrão (CALIXTO, 2000 *apud* CALIXTO e BERNARDELLI, 2016).

Em consonância a todos esses processos que reestruturam o espaço urbano de Dourados ao longo dos anos, há uma sobreposição entre o novo e o antigo, entre as elites e as classes mais pobres, entre os condomínios de médio e alto padrão e as áreas periféricas de baixa renda. A cidade segregada é resultante da estreita relação entre a agricultura e a agroindústria que, construída ao longo do tempo, eleva Dourados à uma importância regional e nacional lhe concedendo características de uma cidade média.

A reestruturação do campo e o incremento populacional também impulsionaram o setor terciário, assim, Dourados assume uma centralidade regional no que se refere ao comércio e aos serviços especializados (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016). Os serviços educacionais<sup>20</sup> e médico-hospitalares e o suporte à agricultura, através de serviços de administração rural, advocacia e contabilidade merecem destaque na especialização do setor terciário em Dourados. Ao longo dos anos, também se apresenta um significativo incremento no setor da construção civil, resultante da expansão da malha urbana, do crescimento populacional e da presença de agentes imobiliários consolidados.

A partir dos anos 1990 a agricultura mecanizada se destaca regionalmente e Dourados mantém seu papel como polo regional. Acrescenta-se à centralidade douradense outra variável dentro do sistema de produção agroindustrial, dessa vez, com a chegada de indústrias sucroalcooleiras. Assim, Dourados incorpora circuitos produtivos amplos, a partir de suas principais atividades econômicas baseadas na pecuária extensiva e na agricultura industrial (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016).

---

<sup>20</sup> Ressalta-se a importância das universidades presentes em Dourados para a construção de sua centralidade regional. Encontram-se na cidade a Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), a Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul (UEMS), a Faculdade Teológica Batista Ana Wollerman, a UNIGRAN e a Anhanguera/UNIDERP (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016).

A singularidade dessa espacialidade reside na forma como a agroindústria materializa suas demandas no espaço urbano da cidade, seja por meio do grande número de estabelecimentos comerciais e de serviços especializados, seja na presença de inúmeras instituições de ensino que, em um constante movimento relacional, levaram à processos gerais presentes nas cidades médias brasileiras, como a intensa periferização, segregação socioespacial e a favelização, em seus espaços intraurbanos; e a primazia produtiva primário-exportadora na definição de relações econômicas em diferentes escalas.

Dourados apresenta uma fluidez material e imaterial (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016) na forma como infraestruturas são distribuídas espacialmente – elos rodoviários, aeroporto regional, distrito industrial, etc. – e como a tecnologia se propaga no processo de mecanização do campo.

A centralidade passa a ser exercida não somente pelo setor terciário, mas também por um sistema educacional diversificado, por um sistema médico-hospitalar com diversos hospitais e clínicas especializadas, pela rede hoteleira e pelos espaços de consumo, como os *shoppings centers* e os hipermercados. O espaço urbano de Dourados se apropria de diferentes formas, por diferentes agentes em diferentes escalas. Sobre esse papel de centralidade, Calixto e Bernardelli (2016) escrevem que

[...] consolidação da agricultura moderna, que apresenta novas demandas e padrões de consumo, torna-se fundamental para compreender a centralidade expressa por Dourados. Assim, a agroindústria tem impacto direto no processo de reprodução do espaço urbano, que passa a atender a demanda das atividades produtivas por intermédio da abertura de novos empreendimentos – comércio, serviços, agroindústria –, novos produtos, equipamentos e profissionais no mercado (p. 70).

Ademais, as autoras apontam para como as novas formas de produção espacial presentes em Dourados buscam conter as demandas exigidas pelo capital. Assim, há um constante processo de redefinição e reforçamento na cidade (CALIXTO e BERNARDELLI, 2016). Redefinem-se os padrões de consumo, as estruturas urbanas e suas funcionalidades e as escalas de atuação da centralidade de Dourados e reforçam-se as disparidades espaciais, através da ineficiência de políticas públicas que negligenciam a crescente favelização, da presença de agentes imobiliários que detém o controle do acesso à terra e sua distribuição, de uma verticalização e um

espraiamento do tecido urbano que privilegia elites e determinados agentes econômicos e de um processo constante de segregação socioespacial.

As quatro variáveis analíticas propostas por Sposito *et. al* (2007) como norteadoras da análise se apresentam de forma marcante no espaço urbano de Dourados. Os estudos realizados por Calixto e Bernardelli (2016) permitem uma apreensão das variáveis e da processualidade histórica que devem compor um exercício de construção conceitual sobre as cidades médias. Dessa forma, Dourados, e seu desenvolvimento como um polo da agricultura mecanizada, exprime, ao longo do tempo, a forma como políticas públicas, agentes econômicos e políticos e as demandas do capital reverberam no espaço intraurbano e denotam a complexidade do fenômeno urbano das cidades médias.

#### 4.4 Londrina (PR)

Londrina é um município localizado ao norte do estado do Paraná. Com uma área de 1.652,569 km<sup>2</sup>, o município contava com uma população de 506.701 habitantes (IBGE, 2010), atualmente estimada em 563.943 habitantes (2018). Localizada à 381 km da capital Curitiba, a cidade é conhecida como um polo regional de comércio e serviços da região Sul do país e se destaca por seus altos índices de qualidade de vida (LONDRINA, 2019).

**Figura 4.** Vista aérea da região central de Londrina (PR)



Fonte: Jornal Folha de Londrina, 2019.

O salário médio mensal dos trabalhadores residentes é de 2,8 salários mínimos e a população ocupada representa 36,4% do total, equivalendo à 203.294 habitantes (IBGE, 2017). A taxa de escolarização (6 a 14 anos de idade) do município é de 97,3% (IBGE, 2010), com um total de 218 escola de ensino fundamental e 79 escolas de ensino médio (IBGE, 2018).

Londrina apresenta um PIB per capita de R\$33.374,97 (IBGE, 2016) e um IDHM de 0,778 (IBGE, 2010). Ao que corresponde às suas infraestruturas urbanas,

Londrina possui 85,2% de suas residências com esgotamento sanitário adequado, 96,3% de suas vias públicas arborizadas e 83,1% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2010).

Intitulada como “Londrina e a reestruturação urbana. Atividades econômicas, papéis, agentes e escalas” a pesquisa foi realizada por William Ribeiro da Silva. Silva (2013) apresenta, inicialmente, uma breve discussão sobre a configuração de Londrina como uma região metropolitana. O autor salienta que

[...] ainda que, de acordo com a Lei Estadual Complementar n. 81, de 17/06/1998, acrescida pela Lei Estadual Complementar n. 91, de 05/06/2002, tenha se instituído a Região Metropolitana de Londrina, cabe reconhecer que ela não se realiza de fato, pois sua área de influência direta é relativa à sua região imediata, e a intensidade das relações regionais não justifica o uso do conceito de metrópole, conforme discussão realizada nas teses de doutorado de Cunha (2005) e Ribeiro (2006), e por Ribeiro (2007), a qual conduziu Moura (2004) a empregar o termo “regiões metropolitanas sem metrópoles” (SILVA, 2013, p. 197).

Aqui não cabe uma discussão prolongada sobre o que é e como se configura uma metrópole, porém, de forma breve e a partir de outros estudos (SILVA, 2007 *apud* SILVA, 2013) pode-se afirmar que Londrina não constitui uma região metropolitana. Sendo assim, a sua configuração como metrópole diz muito mais sobre projetos de gestão territorial e orçamentária do estado do Paraná, do que necessariamente um fenômeno espacializado.

A partir disso, Silva (2013) retoma a história, a produção e a expansão de Londrina ao longo do tempo. Fundada em 21 de agosto de 1929, Londrina é elevada à município em 1934 (SCHWARTZ, 1997 *apud* SILVA, 2013). Considerada uma cidade relativamente jovem, teve seu desenvolvimento impulsionado pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), fundada para lotear as regiões mais distantes da capital paranaense.

O cultivo cafeeiro movimentava a economia regional e resultou no aumento da concentração populacional da cidade. Porém, foi somente entre as décadas de 1960 e 1970, com o processo de modernização da agricultura em fortalecimento e a troca do café por outras culturas mecanizáveis, que Londrina expandiu seu tecido urbano e sua centralidade regional (SILVA, 2013). Para Silva (2013), “[...] com o aumento populacional, cresceu a demanda de bens de consumo, o que provocou o fortalecimento da industrialização e do setor de serviços” (p. 203).

Já a partir dos anos 1990, a cidade se reestrutura a partir de novos fluxos econômicos e de novos ordenamentos territoriais. Londrina se torna uma cidade mais complexa e com disparidades socioespaciais acentuadas. Na visão de Silva (2013), a produção de conjuntos habitacionais a partir dos anos 1970, a produção de novos loteamentos populares, a favelização em expansão pela periferia e, ao mesmo tempo, a implantação de condomínios horizontais fechados e a concentração de hotéis de alto padrão, *shoppings centers* e universidades privadas em uma única região da cidade marcam esse período.

Londrina se expande a partir de severas disparidades em seu tecido urbano, o que para o autor, implica em

[...] uma cidade onde a divisão social e territorial do trabalho torna-se cada vez mais complexa, com uma relativa mescla de padrões socioespaciais, inclusive verticalidades bastante acentuadas, demarcando uma complexidade de estruturação e uma diversidade de tendências espaciais de articulação e fragmentação (SILVA, 2013, p. 212).

Adiante, Silva (2013) ressalta como o crescimento populacional e a economia dinamizada fazem de Londrina uma cidade atrativa à investimentos e a formação e atuação de diferentes agentes de escalas locais, regionais, nacionais e internacionais. Além do mais, a elite cafeeira que estava presente em sua gênese como cidade se transforma em uma elite empreendedora, mais complexa e diversificada, que acabar por determinar como a cidade se estruturará ao longo do tempo.

Industrialmente, a cidade paranaense acompanhou um processo que se deu em escala nacional, ou seja, teve sua industrialização entre os anos 1960 e 1970, com uma estreita relação à mecanização do campo. Porém, Silva (2013) indica como a cidade não se sobressai nesse setor, sendo o terciário, com o comércio e serviços especializados, seu maior trunfo econômico. Dessa forma, “[...] parte considerável das indústrias instaladas em Londrina, de 1960 a 1990, destinavam-se ao beneficiamento ou processamento de mercadorias de origem primária, evidenciando a pujança regional que tange à economia agrícola” (p. 216-216).

Embora não seja sua principal fonte econômica, a indústria londrinense foi estimulada pelo poder público municipal através da criação de distritos industriais, parques tecnológicos e condomínios industriais e agroindustriais (SILVA, 2013).

Historicamente, Londrina se destaca pela força do setor terciário e os serviços educacionais e médico-hospitalares possuem grande importância. Silva (2013)

salienta a importância da Universidade Estadual de Londrina (UEL) na centralidade desempenhada pela cidade. Outras universidades e instituições de ensino superior e técnico acompanharam esse movimento e fortaleceram Londrina como um centro de estudos, principalmente nas áreas que tangem à saúde, à gestão e ao agronegócio.

Silva (2013) faz um importante apontamento sobre a função urbano-regional desempenhada por Londrina e da forma como as características elencadas acima não configuram essa espacialidade como uma metrópole

[...] Cidades sem tradição industrial, como é o caso de Londrina, passam a receber grandes equipamentos, cujas tecnologia e gestão, porém, não os acompanham, de forma que, embora sua participação junto à rede urbana nacional seja modificada, seu papel de comando não representa uma gestão em escala suficiente para que entendido como o de uma atuação metropolitana (p. 240).

É inegável o papel do agronegócio na estruturação da cidade, principalmente pela notória complementariedade entre a agricultura e o espaço urbano de Londrina (SILVA, 2013). Será a partir da difusão do agronegócio que Londrina desenvolverá suas funções, sejam as industriais – que não possuem grande destaque –, sejam as terciárias.

Diante do exposto, o processo de agroindustrialização que se deu regionalmente pelo norte do Paraná é reflexo da história econômica na qual a região se inseriu durante o ciclo do café, que continha uma cadeia produtiva desde a produção até a comercialização (SILVA, 2013). Esse processo se intensifica e, a partir dos anos 1970, a região se reestrutura e o café é substituído pelo cultivo de soja, trigo, milho e algodão, que são “culturas mecanizáveis” (SILVA, 2013, p. 241).

A partir desse processo de mecanização do campo, a cidade recebe um volume intenso de populações rurais e as incorpora ao seu tecido urbano, além de concentrar uma série de estabelecimentos comerciais e de serviços, principalmente os relacionados ao agronegócio. Ambos fatores consolidam a centralidade desempenhada por Londrina em todo o norte do Paraná.

Silva (2013) descreve Londrina como uma cidade que

[...] proporciona os meios materiais para a reprodução das atividades do agronegócio na escala regional, com oferta de força de trabalho especializada, insumos, serviços técnicos, logística, divulgação e ventos, de tal maneira que centraliza os recursos gerados regionalmente através de outras oportunidades de consumo, como bens e serviços gerais e, também, imobiliários (p. 253).

Assim, percebe-se como, *a priori*, a agricultura cafeeira e, *a posteriori*, a mecanização do campo em conjunto com uma reestruturação produtiva reverberaram no espaço intraurbano de Londrina, tanto no incremento demográfico e expansão do tecido, como nas funções comerciais e de serviços e nas centralidades desempenhadas.

O comércio e os serviços especializados corroboraram com a reestruturação da cidade, buscando atender novos padrões de consumo que se instauram em Londrina (SILVA, 2013). Grandes redes de supermercados e hipermercados se instalam, a rede hoteleira se consolida, os serviços bancários e financeiros se intensificam pela densidade de negócios que passam a ser realizados na cidade, lojas de departamento são construídas, agentes imobiliários passam a controlar a expansão e (re)estruturação do espaço urbano e capitais locais e externos se complementam e exprimem a complexidade da economia urbana londrinense.

Londrina se torna uma cidade complexa e especializada, com uma ampla gama de serviços de influência regional e com novas formas de organização de seu espaço intraurbano. Esse conjunto de elementos que reestruturaram a cidade também a tornaram uma espacialidade díspar e fragmentada.

Os empreendimentos imobiliários de alto padrão, a concentração de novas lojas e a construção de *shoppings centers* fazem de Londrina uma cidade policêntrica (SOARES, 2013), ou seja, a zona central não detém a maioria dos equipamentos e espaços de consumo. O tecido urbano se espraia e a monocentralidade não é mantida. A centralidade de Londrina é fortalecida regionalmente pela forma e quantidade de estabelecimentos comerciais existentes na cidade, porém, em seu espaço urbano, é inegável as disparidades e fragmentações presentes.

Soares (2013) descreve que

O norte do estado do Paraná é considerado uma região próspera, que apresenta indicadores de desenvolvimento econômico positivos, sobretudo quando analisado o agronegócio. Porém, acompanhando os rigores capitalistas, o espaço urbano cria as condições materiais que favorecem a reprodução das desigualdades, fato essencial para a consecução da maior eficiência da divisão territorial do trabalho. Com isso, há um acirramento das dinâmicas de diferenciação socioespacial [...] (p. 301).

Embora consideradas cidades com índices de qualidade de vida e economia satisfatórios em sua maioria, as cidades médias brasileiras possuem grandes disparidades. Essa cidade paranaense expressa essa realidade por possuir,

relativamente, boas condições de vida e moradia, concentrando uma extensa camada de rendimento alto e médio em sua população (SILVA, 2013), porém, “ainda que a média apresente boas condições, a faixa de rendimento mais baixo apresenta condições de vida bastante precárias” (p. 303), segregada e distante dos equipamentos urbanos básicos e sujeita à um intenso processo de favelização.

Nos anos 1970, políticas populistas atraíam pessoas com a promessa de que, ao chegarem a Londrina, receberiam casas. Houve, na mesma década, conseqüentemente, uma considerável produção de conjuntos habitacionais, porém, não suficiente para acomodar toda a população que ocorreu para a cidade, atraída pelos diferentes motivos já apontados. [...] Ao longo do tempo, foram implantadas políticas de remoção da população residente em favelas, com a criação dos chamados “assentamentos urbanos”, locais com baixíssimas condições de infraestrutura, onde a população era alocada, geralmente em bairros longínquos e de difícil acesso (SILVA, 2013, p. 305).

Percebe-se como houve um projeto mal executado de política urbana que iniciou a segregação hoje espacializada em Londrina. O poder público, alinhado aos interesses das elites, fomentaram a fragmentação do tecido urbano, aumentando a periferia londrinense de forma exorbitante, o que contesta a imagem de “reduto da classe média” que a cidade sempre possuiu (SILVA, 2013).

Silva (2013) também elenca como a construção de conjuntos habitacionais eram disfarçados de interesses eleitorais e de como esse período, das décadas de 1970 e 1980, foram determinantes no tocante à periferização de Londrina. A contradição espacial presente na cidade é visível pelo número representativo de favelas e de áreas de risco, agravando os índices de violência e criminalidade.

Com um alto índice de periferização e favelização, a auto segregação se torna alternativa para as classes mais altas, o que transforma a cidade em um espaço exorbitantemente segregado. No trabalho realizado por Silva (2013), chama-se atenção para trechos de uma entrevista realizada durante o trabalho de campo realizado pelo autor no qual um morador, residente em um condomínio fechado, expressa sua satisfação em habitar um espaço que o livra do contato com os pobres e com áreas feias. Esse tipo de fala expressa não somente a realidade vivida pelo morador de classe média alta de Londrina, mas também uma fala comum a qualquer cidade média ou metrópole. Negligencia-se e isola-se a pobreza como algo externo à realidade. Aquele que serve às classes mais altas tem uma única serventia: trabalhar, fora isso, se torna um objeto descartável e invisível. Invisibilidade essa validada por

um poder público constituído por elites. O processo que se dá em Londrina de invisibilizar a pobreza se torna um processo geral às cidades médias.

Londrina, como apresentado por Silva (2013), se torna uma cidade que assume funções que vão além de um centro regional, se tornando um espaço multiescalar. Agentes econômicos se redefinem e são compostos por capitais locais e externos, a divisão territorial do trabalho se complexifica e a fragmentação do território resulta na segregação e na auto segregação.

Em uma retomada à metropolização pela qual Londrina estaria passando, tendo sido instituída como sede de uma região metropolitana, o autor escreve que

[...] Há, porém, uma diferença significativa entre a composição de uma região metropolitana – baseada na aprovação da lei – e a metrópole, relacionada à uma questão conceitual e factual. [...] A Região Metropolitana de Londrina, vis-à-vis às aspirações políticas e pretensões por financiamentos da esfera federal, foi criada, com base em mecanismo aberto pela Constituição de 1988. Tal região existe, porém, do ponto de vista jurídico-institucional, contudo, em sua prática, a intensidade das relações estabelecidas não justifica o emprego do termo e não garante sua aplicabilidade conceitual, pois não há realização de uma metrópole (p. 326).

Adiante, Silva (2013) complementa que, embora Londrina possua características semelhantes à uma metrópole – assim como as cidades médias brasileiras em geral – como o ritmo econômico dinâmico e a segregação socioespacial materializada no espaço intraurbano, sua centralidade ainda é subserviente às metrópoles como São Paulo e Curitiba e sua configuração espacial hierárquica à coloca em uma posição já discutida anteriormente por Sterenberger e Bruna (2001), a de um elo urbano-regional.

É inegável a existência de um processo de conurbação que se consolida entre Londrina e municípios vizinhos – como Cambé e Ibiporã – e a presença de fluxos diários de pessoas entre as municipalidades vizinhas à Londrina, porém, Silva (2013) classifica essa cidade média paranaense como um “espaço urbano não metropolitano” e “não condizente com uma cidade de porte médio” (p. 326), ou seja, Londrina se insere na hierarquia urbana brasileira como uma cidade média e que condiz com as discussões trazidas ao longo dos primeiros dois capítulos.

Embora o trabalho realizado por Silva (2013) aponte para a função de cidade média desempenhada por Londrina, o autor deixa claro a necessidade de se pensar a transição que esses espaços possuem, ou seja, como essa aglomeração urbana não metropolitana, considerada como cidade média, é um espaço em transição entre

o local e o regional e os padrões urbanos de grandes aglomerações. Dessa forma, ressalta-se a importância de estudos sobre as cidades médias e sobre possibilidades de análise, assim como proposto metodologicamente por Sposito *et al.* (2007), na tentativa de compreender a realidade dessas espacialidades e captar sua transitoriedade urbana entre os diversos pares dialéticos que as compõem.

#### 4.5 Marabá (PA)

Marabá é um município localizado na região sudeste do estado do Pará. Com uma área de 15.128,058 km<sup>2</sup> (IBGE, 2018), o município possuía uma população estimada em 233.669 habitantes (IBGE, 2010) e atualmente possui 275.086 habitantes (IBGE, 2018). Distante 500 km da capital Belém, é conhecida por ter seu núcleo urbano localizado no encontro de dois grandes rios, o Itacaiúnas e o Tocantins, o que eleva o potencial turístico da região. Além disso, Marabá também se destaca por ser o centro econômico e administrativo de uma grande região pertencente a fronteira agrícola amazônica. A indústria se destaca nos setores de siderurgia e extração madeireira (MARABÁ, 2019).

**Figura 5.** Vista aérea da Rodovia Transamazônica atravessando a Nova Marabá em Marabá (PA)



Fonte: Prefeitura de Marabá, 2019.

O salário médio mensal dos trabalhadores residentes é de 2,6 salários mínimos e a população ocupada corresponde à 18,0% do total, equivalendo à 49.014 habitantes (IBGE, 2017). A taxa de escolarização (6 a 14 anos de idade) do município é de 94,7% (IBGE, 2010), com um total de 199 escolas de ensino fundamental e 35 escolas de ensino médio (IBGE, 2018).

O município apresenta um PIB per capita de R\$28.020,90 (IBGE, 2016) e um IDHM de 0,668 (IBGE, 2010). Ao que corresponde às suas infraestruturas urbanas, Marabá possui 31,8% de suas residências com esgotamento sanitário adequado, 10,8% de suas vias públicas arborizadas e 11% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2010).

Intitulada “Uma cidade média na Amazônia Oriental: a centralidade urbano-regional de Marabá no Sudeste Paraense”, a pesquisa foi realizada por Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, Márcio Douglas Brito Amaral, Rovaine Ribeiro, Bruno Cezar Pereira Malheiro e Jovenildo Cardoso Rodrigues. Trindade Júnior et al. (2016) traçam um perfil histórico da cidade a partir de seus ciclos econômicos estruturantes, como a exploração da borracha, das castanhas e, posteriormente, a indústria madeireira e de extração mineral.

Marabá e sua região tem indícios de ocupação desde o fim do século XIX, porém, passa a ser reconhecida oficialmente a partir de 1895 e, apenas em 1913, Marabá torna-se município (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). Como primeiro ciclo econômico de grande importância para a estruturação da cidade, a produção da borracha foi decisiva para o estabelecimento de Marabá como uma praça comercial. Enquanto o ciclo da borracha se consolidava,

[...] a cidade apresentou considerável crescimento econômico em virtude da expansão das atividades de extração do látex, fato que desencadeou a indução de intensos fluxos migratórios em direção à sub-região hoje denominada Sudeste Paraense, advindos de diversos estados brasileiros, dentre os quais se destacaram Maranhão e Goiás (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016, p. 44-45).

No início do século XX, Marabá se transforma em um “grande acampamento” (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016, p. 45) onde migrantes, trabalhadores e comerciantes residiam em detrimento da extração e comercialização da borracha. Uma elite local em ascensão, embora divergente entre si e causadora de diversos conflitos, foi a responsável pela estruturação “de bases logísticas necessárias ao empreendimento mercantil” (EMMI, 1999 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016, p. 45). Assim, Marabá se consolida como um centro comercial de influência regional. Sobre isso, Trindade Júnior *et al.* (2016) descrevem que

Sua estrutura econômica [a de Marabá], cujas bases estavam fortemente atreladas ao capital mercantil de origem exógena, associada aos interesses

da política hegemônica local e regional, passou a ditar o rumo das transformações evidenciadas no núcleo urbano de Marabá (p. 46).

Embora como importante praça comercial, a cidade se encontrava isolada em relação às outras cidades e povoados da região, o que fortaleceu o poder monopolista da elite local em diversos setores, como nos transportes, comunicação e comércio (VELHO, 1981 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). O modo de vida ribeirinho e a intrínseca relação com o meio rural, ainda presentes em Marabá, e as novas relações comerciais e elites em formação faziam da cidade, desde sua gênese, um espaço marcadamente dotado de contradições.

O ciclo econômico da borracha, embora essencial ao estabelecimento da centralidade regional de Marabá, foi rápido, entrando em declínio já no início do século XX e deixando a região estagnada economicamente (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). Diante de novas demandas do mercado externo, a extração da borracha entra em declínio e Marabá e sua região entram em um processo de adequação às novas demandas mercadológicas (VELHO, 1981 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016; YOSCHIOKA, 1986 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). Surge assim, outro ciclo econômico de grande importância estruturante à Marabá: o extrativismo da castanha-do-pará.

Para os autores, a cidade, antes centro regional da borracha, se transforma em centro regional da castanha e, a partir de 1920, tem a exploração da castanha incrementada, alterando as lógicas econômicas de toda região do médio Tocantins e Araguaia (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016).

Para Trindade Júnior *et al.* (2016), ao mesmo tempo em que a importância comercial de Marabá se consolida e se expande, a demanda por produtos agrícolas advindos do Sertão se intensifica e a ascensão de novos grupos políticos locais também. Embora os ciclos econômicos representassem um certo desenvolvimento, a cidade não apresentou grandes mudanças em sua paisagem intraurbana, “onde os moradores reproduziam-se socialmente a partir de forte exploração de sua força de trabalho, revelando, assim, a forma de expropriação associada à atividade de extração e de comercialização da castanha” (p. 52).

Os grupos sociais locais desempenharam um papel crucial na forma como o espaço intraurbano de Marabá se desenvolveu, sendo marcadamente um espaço de conflitos. O que se pode observar desses dois ciclos estruturantes à cidade é que, embora de grande significância econômica e regional, Marabá continuava isolada,

com um núcleo pequeno e desprovido de equipamentos urbanos e dependente do transporte hidroviário (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). Sendo assim,

A atuação das oligarquias locais como agentes hegemônicos que exercem forte monopólio dos meios de produção com vistas ao processo de extração da castanha, por meio do controle dos transportes e comunicação e amparados na força do aparelho político local, perdurou até aproximadamente o final dos anos 1960. A partir de então, entrou em declínio, diante das novas dinâmicas regionais e urbanas que surgiram no Sudeste Paraense. A política de desenvolvimento regional então pensada para o espaço amazônico desencadeou relações de produção que repercutiram no rearranjo das respectivas elites políticas locais (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016, p. 56).

Dessa forma, a partir dos anos 1960, a região amazônica se insere no processo de urbanização vivido pelo país e Marabá tem sua estruturação alterada. Trindade Júnior *et al.* (2016) salientam o papel do Estado brasileiro que tinha como objetivo “promover o processo de modernização do território amazônico de maneira a inseri-lo como uma fronteira no contexto de expansão capitalista nacional e internacional” (p. 56).

Os eixos rodoviários que passam a ser implantados pelo Estado se configuram como outro elemento estruturante à essa nova fase em que Marabá se insere, possibilitando a circulação de mercadorias de forma mais rápida e fluida e auxiliando na conexão com outras cidades regional e extrarregionalmente (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016).

A rede rodoviária, as políticas de colonização agrária e a implementação de redes técnicas de comunicação, inserem a cidade em uma nova lógica de ordenamento territorial e, conseqüentemente, implicando novas práticas econômicas e sociais (RIBEIRO, 1998 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016; TAVARES, 1999 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). Nesse momento, Marabá expande seu núcleo urbano e, por motivos fisiográficos, a cidade se fragmenta (IDESP, 1977 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). A singularidade do espaço urbano marabaense reside nessa configuração, na qual a cidade se espalha e dá origem à diferentes núcleos urbanos.

Dois novos núcleos urbanos surgem, a Nova Marabá e o Núcleo Integrado Cidade Nova. O primeiro, de origem Estatal, é implantado a partir da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) e foi concebido para desempenhar a função de um núcleo de equilíbrio, abrigando populações advindas do primeiro núcleo urbano da cidade – Velha Marabá ou Marabá Pioneira – e de forma a conter novos

fluxos migratórios que chegavam ao sudeste do Pará (TOURINHO, 1991 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). Já o segundo, de acordo com Trindade Júnior et al. (2016) tem sua origem relacionada ao próprio processo de expansão espontânea do município, a partir o intenso fluxo migratório rumo as cidades do sudeste paraense nos anos 1970.

Ressalta-se aqui a configuração multinucleada<sup>21</sup> que a cidade assume, ou seja, não há um tecido urbano contínuo e o que se ocorre é uma cidade marcada por uma ou mais centralidades presentes.

Dessa forma, a partir dos anos 1980, o grande capital passa a atuar na (re)estruturação da cidade de Marabá, sendo a Vale a maior representante desse momento (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). Trindade Júnior *et al.* (2016) apontam que diversos acontecimentos marcam esse período, como a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, a implantação do Projeto Grande Carajás<sup>22</sup>, o surgimento de cidades vinculadas à exploração mineral (Curionópolis, Parauapebas e Eldorado de Carajás) e a instituição, em 1981, de Marabá, novamente, como um território público administrado pelo poder municipal<sup>23</sup>. Intensificam-se os conflitos pela terra no município e na região, e a centralidade de Marabá se intensifica a partir da expansão de novos agentes capitalistas.

Para os autores, esse período a partir dos anos 1980, marcam Marabá

---

<sup>21</sup> Trindade Júnior *et al.* (2016) descreve que uma cidade multinucleada é "uma estrutura urbana pouco comum no conjunto das cidades médias brasileiras, normalmente marcadas pela presença de um único centro principal. A preferência por essa denominação, e não de cidade polinucleada, tem por objetivo diferenciar esse tipo de configuração urbana daquelas outras estruturas, visivelmente mais complexas, que têm servido para identificar as metrópoles contemporâneas, caracterizadas pela vasta extensão, pela dispersão e pelas descontinuidades dos diversos tipos de assentamentos que configuram o tecido urbano [...]" (p. 61).

<sup>22</sup> Para Coelho (2015), "O Projeto Grande Carajás tinha como objetivo, em 1986, produzir 15 milhões de toneladas de minério de ferro e, em 1987, 25 milhões de toneladas, utilizando o método de exploração a céu aberto. Os explosivos seriam usados para o desmonte de minérios mais duros e a escavação para os menos rígidos. Na primeira fase de Carajás, o mercado asiático, com a liderança do Japão, já era o principal destino dos minerais de Carajás, representando em média 48% do total de exportações da Vale ao longo dos anos 1980-84. O ano de 1986 foi quando a produção de Carajás passou a ser incluída nas exportações da empresa, correspondendo a 11,4 milhões do total de 51,7 milhões de toneladas de minério de ferro e pelotas exportadas naquele ano. As reservas de minério de ferro existem em diferentes níveis de qualidade. No caso da mina de Carajás, o minério de ferro é um dos mais puros encontrados no planeta: a hematita, com pureza acima de 65%. A qualidade desse minério permite à Vale manter uma depleção bastante lucrativa do minério de ferro em caso de diminuição nos preços de tal minério no mercado internacional. No caso de um depósito de taxas de pureza menor, a fragilidade perante as crises financeiras é maior por causa da menor taxa de retorno por unidade vendida" (p. 54).

<sup>23</sup> No início dos anos 1970, a partir de políticas públicas estatais de integração nacional e desenvolvimento territorial, Marabá foi instituída como área de segurança nacional, funcionando como um território de atuação direta dos governos militares ditatoriais (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016, p. 58).

No contexto de crescimento populacional e racionalidade produtiva [...] a cidade de Marabá assumiu papel importante como entroncamento rodoferroviário, constituindo base logística da Vale no âmbito da área de polarização da empresa, que também ficou conhecida como região de Carajás [...] (BECKER, 1992 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016, p. 67).

A Vale assume um importante papel estruturador no espaço urbano-regional de Marabá nesse período, alterando a paisagem urbana da cidade através da expansão dos núcleos já existentes, da configuração da cidade como um entroncamento rodoferroviário<sup>24</sup>, da intensificação do fluxo de transportes, da implantação do parque siderúrgico de Marabá e, principalmente, na ampliação e diversificação das atividades comerciais e serviços especializados (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016).

Os anos 1980 também marcam como o Brasil estimulou projetos exportadores na Amazônia, principalmente relacionados à extração mineral. Essa fase marca o Estado brasileiro pelo agravamento da crise no pagamento das dívidas federais, o que força o país a adotar “uma política de ajustamento recessivo, priorizando, assim, o setor exportador” (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016, p. 81).

Dessa forma, Marabá sofre simultâneos processos produtivos que envolvem a implantação de siderúrgicas, o plantio de eucalipto e o carvoejamento, acirando as disputas territoriais ali presentes entre os povos nativos indígenas, os pequenos proprietários de terras e as elites capitalistas.

As siderúrgicas presentes em Marabá se apropriam da mão de obra barata e desqualificada presente em uma terra formada por migrantes e expropriados do campo, se apoderando das estruturas materiais criadas ao longo dos diferentes ciclos econômicos – como as redes de telecomunicação e as redes rodoferroviárias – para polarizar a produção industrial local e regional. Marabá se torna uma espacialidade especializada na produção de carvão (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016).

Outro importante elemento é a produção de ferro-gusa, que se apropria das mesmas formas que a indústria siderúrgica e acelera o desmatamento da região. A indústria carvoeira se movimenta em detrimento das indústrias pesadas presentes em Marabá e, como indicam os autores, inúmeras relações de trabalho escravas e

---

<sup>24</sup> Aqui cabe salientar o papel da ferrovia para a estruturação urbano-regional de Marabá. A Estrada de Ferro Carajás, nas palavras dos autores foi “construída para transportar minérios advindos da região de Carajás e inaugurada em 1985, a estrada de ferro, que possui 892 quilômetros, ligando Carajás (Pará) ao Porto de Itaqui, em São Luís (Maranhão), também realiza o transporte de passageiros, na maioria migrantes que chegaram à região e a Marabá, estimulados pelo dinamismo econômico que tem marcado a cidade nas últimas décadas” (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016, p. 74).

semiescravas se tornam comuns (p. 84). Concomitantemente, a extração industrial de minérios tem seus rebatimentos no espaço intraurbano, reforçando a desigualdade que será vista adiante.

Além das indústrias pesadas do setor primário, Trindade Júnior *et al.* (2016) também apontam como Marabá é engendrada pela difusão do agronegócio, introduzindo em seu espaço de influência regional a produção de gado de corte, de leite e seus derivados, o que acaba ganhando força pela grande concentração fundiária presente no sudeste paraense e pelo desmatamento, já intensificado por outras forças produtivas e agora também pelo agronegócio.

Marabá, ao longo do apresentado, se torna um espaço múltiplo e contraditório. Sua localização na Amazônia Oriental imprime um modo de vida ribeirinho, de intensa relação com os rios e com a produção familiar na terra, porém, ao longo do tempo, diversos ciclos econômicos moldam e (re)estruturam a cidade. A contradição reside e se materializa nessa espacialidade. Circuitos superiores da economia contrastam com circuitos inferiores e o Estado intervencionista criou infraestruturas que se sobrepõem ao movimento espontâneo de crescimento das cidades. Marabá contém elementos indígenas, rurais, urbanos, industriais, agroindustriais e, principalmente, de lutas travadas pelas diferentes esferas sociais ali presentes.

Embora apresentado de forma linear ao longo da produção de Trindade Júnior *et al.* (2016), o escopo deste trabalho não adentrará discussões acerca das diversas territorialidades presentes em Marabá. Marcadamente um espaço fronteiriço, essa espacialidade contém inúmeros elementos que possibilitam diversas análises ricas sobre as lutas e a diversidade presentes na região.

Retomando os elementos estruturantes às cidades médias, Marabá apresenta uma centralidade urbano-regional a partir do setor terciário. Embora a indústria extrativista e o agronegócio sejam significativos à centralidade econômica desempenhada pela cidade, o setor terciário exprime outra forma de consolidar o papel articulador de Marabá no sudeste paraense.

Como um espaço dotado de inúmeras singularidades, até mesmo o comércio se encontra transitando entre o formal e o informal (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). “Marabá, em sua paisagem urbana, revela marcas da diversificação das atividades nos vários setores e circuitos da economia” (p. 136). Concessionárias, lojas de departamento e serviços especializados nos ramos bancário-financeiros e médico-

hospitalares se consolidam conjuntamente às redes de lojas locais e as tradicionais feiras populares de comércio de alimentos.

A presença de um setor industrial forte e qualificado técnico-cientificamente ao mesmo tempo em que demanda uma mão de obra barata e desqualificada em suas atividades de apoio, também exige a presença de uma mão de obra qualificada, ou seja, Marabá se estrutura de forma a atender os mais diversos segmentos socioeconômicos, o que reverbera nos estabelecimentos comerciais e serviços especializados ofertados pelo setor terciário.

De acordo com Trindade Júnior *et al.* (2016), as atividades comerciais de Marabá se desenvolvem nos três centros principais – Velha Marabá, Nova Marabá e Cidade Nova – e em outros pequenos núcleos secundários – como São Félix e Morada Nova. Como dito anteriormente, diferentes lojas e estabelecimentos se sobrepõem as tradicionais feiras de rua, com produtos agrícolas “provenientes de áreas rurais do próprio município, sobretudo assentamentos e vazantes e, em parte, obtidos em áreas rurais de outros municípios da região e fora dela” (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016).

Grandes redes de supermercados regionais também se instalaram pela cidade, além de lojas de eletrônicos e eletrodomésticos. Ressalta-se que a estruturação comercial da cidade tem uma intrínseca relação com as elites locais, ou seja, a grande maioria do comércio formal é pertencente à grupos de grande influência regional de origem marabaense.

Assim como outras cidades médias brasileiras, Trindade Júnior *et al.* (2016) dão ênfase à três segmentos especializados que fortalecem a centralidade urbano-regional de Marabá: os serviços especializados médico-hospitalares, os educacionais e os bancário-financeiros. Dessa forma, Marabá apresentava até o momento da publicação, um total de 290 estabelecimentos médico-hospitalares especializados, como clínicas, laboratórios, consultórios e ambulatórios (SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE, 2010 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016); 17 instituições de ensino superior, sendo três públicas e 14 particulares, que oferecem cursos nas mais diversas áreas do conhecimento; além de 12 agências bancárias e 28 postos de atendimento bancário (FEBRABAN, 2009 *apud* TRINDADE JÚNIOR *et al.* 2016),

Dessa forma, contendo estabelecimentos que fortalecem a centralidade terciária de Marabá regionalmente, além de outros ramos que consolidam essa posição central na hierarquia urbana, como a indústria e o agronegócio, a cidade passa por uma materialização dessa centralidade, ou seja, o tecido urbano se

desenvolve de forma à priorizar ou excluir determinados equipamentos urbanos e classes sociais mais baixas em detrimento de classes mais altas, corroborando para um processo de segregação socioespacial notadamente espacializado e fragmentado.

Historicamente, o desenvolvimento de Marabá já indicava uma fragmentação de seu tecido urbano, como observado na formação de seus diferentes núcleos urbanos, a partir de uma paisagem fluvial. Assim, mesmo os diferentes núcleos urbanos possuem diferentes estruturas entre si, como a localização de equipamentos administrativos públicos na Nova Marabá ou a maior percentagem de população ribeirinha habitando a Velha Marabá (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016).

Nas palavras dos autores, “[...] o ordenamento interno de Marabá é fruto e síntese de sucessivos processos que remontam às frentes extrativas vegetais, agrícolas, pastoris, minerais e industriais, e a seus respectivos modais de circulação predominantes” (p. 169).

Adiante, ainda que ao longo dos anos 1980, Marabá tenha se estruturado, as condições de moradia permanecem precárias no que diz respeito às infraestruturas de saneamento básico e que podem ser observadas na descrição realizada no início do subcapítulo, na qual é apresentada uma caracterização quantitativa do município a partir de dados do IBGE.

Outro importante aspecto a ser ressaltado é a composição majoritária de migrantes na população do município, que foram levados à Marabá pela demanda por mão de obra dos diferentes ciclos econômicos existentes na cidade (TRINDADE JÚNIOR *et al.*, 2016). Dessa forma, as diferentes classes sociais ocupam diferentes espaços no tecido urbano, o que leva a cidade a ter uma segregação socioespacial evidente, quando ambientes precários se contrastam com condomínios fechados e loteamentos de médio e alto padrão, que também se tornaram presentes em Marabá a partir dos anos 2000.

Porém, outra singularidade reside no tecido urbano marabaense, como salientado por Trindade Júnior *et al.* (2016), ao apontarem para a proximidade entre os problemas urbanos presentes em Marabá. Assim,

[...] os problemas urbanos, muitas vezes, estão bem próximos das áreas onde se localiza a população de maior renda, demonstrando haver, na cidade, uma proximidade entre espaços bem estruturados e outros bastante precários. No entanto, a contiguidade física não reduz a distância social, tão flagrante na paisagem urbana [...] (p. 184).

Mesmo com algumas diferenças entre si, os diferentes núcleos urbanos de Marabá contêm elementos de auto segregação em seus tecidos e, embora o mercado imobiliário tenha se fortalecido na produção de moradias e condomínios para as classes média e alta, percebe-se em Marabá um baixo grau de desenvolvimento de fenômenos como a verticalização e até mesmo a presença de condomínios residenciais de alto padrão, existindo alguns poucos distribuídos pela cidade.

Embora com um comportamento intraurbano que não se assemelha as demais cidades médias brasileiras, Marabá possui características fundamentais à sua condição, como a consolidação de agentes imobiliários – principalmente atrelados às elites locais – que detém o controle do mercado de terras da cidade. Ressalta-se que, diante da constante expansão urbana de Marabá, os agentes imobiliários também desempenham um papel fundamental na incorporação de terras antes pertencentes à grandes propriedades rurais ao tecido urbano de seus diferentes núcleos.

O que Trindade Júnior *et al.* (2006) apresentam ao longo do texto é uma caracterização de uma cidade média localizada na Amazônia Oriental que possui uma série de elementos que a consolida como um importante elo urbano-regional (STERENBERGER e BRUNA, 2001) do estado do Pará, mas que também a diferencia das demais cidades médias brasileiras.

Marabá é um espaço extremamente contraditório e que, ao longo do estudo proposto e da incorporação das variáveis analíticas propostas por Sposito *et al.* (2007), principalmente das variáveis que correspondem aos elementos industriais, aponta-se essa espacialidade como um local que expressa processos gerais correspondentes à forma como o país se estruturou e incorporou a Amazônia ao circuito produtivo nacional e internacional.

Sendo assim, Marabá com suas inúmeras singularidades, representa a forma como o fenômeno de urbanização se comportou e ainda se comporta na região Norte do país, denotando que, embora com formações sociais distintas das regiões litorâneas e do Centro-Sul do país, que contém a grande maioria das cidades médias brasileiras, a região amazônica, como uma importante fronteira agrícola, também contém os mesmos processos gerais estruturantes que norteiam a formação socioespacial brasileira, marcada por disputas de terra, agentes econômicos locais e externos e, principalmente, pela estruturação a partir de uma raiz produtiva agrário-exportadora.

#### 4.6 Marília (SP)

Marília é um município localizado no centro-oeste do estado de São Paulo. Com uma área de km<sup>2</sup>, o município contava com uma população de 216.745 habitantes (IBGE, 2010), atualmente sua população é estimada em 237.130 habitantes (IBGE, 2018). Marília está à 438 km da capital paulista e se destaca na rede de municípios do interior do estado como um polo alimentício. Conhecida como Capital Nacional do Alimento, a cidade tem um parque industrial diverso com indústrias do ramo alimentício, gráfico, têxtil, metalúrgico, etc. Empresas como a Nestlé, Marilan, Dori e Sasazaki estão instaladas em Marília e consolidam seu perfil industrial (MARÍLIA, 2016).

**Figura 6.** Vista aérea da região central de Marília (SP)



Fonte: Prefeitura de Marília, 2019.

O salário médio mensal dos trabalhadores residentes é de 2,7 salários mínimos e a população ocupada corresponde à 31,6% do total, equivalendo à 74.372 habitantes (IBGE, 2017). A taxa de escolarização (6 a 14 anos de idade) do município

é de 97,8% (IBGE, 2010), com um total de 75 escolas de ensino fundamental e 35 escolas de ensino médio (IBGE, 2018).

Marília apresenta um PIB per capita de R\$31.473,42 (IBGE, 2016) e um IDHM de 0,798 (IBGE, 2010). Sobre suas infraestruturas urbanas, Marília possui 96,8% de suas residências com esgotamento sanitário adequado, 95,4% de vias públicas arborizadas e 37,6% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2010).

Intitulada como “Marília: especialização industrial e diversificação do consumo. Trajetórias de uma cidade média” a pesquisa foi realizada por Everaldo Santos Melazzo (2012) apresenta uma síntese histórica acerca do surgimento e do desenvolvimento de Marília e da estreita relação do município com a indústria.

Com um perfil industrial evidente, as indústrias presentes assumem um papel fundamental na estruturação da cidade e no alavancar dos demais setores, como no setor de comércio e serviços especializados. Consequentemente, as disparidades socioespaciais se acentuam em Marília, visivelmente materializadas por meio de fenômenos antes concebidos somente às grandes metrópoles, como a formação de núcleos de favelização, a (re)estruturação urbana através de agentes imobiliários e a construção de novas centralidades intraurbanas, de forma a negar o acesso igualitário da população de baixa renda aos equipamentos urbanos existentes.

Conforme apresentado por Melazzo (2012), Marília se constitui como um importante núcleo urbano em um momento em que as relações econômicas deixam de ter um caráter predominantemente agroexportador e passam a englobar as demandas do mercado internacional e do Estado brasileiro, com o objetivo de desenvolver o capitalismo industrial no Brasil.

Marília tem, a partir dos anos 1920, importantes marcos para a sua estruturação produtiva e sua centralidade regional que se desdobrarão ao longo dos anos. A partir dessa época foram implantadas as primeiras ligações rodoferroviárias da região, que desempenharam o papel de conectar o núcleo urbano ainda em formação à outras localidades. Ressalta-se que as rodovias desempenharam um papel primordial na estruturação regional de Marília, o que vai na contramão do papel fundamental que as ferrovias exerceram no Estado de São Paulo, dado o momento tardio que Marília foi inserida na rede urbana do estado.

Diante da implementação de estradas na região, houve um

[...] fortalecimento das aglomerações urbanas, no caso principalmente de Marília e, de outro, a intensificação de maiores interações e complementaridades entre vários ramos de atividades econômicas, seja local ou regionalmente, seja fundamentalmente com a capital, São Paulo (MELAZZO, 2012, p. 170).

A partir dos anos 1930, Marília passa por um processo de fracionamento de suas terras urbanas e rurais como apontado por Melazzo (2012), no qual tal fracionamento é resultando dos prejuízos da atividade agrícola da região, ou seja, os proprietários endividados acabaram vendendo frações de suas terras e as mesmas passaram a incorporar o tecido urbano da cidade, que se encontrava em expansão e que “passa a atrair a mão de obra migrante e, também consolida o núcleo urbano” (p. 171).

No início do século XX, Marília, assim como outros tantos municípios paulistas, teve sua estruturação econômica relacionada ao cultivo do café com o diferencial de possuir também propriedades produtoras de algodão. Assim, o núcleo urbano da cidade se consolidou em função da prestação de serviços à ambas atividades (MELAZZO, 2012). Outros produtos também eram estruturantes à economia mariliense, como o cultivo de feijão, milho, batata e arroz, porém, sem a expressividade que a agricultura cafeeira possuía.

Com o declínio do café ao final da década de 1920, o cultivo algodoeiro, até então segunda atividade econômica mais representativa regionalmente, assume papel de destaque, dada a forte demanda do mercado têxtil nacional e internacional. Capitais externos se instalam em Marília para o beneficiamento do algodão. Sobre isso Melazzo (2012) destaca que

A possibilidade de atração de tais capitais externos deve ser interpretada como o reconhecimento de um nível de densidade de relações econômicas prévias e a presença de farta disponibilidade de matéria-prima na região. Ao mesmo tempo, essas empresas ampliaram as relações econômico-produtivas locais, consolidando Marília frente às demais cidades do entorno imediato ou mesmo àquelas com as quais passou a estabelecer relações econômicas derivadas da venda do produto e de seus subprodutos, bem como de atividades complementares, financeiras etc. (p. 172).

Diante do exposto, a partir do momento em que Marília passa a receber capitais externos à sua formação socioeconômica, o volume e o dinamismo da produção ali realizada passam a articular, de maneira dinâmica, os espaços urbano e rural frente às demandas econômicas. Surge, então, a necessidade de se ter instituições

financeiras<sup>25</sup> que pudessem intermediar a produção e a escala local com as demandas do capital e de ordem externa.

Observa-se, a partir de tais relações, dois movimentos em Marília apresentados por Melazzo (2012). O primeiro, indica a expansão territorial da cidade, ou seja, abrem-se novos loteamentos e novos eixos de urbanização, resultantes da dinâmica econômica ali instalada; e o segundo, na construção da centralidade regional de Marília, onde a cidade amplia seu mercado consumidor e o desenvolvimento de outros setores da economia municipal.

A produção de algodão assume importante papel no processo de industrialização produtiva. A partir dos anos 1930, a cidade se transforma em um importante polo regional de processamento de produtos agrícolas, principalmente de algodão. Porém, Melazzo (2012) destaca que o cultivo algodoeiro entra em declínio já nos anos 1940, como resultado do empobrecimento do solo – pelo cultivo intensivo – e pela queda da demanda internacional, assim, a cidade substitui progressivamente o cultivo do algodão pela produção de amendoim. Esse movimento de substituição produtiva – do algodão para o amendoim – buscou um reaproveitamento das indústrias ali instaladas, assim “o parque industrial instalado passou, então, a processar o amendoim para a produção de óleo e outros subprodutos como farelo, tortas, adubo e sabão [...]” (MELAZZO, 2012, p. 175).

Porém, mais uma reestruturação estava por vir ao final dos anos 1960. O cultivo de amendoim entra em declínio na região, dado o desenvolvimento do cultivo da soja, mais uma vez, por demandas de outras áreas produtivas do país e pelo mercado internacional. Percebe-se que, ao longo de seus ciclos produtivos, Marília incorporou diferentes tecnologias, formou diferentes cadeias produtivas e se inseriu de diferentes formas nos mercados nacional e internacional. Conseqüentemente, todo esse constante processo de reestruturação econômica reverberou na configuração do tecido intraurbano da cidade, ou seja, a organização espacial intraurbana de Marília sofreu reflexos desses diferentes ciclos.

---

<sup>25</sup> Nasce em Marília, em 1934, a Casa Bancária Almeida, que tinha como objetivo cuidar de financiamentos destinados à produção agrícola local. Posteriormente, a Casa Bancária Almeida se transforma no Banco Brasileiro de Descontos, o Bradesco, em 1943 e tendo sua sede transferida para a capital do estado em 1946. Ainda como um exemplo na força econômica desempenhada por Marília como uma cidade onde se fundam importantes empresas brasileiras, tem-se a empresa aérea Táxi Aéreo de Marília, a TAM, fundada na cidade em 1961 e transferida para São Paulo em 1967 (MELAZZO, 2012, p.173).

Ressalta-se aqui o que é indicado por Melazzo (2012), em que todas essas mudanças no perfil produtivo da cidade implicaram na “diminuição nos ritmos e processos de produção da cidade” (p.176), no qual novos loteamentos foram implementados somente a partir dos anos 1970. Ao longo dos anos, acompanhando o desenvolvimento dos ramos produtivos presentes, o setor de comércio e serviços especializados se aprimorou e, embora houvessem mudanças na raiz produtiva, a centralidade resultante do fortalecimento do setor terciário já havia se estabelecido.

Os anos 1980 demarcam Marília como um “núcleo de especialização produtiva” (MELAZZO, 2012, p. 176). A associação dos diversos processos que se desdobraram localmente e o crescimento de atividades industriais ao longo do interior do estado de São Paulo, resultantes de um modelo de desconcentração econômica da indústria paulista, levaram Marília a assumir um papel estratégico na redefinição da divisão territorial do trabalho no estado de São Paulo. De acordo com Melazzo (2012), “enquanto a metrópole paulista concentra cada vez mais as atividades ligadas ao terciário superior, particularmente as de gestão, outras regiões absorvem paulatinamente a produção do valor industrial” (p. 179).

É inegável a forma como Marília possui, desde sua consolidação como núcleo urbano, uma relação dinâmica e determinante com a indústria, resultando em um perfil produtivo especializado. É importante ressaltar que, as diferentes configurações econômicas presentes ao longo da história da cidade e suas relações regionais necessárias à sua condição de elo urbano-regional (STERENBERGER e BRUNA, 2001), levaram Marília a exercer um papel de cidade média, articulando, de forma particular, o espaço intraurbano e o regional.

Tais transformações no tecido intraurbano podem ser percebidas tanto na forma de organização do setor terciário dentro da cidade, como na força que o setor de construção civil adquire ao longo dos anos, apresentando uma crescente tendência de crescimento desde os anos 1970 (MELAZZO, 2012).

A indústria de transformação, nesse caso, a indústria de alimentos, é de suma importância para a especialização de Marília e, logo, para a consolidação da cidade como um importante polo industrial paulista. A presença dessas atividades industriais necessita de uma série de infraestruturas a fim de promover o escoamento da produção – importância dos elos rodoviários<sup>26</sup> – e de uma série de atividades

---

<sup>26</sup> Nas palavras de Melazzo (2012) “Importa ressaltar a prominência das ligações rodoviárias [...] A importância de tais ligações é acentuada pelos fatos de não haver, em Marília, terminais intermodais

complementares à produção, fortalecendo a centralidade de Marília no setor terciário. Assim,

As atividades industriais assumem lugar de destaque em Marília, na análise de sua constituição e capacidade de diferenciar-se em sua região imediata, conferindo-lhe um perfil próprio na rede de cidades paulistas, articulando-a aos mercados regionais, nacional e internacional, e tornando-a polo importante no que se refere à absorção de mão de obra. Sua presença no espaço urbano, quanto às suas localizações, também não é neutra e influencia significativamente os próprios processos de produção da cidade (MELAZZO, 2012, p. 203).

Dessa forma, observa-se que Marília e toda a processualidade histórica que envolve seu desenvolvimento industrial resulta em uma visível centralidade, seja como polo industrial no centro-oeste paulista, seja como um centro de oferta de comércio e serviços especializados. Sobre isso, Melazzo (2012) salienta a centralidade exercida pela cidade na gestão do território, ou seja, na forma como são englobadas “as dimensões jurídica, administrativa e econômica, em função da presença de órgãos estatais e de sedes de empresas privadas, bem como na oferta de diferentes serviços (tais como bancários, educacionais, de comércio, etc.)” (p. 206).

O comércio e os serviços especializados presentes na cidade consolidam seu *status quo* de cidade média, principalmente no que se refere aos setores médico-hospitalares, educacionais e bancário-financeiros, além de infraestruturas urbanas e espaços de consumo como *shoppings centers* (MELAZZO, 2012).

A intrínseca relação entre os serviços médico-hospitalares e educacionais permitiu que a cidade usufrísse de uma relação sinérgica entre os dois setores, ou seja, ao mesmo tempo em que se fortaleceram instituições de ensino como a Faculdade de Medicina de Marília (FAMEMA) e a Universidade de Marília (UNIMAR), com cursos de medicina, enfermagem e demais especialidades médicas, o setor de saúde se especializou em um alto grau de complexidade, com instituições públicas e particulares de grande abrangência regional (MELAZZO, 2012).

Destacam-se ainda a presença de clínicas especializadas de outros segmentos e a presença de outras instituições de ensino técnico e superior, como a presença da Universidade Estadual Paulista (UNESP), o Centro Universitário Eurípedes de Marília

---

de carga e de o aeroporto, de 1938, contar apenas com dois voos com destino a São Paulo, exclusivamente de passageiros, sendo que as empresas locais utilizam o modal rodoviário para o transporte de cargas” (p. 200).

(UNIVEM) e a Faculdade João Paulo II, oferecendo cursos de diversas áreas do conhecimento.

Aponta-se aqui para a centralidade regional criada a partir do estabelecimento de tais instituições, mas também para a centralidade gerada dentro do próprio tecido urbano da cidade, onde os principais centros e serviços educacionais e de saúde se localizam em eixos que privilegiam a região central de Marília (MELAZZO, 2012), criando disparidades em relação ao acesso desses serviços por parcelas mais pobres da população.

O padrão de distribuição de instituições financeiras e de espaços de consumo também fortalecem essa centralidade instalada dentro do próprio núcleo urbano. Os dois *shoppings centers* instalados na cidade e a forma de organização do comércio de rua privilegiam alguns eixos implicando em outros processos, como a implementação de condomínios fechados e loteamentos de alto padrão próximos aos eixos de maior centralidade (MELAZZO, 2012). Essa forma de estruturação do espaço urbano de Marília propicia uma segregação socioespacial setorial, na qual isolam-se os mais pobres nas periferias, deixando-os distantes do acesso às infraestruturas urbanas.

Produzem-se e ampliam-se as desigualdades socioespaciais, principalmente no que diz respeito a um

[...] padrão de localização intraurbana das atividades, o qual, por sua vez, remete aos processos de produção e estruturação da cidade: a expansão territorial; a seletividade, segundo o tipo de atividade e diferenciação de usos do solo; a hierarquização crescente de grupos e estratos sociais que, segundo os dados e informações obtidos e analisados a seguir, sugerem a ampliação das desigualdades socioespaciais (MELAZZO, 2016, p. 231).

A partir disso, percebe-se como o espaço urbano de Marília, em toda sua construção histórica assume um papel contraditório. Embora concentre uma prosperidade econômica de influência regional, essa mesma prosperidade econômica ali concentrada gera disparidades intraurbanas e, logo, uma evidente segregação socioespacial. Diante disso, Melazzo (2012) aponta que nas cidades paulistas de porte médio

[...] enquanto a capacidade de se urbanizar e produzir riqueza é maior nesses municípios do que na média do conjunto onde se inserem de maneira imediata, ou seja, no espaço do estado de São Paulo, a distribuição de riqueza é ali mais concentrada (p. 232).

Dessa forma, a centralidade existente em Marília é reforçada pelo padrão de localização de seus serviços e infraestruturas urbanas e ainda possui outro agravante: a paisagem. Os paredões rochosos/escarpas – mais conhecidos como Itambés – funcionam como barreiras ao processo de expansão urbana da cidade, ou seja, eles se transformam “em limites espaciais presentes nos processos de diferenciação de áreas e bairros e em condicionantes da localização de atividades econômicas e segmentos sociais diversos” (MELAZZO, 2012, p. 235).

Ocorre uma linearização do tecido urbano de Marília no sentido norte-sul, na qual a área central concentra atividades econômicas relacionadas ao setor terciário e a verticalização de vetores de expansão favorecidos por grandes avenidas e infraestruturas urbanas como hospitais, escolas e universidades, restando à população menos favorecida habitar áreas mais distantes e isoladas.

Os anos 1990 demarcam um período de acentuada estratificação social em Marília, indicando alterações não somente no mercado de trabalho como também na disparidade entre as classes sociais (MELAZZO, 2012). Políticas públicas advindas da década de 1980 em conjunto com a paisagem que implica em uma linearidade do tecido urbano, corroboram para a instalação de conjuntos habitacionais em porções mais distantes e afastadas do centro de Marília. Para o autor, instalam-se disparidades no acesso à equipamentos públicos e diferentes ritmos e intensidades no deslocamento e aproveitamento de infraestruturas urbanas se fazem presentes. As diferenciações entre bairros mais ricos e bairros mais pobres surgem a partir desse cenário.

No tecido urbano, encontra-se a verticalização no centro da cidade; a presença de agentes imobiliários organizados empresarialmente de forma a contribuir para a especulação imobiliária; o papel do poder público em subserviências às demandas do capital; e a implantação de inúmeros conjuntos habitacionais nas franjas do tecido urbano (MELAZZO, 2012).

Concomitantemente, a periferia se forma a partir de seu isolamento e da formação de núcleos de favelização em áreas de risco. Forma-se um “mosaico articulado de diferenças e desigualdades [...] decorrente de estratégias de valorização diferenciada e amplificada dos espaços” (MELAZZO, 2012, p. 243). Ainda em 1996, como indica Melazzo (2012), Marília possuía 17 áreas de favelização, equivalendo à 1.351 habitações (p. 243).

Em um primeiro momento, as áreas de risco se localizavam, também, nas próximas aos Itambés, porém, a partir dos anos 1990, a proximidade aos Itambés passou a ser sinônimo de uma proximidade à natureza. A contradição se materializa no mosaico construído entre a implantação de loteamentos e condomínios de alto padrão nessas áreas antes consideradas desvalorizadas e os já consolidados núcleos de favelização. Marília torna-se um espaço de contradições expressas materialmente e resultantes de sua especialização produtiva assim como visto em grandes aglomerações urbanas.

Para Melazzo (2012),

Configura-se, assim, um espaço urbano marcado e estruturado pelas desigualdades do lugar de cada um. Tais localizações são, portanto, o resultado de processos passados e presentes e dizem respeito à construção histórica das relações estabelecidas entre a ação dos agentes do mercado imobiliário, dos proprietários da terra urbana, em particular, e do Estado, em diferentes momentos (p. 245).

Percebe-se, ao longo da construção proposta por Melazzo (2012), como Marília adquire elementos que a configura como uma cidade média. Em uma relação com as variáveis analíticas propostas por Sposito et al (2007), observa-se a presença dos itens I, III e IV como fundamentais à estruturação de Marília como cidade média. Suas constantes trocas de raiz produtiva – partindo do café para o algodão e, *a posteriori*, do amendoim para a soja – influenciaram diretamente na forma como infraestruturas regionais foram utilizadas na inserção da região ao sistema produtiva estadual e nacional.

Além disso, o tecido urbano mariliense absorveu as inúmeras transformações sofridas no decorrer do tempo e se tornou um espaço urbano privilegiado na complexa rede econômico-industrial do estado de São Paulo, porém, adquirindo diversas contradições socioespaciais.

Marília se torna uma cidade média contendo singularidades, como a não primazia da rede ferroviária em seu desenvolvimento; e processos gerais às cidades médias, como a importância de atividades primário-exportadoras na configuração e no desenvolvimento de suas relações urbano-regionais. A particularidade reside na forma como todas as transformações contidas no espaço urbano-regional de Marília se relacionam de forma a promover, simultaneamente, um espaço de alta concentração e desenvolvimento econômico e um espaço extremamente desigual e segregado.

#### 4.7 Mossoró (RN)

Mossoró é um município localizado ao noroeste do estado do Rio Grande do Norte. Com uma área de 2.099,333 km<sup>2</sup> (IBGE, 2018), o município contava com 259.815 habitantes (IBGE, 2010) no último censo e hoje possui uma estimativa de 294.076 habitantes (IBGE, 2018). À 200 km de distância da capital Natal, é considerada a segunda cidade mais importante do estado com influências econômicas na fruticultura irrigada, indústria salineira e na indústria extrativista de petróleo, sendo caracterizada como maior município em produção de sal e de petróleo em terra no Brasil (MOSSORÓ, 2017).

**Figura 7.** Vista aérea de Mossoró (RN)



Fonte: Portal Guiamos, 2017.

O salário médio mensal dos trabalhadores residentes é de 2,4 salários mínimos e a população ocupada corresponde à 22,2 % do total, equivalendo à 65.505 habitantes (IBGE, 2010). A taxa de escolarização (6 a 14 anos de idade) do município é de 97,7% (IBGE, 2017), com um total de 163 escolas de ensino fundamental e 35 escolas de ensino médio (IBGE, 2018).

Mossoró apresenta um PIB per capita de R\$19.714,79 (IBGE, 2016) e um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,720 (IBGE, 2010). Sobre

suas infraestruturas urbanas, o município possui 64,6% de suas residências com esgotamento sanitário adequado, 75,5% de vias públicas arborizadas e 4,5% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2010).

Intitulada como “Mossoró (RN): o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais”, a pesquisa sobre essa cidade potiguar foi realizada por Denise Elias e Renato Pequeno. Elias e Pequeno (2010) escrevem que a cidade de Mossoró consolida sua influência regional a partir dos anos 1980, assumindo novos papéis na divisão territorial do trabalho e incorporando circuitos produtivos estimulados pelo processo de globalização que se intensifica. Três atividades econômicas assumem um papel crucial na reestruturação urbana da cidade, sendo elas o agronegócio do ramo fruticultor (principalmente de melão e banana); a exploração de petróleo e gás natural; e a extração e beneficiamento do sal (ELIAS e PEQUENO, 2010).

A extração e beneficiamento do sal pode ser considerada a atividade primária mais antiga, porém, se reestrutura após os anos 1970 com a chegada de capitais estrangeiros à região (ELIAS e PEQUENO, 2010). As outras duas, o agronegócio fruticultor e a exploração de petróleo e gás natural, são trazidas por Elias e Pequeno (2010) como resultantes da revolução tecnológica e da fluidez espacial que se dá a partir dos anos 1980, a partir dos novos arranjos produtivos que se estabelecem mundialmente.

Percebe-se a raiz produtiva primário-exportadora como essencial ao desenvolvimento de Mossoró como uma cidade média. Além dessa centralidade produtiva, o setor terciário se desenvolve concomitantemente, abrangendo uma região de consumo que vai além do Rio Grande do Norte, captando espaços do nordeste do Ceará e do norte da Paraíba (ELIAS e PEQUENO, 2010). Configurando-se como um polo regional, Mossoró atrai mão-de-obra para atuação em suas atividades primário-exportadoras, implicando na transformação de seu espaço intraurbano.

Diante disso, o crescimento urbano de Mossoró evolui rapidamente a partir dos anos 1980, incorporando novos espaços à sua malha urbana, principalmente no que diz respeito a regiões precárias no tocante às condições de moradia e ao acesso a infraestrutura urbana. Em contrapartida, a segregação materializada espacialmente gera espaços de riqueza, como condomínios verticais e horizontais se propagaram pela cidade.

Em uma comparação do crescimento urbano vivido por Mossoró, Elias e Pequeno (2010) apresentam o rápido crescimento demográfico da cidade ao longo dos anos, com uma taxa de urbanização de 81,55% em 1970, para 93,10% já nos anos 2000, além de um crescimento populacional de 120% em 20 anos (p. 108).

Historicamente, Mossoró teve sua origem relacionada as rotas de transporte de gado, com o seu processo de urbanização se iniciando ainda no século XIX, a partir do seu papel de praça comercial do agronegócio. Já a partir do início do século XX, a atividade salineira foi fundamental para o desenvolvimento dessa espacialidade, intensificando fluxos migratórios vindos do Sertão (ELIAS e PEQUENO, 2010). Sobre isso os autores escrevem que

Mossoró, desde seus primórdios, despontou como entroncamento de rotas por onde o gado era transportado em direção à Zona da Mata, passando posteriormente a se concentrar em algumas fazendas criadas para o beneficiamento da carne e do couro. Alguns fatores ambientais podem ser apontados como favoráveis para essa função assumida por Mossoró, dentre as quais: a disponibilidade de água, associada aos rios Mossoró e Apodi; a presença do sal que se depositava naturalmente em lagoas e lagamares e a proximidade do porto de Areia Branca (p. 109).

No início do século XX, a atividade salineira desempenhou um importante papel na cidade, fazendo de Mossoró um centro de atração populacional e de oferta de empregos (ELIAS e PEQUENO, 2010).

A década de 1920 demarca a implementação da ferrovia, implicando em um crescimento demográfico associado à presença de fábricas que passam a se instalar nas bordas da cidade, resultando na “formação de bairros populares nas suas proximidades, numa época em que não havia qualquer norma urbanística ou ambiental” (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 111).

Tem-se aqui, o início da formação da periferia mossoroense, com o crescimento de bairros populares. Essa conjuntura indica processos que se reverberam no espaço urbano da cidade, principalmente na década de 1960, na qual houve um crescimento periférico desordenado. Elias e Pequeno (2010) salientam que os

[...] novos bairros periféricamente localizados, desprovidos de infraestrutura urbana e ocupados de modo rarefeito, imprimem um ritmo mais rápido para o desordenado processo de crescimento na cidade de Mossoró. Para tanto contribui a localização das vias regionais que conectam Mossoró às capitais Natal e Fortaleza, assim como aos centros urbanos sob sua influência, como Açu e Apodi (p.111).

Esse crescimento desordenado resultou na elaboração do primeiro plano diretor municipal, datado de 1975, porém, a partir do processo de mecanização da indústria salineira, o plano diretor se demonstra ineficiente, tendo em vista sua natureza desenvolvimentista e higienista de reorganização do espaço intraurbano mossoroense (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 112).

O plano diretor é contido pela leva de mão-de-obra liberada pelas salinas, resultando num crescimento vertiginoso da periferia. Nesse cenário, Elias e Pequeno (2010) ressaltam que as lideranças políticas locais consolidadas apontaram como solução para o acelerado processo de periferização, a construção de

[...] conjuntos habitacionais mediante a utilização de recursos do Sistema Financeiro da Habitação (SFH), geridos pelo Banco Nacional de Habitação (BNH), associado à Companhia de Habitação do Rio Grande do Norte (Cohab/RN), absorvendo parte da população de baixa renda como mão de obra para sua construção (p. 113).

A partir desse reordenamento urbano na década de 1980, acentuou-se a monocentralidade da cidade, ou seja, as áreas centrais se valorizaram e as periferias continuaram em plena expansão, assim, o intercalar entre conjuntos habitacionais populares e loteamentos privados favoreceram a especulação imobiliária, que se intensificou no decorrer dos anos.

Com a chegada dos anos 1990, o setor terciário expandiu os estabelecimentos comerciais e de serviços especializados presentes na cidade, resultantes da reestruturação produtiva contínua de Mossoró. Além de colaborar com a monocentralidade, o setor terciário também se expande em direção às periferias. Assim, para os autores,

Todo esse crescimento urbano, sem o devido acompanhamento de uma política de desenvolvimento urbano, deriva no crescimento das irregularidades fundiárias, proliferando o processo da favelização, associado ao surgimento de várias áreas de pobreza dispersas na cidade de Mossoró (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 115).

Em síntese, percebe-se que o espaço urbano de Mossoró sofre diversas transformações que acarretam em sua condição de cidade média. Como um importante parâmetro analítico, percebe-se como a configuração da cidade e as relações inter e intraurbanas materializam aquilo já discutido anteriormente por Sterenberger e Bruna (2001) e Sposito *et. al* (2007), apresentando as cidades médias como importantes elos regionais dotados de estruturas materiais e imateriais que, em

uma constante interação, exprimem as particularidades do processo de formação territorial brasileiro.

Na produção bibliográfica de Mossoró, construída por Elias e Pequeno (2010), percebe-se a importância de dois dos quatro eixos analíticos: o Eixo I – ramos de atividades econômicas; e o Eixo IV – condições de moradia (SPOSITO *et. al*, 2007). Esses eixos norteiam as discussões trazidas pelos autores.

Voltando à Mossoró, Elias e Pequeno (2010) escrevem sobre a marcante presença de eixos de segregação socioespacial presentes na cidade, o que indica a forma como agentes imobiliários se apropriaram do espaço urbano mossoroense, utilizando de infraestruturas públicas para reforçar a especulação imobiliária. Sendo assim,

[...] sem o devido controle, prevalece a especulação imobiliária, onde os agentes imobiliários e fundiários se apropriam das melhorias decorrentes de obras viárias e da infraestrutura urbana instalada com recursos públicos [...] (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 115).

Os fenômenos urbanos concebidos a metrópoles se fazem presentes nas cidades médias brasileiras como resultado da interação entre a atividade industrial, a agricultura, o setor terciário, os incrementos populacionais, as políticas públicas e o a presença de elites e agentes econômicos locais e externos, ou seja, a conjunção dessas variáveis faz das cidades médias um elo entre o interior e a metrópole.

Adiante, os autores ressaltam o papel do agronegócio como estruturante ao processo de urbanização de Mossoró. Dessa forma, Elias e Pequeno (2010) escrevem que o incremento da economia urbana da cidade ocorre a partir da presença do agronegócio globalizado.

Cria-se em Mossoró um “espaço agrícola racionalizado” (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 146) que, em constante relação com o urbano, favorece o crescimento demográfico e econômico da cidade. Na visão dos autores, essa espacialidade pode ser entendida como um local de “materialização de parte de condições gerais de reprodução do capital do agronegócio globalizado” (p. 147), logo, desempenhando uma função de nó agroindustrial, atraindo mão-de-obra, recursos financeiros e reorganizando a dinâmica urbano-regional.

Assim, o consumo produtivo agrícola (ELIAS, 2003 *apud* ELIAS e PEQUENO, 2010) assume um importante papel como estruturante econômico das áreas de expansão do agronegócio, como observado em Mossoró a partir dos anos 1980.

Essas áreas de expansão do agronegócio incorporam ciência, tecnologia e informação em suas atividades e relações, forçando espacialidades presentes em sua área, como Mossoró, a suprir as demandas por insumos materiais e imateriais (ELIAS e PEQUENO, 2010).

O papel de regulação que o urbano desempenha frente ao rural evidencia-se em Mossoró, no qual a cidade exerce a função de gerir e prover demandas do agronegócio. Tem-se uma relação intrínseca entre o campo e a cidade, o urbano e o rural.

Sobre essa cidade que oferece o que o campo exige, Mossoró desempenha a função de oferecer inúmeros serviços especializados, desde estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços aos maquinários utilizados, até empresas de telefonia rural (ELIAS e PEQUENO, 2010).

Dessa forma, novas relações sociais são estabelecidas a partir do agronegócio globalizado que se instala na região. Pequenos proprietários são expropriados, expulsam-se os que não detém propriedade legal sobre a terra, o que promove uma migração forçada<sup>27</sup> e aqueles que não são expropriados acabam sendo subordinados ao grande capital monopolista do espaço agrário (ELIAS e PEQUENO, 2010). Os diversos trabalhadores advindos do campo e de cidades menores passam a residir nas periferias de Mossoró.

Além da ocupação das periferias, a partir da migração forçada permanente rumo à Mossoró, tem-se outra modalidade, as migrações descendentes de profissionais especializados (ELIAS e PEQUENO, 2010).

Esses dois movimentos reverberam em alterações qualitativas e quantitativas, ou seja, no incremento populacional e nos índices de qualidade de vida, por exemplo. Uma singularidade da formação urbana mossoroense é a não primazia industrial no processo de urbanização, o que traz à tona discussões já levantadas ao longo do primeiro capítulo, em uma retomada ao pensamento lefebviano (LEFEVBRE, 2008, 2010) e as contribuições de Castells (CASTELLS, 2009). Quando levada em consideração a realidade brasileira e, nesse caso, principalmente em relação ao cenário nordestino, a produção industrial apresenta pouca expressividade.

---

<sup>27</sup> Na análise feita por Elias e Pequeno (201), os autores apontam para um “êxodo rural”, porém, como justificado em discussões anteriores, o termo êxodo não se aplica como explicativo à realidade vivida no processo de urbanização brasileiro, dessa forma, continua-se, ao longo do texto, a empregar o termo migração forçada.

Historicamente, o semiárido nordestino sempre foi caracterizado pelo aproveitamento de recursos naturais regionais por necessidades de subsistência do que por um estímulo ao crescimento industrial, demonstrando a importância de atividades agropecuárias e de extrativismo mineral e vegetal (ELIAS e PEQUENO, 2010).

Ressalta-se ainda a importância da exploração de petróleo para o município, já que Mossoró foi o primeiro município brasileiro em extração terrestre de petróleo (ELIAS e PEQUENO, 2010). Essa atividade implica diretamente em novas fontes de arrecadação para essa cidade média, tendo em vista a importância dos *royalties* para o incremento da economia local. A malha urbana mossoroense amplia-se em detrimento da instalação da Petrobras.

Elias e Pequeno (2010) também indicam para a importância das indústrias de transformação ao município, localizadas em um distrito industrial elaborado em 1978. O distrito industrial de Mossoró é impulsionado a partir dos anos 1990, em detrimento do maior poder constitucional que os municípios brasileiros adquirem e da guerra fiscal que se instaura nessas espacialidades, em busca de investimentos produtivos através da isenção de impostos (ELIAS e PEQUENO, 2010).

Em relação ao setor de comércio e serviços, estimulado pela relação entre as raízes produtivas presentes em Mossoró, Elias e Pequeno (2010) apontam para a expansão desse setor econômico como consequência do também incremento populacional e as mudanças no padrão de consumo.

Inicialmente pequenos comércios fomentam o circuito inferior da economia, representando as relações locais e, posteriormente, em 2007, instala-se o primeiro *shopping center* da cidade, o *Mossoró West Shopping*. Em conjunto, os autores salientam para o processo de monetarização da vida social e a difusão do acesso ao crédito, resultantes de uma reestruturação bancária já em processo desde os anos 1970 (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 205).

Diferentes estabelecimentos começam a marcar presença no espaço urbano de Mossoró, como clínicas médicas de fisioterapia e reabilitação, clínicas estéticas, conglomerados de lojas e um novo modelo de consumo (ELIAS e PEQUENO, 2010). Porém, Elias e Pequeno (2010) atentam-se a outra singularidade de Mossoró, a ausência de grandes conglomerados comerciais, como hipermercados e lojas de departamento, o que representa como as diferentes regiões brasileiras se constituem

a partir de diferentes agentes econômicos e com as elites locais desempenhando um importante papel na estruturação das cidades médias.

Inevitavelmente, com o acelerado crescimento da cidade em suas atividades econômicas e população, há um processo de reestruturação urbana. Em Mossoró, a reestruturação se dá a partir de intervenções paisagísticas e no embelezamento da cidade, além de uma mercantilização das festas populares (ELIAS E PEQUENO, 2010).

O aprofundamento das desigualdades sociais se reflete no espaço de forma a materializar esse conjunto de processos sintetizados até aqui. As transformações econômicas sofridas por Mossoró ao longo dos anos e, principalmente, a partir da década de 1980, resultam em graves disparidades intraurbanas. O espaço se (re)estrutura a partir de uma lógica da qual quanto mais periférico, mais precário, gerando uma faixa de pobreza e precariedade habitacional conforme se afasta do centro da cidade, marcadamente mais valorizado (ELIAS e PEQUENO, 2010).

As políticas públicas desempenharam um importante papel, seja na validação da segregação ou na tentativa de superação da mesma. O tecido urbano fragmentado representa as disparidades nas quais o processo de urbanização mossoroense foi assentado.

Posto isso, ao findar dos anos 1970, a cidade passa por intervenções oriundas do PNCPM, com intuito de corrigir suas disparidades habitacionais a partir da construção de moradias pelo Estado. A implantação de conjuntos habitacionais em regiões periféricas acentuou as disparidades existentes entre as classes mais altas e mais baixas, em um reflexo material no tecido urbano.

Assim, tais políticas públicas presentes no PNCPM resultaram na criação de áreas de exclusão social, como apontam Elias e Pequeno (2010). Soma-se a esse processo de criação de áreas de exclusão social outros fenômenos como o fortalecimento de núcleos de favelização e uma intensa especulação imobiliária. Sobre isso, os autores escrevem que

Na forma como foram implementadas, as políticas habitacionais de interesse social das décadas de 1970 e 1980 levaram à consolidação de áreas de exclusão social preexistentes onde viviam os trabalhadores braçais da extração do sal, assim como ao surgimento de dezenas de áreas de ocupação irregular, trazendo para a cidade novos setores marcados pelo acesso desigual às redes de infraestrutura urbana, diretamente associados à distribuição de equipamentos sociais (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 244).

Percebe-se, assim, como o espaço urbano de Mossoró e sua configuração como cidade média é resultante da interação de diversos fatores, como a difusão do agronegócio; a descentralização da produção industrial; a difusão do comércio e dos serviços especializados; e do aprofundamento de desigualdades socioespaciais. O desdobramento dessas relações aponta as singularidades do espaço urbano de Mossoró e o seu papel de polarização do mercado consumidor regional.

Elias e Pequeno (2010) descrevem como tais processos concebidos como modernos são baseados nas velhas formas de apropriação da natureza, o que ilustra como Mossoró capta as diferentes fases de suas atividades primário-exportadoras e modifica toda sua estrutura urbano-regional, ou seja, em como

[...] as três atividades produtivas pilares da economia da cidade e área sob influência são baseadas na apropriação da natureza, transformando fatores naturais em mercadorias, em especial: 1) um mineral e fonte de energia, no caso de Mossoró, especialmente extraído da terra e do mar: o petróleo e o gás natural; 2) um outro recurso natural que vem da água do mar: o sal; 3) a terra agrícola, a partir da qual, no caso, se produz frutas tropicais (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 258).

Esse movimento dialético, entre o moderno e o arcaico, o passado e o presente, resulta em rebatimentos socioespaciais que contemplam as mudanças na estrutura fundiária, nas relações de trabalho, na economia urbana e nos padrões e formas de urbanização (ELIAS e PEQUENO, 2010).

Mossoró apresenta uma especialização da produção por determinações exógenas à realidade local, dado o movimento de mercados consumidores globais.

O que vemos em Mossoró é um choque permanente entre os elementos dos diferentes pares dialéticos para análise da produção do espaço, tais como as relações estabelecidas entre o público e o privado; entre as novas relações de produção e de trabalho e as pré-existentes, ainda pouco monetarizadas em algumas atividades; a cultura de subsistência do semiárido e a cultura das multinacionais; a solidariedade orgânica, localmente tecida há séculos, e a solidariedade organizacional difundida com a chegada dos grandes capitais etc. (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 260).

Há um processo de refuncionalização, tanto do espaço agrícola como do urbano, a partir de especializações produtivas (ELIAS e PEQUENO, 2010). Implicando em uma seletividade na organização produtiva, assim, há também uma constante relação entre antigos e novos agentes econômicos, sobrepondo elites locais já consolidadas e novas elites em formação.

Para Elias e Pequeno (2010), Mossoró pode ser vista como um espaço de coesão, entre interesses do circuito superior e inferior da economia, da apropriação dos grandes capitais e da acentuação das desigualdades socioespaciais. Em um âmbito intraurbano, instalam-se dilemas antes concebidos somente às metrópoles e reafirmam-se traços culturais locais.

Somam-se as variáveis apresentadas aqui outro importante ponto: a estrutura de poder oligárquica mossoroense. Elias e Pequeno (2010) salientam que as relações político-econômicas presentes em Mossoró e que contribuíram para o seu desenvolvimento ao longo do tempo e na sua constituição como cidade média, muito tem relação com as estruturas de poder ali presentes. Embora a cidade tenha se transformado ao longo do tempo com o avanço e modernização de suas atividades primário-exportadoras, os autores deixam claro como

[...] apesar de todas as mudanças, as mesmas mantem quase intocável a força política das oligarquias locais. Durante séculos, sustentaram-se com a difusão da 'indústria seca', explorando a miséria local, como se deu em todo semiárido, base para a formação e manutenção do coronelismo que legitimava localmente o poder central. Em muitos casos, ações associadas à pobreza local serviam mais como moeda de negociação entre a elite local e o governo federal do que como vetor de mudança das condições socioeconômicas (ELIAS e PEQUENO, 2010, p. 263).

Tem-se aqui uma outra importante variável analítica na compreensão do espaço urbano regional de Mossoró e que, de certa forma, pode ser transferida à realidade de diversas outras cidades médias.

A consonância de todas as variáveis apontadas por Elias e Pequeno (2010) caminham para uma reflexão sobre como a crise urbana atinge as cidades médias de forma espacialmente violenta assim como nas grandes cidades brasileiras. As relações dialéticas presentes nessas espacialidades elucidam a complexidade das cidades médias e a necessidade de tentar captar ao máximo seus processos gerais para a contribuir no movimento de construção conceitual necessário à Geografia brasileira acerca desse fenômeno urbano.

#### 4.8 Passo Fundo (RS)

Passo Fundo é um município localizado ao norte do estado do Rio Grande do Sul. Com uma área de 783,603 km<sup>2</sup> (IBGE, 2018), o município contava com uma população de 184.826 habitantes (IBGE, 2010) no último censo realizado e atualmente possui uma estimativa em 201.767 habitantes (IBGE, 2018). Passo Fundo se encontra à 289 km da capital Porto Alegre e se destaca como um polo do comércio varejista na região. Resultante da força comercial, a cidade também é conhecida por inúmeros grandes eventos e pelo título de Capital Nacional da Literatura (PASSO FUNDO, 2017).

**Figura 8.** Vista aérea da região central de Passo Fundo (RS)



Fonte: Gazeta do Povo, 2019.

O salário médio mensal dos trabalhadores residentes é de 2,8 salários mínimos e a população ocupada corresponde à 35,7% do total, equivalendo à 70.872 habitantes (IBGE, 2017). A taxa de escolarização (6 a 14 anos) do município é de 97,3% (IBGE, 2010), com um total de 77 escolas de ensino fundamental e 25 escolas de ensino médio (IBGE, 2018).

O município apresenta um PIB per capita de R\$42.459,59 (IBGE, 2016) e um IDHM de 0,776 (IBGE, 2010). Sobre suas infraestruturas urbanas, Passo Fundo

possui 54,1% de suas residências com esgotamento sanitário adequado, 71,7% de vias públicas arborizadas e 46,2% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2010).

Intitulada como “Passo Fundo: cidade média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio”, a publicação foi realizada por Oscar Sobarzo (2010) apresenta como Passo Fundo ganha destaque em sua estruturação urbana e regional de forma a consolidá-la como um centro especializado em comércio e serviços. O autor também apresenta o perfil de apoio que a cidade desempenha ao agronegócio, sendo um importante centro na venda de insumo agrícolas e máquinas, além de possuir uma ampla mão de obra especializada (p. 32).

Em uma retomada histórica, Sobarzo (2010) apresenta a forma como Passo Fundo surgiu como núcleo urbano ao norte do Rio Grande do Sul. Ainda no século XVII, a região de Passo Fundo era uma zona ocupada por jesuítas e que se tornou rota dos bandeirantes e tropeiros já no século XVIII. Ao longo de sua origem, Passo Fundo sofreu diversas fragmentações, dando origem à novas municipalidades a partir de seu território. A dinâmica regional de ocupação do território e de crescimento econômico se dava através da agricultura e pecuária.

Ainda no século XIX, Passo Fundo desempenhava uma importante função de controle administrativo e político na região Sul. Seus consecutivos desmembramentos e o fortalecimento de seu núcleo urbano desde o século XVIII contribuíram para consolidar seu papel de centro regional. Sobre isso, Sobarzo (2010) escreve que

Esse processo é fundamental para entender o papel regional que a cidade tem desempenhado desde a sua fundação, já que no decorrer do século XIX, foi se constituindo como a capital de um território de quase 25.000 km<sup>2</sup>, a partir do qual surgiram novos povoados que permaneceram subordinados político-administrativamente a Passo Fundo pelo menos até a data das suas emancipações como sedes municipais. A essa função administrativa devemos acrescentar o papel econômico como principal centro urbano desse território, especialmente considerando a oferta de serviços na região do Planalto Médio (p. 37).

Ao longo de seu surgimento, a cidade, embora com consecutivas perdas territoriais, aumentou seu núcleo urbano. A importância regional ganha destaque com a chegada da ferrovia à região. Assim, “em 1898 foi inaugurado o ramal ligando Passo Fundo a Cruz Alta e em 1910 o ramal para Marcelino Ramos” (SOBARZO, 2010, p. 37). A chegada da ferrovia fez de Passo Fundo um centro econômico e social da região Sul do país, principalmente no Planalto Médio, no Alto Uruguai e na região das Missões (RUCKERT, 1997 *apud* SOBARZO, 2010).

A partir do século XX, com a ferrovia em pleno funcionamento e em um constante processo de consolidação de sua importância regional, Passo Fundo implementa seu primeiro plano urbano, datado de 1919, baseado em tendências sanitaristas, ou seja, na construção de redes de esgotamento e tratamento de água (GOSCH, 2005 *apud* SOBARZO, 2010).

Embora já houvesse uma tentativa de planejar o espaço urbano de Passo Fundo no início do século XX, o que se tinha regionalmente era uma predominância da população rural e de pequenas propriedades na estruturação do espaço rural. Somente a partir dos anos 1940 e 1950 que se iniciou um processo de migração campo-cidade. Em 1953, com o incremento populacional ao núcleo urbano, Passo Fundo formulou seu primeiro Plano Diretor, com o objetivo de “orientar o crescimento da cidade e localizar os equipamentos coletivos” (SOBARZO, 2010, p. 40). Sobarzo (2010) indica que

No espaço urbano, localizavam-se, aproximadamente, 6.000 edificações, muitas das quais em condições físicas e de salubridade insatisfatórias, especialmente nas áreas mais periféricas e nas ‘baixadas’, onde predominavam as construções de madeira, enquanto que na área central, muitas edificações já estavam obsoletas (p. 40).

Nas décadas seguintes, de 1960 a 1970, a agricultura capitalista se fortaleceu e a soja se tornou a principal atividade regional, estimulada pelo Estado brasileiro que a concebia como necessária para o pagamento das dívidas externas do país a partir de sua exportação (RUCKERT, 2003 *apud* SOBARZO, 2010). Essa agricultura empresarial que se instala na região reverberou em um intenso processo de urbanização que, ao longo dos anos 1970, afirmou Passo Fundo como um importante centro urbano a partir da expansão demográfica e do crescimento dos setores industrial e comercial (SOBARZO, 2010).

Na década de 1980, Passo Fundo passou pela elaboração do II Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (II PDDU), objetivando conter a expansão do perímetro urbano e fortalecer o caráter industrial regional e rodoferroviário da cidade. Como aponta Sobarzo (2010), durante os anos 1980 e, viabilizado pelo II PDDU, houve um intenso processo de verticalização da cidade, principalmente de sua área central. Havia, nesse período, uma associação entre verticalização e desenvolvimento, “procurando dar uma imagem de grande centro econômico, social e cultural” (p. 41) à Passo Fundo.

Porém, em um processo paralelo à verticalização da área central de Passo Fundo ocorreu uma ampla implementação de loteamentos populares na periferia da cidade, ou seja, a expansão do tecido urbano passo-fundense se deu de forma a separar as diferentes classes que ali habitavam.

Sobre isso, Gosch (2005) *apud* Sobarzo (2010) destacou que, entre 1984 e 1999, mais de 38 novos loteamentos foram implantados na cidade, principalmente para atender a crescente migração campo-cidade, porém, o que diferencia esse estímulo à construção de novos loteamentos do processo de verticalização dado no centro era a ausência de infraestrutura urbana. A periferia se expandiu com inúmeras ocupações irregulares e com ausência de saneamento básico.

Economicamente, Passo Fundo viveu três ciclos econômicos<sup>28</sup> fundamentais à sua estruturação produtivo-econômica e urbano-regional. A extração da madeira, o plantio de trigo e o cultivo da soja são as atividades primário-exportadoras que, em uma constante relação espacial entre o rural e o urbano, favoreceram o desenvolvimento de outros setores econômicos que fortaleceram a centralidade exercida pela cidade, como é o caso do setor de comércio e serviços (SOBARZO, 2010).

Além disso, a necessidade de mão de obra especializada a cada mudança de ciclo econômico também propiciou a constituição de um eixo industrial dotado de inúmeras empresas e fez da cidade um polo educacional e médico-hospitalar, possuindo diversas instituições de ensino e uma ampla gama de serviços médico-hospitalares.

Passo Fundo se destaca pela diversidade do setor terciário e, a partir da intrínseca relação com a produção agrícola, a cidade se tornou um importante nó hierárquico-produtivo regional. Sobre isso, Sobarzo (2010) descreve que

A função de polo regional da cidade que oferece insumos e serviços à atividade agrícola é complementada pela condição de entroncamento rodoviário e ferroviário de Passo Fundo, que pela sua posição assume a característica de uma verdadeira plataforma logística para a produção e distribuição de grãos. A cidade constitui um nó logístico que polariza uma

---

<sup>28</sup> Sobre esses três ciclos econômicos apontados por Sobarzo (2010), o autor descreve que "no começo do século XIX, a região do Planalto Médio foi incorporada ao circuito produtivo de São Paulo, na rota dos tropeiros. Para finais desse século e começo do século XX, foi valorizada pela exploração florestal e a abertura de projetos de colonização, sendo fundamental a sua interconexão ferroviária com o centro do país. Nessa época, o município tinha como principal atividade produtiva a exploração da madeira, o que atraiu para a cidade serrarias, depósitos e indústrias do ramo. A partir da década de 1940, foi estimulada a produção de trigo, para o abastecimento do mercado nacional, enquanto que, nas décadas de 1960 e 1970, a soja se consolida como principal atividade agrícola da região" (p. 47).

região produtora e possibilita a armazenagem, o processamento (em menor medida) e a distribuição da produção (p. 57).

Ressalta-se aqui a importância do agronegócio à cidade. As três fases produtivas vividas por Passo Fundo desde o século XX apontam para a forma como a cidade se adaptou às demandas agrícolas nacionais e internacionais, absorvendo em seu espaço intraurbano tais necessidades através de espaços de consumo que atendessem tais demandas.

Sobarzo (2010) descreve que “o consumo associado às demandas das atividades produtivas da agricultura modernizada significa modificações nessas cidades [médias]” (p. 47), ou seja, Passo Fundo responde às necessidades do campo por meio da oferta de novos produtos, equipamentos e serviços e profissionais. Resulta-se dessa relação novos padrões de consumo e a difusão do comércio e dos serviços especializados.

A partir disso, a difusão do setor terciário evidenciou-se no tecido urbano de Passo Fundo pelos inúmeros estabelecimentos ali presentes, principalmente nos relacionados ao comércio varejista, serviços financeiros e de saúde e educação (SOBARZO, 2010). A concentração desses serviços na área central da cidade denota a centralidade gerada dentro do próprio espaço urbano passo-fundense, o que reforça as disparidades socioespaciais ali presentes e a monocentralidade de Passo Fundo, não possuindo “outras áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços que concorram na função articuladora do espaço urbano” (SOBARZO, 2010, p. 72).

A relação entre todos os pontos apresentados por Sobarzo (2010) sobre a estruturação de Passo Fundo como uma cidade média do ponto de vista de sua centralidade econômica direcionam para o entendimento do espaço urbano da cidade com um espaço contraditório e repleto de materialidades que comprovam a forma como os ciclos econômicos, embora prósperos, implicaram no aprofundamento das desigualdades sociais observadas espacialmente.

O aumento populacional, as mudanças produtivas, a expansão da malha urbana e a densificação dos loteamentos periféricos ao longo dos anos acentuaram a disparidade social presente em Passo Fundo. Ruckert (1981) *apud* Sobarzo (2010) escreveu que

Os cinturões de pobreza vêm crescendo, igualmente, a um ritmo vertiginoso, abrigando a ex-proprietários de pequenos lotes agrícolas, ex-trabalhadores braçais da agricultura, desempregados, biscateiros (incluindo boias-frias),

trabalhadores da construção civil, empregadas domésticas, etc. Os espaços urbanos tomados pelas vilas periféricas, aumentando, contribuem para o 'inchamento' dos perímetros urbanos. Estas vilas ocupam sítios insalubres, muitas vezes próximos a riachos de esgotos urbanos e em terrenos de aclive acentuados. Além das habitações, invariavelmente de má qualidade e precárias, os serviços urbanos básicos (inclua-se aqui o problema da falta de escolas) não atingem essas vilas (p. 77).

O que Ruckert (1981) *apud* Sobarzo (2010) descreveu como vilas, podem ser tomadas aqui como os núcleos de favelização que circundam o tecido urbano passo-fundense. Em uma contraditória relação à estruturação urbana da área central, verticalizada e sinônimo de desenvolvimento, a periferia foi esquecida pelo poder público. Adensaram-se as periferias e as mesmas ficaram isoladas de equipamentos urbanos básicos.

Nesse mesmo período apresentado por Ruckert (1981) *apud* Sobarzo (2010), é que o poder público, por meio da Cohab/RS, desempenhou um importante papel na construção do tecido urbano de Passo Fundo. Sobarzo (2010) indica que os conjuntos habitacionais implantados em Passo Fundo a partir dos anos 1980, foram construídos em áreas periféricas com intuito de melhorar e/ou reurbanizar as já presentes áreas de risco da cidade. Em contrapartida, o mercado imobiliário se fortaleceu na produção de moradias de médio e alto padrão no centro da cidade. Sobre esse movimento de verticalização acentuada na cidade, observa-se que

Essa tendência à concentração da verticalização no centro foi incentivada pelo II PDDU de 1984, respondendo a interesses públicos e privados. O interesse do poder público era dar à cidade uma imagem de grande centro urbano. Já os interesses privados concentravam-se na possibilidade de estimular a construção e os negócios imobiliários. Assim, o plano significou uma alteração no valor do solo no centro, estabelecendo altas taxas de ocupação e índices de aproveitamento. Essa tendência pode ser exemplificada pela não obrigatoriedade dos recuos entre as construções e a dispensa de vagas de estacionamento para prédios de apartamentos tipo quitinete de um dormitório (SOBARZO, 2010, p. 93).

As disparidades na atuação do poder público no incentivo e implementação de políticas públicas no espaço urbano de Passo Fundo consolidaram uma cidade desigual, onde a dicotomia centro versus periferia se estruturou desde os primórdios do crescimento do núcleo urbano. Passo Fundo se depara, ao longo dos anos, com problemas antes considerados apenas de grandes cidades. Os planos diretores que visaram implementar através de uma série de incentivos um aspecto de desenvolvimento na cidade acabaram por implementar, também, disparidades socioespaciais graves.

Em suma, Passo Fundo desempenha um papel fundamental como elo urbano-regional (STERENBERGER e BRUNA, 2001) não somente ao norte do Rio Grande do Sul, mas também abrangendo regiões do estado de Santa Catarina. Sobarzo (2010) indica que Passo Fundo desempenha funções em três diferentes níveis: como um polo regional de serviços (especialmente em função da aglomeração de estabelecimentos financeiros, comerciais e de administração públicas); como um polo suprarregional (a partir da influência de sua centralidade educacional e médico-hospitalar); e como um polo de serviços para o agronegócio (pela oferta de insumos e serviços especializados demandados pelo campo).

A cidade tem sua singularidade na forma em que mantém a monocentralidade e contém a produção de novas áreas que possam competir com a região central e no intenso processo de verticalização como sinônimo de desenvolvimento. Assim como as demais cidades médias analisadas, essa cidade gaúcha tem na raiz produtiva um elemento estruturante à condição de cidade média, principalmente no que diz respeito à intrínseca relação campo-cidade. Passo Fundo, no decorrer do tempo, embora seja uma espacialidade de notório desenvolvimento econômico também se torna um espaço de diversas contradições e será a partir dessas relações contraditórias, porém, dialéticas, que sua condição como cidade média será manifestada.

## 4.9 Uberlândia

Uberlândia é uma cidade localizada na região do Triângulo Mineiro no estado de Minas Gerais. Com uma área de 4.115,206 km<sup>2</sup> (IBGE, 2018), o município contava com 604.013 habitantes no último censo realizado (IBGE, 2010) e atualmente possui uma estimativa de 683.247 habitantes (IBGE, 2018). Uberlândia se encontra à 537 km da capital Belo Horizonte e se caracteriza por ser um importante polo regional com destaque para a presença de uma agropecuária moderna, um importante mercado atacadista e instituições de ensino consolidadas (UBERLÂNDIA, 2011).

**Figura 9.** Vista aérea de Uberlândia (MG)



Fonte: Prefeitura Municipal de Uberlândia, 2019.

O salário médio mensal dos trabalhadores residentes é de 2,7 salários mínimos e a população ocupada corresponde à 35,6% do total, equivalendo à 241.010 habitantes (IBGE, 2017). A taxa de escolarização (6 a 14 anos) do município é de 98% (IBGE, 2010), com um total de 185 escolas de ensino fundamental e 52 escolas de ensino médio (IBGE, 2018).

Uberlândia apresenta um PIB per capita de R\$ 48.585,36 (IBGE, 2016) e um IDHM de 0,789 (IBGE, 2010). Suas infraestruturas urbanas correspondem à 98,2% de

residência com esgotamento sanitário adequado, 95,2% de vias públicas arborizadas e 33% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2010).

Intitulada como “Uberlândia (MG): leituras geográficas de uma cidade média em transição” a pesquisa foi realizada por Beatriz Ribeiro Soares, Julio Cesar de Lima Ramires, Hélio Carlos Miranda de Oliveira, Nágela Aparecida de Melo, Marcus Vinícius Mariano de Souza e Vitor Ribeiro Filho. Soares *et al.* (2010) apresentam, inicialmente, a forma como Uberlândia se consolidou como um importante entreposto comercial ao longo do tempo.

A cidade ganha um destaque significativo principalmente a partir dos anos 1970, onde suas funções urbanas foram reestruturadas a partir de especializações produtivas do campo (SOARES *et al.*, 2010). Em sua origem como núcleo urbano, Uberlândia teve sua fundação relacionada a ocupação do interior do país, na qual, durante o século XIX, a economia cafeeira desempenhava um importante papel estruturante.

As ferrovias se apresentam como elementos fundamentais à estruturação de algumas cidades, e Uberlândia não foge a isso. Os autores descrevem que

Em 1889, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro alcançou o Triângulo Mineiro, com terminais em Uberaba e Araguari. A extensão da estrada de ferro chegou a Uberlândia em 1895, mas era apenas um ponto de passagem entre as “pontas de trilho”, Uberaba, que já tinha uma importância no comércio de gado e Araguari, que distribuía produtos para Goiás. Nessas cidades, desenvolveram-se, graças à chegada dos terminais da ferrovia, serviços ligados à comercialização, armazenagem e distribuição dos produtos que transitavam pelos trilhos da ferrovia (SOARES *et al.*, 2010, p. 165).

Esse cenário de expansão ferroviária favoreceu Uberlândia em assumir uma importante função como entreposto comercial regional a partir da chegada de outro modal de transporte: o rodoviário (SOARES *et al.*, 2010). Uberlândia se torna um elo rodoferroviário que resulta na criação da Companhia Mineira de Auto Viação Intermunicipal, em 1912. Essa companhia desempenhou um papel estruturante à Uberlândia na qual, por meio da consolidação de capitais comerciais através de rodovias, possibilitou a cidade de se tornar o terceiro mais importante posto comercial da região - Araguari e Uberaba ainda eram cidades de grande destaque regional na época.

Para Soares *et al.* (2010) a presença da companhia e o elo rodoferroviário presente em Uberlândia possibilitou uma articulação entre as cidades da região e o

fortalecimento do comércio atacadista, que será uma das principais fontes econômicas do município ao longo dos anos.

A partir da década de 1910, Uberlândia mantém um crescimento estável populacional e economicamente. Esse crescimento apresenta um ritmo vertiginoso a partir do governo de Juscelino Kubitschek, quando a criação de Brasília fortaleceu Uberlândia como um importante centro atacadista e criou “novas praças que o comércio atacadista desta cidade, pôde abastecer, levando à criação de empresas uberlandenses que, hoje, são nacional e internacionalmente conhecidas neste ramo [...]” (SOARES *et al.*, 2010).

Além da construção de Brasília, a instalação de redes de comunicação intermediadas na cidade e a incorporação do Cerrado ao processo produtivo marcam o crescimento de Uberlândia e uma nova dinâmica regional (SOARES *et al.*, 2010). Para os autores, o Estado brasileiro desempenhou um papel de fundamental importância nesses processos citados acima, principalmente na criação de programas que fomentaram a incorporação do Cerrado à produção agrícola do país. Entre esses programas, destacam-se o Programa de Crédito Integrado e Incorporação dos Cerrados (PCI), o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (POLOCENTRO) e o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira de Desenvolvimento dos Cerrados (PROCEDER).

Tais programas contribuíram para a capitalização da agricultura do cerrado, incrementando a produção, aumentando a produtividade e colocando os produtos dessa área no mercado consumidor, com maior competitividade. É importante dizer que esses programas atenderam, principalmente, às grandes e médias propriedades, aumentando a desigualdade da distribuição de renda no setor agrícola e não deixando as pequenas propriedades em iguais condições de competição no mercado consumidor, o que levou à saída de pessoas do campo (SOARES *et al.*, 2010, p. 168).

Dessa forma, houve um intenso processo de expropriação no campo, levando Uberlândia a receber um incremento populacional significativo em conjunto com a industrialização e a acelerada urbanização que se iniciavam na cidade.

De forma breve, Soares *et al.* (2010) remontam o passado que consolidou Uberlândia como importante entreposto comercial regional. Adiante, os autores indicam como as elites foram fundamentais na produção do espaço urbano da cidade.

Elevada à categoria de município em 1888, a então Freguesia de São Pedro de Uberabinha passa a se denominar Uberlândia somente em 1929 e, a partir disso,

recebe uma série de investimentos e equipamentos urbanos que buscaram um embelezamento da cidade (SOARES *et al.*, 2010).

Antes mesmo de se chamar Uberlândia, em 1924, essa espacialidade já possuía aglomerados populacionais significativos à época, possibilitando a formação de um outro agente produtor do espaço que não o poder público: a empresa imobiliária (SOARES *et al.*, 2010).

A partir da presença dos agentes imobiliários durante as fases iniciais de expansão urbana de Uberlândia, houve um processo de valorização de áreas específicas e o crescimento de periferias que sempre esteve presente nessa espacialidade. Para Soares *et al.* (2010)

O crescimento da cidade ocorreu sem um devido planejamento. A maioria de seus bairros nasceu como furto da ação dos incorporadores imobiliários que incrementaram a especulação imobiliária, sem o devido controle por parte do poder público municipal. As áreas foram ocupadas não por sua melhor localização e infraestrutura, e sim porque os lotes eram vendidos com mais facilidades, portanto mais acessíveis ao poder aquisitivo da população existente (p. 171).

Desde sua gênese, Uberlândia estruturou seu espaço urbano de acordo com as necessidades das elites, com o poder público privilegiando tal estruturação. Em 1950, a cidade passou por uma outra fase estruturante, na qual serviu como um entreposto fornecedor de mão de obra à construção de Brasília, “[...] começou, a partir daí uma nova fase de crescimento econômico, impulsionada pelas transformações que ocorriam no país” (SOARES *et al.*, 2010, p. 172).

Entre os anos de 1950 e 1980, Uberlândia passa por mais uma série de transformações, como a implantação de conjuntos habitacionais populares, loteamentos de alto padrão, centros comerciais e novos edifícios, além do Distrito Industrial e da Universidade Federal de Uberlândia (SOARES *et al.*, 2010). Concomitantemente, desenvolveram-se as atividades relacionadas ao agronegócio industrializado, o que ampliou o volume e a intensidade das interações de Uberlândia regionalmente e em seu espaço intraurbano. Os autores apontam que “[...] o capital local e o papel desempenhado pelas elites locais, em decorrência de seus projetos políticos, projetaram a cidade na região e no cenário nacional” e acabou-se criando uma “imagem urbana moderna” (p. 173) da cidade.

Demograficamente, entre os anos de 1930 e 2000, Uberlândia apresentou um crescimento populacional de 301,3%, com uma população em 1930 de 124.706

habitantes, para um número de 500.488 habitantes em 2000 (SOARES *et al.*, 2010). Esse crescimento vertiginoso em cerca de 80 anos é resultado do processo de expropriação de pequenos proprietários rurais que, diante das políticas públicas de industrialização e modernização da agricultura, não obtiveram as mesmas facilidades dos grandes proprietários de terras, restando apenas a alternativa de ir em direção às cidades, no caso, Uberlândia.

Após os anos 2000, embora o crescimento não tenha se dado de forma tão intensa como nas décadas anteriores, Soares *et al.* (2010) destacam um movimento no qual a população que migra em direção à Uberlândia, migra motivada pelas oportunidades de trabalho, pelas relações familiares presentes e também na busca de serviços educacionais e médico-hospitalares.

Economicamente, a cidade desenvolveu seu setor terciário a partir da centralidade desempenhada nas regiões do Triângulo Mineiro, Alto Paranaíba, sul de Goiás e nordeste de São Paulo (SOARES *et al.*, 2010). Dentre as atividades do setor, vale o destaque para atividades de comércio atacadista e varejista. No setor industrial, a cidade se caracteriza pela presença de empresas de diversos ramos e com um distrito industrial, o Distrito Industrial de Uberlândia. Ressalta-se aqui que, o desenvolvimento do setor industrial uberlandense está diretamente relacionado ao processo de agroindustrialização que se deu no campo. Sobre isso, Soares *et al.* (2010) descrevem que

A importância do setor agroindustrial de Uberlândia é explicada pela presença de um polo agroindustrial diversificado, pois além do segmento da indústria do tabaco, possui empresas importantes nos setores de carne e ovos, suinocultura, rações, óleos vegetais, têxtil, laticínios, processamento de grãos e legumes. Em todos os segmentos, além dos capitais locais, encontram-se também presentes capitais nacionais e multinacionais (p. 187).

Soma-se a isso, o elo rodoferroviário conformado em Uberlândia, auxiliando nos serviços de apoio, transportes e telecomunicações, consolidando a cidade como um elo urbano-regional (STERENBERGER e BRUNA, 2001) caracterizado por um setor terciário forte e dinâmico e uma especialização produtiva agroindustrial.

Como dito anteriormente, o comércio varejista e atacadista são características estruturantes do setor terciário uberlandense, porém, outras atividades também se destacam, como os serviços relacionados ao setor imobiliário e alimentício (SOARES *et al.*, 2010). Difundem-se pelo espaço intraurbano de Uberlândia, uma rede de supermercados e hipermercados, lojas de departamento, clínicas estéticas

especializadas e empresas financeiras que acabam por acentuar a monocentralidade da cidade, ou seja, a forma como a maioria dos espaços de consumo se localiza na própria ou muito próximo da zona central.

Dessas atividades, vale salientar o desempenho do comércio atacadista, que fazem de Uberlândia a “capital do comércio atacadista” (SOARES et al., 2010, p. 205). Sobre isso, Cleps (2005) *apud* Soares et al. (2010) afirmam que

[...] a criação e o desenvolvimento da infraestrutura de transporte e de comunicação deram suporte ao desenvolvimento do comércio, principalmente do atacadista que hoje faz com que a cidade de Uberlândia seja reconhecida em todo território nacional como a “capital do atacado”, ou ainda como maior “polo atacadista da América Latina”. Esse desenvolvimento, regional e local, só foi possível graças à intervenção do poder público que possibilitou a instalação de infraestrutura necessária para sua prosperidade (p. 205).

Dessa forma, evidencia-se como, a partir de uma série de fatores já apresentados, Uberlândia consolidou sua centralidade regional como uma espacialidade especializada, seja no comércio atacadista, seja na agroindústria ou nos setores educacionais e médico-hospitalares.

Outros serviços e espaços de consumo também chamam atenção em Uberlândia, como os dois *shoppings* presentes até a realização da pesquisa e as agências de turismo que se espalharam pela cidade e refletem a forma como as elites buscam novos produtos e espaços para consumir (SOARES et al., 2010).

Simultaneamente, todos os processos apresentados anteriormente resultaram em materializações espaciais que se evidenciam de forma grave na relação centro-periferia estabelecida na cidade. Em Uberlândia, a força que as elites desempenharam na estruturação da cidade acabaram por deixar as classes mais baixas excluídas do direito à equipamentos básicos de infraestrutura urbana.

Nas palavras dos autores

O espaço urbano de Uberlândia apresenta uma extensa periferia com usos diversificados, com condomínios fechados, conjuntos habitacionais, loteamentos de habitação de interesse social, instituições de ensino superior, casas de eventos e shows; um processo de verticalização, iniciado em meados da década de 1950, que se espalha na área central, em seu entrono e em alguns bairros selecionados pelo capital imobiliário; inúmeros bairros ocupados desde a década de 1920; uma área central de uso múltiplo, mas que já apresenta deterioração em seu uso e subcentros e eixos comerciais espalhados pelos principais bairros da cidade (SOARES et al., 2010, p. 231).

Ao longo do tempo, Uberlândia segregou e fragmentou seu espaço urbano, fosse pela presença intrínseca ao crescimento da cidade de agentes imobiliários ou pela vontade das elites em manter a cidade sob preceitos higienistas. Embora comporte uma série de equipamentos urbanos especializados e de qualidade, a cidade também expurgou os pobres para as franjas urbanas, manteve e ainda mantém vazios urbanos especulativos entre suas grandes áreas e fortaleceu suas elites através de grandes loteamentos fechados de alto padrão que buscam isolar os mais ricos do contato com a realidade.

O tecido urbano uberlandense se expandiu de forma desordenada, principalmente durante a década de 1960 (SOARES *et al.*, 2010), favorecendo a expansão das periferias de forma a não as tratar como fenômenos que necessitassem de políticas públicas para resolução. Não somente a periferização se expandiu, como também a favelização.

A favelização também se fez presente desde a gênese da cidade, porém, até os anos 1980, a pobreza havia sido ignorada pelo poder público, como um problema externo a realidade de Uberlândia (MORAIS, 2007 *apud* SOARES *et al.*, 2010). Gomes *et al.* (2002) *apud* Soares *et al.* (2010) apresentam Uberlândia como uma espacialidade que

[...] possui graves problemas sociais evidenciados pelos indicadores de pobreza e indigência. A pobreza não possui perfil específico, embora apresente resultados mais adversos em alguns grupos específicos (como os negros), ela é encontrada em qualquer gênero, grupo etário, cor declarada, condição de trabalho e naturalidade. Não existindo, desta forma, perfil específico da pobreza no município. Neste ponto, os indicadores de pobreza de Uberlândia não diferem do restante do país. Assim, tanto em Uberlândia quanto no restante do país, a pobreza assume contornos alarmantes, pela sua extensão e profundidade (p. 244).

Sobre isso, Soares *et al.* (2010) descrevem que, em 2007, o município possuía um total de 101.597 pessoas pobres, ou seja, 16,7% da população se encontrava em situação de pobreza e, logicamente, habitavam áreas periféricas e favelas.

Embora o poder público, a partir dos anos 2000, tenha buscado algumas formas de conter o avanço da favelização através de políticas públicas habitacionais (SOARES *et al.*, 2010), o que se observa é que mesmo diante de algumas intervenções, o espaço intraurbano de Uberlândia ainda possui grandes disparidades que conferem aos interesses das elites.

Ao longo do apresentado por Soares *et al.* (2010) sobre a caracterização de Uberlândia como uma cidade média percebe-se como agentes econômicos de diferentes escalas moldaram o espaço às suas necessidades, transformando a cidade mineira em um espaço dotado de contradições e especializações. Evidencia-se, conjuntamente, como o estudo realizado contemplou as IV variáveis analíticas propostas por Sposito *et al.* (2007) acerca dos estudos sobre cidades médias.

A singularidade de Uberlândia reside na forma em que as elites e os agentes imobiliários sempre nortearam as consecutivas (re)estruturações urbanas vividas pela cidade e em como o comércio atacadista desempenha uma função primaz na manutenção da centralidade regional dessa cidade média mineira. Além do mais, encontra-se em Uberlândia uma evidencia de como não se deve haver uma relação direta entre população e cidade média, discussões essas trazidas ao longo do Capítulo 3.

Cidades com o porte populacional como de Uberlândia não necessariamente desempenham papéis metropolitanos. Ressalta-se que o escopo destas discussões não adentra o campo das funções metropolitanas, porém, tem-se a necessidade de se reforçar que o contingente populacional não é um determinante primordial à hierarquização das cidades em metrópoles e cidades médias. Uberlândia, com seus mais de meio milhão de habitantes não expandiu suas relações de forma a sobrepor ou concorrer diretamente contra espacialidades superiores a ela, como São Paulo e Belo Horizonte. Suas funções produtivas, econômicas, sociais e espaciais a configuram como uma cidade média que intermedia as relações emanadas das metrópoles com as pequenas cidades que compõem seu entorno regional.

## 5 ELEMENTOS ESTRUTURANTES À CONDIÇÃO DE CIDADE MÉDIA NO BRASIL

A partir da produção da ReCiMe acerca das cidades apresentadas anteriormente percebe-se a presença de alguns elementos centrais na constituição da particularidade dessas espacialidades. A base agrícola, a industrialização dependente e as políticas públicas estatais de infraestrutura emergem de um intenso processo de expropriação do campo e da industrialização estimulada pelo Estado. Ademais, o crescimento do tecido urbano e as demandas de novas funções, como as educacionais e médico-hospitalares, se articulam com as especificidades culturais dessas cidades, configurando essas espacialidades como polos regionais que, a partir de um conjunto de modernidades ditas anteriormente, demandam mais e novas infraestruturas urbanas que, quando não implementadas ou quando implementadas à favor de determinadas classes sociais, acabam por implantar dinâmicas de valorização do uso do solo, por exemplo, e resultando em processos de periferização, favelização, segregação/exclusão espacial urbana, etc.

Ao longo do Capítulo 3, apresentou-se a forma como as políticas públicas representam um importante aspecto estruturante às cidades médias e, talvez, o primeiro deles. Nesse caso, apontam-se as políticas públicas como um elemento estruturante à nível nacional, ou seja, não somente o espaço urbano da cidade sofreu alterações, mas toda a forma de organização espacial urbana do país foi transformada, fosse pela implementação de ferrovias em um primeiro momento ou de rodovias, posteriormente; pela implantação de colônias agrícolas e áreas de expansão territorial e contingenciamento populacional; ou fosse pela mudança estrutural econômica que o Estado brasileiro buscava com a ditadura civil-militar que, em meio à uma crise do modelo desenvolvimentista, tem como objetivo estimular a industrialização do país através de políticas em escalas regionais que atuassem em determinados centros urbanos, como é o caso do PNCPM.

Essas políticas públicas, marcadamente pertencentes à uma fase econômico-política intervencionista do Estado brasileiro, implicaram em um reordenamento territorial e consolidaram alguns centros urbanos do país como importantes elos urbano-regionais.

Dessa forma, a reestruturação produtiva na qual o Brasil se inseriu por demandas externas e que foi viabilizada pelo intervencionismo estatal, embora dotada de uma propaganda ainda desenvolvimentista de troca de modelos econômicos – do

agrário-exportador ao urbano-industrial –, nada mais representou do que a conformação de uma elite capitalista monopolista em uma economia fundamentada na produção primário-exportadora.

A troca de modelos sempre muito propagandeada na qual o Brasil superou uma economia agrária e se adequou aos moldes econômicos industriais é uma falsa ideia. Não houve um rompimento entre os modelos econômicos vigentes e sim uma industrialização da economia agrário-exportadora.

As cidades médias, através das políticas públicas aqui tratadas como um fator estruturante à sua condição, representam a forma como esse falso paradigma quebrado não aconteceu. Essas espacialidades continham uma forte presença de atividades primário-exportadoras em seus espaços urbano-regionais e, a partir das políticas públicas estatais, o que houve reestruturação produtiva que passou a atender demandas internacionais, suscitando uma necessidade de se adequarem a novas formas e exigências capitalista.

A partir dessa readequação, a produção primário-exportadora necessitou de um maior emprego de técnicas ao seu processo produtivo, encaminhando, assim, o processo e urbanização brasileiro à uma fase supostamente industrial.

Isto posto, quando se retomam os apontamentos realizados por Lencioni (2008) sobre a necessidade de rever o conceito de cidade e de urbano no Brasil e sobre as especificidades que compõem o processo de urbanização do país, inevitavelmente, se torna exposta essa falsa afirmação de uma sociedade urbano-industrial.

É inegável que o país se industrializou e se desenvolveu economicamente, porém, o questionamento reside na forma na qual essa industrialização foi realizada. Como observado no Capítulo 2, as bases para a industrialização do país, além de assentadas em relações não capitalistas, também foram dadas a partir do fortalecimento da agricultura mecanizada e, *a posteriori*, do agronegócio.

Assim, a sociedade urbano-industrial brasileira funda-se a partir da força que o campo desempenhava e ainda desempenha e, logo, a cidade e o urbano brasileiros surgem a partir da necessidade de gerir o que produz no campo.

Salienta-se que, embora houvesse uma mudança na forma em que o campo brasileiro se organizava, a partir da substituição do abastecimento interno para um modelo exportador, a forma como tais processos se desdobraram resultou em um país marcado pela sobreposição de processos produtivos e pela heterogeneidade da rede urbana do país.

Dessa forma, as cidades médias brasileiras possibilitam a apreensão traços gerais ao processo de urbanização do país, contendo elementos que materializam a forma como o Estado brasileiro interviu no território durante a ditadura civil-militar.

A raiz produtiva primário-exportadora que se industrializou pode ser observada como um importante elemento necessário à condição de cidade média, marcadamente presente em Campina Grande, a partir do cultivo de algodão que se industrializa; em Chapecó, na forma em que os frigoríficos se tornaram o principal ramo industrial da região; em Dourados, a partir da mecanização das lavouras da extinta CAND que, inicialmente, eram destinadas ao cultivo de erva-mate e passam a ser destinadas ao cultivo da soja; em Londrina, na importância do capital cafeeiro para a fundação da cidade e na consecutiva troca por agriculturas mecanizáveis; em Marabá, pela presença de ciclos extrativistas, como da borracha, castanha e na seguinte extração mineral; em Marília, nos diversos ciclos econômicos vividos pela cidade, iniciados pelo café e algodão e seguidos pelo amendoim, caracterizando a cidade como um importante polo de processamento alimentício atualmente; em Mossoró, pela presença de três raízes produtivas, a extração de sal e petróleo em terra e a fruticultura, que alteram seus modos de produção a partir de demandas capitalistas externas; em Passo Fundo, a partir da mecanização da agricultura e do papel desempenhado pela soja na estruturação da rede urbano-regional da cidade como um centro de oferta de serviços e insumos para o campo; e em Uberlândia, a partir da especialização produtiva do campo.

Percebe-se que em todas as cidades analisadas, a presença de uma raiz produtiva primário-exportadora apresenta-se como um elemento estruturante à condição de cidade média. Assim, a industrialização realizada nessas espacialidades, que hoje as concedem um setor industrial especializado, não se deu de forma desconexa à produção agrícola, muito pelo contrário, o processo foi resultante da adequação da economia primário-exportadora brasileira às demandas capitalistas externas. Ademais, as políticas públicas estatais viabilizaram, em um movimento conjunto, essa macroestruturação.

De uma constante interação entre as diretrizes econômicas nacionais que suportaram uma economia primário-exportadora industrial e as políticas públicas estatais intervencionistas, resultam-se outros elementos que podem ser classificados como estruturantes à nível nacional, como a implantação de malhas ferroviárias, que precedem o recorte temporal, mas que se fazem presentes em quase todas as cidades

analisadas com exceção à Marília; e de grandes rodovias, principalmente implementadas durante a ditadura civil-militar, que tinha como objetivo a integração do território nacional por meio da troca do modal de transportes.

As atuais cidades médias apresentam um passado intrínseco à implementação de redes de transporte, configurando-as como importantes interpostos comerciais e, posteriormente, como aglomerações urbanas em constante crescimento demográfico.

Ressalta-se que o crescimento demográfico, como já salientado em algumas partes dos Capítulos 2, 3 e 4, é resultado de uma migração forçada rumo às cidades, principalmente rumo as atuais cidades médias. A ideia de êxodo-rural, comumente empregada no processo descrito *a priori* sobre a transição de um Brasil agrário-exportador para um Brasil urbano-industrial, corrobora para a não apreensão da realidade do processo de urbanização brasileiro.

A migração realizada rumo às cidades foi resultado da industrialização e da consequente mecanização das atividades primário-exportadoras. Sendo assim, as formas de produção que não se adequaram as necessidades impostas pelo mercado internacional foram suprimidas e/ou forçadas a se adequar. Diante do exposto, ofertas de crédito via Estado que priorizavam os grandes proprietários de terra foram implementadas e as populações do campo se viram expropriadas de seu próprio espaço de trabalho, além de terem suas pequenas propriedades incorporadas por grandes agentes latifundiários. Consequentemente, a mão de obra rural já desvalorizada por não se adequar as demandas do mercado, foi obrigada a migrar em busca de melhores condições de vida, supostamente oferecidas pelas cidades de porte médio e culminando no intenso processo de migração campo-cidade.

A migração campo-cidade que se deu no Brasil, aqui tomada como um movimento de expropriação, forçou um grande contingente populacional a se deslocar para as cidades e, logo, para as cidades médias, que têm um passado essencialmente ligado à essa condição, aumentando suas periferias e acirrando as divisões sociais presentes em seu tecido urbano marcadamente desigual.

Dessa forma, apontam-se como elementos estruturantes à nível nacional à condição de cidade média no Brasil: A) a raiz produtiva primário-exportadora que se industrializa a partir de demandas do mercado externo; B) a presença de políticas públicas estatais que objetivaram a integração do território nacional através da atuação em cidades específicas; C) a implantação de ferrovias e, posteriormente,

rodovias, configurando algumas espacialidades como entroncamentos rodoferroviários; e D) o processo expropriatório contido na migração campo-cidade.

Vale ressaltar que os quatro elementos considerados estruturantes às cidades médias brasileiras possuem constante relação entre si, sendo impossível dissociá-los com relação ao grau de importância que desempenham na estruturação desse fenômeno urbano.

Dessa forma, retorna-se as discussões teórico-metodológicas realizadas no Capítulo 2 propostas por Lencioni (2008), principalmente à quinta e sexta observações realizadas pela autora, nas quais explica-se que “o conceito existe em movimento” (p. 111) e que o mesmo “[...] se encontra sempre, em nexos, em relação com outros conceitos” (p. 112).

Isto posto e evidenciada a presença de elementos estruturantes às cidades médias, há uma (re)estruturação que acontece de forma conjunta ao tecido intraurbano dessas espacialidades. Tem-se aqui o que será denominado de elementos estruturantes à nível urbano-regional.

Os elementos estruturantes à nível urbano-regional podem ser analisados como aqueles que se desdobraram a partir da conjunção dos elementos estruturantes à nível nacional e que materializaram diferentes formas de organização espacial no tecido urbano das cidades médias.

Em um primeiro momento, grandes infraestruturas urbanas de capital público podem ser apontadas como estruturantes à essas cidades. Encaixam-se nesse elemento a presença de distritos industriais, comuns à todas espacialidades estudadas, porém, não elencada na análise de Sobarzo (2010) sobre Passo Fundo, e que representam como as esferas públicas municipais reagiram ao processo de industrialização da raiz produtiva primário-exportadora ao criarem espaços específicos para o desenvolvimento do setor; em seguida, hospitais regionais de referência e universidades públicas federais e estaduais, elementos comuns à todas espacialidades estudadas, representam como o poder público agiu de forma a institucionalizar instituições de ensino já existentes nessas localidades e criar estabelecimentos médico-hospitalares a partir de uma política de redistribuição territorial de grandes equipamentos urbanos; e conjuntos habitacionais implementados pelas esferas públicas federais, estaduais e municipais.

Ressalta-se aqui que essas grandes infraestruturas urbanas de capital público acabam por (re)estruturar as centralidades intraurbanas e também regionais, atraindo

pessoas de cidades vizinhas em busca de atendimento médico e formação acadêmica, além de comportar a população de baixa renda que, em um processo conjunto, migra e se reproduz nessas cidades. Dessa forma, esse elemento analítico transita entre as diferentes escalas – macro e micro –, porém, a partir dos processos materializados observados no tecido urbano das cidades médias, aqui colocam-se essas diversas infraestruturas como um elemento microestruturante.

Isto posto, observa-se que a presença de distritos industriais, instituições de ensino e médico-hospitalares e conjuntos habitacionais populares reforçam padrões de organização socioespacial do tecido urbano das cidades médias brasileiras, como por exemplo, na expansão de vetores de urbanização – seja de classes mais baixas ou de classes média-altas – ou no fortalecimento da centralidade desempenhada por determinadas áreas.

Ademais, outra categoria de elementos estruturantes à nível urbano-regional pode ser observada: as grandes infraestruturas urbanas de capital privado. Encaixam-se nessa categoria as instituições de ensino privadas, os *shoppings centers* e os condomínios horizontais de médio e alto padrões.

As instituições de ensino privadas desempenham uma importante função estruturadora dessas cidades. Formadas, principalmente, a partir de capitais locais, essas instituições se encontram em conjunto com as instituições públicas, consolidando a centralidade regional desempenhada pelas cidades médias ao oferecerem uma ampla gama de serviços educacionais. Além disso, as instituições de ensino privadas, devido ao seu público majoritariamente de classe média-alta, têm seus espaços físicos associados à espaços de consumo também elitizados, como é o caso dos *shoppings centers*.

Esses grandes templos do consumo aparecem em todas as cidades médias analisadas pela ReCiMe. Salienta-se que os *shoppings centers* desempenham um importante papel na (re)estruturação urbana dessas cidades. Os empreendimentos, embora majoritariamente constituídos por capitais locais, são compostos por diversas lojas que representam um processo de padronização do consumo, além de simbolizarem uma falsa ideia de avanço e modernidade. Essas infraestruturas comerciais causam grande impacto no tecido urbano dessas espacialidades e muitas vezes estão associadas a outros empreendimentos, como centros de convecção e eventos e redes hoteleiras, além de também impactarem a região onde se instalam, gerando novos vetores de expansão urbana.

Já os condomínios horizontais de médio e alto padrão representam um movimento que se intensificou a partir dos anos 2000 nas cidades brasileiras. As cidades médias, marcadamente caracterizadas como espaços contraditórios, contrapõem a intensa implantação de conjuntos habitacionais populares com a construção de moradias em espaços auto segregados.

Até aqui observam-se dois elementos estruturantes em constante relação: os grandes equipamentos urbanos de capital público e os de capital privado. Outros elementos constantes nas análises realizadas pela ReCiMe também devem ser elencados, como a especialização do setor terciário e uma constante (re)estruturação do tecido urbano das cidades, composta principalmente pela periferização, verticalização, favelização e auto segregação das cidades médias brasileiras.

Sobre a especialização do setor terciário, percebe-se uma tendência geral à todas as cidades analisadas em conter duas vertentes de especialização, uma voltada à prestação de serviços para o ramo industrial primário-exportador, diante da venda de insumos, materiais agrícolas e serviços de tecnologia; e outra voltada ao padrão de consumo da população que se eleva ao longo dos anos, contendo uma inúmera quantidade de lojas de departamento, serviços estéticos e uma rede bancário-financeira que visa atender os mais diversos seguimentos socioeconômicos. Vale ressaltar que a especialização do setor terciário se desenvolve de forma conjunta ao crescimento demográfico, ao perfil industrial que se instala, a presença de instituições de ensino e pesquisa e ao desenvolvimento do agronegócio que, em conjunto, possibilitam novos padrões de consumo à essas cidades.

Já em relação ao constante processo de (re)estruturação da cidade, alguns elementos estruturantes são representativos à condição de cidade média no Brasil. A periferização se faz presente desde o momento em que tais espacialidades foram contempladas pelas políticas públicas estatais brasileiras, ou seja, a gênese das cidades médias brasileiras é intrinsecamente ligada à divisão socioespacial da cidade. A relação centro-periferia se faz presente independentemente dos ciclos econômicos vividos ou das regiões onde as cidades analisadas se encontram.

Como apresentado ao longo dos capítulos anteriores, as cidades médias brasileiras exprimem uma contradição em seus espaços, compostas por uma relação constante entre diferentes pares categoriais dialéticos (analíticos - quantidade e qualidade, espaço e tempo; e empíricos - pobreza e riqueza, mercado e Estado) o que

se materializa no tecido urbano, como explicitado pela marcante relação centro-periferia presente nessas espacialidades.

Retomando, a periferização encontrada nessas cidades é o contraponto da verticalização acelerada presente na maioria dos estudos realizados – materializando-se de forma contida nas cidades de Dourados e Marabá. A verticalização, majoritariamente presente na área central, remonta o desenvolvimentismo brasileiro, associando grandes avenidas e edifícios como sinônimos de modernidade e, embora essa fase econômica tenha sido, de certa forma, superada, esse processo continua a (re)estruturar as cidades médias, reforçando as disparidades socioeconômicas e a relação centro-periferia contida nesses espaços.

Ademais, outros fenômenos resultam dessa constante contraposição espacial, como a favelização e a auto segregação, presentes de forma alarmante em todas as cidades analisadas.

Dessa forma, um último elemento microestruturante encerra a condição de cidade média no Brasil: a presença de agentes imobiliários. Esses agentes, em grande parte representantes das elites locais que se consolidaram ao longo dos anos, detém o poder de (re)estruturar o espaço urbano dessas cidades através da viabilização dos fenômenos expostos anteriormente. Assim, a presença categórica de agentes imobiliários nada mais representa que um intervencionismo espacial que sai do Estado brasileiro e migra para as mãos do capital, materializando as relações contraditórias presentes nas cidades médias brasileiras.

Assim sendo, apontam-se como elementos estruturantes à nível urbano-regional à condição de cidade média no Brasil: E) a presença de grandes infraestruturas urbanas de capital público; F) grandes infraestruturas urbanas de capital privado; G) a especialização do setor terciário; H) a perversa relação centro-periferia e seus desdobramentos; e I) e a presença incisiva de agentes imobiliários.

A partir do proposto, ao se elencar elementos estruturantes de escala nacional e estruturantes de nível urbano-regional, propõem-se explicitar o movimento contido nessas espacialidades, marcadas pela constante relação dialética entre os elementos e fenômenos que as compõem nas mais diversas escalas.

**Quadro 2.** Elementos estruturantes à condição de cidade média no Brasil.

<b>ELEMENTOS ESTRUTURANTES</b>		
<b>Elementos estruturantes nacionais</b>	Raiz produtiva primário-exportadora industrial	
	Políticas públicas estatais intervencionistas e integracionistas	
	Malha rodoferroviária	Ferrovias Rodovias
	Migração expropriatória campo-cidade	
<b>Elementos estruturantes urbano-regionais</b>	Grandes infraestruturas urbanas de capital público	Distritos industriais
		Instituições de ensino estaduais e federais
		Hospitais de referência
		Conjuntos habitacionais populares
	Grandes infraestruturas urbanas de capital privado	Instituições de ensino privadas
		<i>Shopping centers</i>
		Condomínios horizontais de médio e alto padrão
	Especialização do setor terciário	Suporte ao setor industrial primário-exportador
	Relação centro-periferia	Periferização
		Verticalização
		Favelização
Auto segregação		
Agentes imobiliários		

Elaborado pelo autor.

Dessa forma, buscou-se, por meio de uma análise dedicada à cada cidade média estudada, contemplar as variáveis analíticas propostas por Sposito et al. (2007) e acrescentar o exercício teórico-metodológico proposto no Capítulo 1, de forma a realizar uma formulação conceitual condizente à realidade urbana do país prezando, assim, pela capacidade explicativa do real.

Ainda assim, o exercício realizado e os elementos aqui elencados como estruturantes à condição de cidade média na hierarquia urbana brasileira contêm outras variáveis que necessitam de aprofundamento, de forma a representar fielmente a realidade do processo de urbanização do país. Os estudos propostos pelo IBGE acerca da Região de Influência das Cidades (REGIC), publicado em 2007, auxiliam ao cartografar a centralidade exercida por esse grupo de cidades em seus espaços regionais, majoritariamente classificadas como Capitais Regionais A, B e C<sup>29</sup>.

Além do REGIC, outros estudos podem ser acrescentados, como as demais publicações da ReCiMe sobre Centro e Centralidade em Cidades Médias, organizada por Doralice Sátyro Maia, William Ribeiro da Silva e Arthur Magon Whitacker; e sobre Cidades Médias e Região, organizada por Hélio Carlos Miranda de Oliveira, Maria José Martinelli Silva Calixto e Beatriz Ribeiro Soares.

Porém, a partir da necessidade de conter uma quantidade coesa e diretamente relacionável de publicações, este trabalho buscou uma análise apenas das produções realizadas diretamente sobre as cidades médias, pautadas em estudos e investigações quantitativas, qualitativas e empíricas, realizadas pela ReCiMe.

Isto posto, diante da análise realizada e de todo levantamento teórico-metodológico e bibliográfico realizado, propõe-se uma construção conceitual acerca do fenômeno urbano que as cidades médias representam, de forma a considerar as particularidades do processo de urbanização brasileiro e seus diferentes desdobramentos ao longo do tempo e destacando processos gerais a esse fenômeno.

Assim, as cidades médias brasileiras são núcleos urbanos que desempenham uma função de elo urbano-regional, caracterizadas como espacialidades vinculadas à uma raiz produtiva primário-exportadora industrial e a políticas públicas estatais intervencionistas que reverberaram na consolidação do setor terciário, implicando diretamente na construção de uma centralidade regional e intraurbana, marcadamente especializada e socialmente segregada e contraditória.

---

<sup>29</sup> Para maior compreensão, ver a metodologia proposta pelo IBGE disponível em <[https://www.mma.gov.br/estruturas/PZEE/\\_arquivos/regic\\_28.pdf](https://www.mma.gov.br/estruturas/PZEE/_arquivos/regic_28.pdf)>.

Dessa forma, as cidades médias brasileiras devem ser consideradas como um fenômeno urbano, engendradas por uma vertiginosa inflexão das formas de uso e ocupação do espaço brasileiro que se processa particularmente a partir do regime ditatorial civil-militar. Embora comumente associadas às dimensões demográficas (crescimento e migração), devem ser analisadas como uma estrutura complexa frente às inúmeras especializações de sua dinâmica urbana.

Tais cidades, são aqui consideradas como cidades em transição, pois, de um cenário pouco complexo em suas relações intra e interurbanas à um cenário em que representam importantes nós hierárquicos, que significam não só uma nova forma de organização espacial do homem, mas também espaços nos quais diversos conceitos geográficos assumem novas possibilidades de leitura e reestruturação. Implicando na necessidade de não mais analisar o urbano sob uma ótica do século XIX e XX, e uma industrialização essencial à urbanização, mas a partir do entendimento de que o cenário urbano brasileiro possui particularidades, uma vez que sua estrutura espacial não se estabelece por um primado da industrialização, mas de organização de lógicas produtivas agro-minero-exportadoras que ressignificam a forma e a estrutura das cidades e de suas hierarquias.

## 6 CONCLUSÃO

A partir da realização do trabalho percebe-se a importância dos estudos acerca das cidades médias e da quantidade de elementos que essas espacialidades contém no auxílio à compreensão do processo de urbanização brasileiro. As cidades médias são engendradas por diversas transformações pelas quais o Brasil passou ao longo dos anos, desde um acelerado processo de industrialização e de um intenso papel do Estado como ordenador territorial, até mudanças observáveis mais recentemente, como o processo de mundialização que se materializou nessas cidades através de grandes empreendimentos comerciais, industriais e imobiliários.

As cidades médias apresentaram ao longo da formação territorial do país um importante papel como elos urbano-regionais, não somente como centros de expansão do território para concentração de mão-de-obra, como contenção populacional rumo às grandes cidades e como espaços de expansão da fronteira agrícola, mas também como espacialidades que afirmam a dependência econômica do país frente as demandas externas, ou seja, esse grupo de cidades passam a conter elementos que as colocam em uma posição de destaque na hierarquia urbana brasileira, em um constante relação entre o local e o global, o interno e o externo, o mercado e o Estado, etc., tomados aqui como pares dialéticos que possibilitam o entendimento da estruturação dessas cidades.

Ademais, essa constante relação presente nas cidades médias acabou por materializar suas contradições, fazendo desses espaços cidades que ao mesmo tempo em que apresentam índices de qualidade de vida superiores as médias regionais e nacionais, também são marcadas por fenômenos antes concebidos somente as metrópoles. Observam-se inúmeros processos que não só alteram as dinâmicas urbano-regionais dessas cidades como também as condicionam como cidades médias.

O que se propõe ao observar essas espacialidades dinâmicas e distribuídas ao longo do território nacional é não somente a identificação de novos processos e fenômenos que estruturam o urbano e a cidade no Brasil, mas a necessidade de se rever conceitos e abordagens até então comumente utilizadas na Geografia. Embora a processualidade histórica dessas cidades revelem traços essenciais e que ainda determinam sua estruturação como importantes elos urbano-regionais, é inegável o

dever de se olhar o urbano, a cidade e o processo de urbanização brasileiro sob uma ótica que leve em consideração as particularidades aqui presentes.

Ao se propor a realização de uma revisão bibliográfica acerca da cidade, do urbano, das cidades médias brasileiras e de elementos teórico-metodológicos que auxiliassem na construção de um conceito que expressasse a riqueza e dinamicidade de elementos contidos nessas espacialidades, encontrou-se uma cidade multifacetada, cada vez mais mercantilizada, corporativa, que segrega e faveliza. Encontrou-se uma cidade que exclui, que se divide e que materializa as diversas vontades de agentes econômicos e elites sociais hegemônicas. O que se encontra é um antimodelo lefebvriano, que tem a origem do urbano não a partir da industrialização, mas a partir do estabelecimento de um modelo agrário-exportador, que desde os primórdios segregou, dividiu e expropriou a população. A cidade média como um retrato da cidade brasileira representa a ascensão da urbanidade a partir da segregação, englobando os elementos estruturais do capitalismo, como a concentração de renda e poder e reverberando os mesmos por meio da violência, da segregação racial, do feminicídio, da homofobia.

O que se encontra na difícil tarefa de conceituar essas espacialidades é, além de uma nova possibilidade de leitura, o entendimento de que ao captar a essência do processo de urbanização brasileiro nessas cidades, capta-se a dependência estrutural que o país vive em relação aos países hegemônicos. Emerge das discussões aqui realizadas a necessidade de se rever a falsa ideia de ruptura entre um modelo agrário-exportador à um modelo urbano-industrial. Percebe-se como as cidades médias representam essa não ruptura, em verdade, uma industrialização do setor primário-exportador, (re)afirmando o Brasil como um subsistema do capitalismo que, através do Estado, proporcionou ao capital e seus representantes a constituição de cidades segregadas, mercantilizadas e cada vez mais descartáveis, à medida que demandas externas se transformam.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, W.R.; SOUZA, J.G. Geografia e Método: o pesquisador entre a janela e a calçada. **Universitas Ciências Humanas**. V6., 11-20, 1996.

AMORIM FILHO, O. B. Cidades médias do Brasil. **Revista Geografia e Ensino**, Belo Horizonte: IGC/UFGM, v. 3, n. 2, 1984.

AMORIM FILHO, O. B. Origens, evoluções e perspectivas dos estudos sobre as Cidades Médias. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 69-87.

AMORIM FILHO, O. B.; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 1-34.

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ARAÚJO, J. A. **Sobre a cidade e o urbano em Henri Léfèbvre**. GEOUSP – Espaço e Tempo, São Paulo, n. 31, p. 133-142, 2012.

BERNARDES, A. Quanto às categorias e aos conceitos. **Revista Formação Online**, n. 18, v. 2, p. 39-62, jul./dez., 2011.

CALIXTO, M. J. M. S.; BERNARDELLI, M. L. F. da H. Dourados: uma cidade média entre os papéis regionais e a dinâmica globalizada. In: SPOSITO, M. E. B.; MAIA, D. S. (org.) **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Dourados e Chapecó**. 1ª Ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. p. 39-170.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2009.

CASTELLS, M. **Cidade, democracia e socialismo**: a experiência das associações de vizinhos de Madri. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CASTELLS, M. A ideologia urbana. In: CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000. p. 127 – 153.

CHEPTULIN, A. **A dialética materialista. Categorias e leis da dialética**. São Paulo: Editora Alfa Ômega, 2004.

COELHO, T. P. **Projeto Grande Carajás**: trinta anos de desenvolvimento frustrado. ZONTA, M.; TROCATE, C. (org.) Marabá: Editorial iGuana, 2015.

CORRÊA, R. L. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 3ª Ed. São Paulo: Editora Ática. S.A, 1995.

CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria E. B. (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

DOURADOS. Prefeitura de Dourados. **História da Cidade de Dourados**. Disponível em: <<http://www.dourados.ms.gov.br/index.php/cidade-de-dourados/>>. Acessado em jul, 2019.

ELIAS, D. Agricultura científica no Brasil: impactos territoriais e sociais. In: SOUZA, M. A. A. (Org.). **O território brasileiro: usos e abusos**. Campinas: Territorial, 2003. p. 315-340.

ELIAS, D. **Globalização e agricultura**. São Paulo: Edusp, 2003.

ELIAS, D.; PEQUENO, R. Mossoró: O novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais. In: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (org.) **Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional: Passo Fundo e Mossoró**. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 101-283.

ELIAS, D.; SPOSITO, M. E. B.; SOARES, B. R. (org.). **Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional: Campina Grande e Londrina**. São Paulo: Editora Outras Expressões, 2013.

ELIAS, D.; SPOSITO, M. E. B.; SOARES, B. R. (org.). **Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional: Tandil e Uberlândia**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

HARVEY, D. **Espaços de Esperança**. São Paulo: Loyola, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Área da unidade territorial: Área territorial brasileira**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Número de estabelecimentos de ensino fundamental**: INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. Sinopse Estatística da Educação Básica 2018. Brasília: Inep, 2019. Disponível em <<http://portal.inep.gov.br/sinopses-estatisticas-da-educacao-basica>>. Acessado em mai. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Número de estabelecimentos de ensino médio**: INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. Sinopse Estatística da Educação Básica 2018. Brasília: Inep, 2019. Disponível em <<http://portal.inep.gov.br/sinopses-estatisticas-da-educacao-basica>>. Acessado em jan. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Pessoal ocupado**: IBGE, Cadastro Central de Empresas 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **População estimada:** IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1o de julho de 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Salário médio mensal dos trabalhadores formais:** IBGE, Cadastro Central de Empresas 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **População ocupada:** IBGE, Cadastro Central de Empresas (CEMPRE) 2017 (data de referência: 31/12/2017), IBGE, Estimativa da população 2017 (data de referência: 1/7/2017). Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **PIB per capita:** IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Arborização de vias públicas.** IBGE, Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Esgotamento sanitário adequado:** Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM):** Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD. In: IBGE, Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 salário mínimo:** IBGE, Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **População no último censo:** IBGE, Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade:** IBGE, Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Urbanização de vias públicas.** IBGE, Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

LEFEBVRE, H. **Espacio y política:** El derecho a la ciudad, II. Barcelona: Ediciones península, 1972.

LEFEBVRE, H. **Le retour de la dialectique**: 12 mots clef pour le monde moderne. Paris: Messidor/Éditions Sociales, 1986. Tradução Margarida Maria de Andrade.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. 3ª ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEFEBVRE, H. **O Direto à Cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2010.

KOSIK, K. **A dialética do concreto**. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

LENCIONI, S. **Observações sobre o conceito de cidade e urbano**. GEOUSP – Espaço e Tempo, São Paulo, n. 24, p. 109-123, 2008.

LONDRINA. Prefeitura de Londrina. **A cidade**. Disponível em: <[http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1251](http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1251)>. Acessado em jul. 2019.

MAIA, D. S.; CARDOSO, C. A. de A.; ALONSO, S. F.; BEZERRA, R. S. Campina Grande: dinâmica econômica e reestruturação urbana. Permanências e transformações. In: ELIAS, D.; SPOSITO, M. E. B.; SOARES, B. R. **Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional: Campina Grande e Londrina**. São Paulo: Editora Outras Expressões, 2013. p. 27-192.

MARABÁ. Câmara Municipal de Marabá. **História do Município**. Disponível em: <<http://www.maraba.pa.leg.br/institucional/maraba>>. Acessado em jul. 2019.

MARÍLIA. Prefeitura de Marília. **Dados de Marília**. Disponível em: <<http://www.marilia.sp.gov.br/prefeitura/marilia/dados-de-marilia/>>. Acessado em jul. 2019.

MARTINS, J. de S. **O Cativo da Terra**. São Paulo: Liv. Ed. Ciências Humanas, 1979.

MELAZZO, E. S. Marília: Especialização industrial e diversificação do consumo. Trajetórias de uma cidade média. In: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília**. São Paulo: Outras Expressões, 2012. P. 161-279.

MELLO, J. M. C. de. **O capitalismo tardio**. 3ª ed. São Paulo. Ed. Brasiliense, 1984.

MICHEL, M. Ville moyenne, ville moyen. **Annales de Géographie**, n. 478, p. 641-685, sep./out. 1977.

MORA, J. F. **Dicionário de Filosofia**. Lisboa: Dom Quixote, 1978.

MOSSORÓ. Prefeitura Municipal de Mossoró. **Economia**. Disponível em: <<https://www.prefeiturademossoro.com.br/economia/>>. Acessado em jul. 2019.

NETTO, J. P. **Introdução ao Estudo do Método de Marx**. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

NETTO, J. P. **Pequena história da ditadura militar brasileira (1964-1985)**. São Paulo: Cortez, 2014.

PASSO FUNDO. Prefeitura de Passo Fundo. **Secretaria de Turismo**. Disponível em: <<http://www.pmpf.rs.gov.br/secretaria.php?c=1069>>. Acessado em jul. 2019.

PEROSA, R. Comércio e financiamento na lavoura de café de São Paulo: no início do século. **Rev. adm. empres.**, São Paulo, v. 20, n. 1, p. 63-78, Mar. 1980. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-75901980000100005&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75901980000100005&lng=en&nrm=iso)>. Acessado em jul. 2019.

PEREIRA, J. M. D. Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil. **Cadernos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 9, p. 121-141. 2011.

PRIETO, G. F. T. Rosa Luxemburg e a expansão imanente do capitalismo: destruição, resistência e recriação dos territórios e das relações não capitalistas. **Geusp – Espaço e Tempo** (Online), v. 21, n. 3, p. 812-829, dez. 2017.

RAMOS, E. F. **A cidade pensada teoricamente**. Caderno de Geografia, v. 25, n. 44, p. 301-311, 2015.

RAMOS, E. F. **A trajetória da terra: ocupação e colonização do centro-norte do Rio Grande do Sul – 1827/1931**. Passo Fundo: UPF, 1997.

SALVADOR, D. S. C. O. A Geografia e o Método Dialético. **Sociedade e Território**, Natal, v. 24, n.1, p. 97-114, jan./jun. 2012.

SANTA CATARINA. Governo de Santa Catarina. **Conheça SC: Chapecó**. Disponível em: <<https://www.sc.gov.br/index.php/conhecasc/municipios-de-sc/chapeco>>. Acessado em jul. 2019.

SANTOS, A. M. S. P.; COSTA, L. S.; ANDRADE, T. A. Federalismo no Brasil: análise da descentralização financeira da perspectiva das cidades médias. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 295-335.

SCHMIDT, B. V. **O estado e a política urbana no Brasil**. Porto Alegre: Ed. Da Universidade/LPM, 1983.

SILVA, W. R. Londrina e a reestruturação urbana. Atividades econômicas, papéis, agentes e escalas. In: ELIAS, D.; SPOSITO, M. E. B.; SOARES, B. R. **Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional: Campina Grande e Londrina**. São Paulo: Editora Outras Expressões, 2013. p. 193-334.

SOARES, B. R. et al. Uberlândia (MG): leituras geográficas de uma cidade média em transição. In: ELIAS, D.; SPOSITO, M. E. B.; SOARES, B. R. (org.) **Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional: Tandil e Uberlândia**. São Paulo: Expressão Popular, 2010 p. 157-286.

SOBARZO, O. Passo Fundo: Cidade Média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio. In: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (org.) **Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional: Passo Fundo e Mossoró**. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 29-99.

SOUZA, J. G de. Determinantes do processo histórico do trabalho rural no Brasil. In: Campanha Nacional de Prevenção de Acidentes do Trabalho na Área Rural, 2001, Campo Grande - MS. **Anais do Seminário de Lançamento da CANPATR 2001**. Campo Grande - MS: Delegacia Regional do Trabalho - MS - MTE., 2001. v. 01. p. 11-30.

SOUZA, J. G. de. **Questão de método: a homogeneização do território paulista**. Tese (Livre docência em Ciências Humanas e Sociais). Faculdade de Ciências Agrárias e Veterinárias, Universidade Estadual Paulista. Jaboticabal, 2008.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. São Paulo: UNESP, FCT, 2001. p. 609-643.

SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R.; MAIA, D. S.; GOMES, E.. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-67.

SPOSITO, M. E. B.; MAIA, D. S. (org.) **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Dourados e Chapecó**. 1ª Ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016.

SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília**. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (org.). **Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional: Passo Fundo e Mossoró**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

STERENBERGER, M.; BRUNA, G. C. Cidades médias: elos do urbano regional e do público privado. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 35-77.

TAVARES, M. da C. **Da substituição de importações ao capital financeiro**. Rio de Janeiro, Zahar, 1972.

TRINDADE JÚNIOR, S. C da; AMARAL, M. D. B.; RIBEIRO, R.; MALHEIRO, B. C. P.; RODRIGUES, J. C. Uma cidade média na Amazônia Oriental: a centralidade urbano-regional de Marabá no Sudeste Paraense. In: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (org.) **Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional: Marabá e Los Angeles**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. p. 27-221.

TOPALOV, C. **La urbanization capitalista**: algunos elementos para su análisis. México: Editorial Edicol México, 1979. cap. 1. p. 15-35.

TOPALOV, C. Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965. **Espaço e Debates**, São Paulo, Ano VIII, v. 1, n. 23, p. 05-30, 1988.

UBERLÂNDIA. **Uberlândia se destaca como polo econômico**. Disponível em <[http://http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms\\_b\\_arquivos/117.pdf](http://http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/117.pdf)>. Acessado em jul. 2019.