



Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Humanas
Departamento de Geografia
Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGEA

**DENSIDADE DEMOGRÁFICA EM CIDADES MÉDIAS: UMA ANÁLISE DA REDE
URBANA DA REGIÃO NORDESTE DO BRASIL**

Gracielly Portela da Silva

Tese de Doutorado

Brasília-DF, fevereiro/2023



Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Humanas
Departamento de Geografia
Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGEA

**DENSIDADE DEMOGRÁFICA EM CIDADES MÉDIAS: UMA ANÁLISE DA REDE
URBANA DA REGIÃO NORDESTE DO BRASIL**

Gracielly Portela da Silva

Orientador
Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho

Tese de Doutorado

Brasília-DF, fevereiro/2023



Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Humanas
Departamento de Geografia
Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGEA

**DENSIDADE DEMOGRÁFICA EM CIDADES MÉDIAS: UMA ANÁLISE DA REDE
URBANA DA REGIÃO NORDESTE DO BRASIL**

Gracielly Portela da Silva

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Departamento de Geografia da Universidade de Brasília, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do Grau de Doutora em Geografia, área de concentração Produção do Espaço Urbano, Rural e Regional.

Aprovado por:

Fernando Luiz Araújo Sobrinho - UnB/POSGEA
(Orientador)

Antonio Cardoso Façanha - UFPI/PPGGEO
(Examinador Externo)

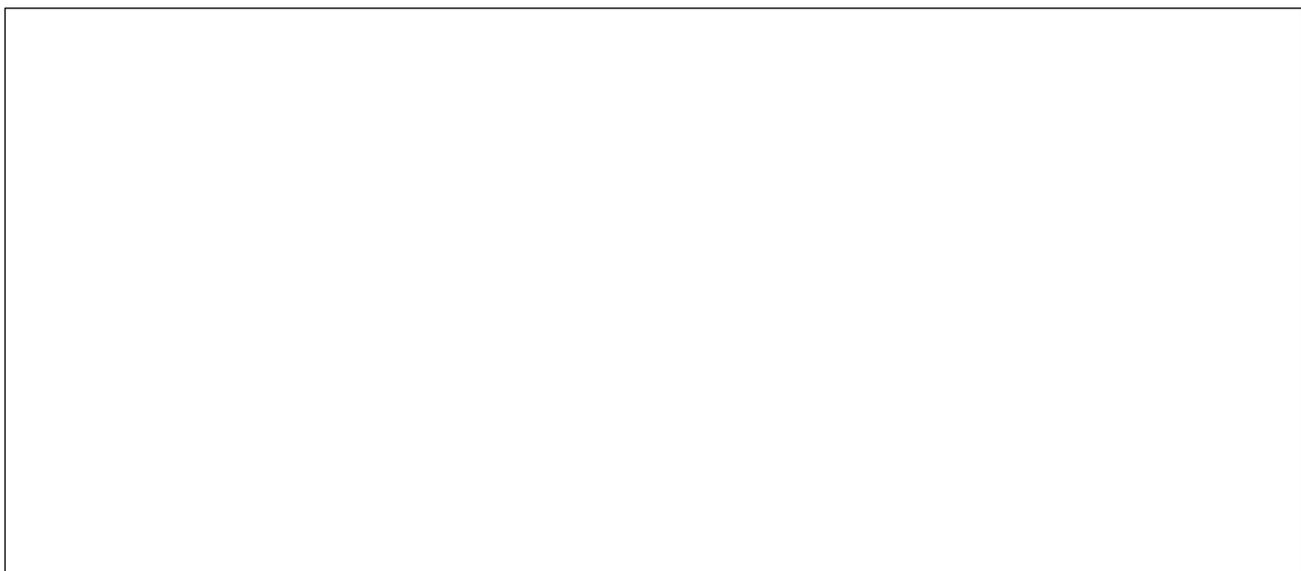
João Mendes da Rocha Neto - PPGA/UnB e MPDG
(Examinador Externo)

Anete Marília Pereira - UNIMONTES
(Examinador Externo)

Neio Lúcio de Oliveira Campos - UnB/POSGEA
(Examinador Interno)

Brasília-DF, fevereiro/2023

Ficha Catalográfica



É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta tese e emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. A autora reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta tese de doutorado pode ser reproduzida sem a autorização por escrito da autora.

Gracielly Portela da Silva

Para o querido amigo
Adalgiso Neto, que partiu mais cedo
e não pode realizar seus sonhos.
Dedico esta tese a sua memória!

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que contribuíram para a realização deste trabalho, sem os quais a sua concretização seria muito mais árdua, com certeza.

À minha família, agradeço o apoio e os incentivos que sempre manifestaram.

Ao professor Fernando Luís Araújo Sobrinho, orientador desta Tese, sou grata ao seu suporte, paciência, disponibilidade e, sobretudo, ao seu caráter humano e gentil que me fez sentir em casa quando morei em Brasília-DF.

Aos professores da Graduação e Mestrado da Universidade Federal do Piauí, responsáveis pela minha formação como professora de Geografia. Em especial dou as graças ao professor Francisco de Assis Veloso Filho, meu grande mentor dentro da universidade, por me conduzir e apoiar na vida acadêmica por meio ensinamentos que levarei por toda a vida.

Agradeço a Eliana e família, por ter me recebido em sua casa nos primeiros meses de doutorado, quando não tinha onde morar em Brasília, eles fizeram-me sentir em casa e pertencentes a sua família. Da mesma forma, sou grata a Elaene e família, aos momentos únicos vividos em Brasília e a amizade sincera. Com Elaene aprendi que ainda existem pessoas dispostas a ajudar o próximo.

Aos professores da pós-graduação da Universidade de Brasília das disciplinas que cursei, pelas discussões nas aulas, palavras amigas e os primeiros direcionamentos teóricos para a produção da tese. Agradeço, também, aos professores que aceitaram participar das bancas de qualificação e defesa da Tese e por contribuir com sugestões valiosas.

A Universidade de Brasília e a Capes pela concessão da bolsa de doutorado pelo período de dois anos, contribuindo decisoriamente para minha manutenção na pós-graduação e no desenvolvimento da pesquisa.

E aos colegas de turma do doutorado pelo convívio, aprendizado e momentos de lazer, em especial, aqueles que compartilhamos durante almoços.

RESUMO

A densidade demográfica estabelece uma importante análise para a compreensão da organização espacial das cidades. Uma vez que, compreender o processo de planejamento urbano torna-se ainda mais relevante num contexto de crise dos recursos naturais e uso exagerado de ocupação do solo. Com vista reduzir o padrão disperso das cidades, nos últimos anos, há um crescente consenso entre especialistas de que as cidades mais densas são mais eficientes, além de contribuir para a redução dos custos da implantação de infraestrutura e expansão do uso do solo natural, e tende a ser mais eficaz na democratização do uso das funções urbanas. Baseado nisso, a presente pesquisa parte do pressuposto analítico de que as cidades densas são mais sustentáveis, tanto economicamente como ambientalmente, desde que elas sejam acompanhadas por um bom planejamento e gestão urbana. Dessa forma, o objetivo geral é analisar a densidade demográfica das cidades médias nordestinas (cidades selecionadas), com vista relacionar seus processos de distribuição populacional e vetores de dinamismos econômicos, com o intuito de identificar as potencialidades socioeconômicas delas. Como objetivos específicos têm-se: a) identificar a origem e os critérios de definição de cidade média, enfatizando o interesse da geografia e as estratégias governamentais para a promoção das cidades médias brasileiras; b) discutir as mudanças urbanas ocorridas na rede urbana do Nordeste brasileiro a partir da promoção das cidades médias; c) realizar um mapeamento da distribuição das densidades demográficas das cidades médias selecionadas e suas influências regionais. No aspecto metodológico, a pesquisa realizou consultas em manuais especializados de geografia urbana com a finalidade de entender o início e o desenvolvimento da temática cidade média, buscou-se referências sobre densidade demográfica a partir da ótica da geografia e do planejamento urbano e elaborou mapas da região de influências das cidades selecionadas e de densidade demográfica a partir do método coroplético, que utilizam variáveis visuais de cores com base em valores espaciais pré-definidas, com a apresentação em classes de valores ajustados à área do mapa. Como resultado, a pesquisa concluiu que as cidades médias nordestinas absorveram grande parte da população vindas do campo-cidades e entre regiões e obtiveram fundamental importância no equilíbrio da rede urbana do Nordeste brasileiro. As cidades selecionadas mostraram-se relevantes na transformação de seus territórios, com desenvoltura regional nos três setores da economia com importantes reflexos nas articulações socioespaciais.

Palavras-chave: População. Rede urbana. Cidades médias. Densidade. Nordeste.

ABSTRACT

Demographic density establishes an important analysis for understanding the spatial organization of cities. Thus, understanding the urban planning process becomes even more relevant in a context of crisis of natural resources and exaggerated use of land occupation. To reduce the dispersed pattern of cities, in recent years, there is a growing consensus among specialists that denser cities are more efficient, in addition to contributing to the reduction of infrastructure implementation costs and expansion of natural land use, and it tends to be more effective in democratizing the use of urban functions. Based on this, the present research starts from the analytical assumption that dense cities are more sustainable, both economically and environmentally, as long as they are accompanied by good planning and urban management. Thus, the general objective is to analyze the demographic density of medium-sized northeastern cities (selected cities), with the purpose of relating their population distribution processes and economic dynamism vectors, with the aim of identifying their socioeconomic potential. The specific objectives are: a) to identify the origin and criteria for defining a medium-sized city, emphasizing the interest of geography and government strategies for the promotion of medium-sized Brazilian cities; b) discuss the urban changes that occurred in the urban network of the Brazilian Northeast according to the promotion of medium-sized cities; c) carry out a mapping of the distribution of demographic densities of selected medium-sized cities and their regional influences. In the methodological aspect, the research carried out consultations in specialized manuals of urban geography in order to understand how the medium city theme began and developed, references were sought on demographic density from the perspective of geography and urban planning and elaborated maps of the region of influence of the selected cities and demographic density using the choropleth method, which use visual color variables based on predefined spatial values, with presentation in classes of values adjusted to the area of the map. As a result, the research concluded that the Northeastern medium-sized cities absorbed a large part of the population coming from the countryside-cities and between regions and obtained fundamental importance in the balance of the urban network of the Brazilian Northeast. The selected cities proved to be relevant in the transformation of their territories, with regional resourcefulness in the three sectors of the economy with important effects on socio-spatial articulations.

Keywords: Population. Urban network. Medium cities. Density. North East.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Gráfico com a evolução da população urbana nas cidades médias metropolitanas e não metropolitanas – 1970 a 2000.....	37
Figura 2 - Espriamento das cidades médias no Brasil 1970 e 2000.	38
Figura 3 - Rede urbana do Brasil: Regiões de Influência das Cidades 2007.	39
Figura 4 - Rede urbana do Nordeste brasileiro.....	47
Figura 5 - Evolução da malha rodoviária da região Nordeste do Brasil entre os anos de 1960-2010.	48
Figura 6 - As vantagens e desvantagens da baixa e alta densidade.....	58
Figura 7 - Custo médio de implantação da infraestrutura em função a densidade em dólares. A) Custo por habitação; B) Custo por hectare.....	59
Figura 8 - Diagrama ilustrativo de distintas formas de ocupação urbana.	65
Figura 9 – Taxa de urbanização para os anos de 1991 a 2010.	77
Figura 10 - Evolução da densidade demográfica.	79
Figura 11 - Crescimento médio anual da população (1991-2018).	82
Figura 12 – Evolução da densidade demográfica de Mossoró (RN).....	94

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Taxas regionais de urbanização (%).	32
Tabela 2 – Percentual populacional urbano (%).	33
Figure 3 - Número de municípios e população nos Censos Demográficos 1960 a 2010.	34
Tabela 4 - Cidades Médias do Nordeste do Brasil, conforme o recorte do IPEA (2022).	43
Tabela 5 - Emprego formal total e taxa de crescimento (%) nas cidades médias do Nordeste.	52
Tabela 6 - População total, taxa geométrica de crescimento anual da população e classificação funcional.....	68
Tabela 7 - Distribuição da população e localização das cidades médias nordestinas selecionadas.	69
Tabela 8 - Valores dos índices de IDHM dos municípios das cidades médias selecionadas considerando os três últimos Censos Demográficos.	69
Figure 9 - Arranjo populacionais, por população, número de municípios e características do Produto Interno Bruto – PIB e das empresas – 2010 – 2011.....	71
Tabela 10 - Distribuição da população e localização das cidades médias nordestinas selecionadas.	72
Figure 11 - Valores dos índices de IDHM dos municípios das cidades médias selecionadas considerando os três últimos Censos Demográficos.	73
Figure 12 - População total, taxa geométrica de crescimento anual da população e classificação funcional.....	73

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Cidades Médias Nordestinas selecionadas.....	17
Quadro 2 – Definições de Cidades Médias.	28
Quadro 3 – Cidades médias nordestinas consideradas para o estudo intraurbano.	67

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização das Cidades Médias Nordestinas.....	19
Mapa 2 – Distribuição das Cidades médias do Brasil, conforme dados do IPEA (2022).	42
Mapa 3 – Densidade populacional da região Nordeste por setor censitário (2010).	46
Mapa 4 - Região de influência da cidade de Imperatriz (MA).....	76
Mapa 5 - Densidade demográfica Imperatriz (MA).....	78
Mapa 6 - Região de influência da cidade de Juazeiro do Norte (CE).....	80
Mapa 7 - Densidade demográfica de Juazeiro do Norte (CE).....	81
Mapa 8 - Região de influência da cidade de Campina Grande (PB).....	83
Mapa 9 - Densidade demográfica de Campina Grande (PB).....	84
Mapa 10 - Região de influência da cidade de Petrolina (PE).....	86
Mapa 11 - Densidade demográfica de Petrolina (PE).....	87
Mapa 12 - Região de influência da cidade de Sobral (CE).....	89
Mapa 13 - Densidade demográfica de Sobral (CE).....	90
Mapa 14 - Região de influência da cidade de Parnaíba (PI).....	92
Mapa 15 - Densidade demográfica de Parnaíba (PI).....	93
Mapa 16 - Região de influência da cidade de Mossoró (RN).....	95
Mapa 17 - Densidade demográfica de Mossoró (RN).....	96
Mapa 18 - Região de influência da cidade de Goiana (PE).....	98
Mapa 19 - Densidade demográfica de Goiana (PE).....	99
Mapa 20 - Região de influência da cidade de Feira de Santana (BA).....	101
Mapa 21 - Densidade demográfica de Feira de Santana (BA).....	102
Mapa 22 - Região de influência da cidade de Itabaiana (SE).....	104
Mapa 23 - Densidade demográfica de Itabaiana (SE).....	105
Mapa 24 - Região de influência da cidade de Barreiras (BA).....	107
Mapa 25 - Densidade demográfica de Barreiras (BA).....	108
Mapa 26 - Região de influência da cidade de Arapiraca (AL).....	110
Mapa 27 - Densidade demográfica de Arapiraca (AL).....	111

LISTA DE SIGLAS

BNB - Banco do Nordeste do Brasil

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada

MATOPIBA - Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia

ONU – Organização das Nações Unidas

OPENO - Operação Nordeste

PIB - Produto Interno Bruto

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento

PNDR - Política Nacional de Desenvolvimento Regional

PNDU – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano

PUC-Minas - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

ReCiMe - Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias

REDBCM - Rede Brasileira de Estudos sobre Cidades Médias

REGIC – Região de Influência das Cidades

SIC - Sistema de Informações Geográficas

SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

UFMG - Universidade Federal de Minas Gerais

UFPE - Universidade Federal de Pernambuco

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. CIDADES MÉDIAS: ASPECTOS TEÓRICOS, METODOLÓGICOS E POLÍTICOS	21
2.1 Pioneirismos das definições de cidades médias: breve histórico	22
2.2 A geografia urbana brasileira e o interesse pelas cidades médias	29
2.3 Programas de política urbana nacional: estratégias de desenvolvimento das cidades médias brasileiras	32
3. A REDE URBANA BRASILEIRA E OS PROCESSOS DE CONSOLIDAÇÃO DAS CIDADES MÉDIAS	45
3.1 A região Nordeste e sua organização espacial	45
3.2 A construção da rede urbana do Nordeste brasileiro e sua inserção no contexto nacional	49
3.3 A região de influência das cidades do Nordeste e seu papel no desenvolvimento regional	51
4. DISCUTINDO AS DENSIDADES DAS CIDADES	54
4.1 A densidade urbana sob a ótica da geografia e planejamento urbano	54
4.2 Discussão sobre a cidade dispersa e cidade compacta	60
4.3 Densidade urbana para o desenvolvimento das cidades: o caso das cidades médias	62
5. A DENSIDADE DAS CIDADES MÉDIAS NORDESTINAS SELECIONADAS	64
5.1 Cidades médias agrupadas em arranjos populacionais	67
5.2 As cidades médias isoladas consideradas no estudo	72
5.3. Análise da densidade demográfica das cidades médias nordestinas	74
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	109
REFERÊNCIAS	115

1. INTRODUÇÃO

Ao longo do século XX as cidades alcançaram um patamar sem precedentes na história por concentrarem grande quantidade da população mundial. Conforme o Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais das Nações Unidas (UN Desa, 2018), 55% da população mundial, ou 4,2 bilhões de pessoas, vivem em centros urbanos. Conforme estimativas da Organização das Nações Unidas (ONU) até 2050 mais de 2,5 bilhões de pessoas estarão fixando residências nas cidades.

Na América Latina, as altas taxas de crescimento populacional aliado a um intenso processo de migração urbana resultaram numa urbanização acelerada com profundos impactos nas condições de vida da população, em consequência de uma política de desenvolvimento urbano desacompanhada do ritmo de crescimento das cidades.

No caso brasileiro, as cidades ainda são operadas por um modelo urbano do século XX (baixa densidade, dispersão urbana e altas taxas de deslocamento diário), o que gera espaços altamente marcados pela desigualdade socioeconômica, pouca mobilidade, uso irregular do solo urbano e degradação ambiental. Fatores esses que são concebidos a partir de um padrão de cidade dispersa que ocasiona uma intensa urbanização periférica pautada pela falta de adensamento e altos custos com a implantação de infraestrutura pública.

Com isso, as cidades brasileiras, engendradas por uma urbanização acelerada, promovem constantemente uma expansão urbana dispersa marcada por baixas densidades, espaços fragmentados, vazios urbanos e uma periferia expansiva que acarreta ritmos de urbanização diferenciada e um desenvolvimento urbano ineficiente.

Nesse contexto, o estudo da densidade demográfica passa a constituir uma importante análise na compreensão das dinâmicas urbanas, uma vez que o aspecto demográfico é um dos condicionantes no processo de crescimento físico das cidades. Dessa forma, a densidade demográfica estabelece uma importante análise para a compreensão da organização espacial das cidades, pois compreender o processo de planejamento urbano torna-se ainda mais relevante num contexto de crise dos recursos naturais e uso exagerado de ocupação do solo. Uma vez que, o uso e consumo eficientes do solo urbano por meio das altas densidades proporcionam baixos deslocamentos motorizados, a verticalização das moradias e alocação populacional nas áreas dotadas de infraestruturas.

Tendo por base essa perspectiva, o debate entre dispersão ou compactação das cidades ganha destaque, posto que a forma da cidade está diretamente ligada às questões da sustentabilidade, custos de produção da infraestrutura e qualidade de vida da população. Sabe-

se que, desde o relatório *Brutland*, em 1987, as propostas de compactações das cidades vêm como resposta ao crescimento disperso, redução dos vazios urbanos e as baixas densidades demográficas.

Diante disso, a dimensão urbana pautada na densidade influencia diretamente no desenvolvimento da qualidade de vida da população. Em vista que, a exemplo de país como o Brasil, onde a dispersão física das cidades e vazios urbanos, em especial das áreas centrais, são cenários frequentes, promover a alta densidade demográfica como forma de orientação ao desenvolvimento urbano impulsionará uma melhor qualidade de vida da população, além de viabilizar as reduções de desmatamentos, gastos com infraestrutura e uma mobilidade mais eficiente.

Baseado nisso, a presente pesquisa parte do pressuposto analítico de que as cidades densas são mais sustentáveis, tanto economicamente como ambientalmente, desde que elas sejam acompanhadas por um bom planejamento e gestão urbana. Uma vez que, no contexto contemporâneo das cidades, subsidiar o desenvolvimento urbano reduz a suburbanização do crescimento disperso e a subutilização da infraestrutura e do solo urbano, além de propiciar um controle e orientação mais apropriada ao crescimento urbano.

O conceito de densidade demográfica aqui utilizado diz a respeito ao número de habitantes por km². Para a realização do cálculo da densidade foi utilizado o número total de habitantes do local e área ocupada por esse mesmo contingente populacional expressada em km². Para elaboração dos mapas de densidade foi considerado a base cartográfica do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em formato *shapefile*, dos Setores Censitários de 2021, juntamente com os dados do Censo Demográfico de 2010. A pesquisa tinha como objetivo realizar um estudo comparativo do censo 2010 com o 2020, mas devido a não realização do censo em 2020 em razão da pandemia de Covid-19 e de cortes financeiros do Governo Federal para a realização do censo pelo IBGE, ficou impossibilitado o estudo comparativo entre os anos referidos.

A pesquisa realizada foi classificada como explicativa, pois buscou identificar os fatores que contribuem para a ocorrência da densidade demográfica nas cidades médias nordestinas (cidades selecionadas). Tendo como forma de abordagem a pesquisa quantitativa, os resultados tiveram um tratamento primordialmente estatístico e analítico.

A pesquisa estrutura-se a partir do arcabouço teórico da geografia urbana, tendo como foco as questões pertinentes aos estudos da densidade, forma e dispersão urbana. Desse modo esta tese possui o objetivo geral de analisar a densidade demográfica das cidades médias

nordestinas (cidades selecionadas), com vista relacionar seus processos de distribuição populacional e vetores de dinamismos econômicos, com o intuito de identificar as potencialidades socioeconômicas delas. Como objetivos específicos têm-se: a) identificar a origem e os critérios de definição de cidade média, enfatizando o interesse da geografia e as estratégias governamentais para a promoção das cidades médias brasileiras; b) discutir as mudanças urbanas ocorridas na rede urbana do Nordeste brasileiro a partir da promoção das cidades médias; c) realizar um mapeamento da distribuição das densidades demográficas das cidades médias selecionadas e suas influências regionais.

A escolha das cidades médias nordestinas esteve amparada na recente pesquisa desenvolvida e publicada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) denominada: Projeto Competitividade e Governança das cidades médias do Brasil: Referencial Conceitual e Metodológico (Relatório 1 e 2). Na presente pesquisa, o recorte do tamanho populacional adotado para o Nordeste foi da população igual ou superior a 75 mil habitantes e inferior a 700 mil habitantes. Esse recorte foi definido a partir de uma análise adequada as características demográficas e funcionais da rede urbana conforme a divisão em Regiões Geoeconômicas.

Com base nesse recorte a região Nordeste conta com 62 cidades médias, sendo classificadas em arranjos populacionais e municípios isolados (Mapa 1), conforme o Região de Influência das Cidades (REGIC, 2018). Essa classificação leva em consideração as concentrações urbanas, os arranjos populacionais e os municípios isolados (IBGE, 2015) (IPEA, 2022). Com base nisso, foram selecionadas 12 cidades (totalizando 20% do número total de cidades médias nordestinas), veja o Quadro 1 e o Mapa 1 com as cidades selecionadas distribuídas espacialmente na região e classificadas em arranjos populacionais e municípios isolados.

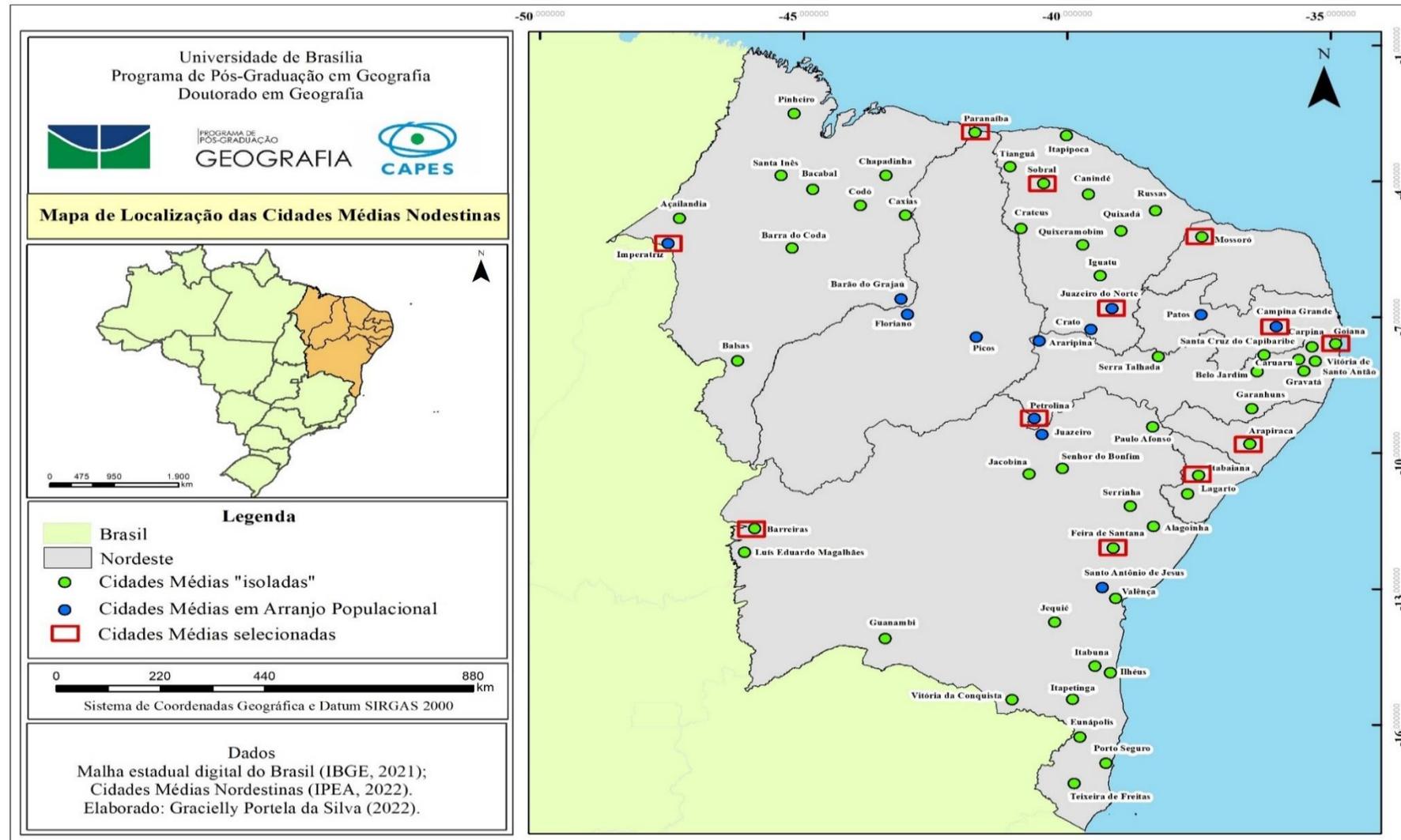
Quadro 1 – Cidades Médias Nordestinas selecionadas.

CIDADES MÉDIAS NORDESTINAS SELECIONADAS	
Cidades pertencentes a Arranjos Populacionais (AP)	
AP de Imperatriz (MA)	
AP de Juazeiro do Norte (CE)	
AP de Campina Grande (PB)	
AP de Petrolina (PE)	
AP de Sobral (CE)	
Cidades Isoladas	
Parnaíba (PI)	
Mossoró (RN)	
Goiana (PE)	
Barreiras (BA)	

Feira de Santana (BA)
Itabaiana (SE)
Arapiraca (AL)

Fonte: IPEA, 2022.

Mapa 1 – Localização das Cidades Médias Nordestinas.



Fonte: Elaboração da autora, (2022).

A pesquisa realizou consultas em manuais especializados de geografia urbana com a finalidade de entender como se deu início e o desenvolvimento da temática cidade média. A partir daí, foi possível elaborar um panorama da produção literária e dos principais autores que desenvolveram e ainda desenvolvem trabalhos sobre cidades médias brasileiras.

Buscou-se referências sobre densidade demográfica a partir da ótica da geografia e do planejamento urbano com a intenção de evidenciar a sua importância como parâmetro de planejamento e gestão urbana. Uma vez que, acredita-se que as cidades compactas e densas são menos onerosas ao poder público e pode proporcionar uma melhor qualidade de vida para sua população. Logo em seguida, discutiu-se sobre os modelos de crescimento urbano: cidades dispersas e cidades compactas e por último, abordou-se a importância da densidade no desenvolvimento das cidades médias.

Com a delimitação espacial da pesquisa foi possível fazer um levantamento da base cartográfica no site do IBGE para tratamento em *software* de geoprocessamento com os arquivos em formato *shapefile* dos estados e municípios brasileiros (2021), dos setores censitários (2010), da Região de Influência das Cidades (REGIC, 2018). Obteve-se a base cartográfica das rodovias federais e estaduais do Brasil disponibilizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT, 2010).

Todo o material vetorial foi tratado por *software* de geoprocessamento *Arcgis* e *Qgis*. Optou-se pela utilização desses programas com vista potencializar o gerenciamento das informações espaciais. O trabalho realizado por meio do uso do Sistema de Informações Geográficas (SIG) justifica-se pela análise geográfica na qual as informações são visualizadas de forma espacializadas, permitindo ao leitor uma melhor interpretação dos dados.

A produção dos mapas da densidade demográfica foi elaborada a partir da metodologia de mapas coropléticos, que utilizam variáveis visuais de cores com base em valores espaciais pré-definidas, com a apresentação em classes de valores ajustados à área do mapa. Os mapas da região de influência das cidades foram elaborados a partir do REGIC 2018, disponibilizado no site do IBGE.

Com relação aos dados populacionais, a pesquisa buscou realizar uma comparação entre os Censos Demográficos 2010 e 2020, no entanto em razão da não realização do Censo Demográfico 2020 essa etapa da pesquisa não foi possível ser realizada. Sendo assim, a pesquisa fez-se uso de dados populacionais apenas do Censo Demográfico 2010 e dos dados de estimativas da população divulgadas pelo IBGE.

2. CIDADES MÉDIAS: ASPECTOS TEÓRICOS, METODOLÓGICOS E POLÍTICOS

Essa seção tem como objetivo apresentar em contexto geral a origem e os critérios de definições do conceito de cidade média, o interesse da geografia urbana brasileira por essa temática e apresentar as políticas urbanas realizadas pelo Governo Federal para a promoção das cidades médias no Brasil a partir da década de 1970.

Inicialmente, enfatiza-se os antecedentes históricos da origem e dos critérios de definição de cidade média na Europa Ocidental, em especial a experiência pioneira francesa com o “*aménagement du territoire*”, que possibilitou um melhor planejamento urbano-regional na França após a Segunda Guerra Mundial. Em seguida, trata-se dos diversos critérios de definição de cidade média, que em função dos diferentes contextos econômicos, políticos e sociais das cidades, apresentam distintas definições e, portanto, não há um estabelecimento de um consenso teórico-metodológico do que seja uma cidade média.

Posteriormente, discute-se as contribuições dos geógrafos brasileiros que, desde a década de 1970, vêm desenvolvendo estudos sobre cidades médias e contribuindo decisoriamente para a consolidação das pesquisas acadêmicas e de governo. Embora seja um tema consolidado na geografia brasileira, a definição de cidade média ainda não é um consenso entre os pesquisadores brasileiros, e isso é justificado pela diferenciação do processo de urbanização entre as cidades e pelos os critérios metodológicos e teóricos de cada pesquisador.

Por último, são tratadas as políticas urbanas brasileiras direcionadas ao tema das cidades médias a partir da década de 1970. A exemplo da política francesa, a política urbana brasileira de promoção das cidades médias reverberou no país com o intuito de equilibrar a rede urbana nacional, em face a promoção de uma reestruturação urbana aliada a descentralização econômica das metrópoles para as cidades médias.

Com isso, as cidades médias brasileiras foram alvos da reestruturação produtiva na década de 1970 a partir das políticas de desenvolvimentos regionais do I e II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) propostas pelo Governo Federal. E mais recentemente, no ano de 2022, o IPEA publicou um estudo com o objetivo de identificar as potencialidades socioeconômicas, capacidade de gestão e uso eficiente e inclusivo do território das cidades médias.

A reestruturação produtiva pela qual passou o Brasil foi fator determinante no crescimento populacional e desenvolvimento econômico das cidades médias. Nisso, elas passaram a ter um maior poder decisivo locacional, de investimentos públicos, no aumento do número de empregos formais e melhoria na oferta de produtos e serviços. E mediante a sua

função articuladora entre as grandes e pequenas cidades assumiram uma função estratégica no desenvolvimento regional.

Com isso, as cidades médias passaram a apresentar maiores crescimentos no Produto Interno Bruto (PIB) e uma taxa de urbanização mais elevada do que outras cidades brasileiras, resultando numa elevação do número de oferta de atividades urbanas, em especial as dos setores secundários e terciários, o que fez as cidades possuírem um alto grau de atrativo populacional.

2.1 Pioneirismos das definições de cidades médias: breve histórico

Após a Segunda Guerra Mundial, na Europa Ocidental, cresce o interesse por intervenções dos poderes públicos na planificação urbano-regional, com o intuito de equilibrar as distorções populacionais e econômicas. Nesse período, duas grandes escolas obtiveram predominância teórica: a escola americana, encabeçada por Walter Isard, que retoma a tradição germânica através da teoria da localização e do papel dos transportes, e a escola francesa, liderada por François Perroux, com seu trabalho sobre os desequilíbrios regionais ou da polarização (DINIZ, 2002).

Ao final do século XIX, na França, com influências dos trabalhos desenvolvidos por François Perroux, desenvolve com maior intensidade as intervenções dos poderes públicos na planificação urbano-regional. A chamada “*aménagement du territoire*” foi a política urbana com o papel fundamental de equilibrar e dá melhor funcionalidade a rede urbana francesa. Nesse período, as pesquisas sobre planejamento urbano-regional e os estudos de redes urbanas ganharam protagonismos e os geógrafos passaram a contribuir decisoriamente nessas questões.

Dentre os geógrafos que contribuíram estão Jean Gottmann, no ano de 1952, com estudos acerca dos fortes desequilíbrios inter-regionais e intra-redes urbanas; Pierre George, em 1952, com o estudo sobre a importância de se estudar as redes urbanas para compreender a organização espacial dos países, bem como das regiões; Michael Rochefort, em 1952, com o seu método enfatizando o papel do setor terciário da economia das cidades; e Jean Coppolani, em 1959, com argumentos favoráveis do conhecimento das redes urbanas para as intervenções nos níveis hierárquicos na busca da dinâmica dos desequilíbrios intra e inter-regionais (AMORIM FILHO, 2007).

Em 1960, Michael Rochefort, em sua tese de doutorado “*L’organisation urbaine l’Alsace*”, definiu três níveis hierárquicos e funcionais urbanos: grandes cidades, cidades médias e organismos urbanos elementares, tendo como critérios os limiares demográficos, a

organização interna das cidades e relações externas (AMORIM FILHO, 2007). Entretanto, somente uma década depois que o tema cidade média passaria a ser objeto de interesse das políticas de “*aménagement du territoire*” na França, e com isso, as pesquisas acadêmicas sobre a temática cresceriam amplamente.

A década de 1970, sobretudo na França, marca o início de uma maior pujança das contribuições às cidades médias em termos de planejamento urbano-regional. Amorim Filho e Serra (2001, p. 5), ressaltam três grandes problemas geográficos e socioeconômicos que estiveram à frente das preocupações com o tema, são eles:

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

Uma das políticas adotada pelo governo francês com a finalidade de um maior equilíbrio entre as cidades francesas foi o desenvolvimento do VI Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1971-1975), que tinha como objetivo estabelecer uma distribuição mais equilibrada do emprego, a continuação do desenvolvimento da região Oeste e o reforço das regiões de fronteira, mas para isso acontecer seria necessária a existência de uma rede urbana equilibrada, e para tal foram estabelecidas a *Délegation à l’Aménagement du Territoire et à l’Action Régionale* (DATAR, 1971), a “*Direction de l’Aménagement Foncier et de l’Urbanisme*” do Ministério do Equipamento (DAFU, 1972), o “*Système d’Étude du Schéma d’Aménagement de la France*” (SESAME, 1971 e SESAME-DATAR, 1972) e ainda o “*Conseil National des Économies*”, de fundamental importância à promoção das cidades médias francesa (COSTA, 2002). Costa (2002) ressalta ainda que:

Para além da menção das cidades médias no VI Plano, vários outros organismos como a “*Régionales et de la Productivité*” que, em outubro de 1972, organizou em Nice o seu XXI Congresso, desenvolveram relatórios de diagnóstico e de avaliação que frisavam a importância das cidades médias.

Em 1971, o relatório apresentado pelo Ministério do Ordenamento do Território, do Equipamento, do Alojamento e do Turismo do governo francês reconhecia a importância das cidades médias na continuidade das políticas das “metrópoles de equilíbrio” no plano da produção, consumo, serviços e em outros aspectos. No mesmo ano, o Livro Branco do “*Comité d’Études et de Liaison des Intérêts Bretons*” ressaltou a importância de uma rede de cidades médias no controle do crescimento, ordenamento dos espaços e de acentuar a complementariedade de funções, bem como estabelecendo de conexões entre os espaços urbano e rural (COSTA, 2002).

Ainda na década de 1970, além do *aménagement du territoire*, outras contribuições surgiram para corroborar com o desenvolvimento das cidades médias. Como a tese da “reversão da polarização”, de Richardson, que afirmava que após a consolidação da estrutura produtiva da metropolização o próprio desenvolvimento econômico dos países daria início automaticamente a um mecanismo de desconcentração das atividades econômicas em direção as cidades de porte médio. Surge, também, a procura por um tamanho urbano ótimo que seria capaz de garantir o máximo nível de produtividade tendo em vista os setores produtivos e a oferta da infraestrutura. Com isso, em 1974, a ONU recomenda a criação de uma rede mundial de médias e pequenas cidades, com a finalidade de minimizar o crescimento das grandes aglomerações (AMORIM FILHO E SERRA, 2001).

A partir daí o debate da temática cidade média ganhou relevo mundial, e em virtude dos distintos processos de urbanização entre os países a terminologia cidade média obteve variações nas literaturas estrangeiras. De acordo com Silva (2013), na bibliográfica francesa adota-se o termo “*villes moyennes*” ou “*villes intermediares*”; na literatura de língua castelhana encontram-se as expressões “*ciudades intermedias*”, “*ciudades medianas*” ou ainda “*ciudades medias*”. No caso brasileiro, a autora chama atenção que, em razão da influência francesa, a terminologia mais adotada é a de “cidades médias”.

Assim, em consequência dos diferentes contextos econômicos, políticos e sociais vivenciados pelos países após os processos de urbanização, que resultou em um mundo desigualmente fragmentado e articulado (CORRÊA, 2007), a definição de cidade média ficou eivado de diferentes interpretações e abordagens. Decorrendo, portanto, uma dificuldade em conceituar cidade média.

No Brasil, a dificuldade na definição repousa sobre as especificidades e heterogeneidades das cidades brasileiras. Em face disso, não há um consenso nacional entre os

pesquisadores sobre o que seja cidade média. A priori, as definições baseiam-se nos critérios e linhas teóricas adotadas por cada pesquisador.

No meio acadêmico, a classificação das cidades médias é realizada segundo duas grandes linhas de abordagens: a primeira considera o tamanho demográfico, ou seja, a análise é feita a partir do critério de uma dimensão urbana; e a segunda é realizada a partir das condições funcionais regionais, relacionada às políticas de ordenamento e desenvolvimento referente à posição hierárquica dentro da rede urbana (COSTA, 2002; CASTELLO BRANCO, 2007).

Sobre essas duas grandes linhas de abordagens, Costa (2002, p. 109) ressalta que,

As dificuldades em definir as cidades médias com base em critérios demográficos e funcionais estão associadas a vários fatores sobre os quais importa refletir. Por um lado, depende do grau de urbanização e do sistema de povoamento, por outro, depende do próprio conceito de urbano. Fatores como as diferenças na organização político-administrativa e o nível de desenvolvimento econômico e social de cada país ou região são igualmente importantes, permitindo relevar a necessidade de compreender as diferenças e os contextos regionais em que se inserem as cidades.

Tendo como base a primeira linha de abordagem, Milton Santos (2005) considerava como cidade média, até as décadas de 1940/1950, os aglomerados urbanos com mais de 20 mil habitantes. Para a década de 1970/1980 em diante, o autor considerou cidades médias aquelas com população variando de 100 mil a 1 milhão de habitantes.

Amorim Filho e Serra, no livro *Cidades Médias Brasileiras*, de 2001, inicialmente utiliza o critério demográfico para conceituar cidades médias como centros urbanos não-metropolitanos e não capitais com população entre 100 mil e 500 mil habitantes, conforme o Censo de 1991. Posteriormente, ainda no mesmo livro, os autores utilizam outro critério para definir as cidades médias, sendo aquelas com faixa populacional entre 50 mil e 500 mil habitantes, considerando as cidades médias que compõem as áreas metropolitanas, não-metropolitanas e as capitais de estados, com isso dividem as cidades médias em sub-estratos de: a) cidades médias com população variando entre 50 mil e 100 mil; b) variando entre 100 mil e 250 mil habitantes e c) variando entre 250 mil e 500 mil habitantes, tendo por base o recorte temporal de 1970 a 2000.

Em desacordo com a definição a partir do critério demográfico, Soares (1999) ressalta a importância da identificação das cidades médias a partir de diversas variáveis, como: tamanho demográfico, qualidade das relações externas, especialização e diversificação econômica, posição e sua importância na região e na rede urbana de que faz parte, organização espacial e

índices de qualidade de vida. Esses atributos, conforme a autora, podem variar de região para região, de país para país, haja vista a formação histórica/geográfica de cada cidade e o sistema global que esta estar inserida.

Nesse sentido, em razão da dificuldade em definir cidade média, Conte (2013) enfatiza que estudiosos vêm constantemente ressaltando a extrema importância da análise ser realizada a partir do cruzamento de diversos dados, como: posição regional e na rede urbana, estrutura econômica, relações funcionais externas, alcance da influência polarizada, dados socioeconômicos e demográficos, além de outros aspectos. Tendo por base isso, Amorim Filho e Serra (2001, p. 9) expõem atributos necessários para a qualificação da cidade média, tais como:

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

Para Soares (1999) e Castello Branco (2007), as definições das cidades médias estão calcadas nas características do tamanho populacional e econômico, o grau de urbanização a centralidade e a qualidade de vida; na qual tem a centralidade a principal característica, pois é nela que se dá o poder de articulação entre os diferentes níveis de centros urbanos. Por sua vez,

Corrêa (2007) frisa três critérios para a classificação das cidades médias referentes ao tamanho demográfico absoluto, a escala espacial e o recorte temporal.

O tamanho demográfico absoluto constitui primeira dificuldade. Deve ser relativizado. Duzentos mil habitantes têm sentido diferente quando se consideram, por exemplo, os Estados Unidos, a Finlândia e o Uruguai, países com diferentes processos distintos de urbanização. [...] Uma segunda dificuldade advém da escala espacial de referência. A cidade média deve ser pensada segundo uma dada escala espacial, em relação à qual pode adquirir sentido. [...] A terceira dificuldade aparece ao se considerar a dimensão temporal. Dado o rápido e intenso processo de urbanização que se verifica por toda parte é preciso considerar que 100.000 habitantes têm significados diferentes quando referenciados a 1940, 1960, 1980 e 2000 (CORRÊA, 2007, p. 25-26).

Nesse sentido, os critérios de definição de cidade média consideram as funções que ela desempenha na rede urbana na intermediação regional. Corroborando com isso, Sanfeliu e Torné (2004) ressaltam a importância de analisar o todo e não somente o tamanho demográfico, como a relação das funções que proporcionam os fluxos entre o rural e urbano da área de influência e outros centros mais ou menos longes.

Seguindo essa mesma linha de pensamento, onde a ênfase é dada a partir da relação entre a cidade média e o entorno, ou seja, entre as cidades menores e maiores; a definição de cidades médias para Sposito (2010) são aquelas que,

[...] desempenham papéis de ligação, de intermediação entre as pequenas e as maiores cidades, sem desprezar o tamanho populacional como primeiro nível de análise, pois com já destacado, existe a estreita relação entre quantidade e qualidade das dinâmicas e processo (SPOSITO, 2010, p. 6).

Na contramão da definição de Sposito, Leitzke e Fresca (2009) afirmam que uma conexão entre os níveis hierárquicos não precisa acontecer obrigatoriamente por intermediação das cidades médias. Haja vista que com a evolução dos meios de transportes e das comunicações, as cidades médias não são necessariamente um meio de ligação entre as pequenas e grandes cidades. Portanto, segundo os autores, para analisar as cidades médias deve-se levar em consideração o processo de (re)inserção delas em sua rede urbana, verificando os fluxos materiais e imateriais estabelecidos em todos os setores (políticos, comércio e serviços, econômico, ensino e outros) na sua área de influência.

Pensando em contribuir com o debate acerca das discussões da definição de cidade média foi retratado critérios utilizados por diferentes autores para conceituar a temática (Quadro 2). Observou-se que as definições estão baseadas em três principais critérios, que são: tamanho populacional, funções e posição hierárquica dentro da rede urbana, sendo que esta última, a cada momento, em razão da divisão territorial do trabalho pode mudar seu nível de centralidade.

Quadro 2 – Definições de Cidades Médias.

Autores	Critérios	Definições
IBGE	Demográfico	Cidades com população entre 100 mil e 500 mil habitantes.
Andrade e Lodder (1979)	Demográfico	Aglomerados urbanos que variam entre 50 mil e 250 mil habitantes.
ONU (1991)	Demográfico	Levando em conta a realidade latino-americana, as cidades médias são aquelas com população entre 100 mil e 1 milhão de habitantes
Soares (1999)	Demográfico Centralidade Organização espacial	Tamanho demográfico, qualidade das relações externas, especialização e diversificação econômica, posição e sua importância na região e na rede urbana de que faz parte, organização espacial e qualidade de vida.
Andrade e Serra (2001)	Demográfico	Conjunto de centros urbanos não-metropolitanos e não-capitais com população entre 100 mil e 500 mil habitantes.
Sposito (2001)	Centralidade Funções urbanas	São aquelas que numa dada divisão territorial do trabalho são centros regionais importantes em função de serem elos entre cidades maiores e menores.
Santeliu e Torné (2004)	Centralidade Funções urbanas	El papel de mediación en los flujos (bienes, información, innovación, administración, etc.) entre los territorios rurales y urbanos de su área de influencia y los otros centros o áreas, más o menos alejadas. Funciones de intermediación entre los espacios locales/territoriales y los espacios regionales/nacionales e, incluso, globales.
Santos (2005)	Demográfico	Considerava como cidade média, até as décadas de 1940/1950, os aglomerados urbanos com mais de 20 mil habitantes. Para a década de 1970/1980 em diante, o autor considera cidades médias aquelas com população variando de 100 mil a 1 milhão de habitantes.
Castello Branco (2007)	Demográfico Econômico Urbanização Centralidade Qualidade de vida	Tamanho populacional e econômico, o grau de urbanização, centralidade e qualidade de vida.

Corrêa (2007)	Demográfico Funções urbanas Organização intraurbana	Caracterizado por uma particular combinação de tamanho demográfico, funções urbanas e organização do seu espaço intraurbana.
----------------------	--	--

Fonte: Elaborado e organização pela autora com base nos autores citados.

Tomando em conta que o tamanho demográfico tem sido o critério mais aplicado para identificar as cidades médias, e visto que o tamanho demográfico de uma cidade acarreta maior ou menor economia de escala, ocasionando o desenvolvimento de distintas hierarquias de funções urbanas, como ressaltou Corrêa (2007). A presente pesquisa considerou as cidades médias nordestinas como aquelas cujo recorte populacional está entre 75 a 700 mil habitantes. No entanto, salienta-se que o critério do tamanho demográfico não será levado como um fim na classificação das cidades médias, sendo considerado, também, a estrutura interna e a rede urbana das cidades médias selecionadas.

2.2 A geografia urbana brasileira e o interesse pelas cidades médias

Subcampo da ciência geográfica, a geografia urbana estabeleceu-se nas primeiras décadas do século XX com a chegada da Geografia moderna ao país (MÜLLER, 1969; ABREU, 1994). Com uma longa tradição na geografia estrangeira, os estudos urbanos no Brasil consolidaram-se a partir do estudo clássico de Pierre Monbeig, intitulado “O estudo geográfico das cidades”, no ano de 1941, que posteriormente subdivide em diversas vertentes teóricas e metodológicas.

A partir da década de 1950 quando houve uma renovação da Geografia, o foco dos estudos deixou de ser o intraurbano e passou a enfatizar o chamado urbano-regional, a partir das influências de Pierre George, Jean Tricart e Michel Rochefort (CORRÊA, 1989), com destaque para os trabalhos clássicos de Pedro Geiger e Fany Davidovich (1961) e Pedro Geiger (1963) sobre a hierarquização das cidades e da ampliação e articulação da rede urbana brasileira em face ao processo de urbanização do país.

Em se tratando de estudo específico sobre cidade média, à primeira referência no Brasil é o estudo de Yves Leloup, geógrafo francês que entre os anos de 1959 e 1963 esteve como professor e pesquisador da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Em solo nacional, ele desenvolveu pesquisas sobre as cidades médias de Minas Gerais, que posteriormente

resultaram na sua tese intitulada *Les villes du Minas Gerais*, defendida em Lyon, no ano de 1969 e publicada em Paris no ano seguinte (AMORIM FILHO, 2015).

Como consequência das intensas transformações da rede urbana brasileira a partir da década de 1970 em decorrência das desconcentrações, ampliação e diversificação das atividades industriais, que resultou em uma redistribuição populacional e econômica nas cidades, as cidades médias assumiram um papel preponderante devido seu nível de complexidade na divisão do trabalho, oferta considerável de infraestrutura produtiva e uma função articuladora e de intermediação entre as grandes e pequenas cidades.

Com isso, a produção acadêmica sobre a temática ganhou destaque nacional e diversos estudos foram realizados. O estudo que marcou o início do tema cidades médias no Brasil e, possivelmente, na América do Sul, foi realizado pelo geógrafo brasileiro Oswaldo Bueno Amorim Filho, na sua tese de Doutorado no ano de 1973, intitulada “*Contribution à l’étude des Villes moyennes au Minas Gerais – Formiga et le Sud-Ouest du Mina Gerais*”.

Nos anos seguintes, esse autor publicou diversos outros estudos sobre as cidades médias, em especial sobre as cidades mineiras. Dentre esses estudos, destaca-se aqui “Um esquema metodológico para o estudo das cidades médias” (1976), onde o autor apresenta um conjunto de critérios para a caracterização das cidades médias. No qual classifica a cidade média a partir de dois conjuntos analíticos: os referentes à suas interações externas e aqueles relacionados com sua organização interna e sua estrutura morfológica (AMORIM FILHO, 1976; 2007).

A década de 1970 foi também marcada pelo início dos primeiros planos nacionais e estaduais para o desenvolvimento das cidades médias, tema esse que será tratado mais adiante. Nesse período, diversos profissionais, além dos geógrafos, produziram pesquisas e publicaram resultados; com destaque para o trabalho de Andrade e Lodder, que se tornou tendência para outros estudos sobre a temática (AMORIM FILHO, 2007).

Em razão do enfraquecimento das políticas nacionais de promoção das cidades médias na década de 1980, as pesquisas diminuíram drasticamente e iniciou-se um período de pouco dinamismo. Somente a partir da década de 1990 com a retomada de Amorim Filho e seu grupo de pesquisa da UFMG e, posteriormente, da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas) com pesquisas sobre as cidades médias mineiras e com o aumento do número de eventos sobre a temática foi possível intensificar novamente a produção de novos trabalhos (AMORIM FILHO, 2007).

A contribuição dos pesquisadores de Minas Gerais teve papel pioneiro no surgimento, desenvolvimento e consolidação dos estudos sobre cidades médias no país, com destaque para

os professores Amorim Filho, Leônidas C. Barroso, Alexandre M. Alves Diniz, José Flávio M. Castro e José Irineu R. Rigotti, Nelson de Sena Filho, Beatriz Ribeiro Soares e por extensão, seus orientandos de graduação, mestrado e doutorado (AMORIM FILHO, 2007).

Fora do âmbito de Minas Gerais, Amorim Filho (2007) destaca a importância de Sylvio B. de Mello e Pedro Vasconcelos (Bahia), Rodrigo V. Serra (Rio de Janeiro), Cicilian Luiza L. Sahr (Paraná) e Maria Beltrão Sposito (São Paulo) e outros. O autor chama a atenção para a dificuldade de se realizar um levantamento completo de toda a produção sobre a temática em virtude da considerável quantidade de pesquisas realizadas a partir da década de 1990 até atualidade.

Em meados da década de 1990, sob a coordenação de Maria Beltrão Sposito, dar-se a criação da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), conectando grupos de pesquisas de diversas partes do Brasil, tendo como atuais temas de pesquisas: Desigualdades socioespaciais, Centro e centralidade urbana e Restruturação regional e da cidade.

Outro grupo de pesquisa sobre a temática é a Rede Brasileira de Estudos sobre Cidades Médias (REDBCM), ligado à Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) por meio do seu núcleo de Estudos e Pesquisas Regionais e do Desenvolvimento, integra pesquisadores de diversas universidades brasileiras. Além disso, conta com o apoio do Centro Internacional Celso Furtado e é financiado pelo Ministério da Ciência e da Tecnologia.

O grupo trabalha com seis linhas de pesquisas, a saber: a) Consolidação, ampliação e manutenção do Portal; b) Dinâmica das cidades médias; c) Espaços e território das cidades médias; d) Inovação nas cidades médias; e) Conservação ambiental nas cidades médias e f) Políticas públicas nas cidades médias.

Constata-se que há uma longa tradição de estudos sobre cidade média na geografia urbana brasileira, sendo marcada por momentos de grande interesse no desenvolvimento de pesquisas a partir da década de 1970, de estagnação na década de 1980 e de uma retomada na década de 1990 e em diante. Amorim Filho e Serra (2001, p. 30) identificaram três motivos, embora estejam profundamente entrelaçados, foram suficientes determinantes para o renascimento do interesse pelo tema nesses últimos 20 anos.

- a boa qualidade de vida, quase sempre mais presente nesse grupo de cidades do que em outros níveis da hierarquia urbana;
- a maior facilidade de conservação dos patrimônios ambientais e arquitetônicos nesse grupo de cidades, favorecendo a manutenção da memória e da identidade coletivas,

neste mundo marcado pelos investimentos da globalização, cujos principais emissores e difusores se encontram nas grandes metrópoles e nas megalópoles;

- o fato de as cidades médias representar um foco privilegiado das “percepções, valores, motivações e preferências” sociais e individuais, aspectos correlacionados com a intensidade e o direcionamento dos “fluxos turísticos” de massas humanas cada vez maiores.

2.3 Programas de política urbana nacional: estratégias de desenvolvimento das cidades médias brasileiras

A urbanização brasileira teve como base a expansão da agricultura comercial e a exploração mineral. No entanto, ela consolidou-se somente a partir do século XX quando o crescimento populacional urbano foi intensificado em função do desenvolvimento do processo de industrialização e, assim, foi possível estabelecer uma nova lógica econômica e territorial.

Ao longo do século XX, o processo de urbanização aconteceu, em sua grande maioria, desarticulada com as políticas de planejamento urbano. O que promoveu um aumento demográfico nas cidades desacompanhado da ampliação da infraestrutura, resultando no desordenamento urbano com inúmeras carências sociais, habitacionais, empregos e ambientais.

Aliado a isso, os contrastes de desenvolvimento entre as regiões brasileiras foram bastante acentuados em virtude da divisão inter-regional do trabalho. Com isso, a região Sudeste ganhou avanços mais importantes no processo de urbanização do que as outras regiões brasileiras (Tabela 1).

Tabela 1 – Taxas regionais de urbanização (%).

Região	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Brasil	31,24	36,16	44,67	55,92	67,59	75,59	81,23	84,36
Norte	27,75	31,49	37,38	45,13	51,65	59,05	69,83	73,53
Nordeste	23,42	26,4	33,89	41,81	50,46	60,65	69,04	73,13
Sudeste	39,42	47,55	57	72,68	82,81	88,02	92,03	92,95
Sul	27,73	29,5	37,1	44,27	62,41	74,12	82,9	84,93
Centro-Oeste	21,52	24,38	34,22	48,04	67,79	81,28	86,81	88,8

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1940-2010.

Percebe-se que a taxa de urbanização da região Sudeste manteve-se sempre a frente das outras regiões, inclusive, mais urbanizada do que o país como um todo. No caso do Nordeste, de 1940 a 1950 manteve-se na penúltima colocação entre as regiões mais urbanizadas,

ganhando apenas da região Centro-oeste. Nos anos posteriores, 1960 a 2010 a região Nordeste figurou-se como a menos urbanizada do país, excetuando o período de 1991 quando esteve à frente da região Norte.

Sobre essa diferenciação regional ocasionado pela divisão territorial do trabalho em escala nacional, Santos (2018) relata que:

[...] cada período entendem-se as particularidades e o movimento próprio de cada subespaço e as formas de sua articulação no todo. Esse enfoque se impõe, pois, a cada momento histórico, as heranças dos períodos passados também têm papel ativo na divisão territorial do trabalho atual. O movimento, no território, do geral e do particular, tem de ser entendido não apenas *hoje*, como *ontem*. É assim, que podem explica-se não apenas esses dados estatísticos que são as diferenças regionais dos índices de urbanização, mas também dados estruturais, como as diferenças regionais de forma e de conteúdo da urbanização (SANTOS, 2018, p. 67).

Em comparação ao quantitativo demográfico correspondente às regiões durante o período de 1950-2010 evidencia-se uma grande concentração no Sudeste, seguido por Centro-oeste e Sul. Enquanto, o Norte e Nordeste seguem como as regiões com os menores percentuais de população urbana (Tabela 2).

Tabela 2 – Percentual populacional urbano (%).

Brasil e Grande Região	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Brasil	36,16	45,08	55,98	67,70	75,47	81,23	84,36
Norte	29,64	35,54	42,60	50,23	57,83	69,83	73,53
Nordeste	26,40	34,24	41,78	50,71	60,64	69,04	73,13
Sudeste	47,55	57,36	72,76	82,83	88,01	90,52	92,95
Sul	29,50	37,58	44,56	62,71	74,12	80,94	84,93
Centro-oeste	25,91	37,16	50,94	70,68	81,74	86,73	88,80

Fonte: IBGE – SIDRA, Censo Demográfico, 1950 a 2010.

A partir dos anos de 1970, a urbanização concentrada motivou o aumento do número populacional nos núcleos urbanos, em especial aqueles com mais de 100 mil habitantes (Tabela 3). Isso promoveu o início do processo de macro urbanização que revelou um Brasil de características heterogêneas com inúmeras desigualdades socioespaciais, com reflexo nas

idades por meio da carência de infraestrutura, especulação fundiária e imobiliária, problemas nos transportes, periferização da população, falta de emprego e entre muitos outros.

Tabela 3 - Número de municípios e população nos Censos Demográficos 1960 a 2010.

Grandes Regiões e classes de tamanho da população dos municípios	Número de municípios e população nos Censos Demográficos					
	1960	1970	1980	1991	2000	2010
	Número de municípios					
Total	2.766	3.952	3.991	4.491	5.507	5.565
Até 2.000	15	56	56	58	105	118
De 2.001 a 5.000	263	602	610	682	1.312	1.212
De 5.001 a 10.000	651	1.058	957	1.055	1.312	1.212
De 10.001 a 20.000	847	1.159	1.114	1.299	1.382	1.401
De 20.001 a 50.000	783	826	872	926	958	1.043
De 50.001 a 100.000	143	157	240	284	301	325
Mais de 100.000	64	94	142	187	224	283
De 100.001 a 500.000	57	83	124	162	193	245
Mais de 500.000	7	11	18	25	31	38
	População dos Municípios					
Total	70.992.343	94.508.642	121.150.573	146.917.459	169.590.693	190.755.199
Até 2.000	22.150	92.110	88.183	91.431	172.231	197.429
De 2.001 a 5.000	997.501	2.213.159	2.228.112	2.451.222	4.316.217	4.176.916
De 5.001 a 10.000	4.853.342	7.764.485	7.069.211	7.687.121	9.376.707	8.541.945
De 10.001 a 20.000	12.111.526	16.403.397	15.937.703	18.453.189	19.654.601	19.743.967
De 20.001 a 50.000	23.608.342	24.998.753	26.728.931	28.005.202	28.700.747	31.344.671
De 50.001 a 100.000	9.467.253	10.443.490	15.937.465	19.379.111	20.911.053	22.314.204
Mais de 100.000	19.547.932	32.593.189	53.160.968	70.850.183	86.459.137	104.436.677
De 100.001 a 500.000	9.113.130	14.610.868	23.631.329	32.073.626	39.576.864	48.565.171
Mais de 500.000	10.434.802	17.982.321	29.529.639	38.776.557	46.882.273	55.071.506

Fonte: IBGE, Sinopse - Censo Demográfico 1960 a 2010.

Com a consolidação das metrópoles movida pela formação do mercado único nacional, que esteve presente em apenas alguns pontos do espaço, Santos (2018) descreve um movimento de concentração-dispersão onde foi possível atingir as mais variadas localidades, possibilitando a desconcentração da produção, tanto agrícola como industrial. Dessa forma a migração para as grandes metrópoles foi atenuando, o que possibilitou um ritmo mais acelerado do crescimento das cidades médias, que a partir daí assumiram um novo papel perante a rede urbana nacional.

No bojo do processo da desconcentração industrial a partir de São Paulo em direção a outros estados pela busca por vantagens locacionais para um menor custo da força do trabalho e de incentivos fiscais, as cidades médias passaram a serem alvos de fluxos migratórios e novos investimentos empresariais no setor da indústria, do comércio e dos serviços, bem como da expansão da rede pública de ensino com a implantação de institutos e universidades federais.

Em face disso, esse grupo de cidades, nos últimos anos, passou a ter uma relevância maior na rede urbana brasileira na dinâmica econômica fora do espaço metropolitano (GOMES, 2013).

Em função dessa organização espacial de concentração demográfica e econômica nos grandes centros urbanos, a partir da década de 1970 com vista equilibrar o sistema urbano nacional, o Governo Federal adotou estratégia de política urbana para a promoção de programas governamentais de otimização da infraestrutura nas cidades fora dos grandes núcleos urbanos. A política urbana desse período foi pautada por dois planos econômicos, o I Plano Nacional de Desenvolvimento (1971) e o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1974).

Por meio de políticas públicas de ordenamento territorial, o I PND teve como objetivo intervir mais no Estado com a finalidade de proporcionar um maior desenvolvimento regional e reduzir as desigualdades regionais. No Nordeste, por exemplo, estabeleceu uma política de elevação da produtividade da agricultura a fim de controlar os altos fluxos migratórios da população para outras regiões. Estimulou, também, a criação de regiões metropolitanas para consolidar o desenvolvimento do Centro-Sul e a reorientação dos fluxos migratórios rural-urbanos.

O II PND, diferentemente dos planos anteriores, trouxe uma política de desenvolvimento urbano mais abrangente, pautada em promover uma melhor estruturação do sistema urbano. Tendo como intuito uma maior eficácia das funções exercidas pelas cidades por meio da elevação dos padrões de urbanização e qualidade de vida, mediante a implantação de regiões metropolitanas, a identificação das funções a serem cumpridas pelas metrópoles nacionais e regionais, definição de polos secundários, desconcentração intra-regional, em especial a da região Sudeste, reforço das atividades produtivas dos polos urbanos interiorizados e a promoção da urbanização nas áreas de ocupação recente.

No que concerne às políticas de desenvolvimento regional, as cidades médias estavam presentes em todas as estratégias. O II PND (1974) dirigiu um maior apoio as cidades médias das áreas menos favorecidas economicamente, com a intenção de minimizar os fluxos migratórios ao Sudeste. Segundo Amorim Filho e Serra (2001, p. 14), a intenção de diminuir as diferenças regionais nunca esteve prioritariamente como objetivo da política de desenvolvimento urbano e regional. Para os autores, a finalidade seria “desconcentrar dentro de um certo limite espacial, para não colocar em xeque os níveis de produtividade alcançados nos grandes centros urbanos do país”.

Outra estratégia de política urbana nacional aliada aos objetivos traçados pelo II PND para a promoção das cidades médias foi o Programa de Cidade de Porte Médio (1976-1986).

Steinberger e Bruna (2001) dividem o período de vigência do programa em três momentos: o primeiro de 1976 a 1979, quando foi implantado o “Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio” gerenciado exclusivamente pelo governo brasileiro; o segundo abrange os anos 1980 a 1981, que foi caracterizado pelo o gerenciamento misto entre o governo brasileiro e o Banco Mundial, que implantaram o “Projeto Especial de Cidades de Porte Médio”; e o terceiro momento, de 1982 a 1986, corresponde à segunda versão do projeto implantado pelo governo brasileiro e o Banco Mundial.

Conforme ainda Steinberger e Bruna (2001), o referido programa conceituou cidades médias como aqueles cuja posição geográfica, populacional, importância socioeconômica e função na hierarquia urbana da macrorregião e do país, constituíam-se valor estratégico para o desenvolvimento regional e para uma rede urbana nacional mais equilibrada. Representavam, portanto, alternativas as regiões metropolitanas e contribuía para a desconcentração intra-regional da região Sudeste.

O programa tinha como objetivo o alcance regional com a oferta de incentivo para atrair capitais industriais para as cidades selecionadas. Além disso, previa uma atuação urbana nas áreas carentes e assistência técnica as prefeituras para orientar o crescimento físico-territorial e dá maior eficiência na oferta de serviços urbanos, possibilitando uma condição de autogerenciamento (STEINBERGER E BRUNA, 2001).

Distribuídas pelas cinco macrorregiões, 140 cidades integraram ao programa e contou com investimentos financeiros do Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano (FNDU). A primeira fase do programa, elaborada em 1976 e compreendendo o biênio de 1977/78, abrangeu 76 cidades, sendo 40 de São Paulo, 32 de todos os estados do Nordeste e 4 isoladas – Manaus, Goiânia, Vitória e Florianópolis. Em 1978, no biênio de 1979/80, foram beneficiadas 113 cidades, sendo 7 na região Norte, 14 na região Centro-Oeste, 36 na região Nordeste, 30 na região Sudeste e 26 na região Sul (STEINBERGER E BRUNA, 2001).

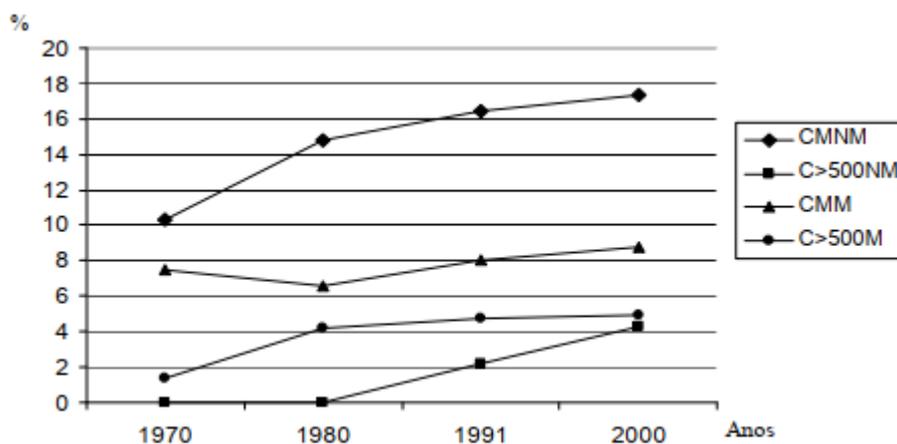
Com a extinção do FNDU, a partir 1979 foi aprovado o Projeto Especial de Cidades de Porte Médio com recursos vindos do Banco Mundial, cujo objetivo foi de realizar investimentos de impacto em cidades estrategicamente localizadas no espaço nacional, tendo como horizonte de investimento o ano de 1985. Previa-se a execução em duas fases, no entanto só a fase I chegou a ser implantada, compreendendo 11 cidades médias/aglomerações urbanas. Foram 996 projetos de investimentos compreendidos em três grupos: emprego e renda, infraestrutura urbana e comunitária, e administração municipal. (STEINBERGER E BRUNA, 2001).

Até a primeira metade da década de 1980, as cidades médias supriram o papel de “diques” para conter os fluxos migratórios para as metrópoles. Além disso, exerceram funções de equilíbrio para a rede urbana, e com isso, evitou-se a pulverização espacial dos investimentos públicos e privados. Recebeu investimentos do Governo Federal por meio da política urbana, que promoveu o desenvolvimento e o investimento na indústria, agricultura, comércio e serviços. No entanto, com o enfraquecimento das políticas de planejamento urbano-regional vivenciada pelo Brasil, a promoção das cidades médias perde sua importância no final da década de 1980 e nos primeiros anos de 1990, mas que apesar disso, houve um crescimento do número de cidades médias em todo o país.

Para Stamm, Wadi e Staduto (2010), que consideram as cidades médias com um recorte população entre 100 a 500 mil habitantes, ressaltou que o espraiamento das cidades médias no Brasil ocorreu de duas formas: a) no entorno e/ou campo de influência das metrópoles e capitais estaduais; b) nas áreas não metropolitanas, sendo estas últimas resultantes da desconcentração industrial ocorrida a partir da década de 1970.

Conforme os autores, as cidades médias metropolitanas foram alvos de migrações rural-urbano a partir da década de 1950, e na década de 1980 as cidades médias metropolitanas passaram por uma menor intensidade crescimento populacional, enquanto que as cidades médias não metropolitanas passaram por um processo de expansão mais intenso que as cidades com mais de 500 mil habitantes, em um total da população brasileira de 10,29%, em 1970, para 17,31%, em 2000 (Figura 1).

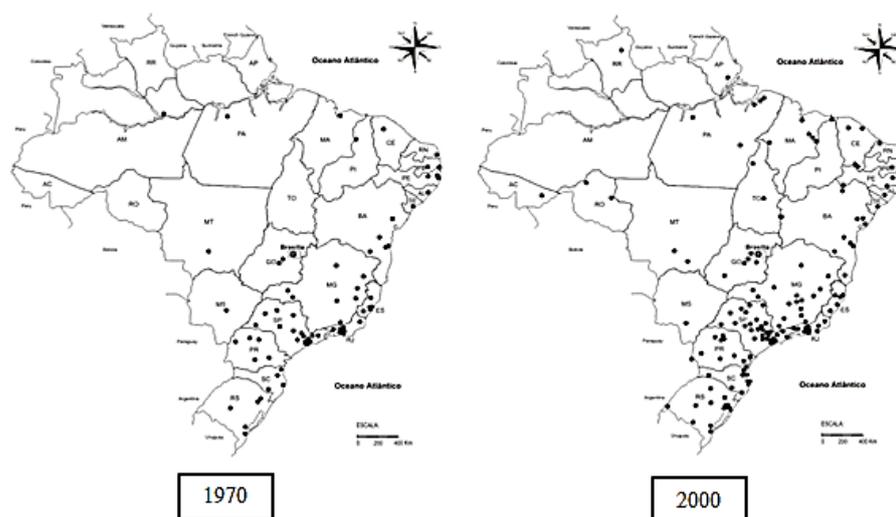
Figura 1 - Gráfico com a evolução da população urbana nas cidades médias metropolitanas e não metropolitanas – 1970 a 2000.



Fonte: Stamm, Wadi e Staduto (2010).

De acordo com Stamm, Wadi e Staduto (2010), o aumento do número de municípios com população acima de 100 mil habitantes passou de 2,4%, em 1970, para 4,07%, em 2000, representando mais da metade da população total nacional (50,9%). Nesse intervalo de tempo, o número de municípios com população entre 100 mil e 500 mil habitantes passou de um total de cidades médias de 80 mais o Distrito Federal, em 1970, para um total de 193 cidades médias no ano de 2000 (Figura 2).

Figura 2 - Espreadimento das cidades médias no Brasil 1970 e 2000.



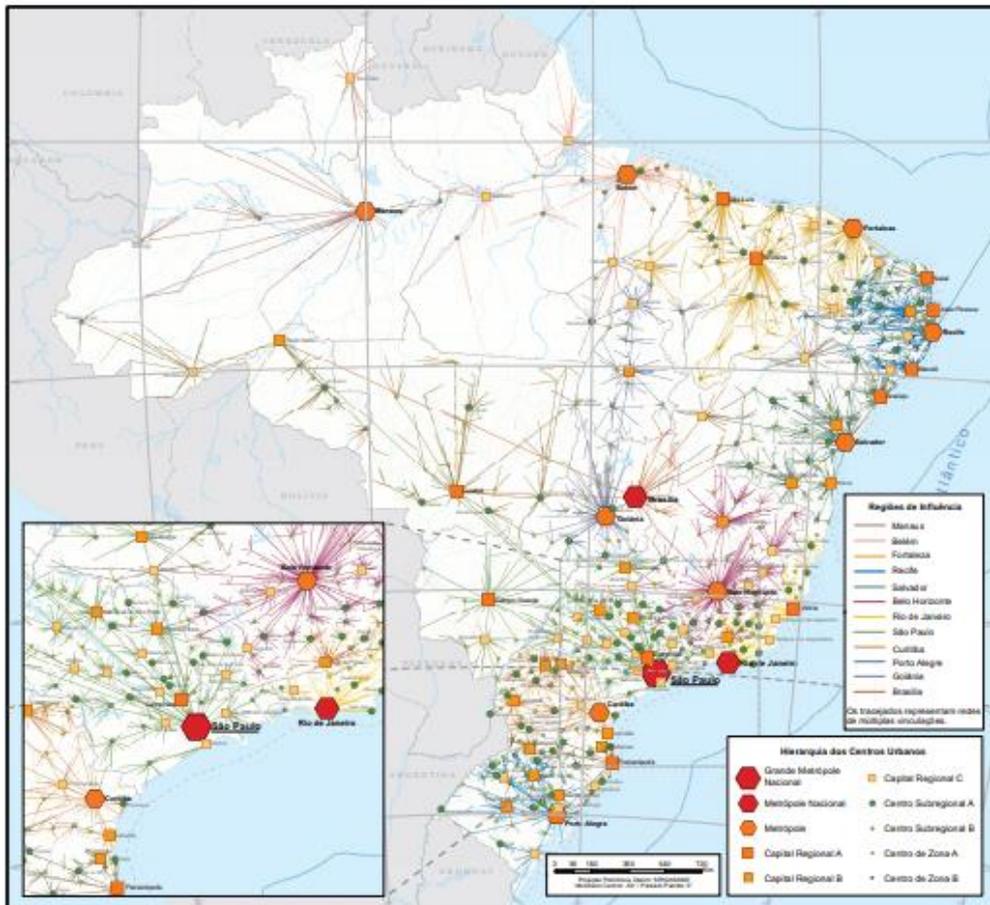
Fonte: Stamm, Wadi e Staduto (2010).

O espreadimento das cidades médias evidenciado na Figura 2 mostra que em 1970 havia uma aglomeração dessas cidades nas regiões Sul e Sudeste, representando um total de 71,25% de cidades. No entanto, no ano de 2000 esse percentual diminuiu para 68,39% em razão do espalhamento das cidades médias para outras regiões em função do processo de desmetropolização, que promoveu a expansão das cidades médias com grandes potencias agrícolas nas regiões Centro-Oeste e Norte, e pelo fato da desconcentração industrial e populacional que oportunizou o aumento do número de cidades médias no Nordeste (STAMM, WADI E STADUTO, 2010).

A partir da segunda metade da década de 1990 e, em especial, a partir dos anos 2000 com os resultados do Censo Demográfico que confirmaram uma nova reconcentração espacial produtiva, as cidades médias voltaram a despertar o interesse do Estado no processo de alavancagem da economia nacional e dos pesquisadores sobre seu papel estratégico no processo do desenvolvimento urbano-regional do país.

Dentre as pesquisas de governo destaca-se o estudo Regiões de Influência das Cidades - 2007 (REGIC), publicado pelo IBGE em 2008, que define a hierarquia dos centros urbanos brasileiros e delimita as regiões de influência a eles associados, classifica grande parte das cidades médias como Capital Regional B, nível hierárquico inferior ao das metrópoles e área de influência de âmbito regional com média população de 435 mil habitantes, haja vista o alcance espacial desses centros urbanos e da oferta de bens e serviços (Figura 3).

Figura 3 - Rede urbana do Brasil: Regiões de Influência das Cidades 2007.



Fonte: IBGE (2008).

Em razão desse alcance regional verificou-se uma tendência de crescimento populacional das cidades médias a partir dos anos de 1970, como resultado do processo de desconcentração dos grandes centros e uma consolidação a partir da década de 2000, quando as taxas de crescimento populacional dessas cidades passaram a serem superiores ao crescimento das metrópoles, a partir da expansão da rede urbana ocasionada pelo crescimento dos centros e subcentros regionais.

Nesse cenário, as últimas décadas apontaram para uma maior concentração populacional nas cidades médias e isso paulatinamente tem influenciado e intensificado as transformações do espaço urbano dessas cidades. E isso reflete em uma ampliação das relações socioespaciais intraurbana, bem como, urbana-regional na organização e funcionamento da rede urbana.

Em termos demográficos, as tendências de adensamento populacional e altas densidades nas cidades médias ainda não se assemelham as cidades de grande porte. No caso nordestino, as taxas de crescimento populacional ampliaram a cada Censo, algumas delas inclusive apresentaram um crescimento maior do que a região Nordeste. O crescimento populacional dessas cidades vem ao encontro do desenvolvimento de estratégias para o desenvolvimento regional desde a década de 1970, que resultou na contenção de migrações para as grandes cidades. Assim, foi possível expandir o sistema socioeconômico e da maior eficiência na produção de bens e serviços (PERREIRA, MORAIS E OLIVEIRA, 2016).

No contexto da desconcentração urbana e populacional, as cidades médias ganharam cada vez mais relevância nacional, na medida em que elas adquirem grande potencial de expansão urbana, densificação e desenvolvimento urbano. Assim, as cidades médias alcançaram fundamental importância no equilíbrio da estruturalização e funcionamento da rede urbana brasileira ao desempenharem intermediações entre os diversos fluxos de suas regiões de influência.

No ano de 2022, o IPEA publicou a primeira e a segunda parte do relatório institucional sobre o projeto Cidades Médias do Brasil: Competitividade, Governança e Inovação, que está inserido na estratégia da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) e aos objetivos da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Com a finalidade de apresentar um quadro de referências para amparar políticas públicas em cidades médias, o projeto visa fortalecer uma rede de polos articulados que promova a integração e o desenvolvimento da competitividade e a melhoria da governança urbana, bem como a superação de problemas socioeconômicos do desenvolvimento urbano e do uso do solo e gestão territorial.

Haja visto a importância das cidades no desenvolvimento econômico e territorial brasileiro, as cidades médias ganharam destaque no cenário nacional por terem apresentando crescimento econômico e demográfico nas últimas décadas, dessa forma a pesquisa do IPEA traz para o centro de discussão o papel das cidades médias como centros articuladores na configuração do sistema urbano do Brasil, uma vez que, desde de 1970, esse grupo de cidades tem desempenhado papel funcional na dinâmica econômica e espacial do país. Para tanto, o estudo tem por objetivo: a) identificar potencialidades para a criação de polos de

desenvolvimento e competitividade no território; b) estimular a desconcentração das atividades econômicas e da população; c) criar novas oportunidades de emprego; e d) contribuir para a redução das disparidades regionais e interpessoais de renda.

Com vista atender os princípios da competitividade, equidade e sustentabilidade, os objetivos específicos do estudo visão identificar as potencialidades socioeconômicas, capacidade de gestão e uso eficiente e inclusivo do território das cidades médias. Como não há um consenso de definição de cidade média, a pesquisa do IPEA considera cidade média como concentrações urbanas comportas por arranjos populacionais e municípios isolados, seguindo os seguintes critérios: i) Centralidade: hierarquia na rede urbana do Brasil, refletindo suas características funcionais; ii) Características funcionais das estruturas urbanas no contexto das três Regiões Geoeconômicas do Brasil; iii) Arranjos populacionais, considerados as concentrações urbanas, os arranjos populacionais e os municípios isolado que atendem ao critério populacional do estudo, tendo por base o REGIC (2018), iiiii) Tamanho populacional, foram adotados dois recortes populacionais: população inferior a 700 mil habitantes e igual ou superior a 100 mil habitantes para o Centro-Sul, e população inferior a 700 mil habitantes e igual ou superior a 75.000 habitantes para a Amazônia e Nordeste. Observe o mapa 2 das cidades médias do Brasil consideradas no estudo, com destaque para a área metropolitana de São Paulo.

Mapa 2 – Distribuição das Cidades médias do Brasil, conforme dados do IPEA (2022).



Fonte: Projeto Competitividade e Governança das Cidades Médias do Brasil: referencial conceitual e metodológico: Relatório 1. IPEA, 2022.

As cidades médias do Nordeste brasileiro, as quais convém tratar aqui, com base no recorte populacional proposto pelo estudo do IPEA, foram contabilizadas 62 cidades, divididas entre cidades médias formadas por arranjos populacionais e por municípios isolados. Veja a Tabela 4 abaixo a listagem das cidades médias nordestinas.

Tabela 4 - Cidades Médias do Nordeste do Brasil, conforme o recorte do IPEA (2022).

Unidade da Federação	Nome	Tipo	População (2020)
Alagoas	Arapiraca	Capital Regional C	233.047
Alagoas	AP de Penedo	Centro Sub-Regional B	82.549
Bahia	Feira de Santana	Capital Regional B	619.609
Bahia	Vitória da Conquista	Capital Regional B	341.128
Bahia	Itabuna	Capital Regional B	213.685
Bahia	Teixeira de Freitas	Centro Sub-Regional A	162.438
Bahia	Ilhéus	Capital Regional C	159.923
Bahia	Barreiras	Capital Regional C	156.975
Bahia	Jequié	Centro Sub-Regional A	156.126
Bahia	Alagoinhas	Centro Sub-Regional A	152.327
Bahia	Porto Seguro	Centro Sub-Regional A	150.658
Bahia	Paulo Afonso	Centro Sub-Regional A	118.516
Bahia	Eunápolis	Capital Regional C	114.396
Bahia	Santo Antônio de Jesus	Centro Sub-Regional A	102.380
Bahia	AP de Cachoeira-Muritiba-Governador Mangabeira	Centro local	98.501
Bahia	Valença	Centro Sub-Regional B	97.233
Bahia	Luís Eduardo Magalhães	Centro Sub-Regional B	90.162
Bahia	Guanambi	Centro Sub-Regional A	84.928
Bahia	Serrinha	Centro Sub-Regional B	81.286
Bahia	Jacobina	Centro Sub-Regional B	80.635
Bahia	Senhor do Bonfim	Centro Sub-Regional A	79.424
Bahia	Itapetinga	Centro Sub-Regional B	76.795
Ceará	AP de Juazeiro do Norte	Capital Regional B	470.523
Ceará	AP de Sobral	Capital Regional C	235.163
Ceará	Itapipoca	Centro Sub-Regional B	130.539
Ceará	Iguatu	Centro Sub-Regional A	102.701
Ceará	Quixadá	Centro Sub-Regional B	89.321
Ceará	Quixeramobim	Centro de Zona A	81.778
Ceará	Russas	Centro Sub-Regional B	78.882
Ceará	Canindé	Centro de Zona B	77.244
Ceará	Tianguá	Centro Sub-Regional B	76.537
Ceará	Crateús	Centro Sub-Regional B	75.159
Maranhão	AP de Imperatriz	Capital Regional C	272.253
Maranhão	AP de Araruama	Centro Sub-Regional A	165.525

Maranhão	Caxias	Centro Sub-Regional A	165.525
Maranhão	Codó	Centro Sub-Regional B	123.116
Maranhão	Balsas	Centro Sub-Regional B	95.929
Maranhão	Açailândia	Centro Sub-Regional B	113.121
Maranhão	Bacabal	Centro Sub-Regional A	104.790
Maranhão	Santa Inês	Centro Sub-Regional A	89.489
Maranhão	Barra do Corda	Centro de Zona A	88.492
Maranhão	Pinheiro	Centro Sub-Regional B	83.777
Maranhão	Chapadinha	Centro Sub-Regional B	80.195
Paraíba	AP de Campina Grande	Capital Regional C	511.342
Paraíba	AP de Patos	Centro Sub-Regional A	110.175
Pernambuco	AP de Petrolina-Juazeiro	Capital Regional C	572.479
Pernambuco	Caruaru	Capital Regional B	365.278
Pernambuco	Garanhuns	Capital Regional C	140.577
Pernambuco	Vitória de Santo Antão	Centro Sub-Regional B	139.583
Pernambuco	AP de Araripina	Centro Sub-Regional B	93.407
Pernambuco	Serra Talhada	Centro Sub-Regional A	86.915
Pernambuco	Gravatá	Centro de Zona A	84.699
Pernambuco	Carpina	Centro Sub-Regional B	84.395
Pernambuco	AP de Itambé, Pernambuco – Pedras de Fogo, Paraíba	Centro Local	84.369
Pernambuco	Goiana	Centro Sub-Regional B	80.055
Pernambuco	Belo Jardim	Centro Sub-Regional B	76.687
Piauí	Parnaíba	Centro Sub-Regional A	153.482
Piauí	AP de Picos	Centro Sub-Regional A	83.891
Piauí	AP de Floriano	Centro Sub-Regional A	78.949
Rio Grande do Norte	Mossoró	Capital Regional C	300.618
Sergipe	Lagarto	Centro Sub-Regional B	105.221
Sergipe	Itabaiana	Centro Sub-Regional A	96.142

Fonte: Projeto Competitividade e Governança das Cidades Médias do Brasil: referencial conceitual e metodológico: Relatório 1. IPEA, 2022.

3. A REDE URBANA BRASILEIRA E OS PROCESSOS DE CONSOLIDAÇÃO DAS CIDADES MÉDIAS

3.1 A região Nordeste e sua organização espacial

De acordo com Andrade (1993), a formação do Nordeste brasileiro resultou da conquista do Brasil e da expansão portuguesa no além-mar, sendo efetivada pelo desenvolvimento do capitalismo comercial. Por ter tido um sistema de exploração agrícola, as principais cidades e vilas situaram-se no litoral, e somente a partir do século XVI, devido à criação de animais para o uso da terra, houve a expansão em direção ao sertão.

Com características de região de povoamento relativamente antigo, com situações climáticas de *stress* hídrico – a seca (que contribuiu para a acentuação da pobreza), uma economia em processo de estagnação (que vem sendo transformada, desde o século XVIII, em fornecedora de mão-de-obra) segundo ANDRADE (1993), justificam durante décadas o atraso socioeconômico e demográfico do Nordeste em relação às demais regiões do país.

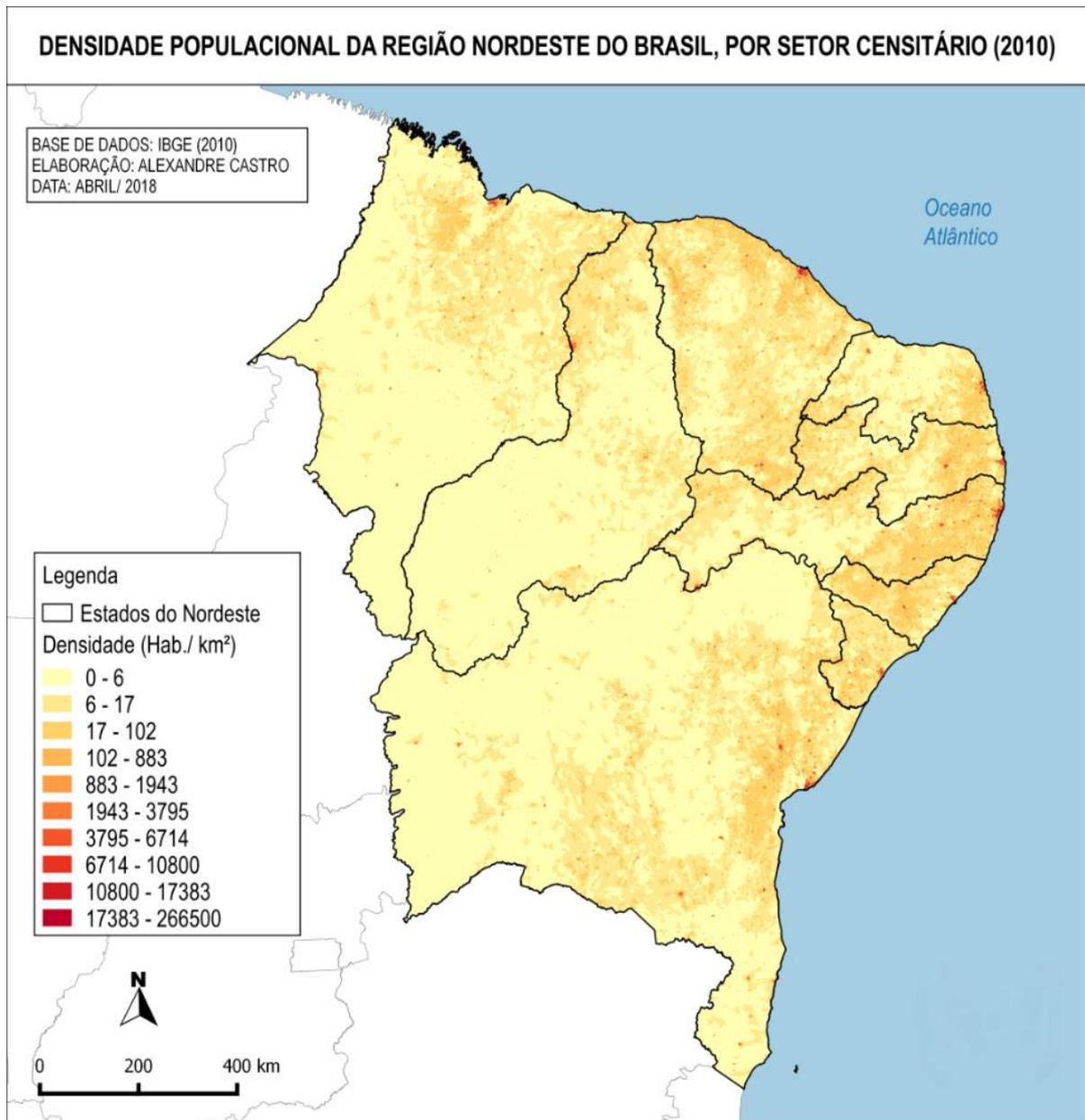
Conforme Andrade (1993), a partir de 1870, o processo de industrialização ganhou importância com a implantação dos engenhos de cana-de-açúcar e a indústria de tecidos e, mais tarde, através das atividades industriais delas dependentes – mecânica, metalúrgica, confecções, óleo, sabão, etc., que permitiram o crescimento do mercado regional.

A partir de uma maior preocupação com o planejamento nacional, na segunda metade da década de 1940, o Governo Federal passou a instituir programas para atenuar os problemas relativos às secas e fomentar o desenvolvimento regional por meio de ações executadas pelo Banco do Nordeste do Brasil (BNB) e pela Operação Nordeste (Openo), e mais tarde com a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), que associada a investimentos de empresas estatais, créditos públicos (BNDES e BNB), e de recursos de empresas locais, nacionais e internacionais, o Nordeste passou a modernizar sua economia, o que permitiu uma maior integração da região com o mercado nacional (ANDRADE, 1993; QUEIROZ E OJIMA, 2019).

Nisso, a globalização da economia e o seu rebatimento na divisão social do trabalho possibilitou uma nova organização do território com o surgimento de novas regionalizações. Conforme Santos (2004), a criação de novas centralidades urbanas promoveu uma reestruturação da economia, com o crescimento do número e do tamanho das cidades em função do aumento dos papéis urbanos na divisão territorial do trabalho.

Na região Nordeste, cuja ocupação inicial deu-se no sentido litoral-interior, é verificada uma tendência de distribuição espacial dos centros de maior importância funcional pelo litoral nordestino, enquanto o restante da região encontra-se demograficamente disperso (Mapa 3).

Mapa 3 – Densidade populacional da região Nordeste por setor censitário (2010).

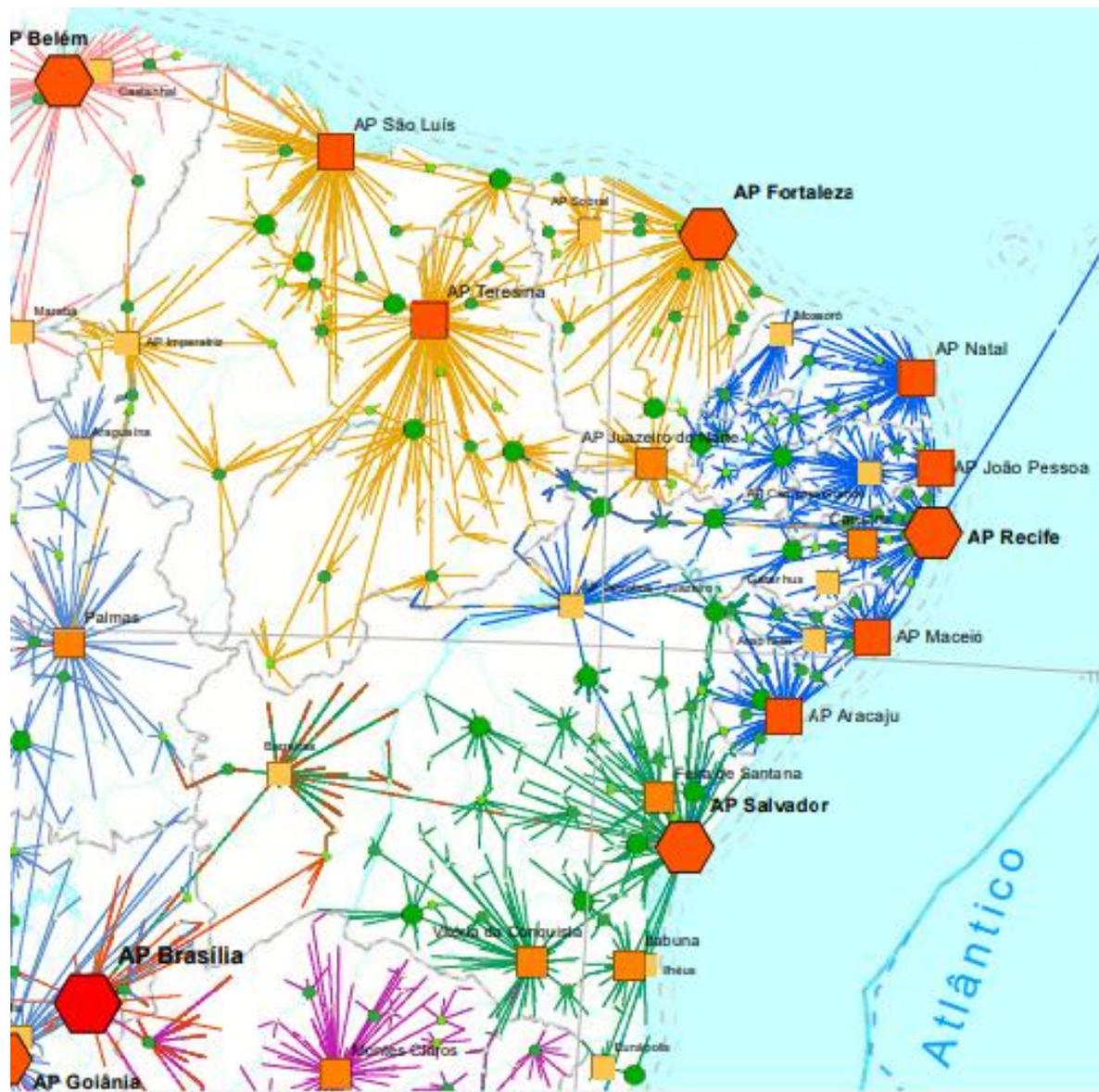


Fonte: Alexandre Castro (2018).

No entanto, nos últimos anos, novas centralidades urbanas evidenciaram uma difusão urbana para o interior, influenciada pelo processo recente de interiorização da urbanização pelos centros regionais, sendo formadas novas cidades médias, que junto com suas áreas de influência

tem aglutinado um grande número de cidades por todo o interior das regiões político-administrativas (BEZERRA, 2020) (Figura 4).

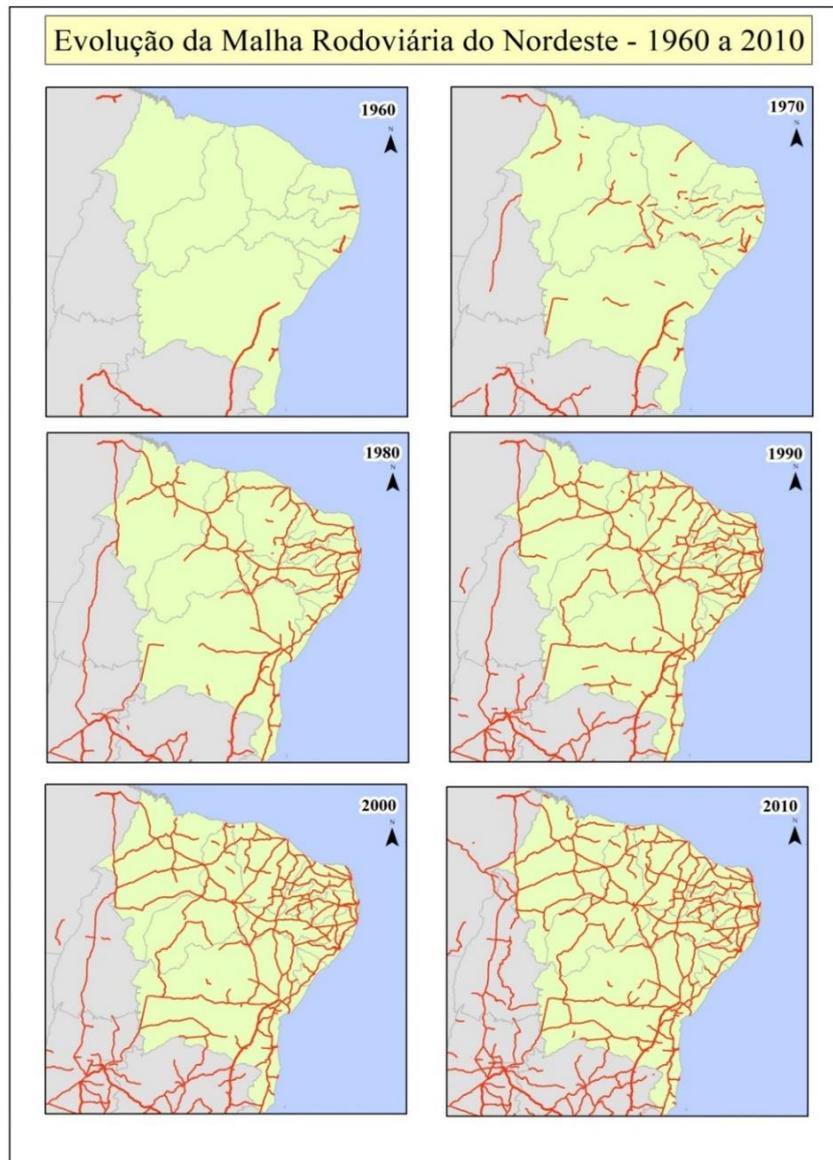
Figura 4 - Rede urbana do Nordeste brasileiro.



Fonte: REGIC, 2018.

De acordo com Bezerra (2020), um marco que permitiu um maior desenvolvimento da região Nordeste, bem como de sua ligação com as outras regiões brasileiras, aconteceu mediante a oferta e melhoria da infraestrutura urbana por meio das rodovias, que conectaram as capitais dos estados às cidades médias, e estas com os centros do interior. Como resultado disso, houve um fortalecimento e o surgimento de uma nova configuração de uma rede urbana interiorizada (Figura 5).

Figura 5 - Evolução da malha rodoviária da região Nordeste do Brasil entre os anos de 1960-2010.



Fonte: IBGE (2020); DNIT (2021).

Na figura 5, fica evidente a importância da abertura/pavimentação das principais rodovias da região como as BRs 101, 304, 222, 232, 324, 230, 116, sendo esta última (116) a responsável por ligar o Nordeste ao Centro-Sul, que possibilitou impactos a região ao oportunizar a conexão desta com os maiores centros produtores de bens industrializados do país.

Com uma melhor malha rodoviária, as cidades médias nordestinas obtiveram relevância em sua posição geográfica dentro da hierarquia urbana, efetivando seu papel de

desconcentração regional e de dinamização local e regional, motivado por uma diminuição das assimetrias econômicas e melhor qualidade de vida para seus habitantes.

3.2 A construção da rede urbana do Nordeste brasileiro e sua inserção no contexto nacional

O processo de urbanização do Brasil trouxe implicações no contexto regional brasileiro em função da desintegração da estrutura econômica e social, efetivada por uma rápida urbanização e a deficiência de um programa de política urbana nacional que contemplasse a estruturação das cidades.

Com isso, os grandes centros urbanos passaram a absorver um contingente significativo de populações oriundas do campo e de pequenas cidades, resultando numa superconcentração populacional. Isso fez com que grande parte das cidades, em especial aquelas das regiões Norte e Nordeste, ficassem dissociadas do processo de desenvolvimento urbano nacional.

A partir da industrialização e de seus desdobramentos, assim como das mudanças políticas da década de 1960, o sistema urbano brasileiro, hierarquizado em escala nacional, passou a ter um caráter concentrador de crescimento urbano e de aglomerações entre o eixo Rio de Janeiro – São Paulo. Assim, o intenso fluxo migratório (campo-cidade e cidade-cidade) para os grandes centros do país passou progressivamente a promover significativos problemas sociais, econômicos e ambientais, devido à falta de estrutura urbana e políticas eficientes de planejamento.

O contexto nacional, como concentrador das atividades econômicas, populacionais e de infraestrutura urbana, dificultou o desenvolvimento integral do país, promovendo uma desarticulação regional. Foi então que, a partir da década de 1970, o Brasil passou por um processo de redefinição dos seus núcleos urbanos com a finalidade de equilibrar o espaço urbano e promover uma maior articulação entre as cidades e, em escalar generalista, entre as regiões. A partir de então, ocorreu a criação das metrópoles nacionais, institucionalizadas por meio do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) do Governo Federal.

Com o amplo processo de urbanização do país e a criação das metrópoles nacionais, inicialmente efetivado por conta da industrialização, impulsionou uma estrutura urbana baseada em centros urbanos. Dessa forma, o setor terciário ganhou força e passou a proliferar entre as cidades e estabeleceu o crescimento do mercado urbano de bens e serviços, acarretando o inter-relacionamento entre as cidades metropolitanas e o seu entorno.

Dessa forma, o sistema urbano brasileiro passou a ser gerido por uma rede urbana composta de metrópoles nacionais e regionais. A formação de importantes aglomerados urbanos fez expandir o sistema de transportes e comunicação entre as regiões, beneficiando o processo de crescimento e desenvolvimento econômico do país (IPEA, 1979).

Em função disso, em meados da segunda metade da década de 1970, o Brasil inicia o processo de ‘desmetropolização’, que em razão da desconcentração industrial a partir da região Sudeste e da política do Governo Federal adotada no II PND, o entorno metropolitano e o interior dos estados passaram a receber um contingente maior de população. Com isso, esses novos espaços de atração populacional, representados pelas cidades médias, ganharam relevância e adquiriram importância intermediária na hierarquia da rede urbana brasileira (QUEIROZ et al., 2019).

Sabe-se que o papel indutor da localização da atividade econômica tem influência explícita na dinâmica da urbanização e no processo de mudança territorial do sistema urbano. Nas cidades médias o processo de globalização e o desenvolvimento tecnológico, segundo Soares (1998), também vêm contribuindo em uma redefinição do papel destas cidades na rede urbana mundial com ritmos e intensidades distintos.

No Brasil, as cidades médias surgem como um conjunto de centros urbanos importantes para a promoção do desenvolvimento urbano nacional, capaz de propiciar um equilíbrio interurbano e com a disposição de reduzir o fluxo migratório em direção às metrópoles. Em termos de políticas nacionais, a primeira preocupação governamental com esse tipo de aglomeração aconteceu no II PND, entre os anos de 1976 e 1977, conhecido como Programa para as Cidades de Porte Médio, que beneficiou 191 cidades nas duas etapas do programa (SOARES, 1998).

Até a primeira metade da década de 1980, as cidades médias serviram como “diques” para represar os fluxos migratórios em direção às metrópoles. Além disso, exerceram funções de equilíbrio para a rede urbana, evitando a pulverização espacial dos investimentos públicos e privados. Recebeu investimentos do Governo Federal por meio da política urbana que promoveu o desenvolvimento e o investimento na indústria, agricultura, comércio e serviços. No entanto, com o enfraquecimento das políticas de planejamento urbano-regional vigente naquela altura no Brasil, a promoção das cidades médias perdeu sua importância no final da década de 1980 e nos primeiros anos de 1990; entretanto, apesar deste fato, houve um crescimento do número de cidades médias em todo o país.

Para além disso, as cidades médias passaram a serem valorizadas como meio de equilíbrio para as redes e hierarquias urbanas, sobretudo por exercerem um papel de intermediação entre as grandes e pequenas cidades e o meio rural (AMORIM FILHO E SERRA, 2001). E apesar das críticas recebidas e a descontinuação deste projeto na década de 1980 devido à crise econômica do país, é sabido que o ‘Programa para as Cidades de Porte Médio’ teve sua importância para o sistema urbano brasileiro, sobretudo por possibilitar a redução dos desníveis regionais e proporcionar a atenuação dos fluxos migratórios para as metrópoles e grandes cidades.

Milton Santos, no início da década de 1990, já chamava a atenção para o crescimento das cidades médias em decorrência do processo de desmetropolização vigente no Brasil:

[...] cidades médias são, crescentemente, *locus* do trabalho intelectual, o lugar onde se obtêm informações necessárias à atividade econômica. Serão, por conseguintes, cidades que reclamam cada vez mais trabalho qualificado [...]. Quem sabe, até os próximos decênios, marcarão ainda um fluxo crescente de pobres para grandes cidades, ao passo que as cidades médias serão o lugar dos fluxos crescentes das classes médias (SANTOS, 2018, p. 136).

Neste contexto, as cidades médias brasileiras estão, ao longo dos anos, estruturando-se como centros regionais dotados de infraestrutura capaz de absorver o excedente populacional, que nas décadas passadas tinha como destino principal as metrópoles nacionais (SANTOS, 2009).

3.3 A região de influência das cidades do Nordeste e seu papel no desenvolvimento regional

Com um crescimento geométrico maior do que o Nordeste, as cidades médias nordestinas, a cada Censo, apresentam um aumento populacional. Crescimento este que foi determinante a partir das estratégias de desenvolvimento regional adotadas desde a década de 1970, que possibilitaram a expansão do sistema socioeconômico e a produção de bens e serviços no nordeste brasileiro (SILVA E SOBRINHO, 2019).

A partir das décadas seguintes, em especial desde os anos 2000, as cidades médias do Nordeste brasileiro vêm sendo alvo constante de investimentos nos setores da indústria, do comércio e dos serviços, o que tem contribuído decisivamente para a consolidação da rede urbana do Nordeste, e por conseguinte, da rede urbana brasileira (MOTTA E MATA, 2009).

E, desde os anos 2000, é perceptível uma nova reconcentração espacial produtiva das cidades brasileiras, onde as cidades médias voltaram a despertar o interesse do Estado no processo de soerguimento da economia nacional, bem como dos pesquisadores sobre seu papel estratégico no processo do desenvolvimento urbano-regional do país.

Em razão deste alcance regional, tem-se verificado uma tendência de crescimento populacional das cidades médias a partir do processo de desconcentração dos grandes centros. Com isso, as taxas de crescimento populacional dessas cidades, conforme os últimos censos demográficos, passaram a serem superiores ao crescimento das metrópoles, como resultado da expansão da rede urbana por ocasião do crescimento dos centros e subcentros regionais.

Nessa sequência, as últimas décadas apontaram para uma maior concentração populacional nas cidades médias que progressivamente têm influenciado e intensificado as transformações do espaço urbano regional. E isso tem refletido numa ampliação das relações socioespaciais e numa melhoria organizacional e funcionamento da rede urbana.

Somado a isso, nos últimos anos, são destacados para as cidades médias características como: espaços possuidores de uma melhor qualidade de vida, com menores taxas de poluição e criminalidade, e maiores oportunidades de cultura e educação e menor custo de vida, além de uma maior acessibilidade a moradias. Logo, estes fatores têm determinado o crescimento demográfico e econômico das cidades médias. A Tabela 5 mostra o crescimento na taxa de emprego entre 1991 e 2010, no Nordeste:

Tabela 5 - Emprego formal total e taxa de crescimento (%) nas cidades médias do Nordeste.

UF	1991	2000	2010	2000/1991 (%)	2010/2000 (%)
Alagoas	10.321	12.013	26.737	16,39	122,57
Bahia	99.675	153.566	299.145	54,07	94,80
Ceará	28.067	52.057	106.429	85,47	104,45
Maranhão	28.239	37.014	87.870	31,07	137,40
Paraíba	37.751	48.597	89.915	28,73	85,02
Pernambuco	43.711	61.258	142.435	40,14	132,52
Piauí	6.767	8.680	15.239	28,27	75,56
Rio Grande do Norte	21.996	27.110	57.348	23,25	111,54
Nordeste	276.527	400.295	825.118	44,76	106,13

Fonte: Pereira, Morais, Oliveira, 2017.

Conforme os dados apresentados da tabela 5, verifica-se que o estado do Ceará apresentou o maior crescimento no número de empregos entre as décadas de 1990 a 2000, e o Rio Grande do Norte, o menor. Em termos absolutos, os estados da Bahia e Pernambuco

obtiveram as melhores taxas de crescimento no número de empregos formais, entre 1990 e 2000.

Em comparação com as décadas de 2000 e 2010, percebe-se que as taxas apresentaram um crescimento ainda maior do que na década de 1990, tendo o Maranhão como a melhor taxa de crescimento geométrico. Conforme Pereira, Morais, Oliveira (2017), essa tendência de crescimento padronizada de volume de emprego favorece a interdependência entre os setores e o surgimento de novos estabelecimentos.

Com isso, o contingente populacional que antes migrava em direção às grandes metrópoles, passou a diminuir, uma vez que as cidades médias começaram a gerar políticas para a geração de empregos, qualidade de vida e maiores oportunidades de desenvolvimento social.

4. DISCUTINDO AS DENSIDADES DAS CIDADES

Essa seção tem como objetivo discutir a densidade urbana como um indicativo ao melhor desenvolvimento do exercício de planejamento urbano e gestão das cidades, uma vez que a dispersão urbana promove cidades cada vez mais dispendiosas de altos investimentos em infraestrutura. Na geografia esse tema é tratado a partir do debate dos processos espaciais que atuam na organização das cidades geradas pela estrutura socioeconômica.

Posteriormente, debate-se a questão do melhor modelo de crescimento urbano: a dispersa ou a compacta. Sabe-se que ainda não há um consenso na literatura especializada que a cidade compacta seja a mais ideal, porém políticas recentes de planejamento apontam como tendência o desenvolvimento de cidade cada vez mais compacta, com altas densidades, moradias verticalizadas e redução do uso do solo de forma exagerada.

Por fim, aborda-se a importância da densidade urbana no desenvolvimento das cidades, com destaque para as cidades médias. Cidades estas, que nas últimas décadas tem recebido grande destaque para o desenvolvimento urbano-regional e, com isso, tem sido alvos constantes de migrações e investimento em infraestrutura e de atividades econômicas.

4.1 A densidade urbana sob a ótica da geografia e planejamento urbano

As discussões sobre os processos de urbanização que acarretaram o crescimento físico e populacional das cidades têm suscitado, ao um longo tempo, diversos questionamentos e estudos de diferentes profissionais, como urbanistas, geógrafos, demógrafos, planejadores urbanos. Nessa perspectiva, o estudo da densidade urbana integra uma importante análise nesses debates sobre o planejamento e desenvolvimento sustentável das cidades, bem como de uma melhor qualidade de vida e participação socioeconômica da população.

Conforme Berghauer Pont e Haupt (2009), antes do século XX o uso da densidade urbana foi usado apenas como resultado do processo de planejamento das cidades, portanto, técnicas de construção, restrições, exigências de lucratividade econômica eram imprescindíveis nas determinações das densidades. Atualmente, com o entendimento da relevância da qualidade espacial, do aumento voraz do consumo de espaço e dos fatores socioeconômicos e ambientais, direcionam o emprego da densidade urbana na relação entre a qualidade e capacidade do espaço.

No debate atual acerca do desenvolvimento das cidades repousa entre os discursos favoráveis a cidade compacta, preponderante nas pesquisas acadêmicas, e a cidade de baixa

densidade. Para Berghauser Pont e Haupt (2009), o conceito de densidade passou a adquirir tanto conotações descritivas como prescritivas, haja vista que a densidade tem sido empregada com frequência para descrever os problemas da cidade (tão densa há um século e tão dispersa hoje), como também atuando nas formulações, por vezes, de densidades máximas, outras como densidades mínimas.

Nisso, a densidade urbana passou a ser um indicador necessário no exercício de planejamento e gestão urbana, uma vez que a densidade potencializa a remodelação do território, revigoriza centros existentes, ordena os usos e equipamentos, potencializa a infraestrutura (públicos e privados), reduz o distanciamento do uso pela população dos transportes e serviços, como enfatiza Philippe Panerai (2008).

Para Bastista (2011), a alta densidade pode intensificar a urbanidade, uma vez que a mesma seja pautada na perspectiva de mistura de usos, mobilidade e centralidade, com vista impulsionar o agrupamento de atividades e pessoas numa mesma área, o que irá beneficiar na qualidade de vida social. Nessa mesma linha de pensamento, Rogers (2014) argumenta favoravelmente a cidade compacta, policêntrica, com atividades mistas e concentradas, interligadas por sistemas de transporte coletivo de alta velocidade, o que visaria um aumento nas oportunidades sociais. A partir dessa perspectiva, a densidade urbana passa a ter um papel medular no empenho por um equilíbrio no desenvolvimento e a qualidade das cidades.

Na contramão desse entendimento, Nucci (2008) frisa que o aumento da densidade urbana ocasiona a perda da qualidade ambiental. Para esse autor, o adensamento construído e populacional reflete em problemas como congestionamento nas vias, escassez de espaços livres para lazer, alteração na dinâmica dos ventos, obsolescência da infraestrutura e entre outros. Chegar a um índice ideal para a densidade não é uma tarefa fácil, no entanto, o autor argumentar favoravelmente em desenvolver cenários para um índice de densidade (padrão recomendável), sendo um meio necessário para o desenvolvimento do meio urbano, e com isso limitar a dispersão urbana.

No Brasil, exemplo de país onde o ritmo diferenciado da urbanização gerou um crescimento urbano disperso e ineficiente, e que tem provocado o agravamento socioeconômico e ambiental das cidades, a densidade urbana apresenta-se como importante indicador e parâmetro para o planejamento e a gestão urbana, pois, acredita-se que a densidade pode potencializar o desenvolvimento das cidades de forma mais próspera, como explica Cunha (1964).

No caso brasileiro, o crescimento demográfico desalinhado do planejamento urbano promoveu espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas brasileiras. Segundo o IBGE (2017), essa diferenciação gerou áreas nas cidades com características econômicas e sociais distintas, que são promovidas, dentre elas, pela valorização de espaços para habitação ou para a execução de atividades econômicas. Com isso, a cidade passa a ter espaços dedicados a algum tipo de serviços, bairros residenciais ou subcentros, que se diferenciam no tecido urbano e impulsiona uma urbanização dispersa. Cunha (1964) explica que,

O desenvolvimento e o bem-estar num determinado território são em larga medida, consequência de uma cobertura demográfica equilibrada, com o correspondente apetrechamento em construções. A densidade de ocupação do solo, nas suas várias modalidades, constitui, por esse facto, um elemento fundamental a considerar no planejamento urbano (CUNHA, 1964, p.199).

Nesse sentido, a densidade urbana vem de encontro à dispersão urbana, ou *urban sprawl*, que tem promovido um crescimento impróprio às cidades. Conforme Limonad (2007, p.40), na medida em que diversos graus e intensidades de ocupação do solo urbano efetivaram variadas formas de crescimento das cidades, a ampliação descontínua da malha urbana gera “uma crescente voracidade de consumo do espaço socialmente produzido e dos recursos naturais”.

E isso tem implicado em um crescimento urbano fragmentado que eleva os custos da implantação da infraestrutura, redução das áreas verdes e em um progressivo aumento da periferização urbana. Esta por sua vez, produz um espaço urbano segregado, onde a população mais pobre é levada a ocupar terras nos espaços mais afastadas da cidade ou ter acesso a elas por meio de invasões a espaços localizados próximos ao centro, pelo fato de lá se encontrar as maiores disponibilidades de empregos, serviços, escolas e dentre outros serviços urbanos (PAVIANI, 1987).

Em consequência, a periferização urbana ocasiona um crescimento urbano fragmentado que promove a ocupação de área ambientalmente vulneráveis e a fixação da população nas áreas periurbanas, que no decorrer dos anos faz com que o perímetro da cidade modifique-se em função da incorporação de novas terras. E isso reflete em um crescimento desordenado da cidade, na qual promove um espaço urbano de baixa densidade e oneroso para a gestão municipal.

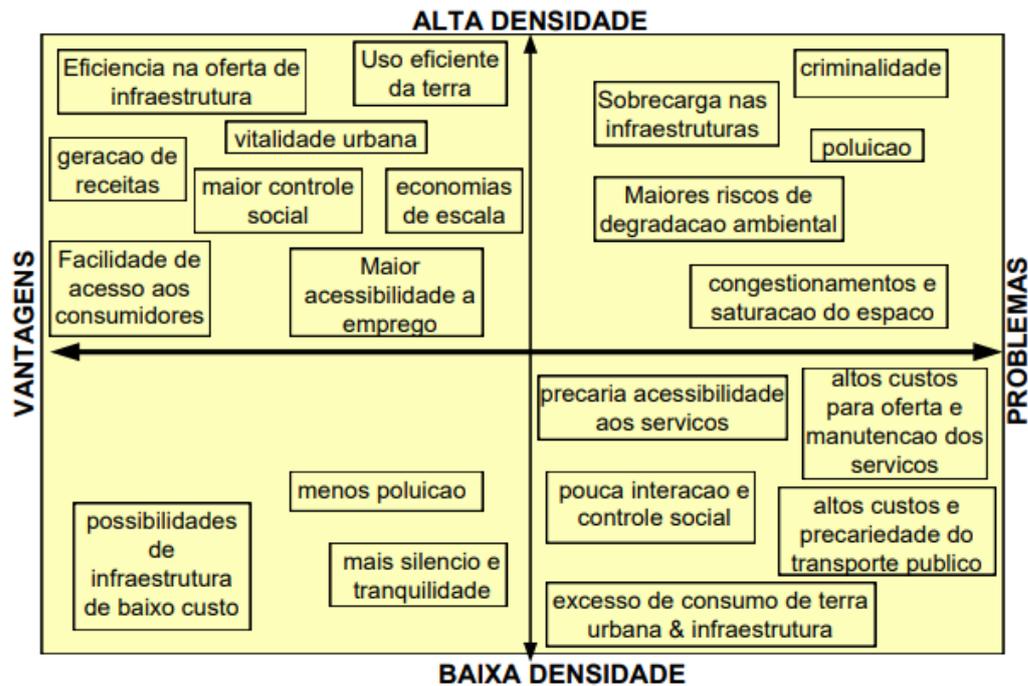
Ojima (2007, p.48) afirma que o espaço fragmentado das cidades evidencia um “descompasso entre o crescimento populacional e a expansão física do espaço urbano”, revelando um processo de organização espacial pautada em baixas densidades e uma periferia expansiva, que ocasionalmente extrapola os limites urbanos definidos pelo poder municipal. Com isso, tem ocasionado problemas de deslocamentos diários, segregação socioespacial, com um padrão de consumo de espaço diferenciado e uma degradação ambiental devido ao uso descontrolado do solo urbano.

Desse modo, a densidade urbana vem como resposta contra a dispersão urbana e articulada com uma proposta de formas urbanas mais sustentáveis, na qual pode influenciar positivamente na construção de cidades de forma significativa na área da saúde, meio ambiente e no processo de desenvolvimento humano.

No entanto, vale considerar a ressalva de Churchman (1999), ao enfatizar a complexidade do conceito de densidade, em face as diferentes abordagens usadas em distintos países. O autor destaca que grande parte da preocupação com a densidade no exercício do planejamento urbano está relacionada com os debates sobre as altas e baixas densidades, contudo, expõe visualmente sua argumentação a favor das densidades mais altas, desde que levada em consideração às necessidades de cada país, região ou cidade.

De acordo com Acioly Jr. e Davidson (1998, p.16) a densidade urbana é um referencial substancial no momento de avaliar tecnicamente e financeiramente a distribuição e consumo do uso e ocupação da terra urbana, da infraestrutura e dos serviços públicos. Segundo os autores, os especialistas vêm admitindo que, “quando maior a densidade, melhor será a utilização e maximização da infraestrutura e solo urbano”, contudo ressaltam a atenção para as altas densidades, acima do planejado, que criam problemas de congestão, saturação das redes de infraestrutura e ineficiência urbanas. Dessarte, tendo a densidade como instrumento de planejamento e gestão urbana, Acioly Jr. e Davidson (1998) elencam as vantagens e desvantagens da baixa e alta densidade urbana (Figura 6).

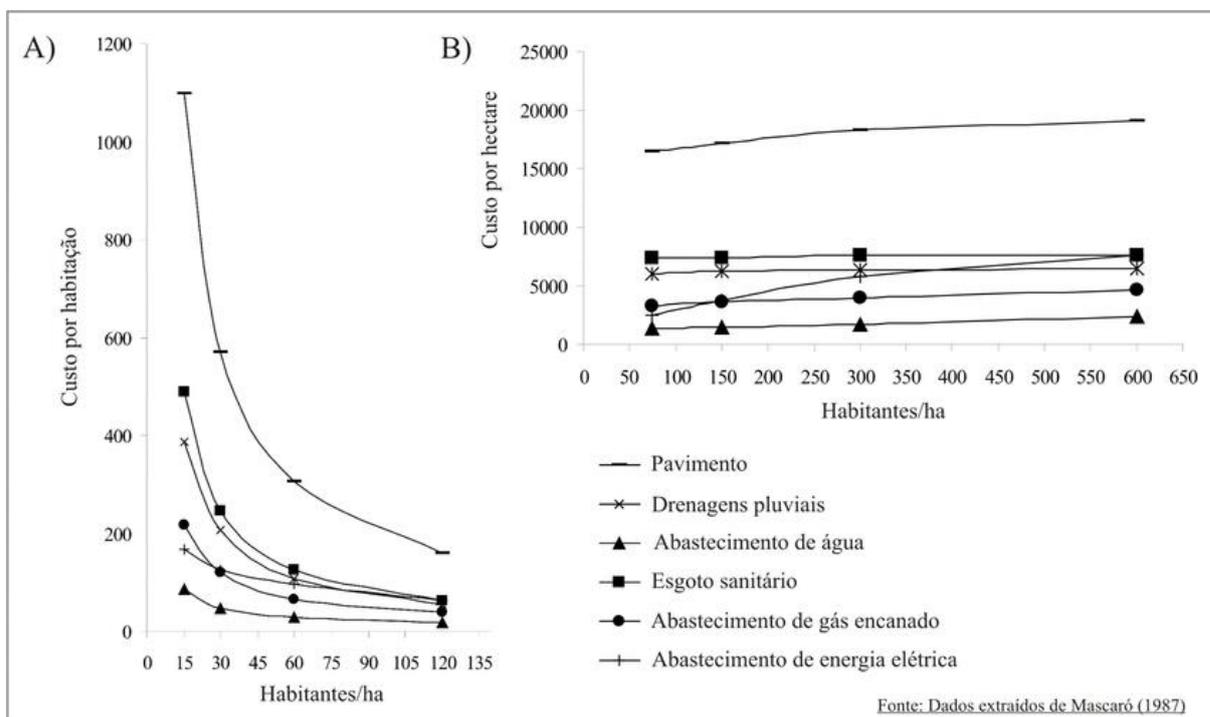
Figura 6 – As vantagens e desvantagens da baixa e alta densidade.



Fonte: Acioly Jr. e Davidson (1998).

Do ponto de vista da implantação da infraestrutura, Silva et al (2012) destaca que a análise da densidade é um importante instrumento no momento da execução das obras públicas, pois as áreas de baixa densidade, em muitos casos, são vistas como áreas menos prioritárias, em função do alto custo envolvido, diferentemente das áreas de alta densidade (Figura 7).

Figura 7 - Custo médio de implantação da infraestrutura em função a densidade em dólares.
 A) Custo por habitação; B) Custo por hectare.



Fonte: Silva et al. (2012).

Diante disso, Bazolli (2009) ressalta que o custo da urbanização e a densidade urbana apresenta papel relevante para administração e o planejamento das cidades, na medida em que a eficiência dos serviços urbanos deve ser norteada para beneficiar a qualidade de vida da população.

No Brasil, em função do processo de desenvolvimento industrial tardio que promoveu a ampliação dos processos de modernização da industrialização e dos desdobramentos da urbanização, a configuração da organização urbana implicou em um modelo de urbanização dispersa. Representada por um crescimento de cidades de modo difuso que consome grandes áreas de terras distantes e pouco urbanizadas.

Para Ojima e Marandola Junior (2016), um dos maiores desafios para o atual planejamento urbano e regional brasileiro advém da dispersão urbana, que cada vez mais está presente em todas as regiões do país. E isso, vem contribuindo significativamente para o aumento dos problemas de gestão urbana, dentre eles os ambientais, habitacionais, de gestão e distribuição de serviços, produção de novas áreas de risco e mobilidade.

4.2 Discussão sobre a cidade dispersa e cidade compacta

A busca pelo equilíbrio entre o crescimento econômico e os problemas sociais e ambientais resultante do crescimento urbano trouxe a luz esforços por um tamanho ótimo de cidade, presentes, por exemplo, nas características da cidade de Aristóteles (384-322 A.C), na cidade-jardim de Ebenezer Howard (1850-1928) ou na cidade radiosa de Le Corbusier (1887-1965). Na contemporaneidade, a forma da cidade desdobra-se em dois paradigmas: o da cidade dispersa e a cidade compacta.

O período pós-industrial intensificou os processos de urbanização em escala global, sendo determinante para o surgimento de inúmeras cidades e do aumento populacional nesses espaços; e em decorrência disso intensificou os problemas ambientais, sociais e econômicos. A frase aflita de Lewis Mumford: “A cidade desaparecerá ou o planeta inteiro se transformará numa vasta colmeia urbana? – o que seria outra forma de desaparecimento” (Mumford, 1961), reflete bem esse momento e expõe a necessidade do desenvolvimento de cidades pautadas numa urbanização equilibrada.

No debate atual sobre a cidade contemporânea comumente fala-se em um ambiente ineficiente gerado pela expansão descontrolada e a fragmentação urbana, que tem oportunizado um caos urbano fomentado por altos índices de violência, favelização, segregação socioespacial, transporte público infrutífero e inúmeros impactos ambientais. Sabe-se que a forma física da cidade interfere diretamente no espaço construído e, por extensão, nos processos sociais, estabelecendo assim as interações numa estrutura urbana pouco sistêmica, fragmentada e espraiada que propicia impasses à inclusão social e o desenvolvimento urbano (SILVEIRA, 2011).

Na literatura especializada sobre cidade, a discussão sobre o melhor modelo de orientação do crescimento urbano não é recente. Sabe-se que o tecido urbano pode ser influenciado pela concentração ou rarefação populacional, por um lado o apinhado de pessoas nas cidades por não promover um espaço sustentável, porém, tampouco, o espalhamento causado pela suburbanização caracterizado por um crescimento disperso.

Nas dinâmicas das cidades, a expansão urbana pode ocorrer de forma intensiva e extensiva resultado tanto do crescimento demográfico como crescimento físico. Na forma intensiva a expansão urbana impulsiona o uso e a ocupação do solo, podendo ser de duas formas central ou periférico. A forma central de expansão é representada pela alta densidade ocupacional em centros urbanos, onde a ocupação do solo acontece por meio da verticalização,

fragmentação ou aumento das unidades residenciais. Na forma periférica, a expansão ocorre da mesma maneira que na central, no entanto, o crescimento periférico acontece nas áreas periféricas da cidade (JAPIASSÚ E LINS, 2014).

Na forma extensiva, por sua vez, a ampliação do tecido urbano decorre por meio de cinco modelos: por dispersão urbana, pela soma de novas áreas à mancha urbana, tentacular e por anéis concêntricos. Apesar da existência de diversas formas de crescimento urbano, as cidades, no geral, costumam manifestar mais de uma forma de crescimento concomitantemente (JAPIASSÚ E LINS, 2014).

No âmbito da forma da cidade dois debates sobressaem, o da cidade dispersa e a compacta. Segundo Pescatori (2014), os discursos sobre cidades dispersas aparecem com maior ênfase na literatura, cujos estudos apontam como algo permanente e irreversível. Enquanto, que o paradigma de cidade compacta ainda demanda estudos numa perspectiva histórica. Dentre os estudos sobre dispersão urbana, a autora cita as contribuições de Javier Monclús, na Espanha, Francisco Indovina e Bernardo Secchi, na Itália, Nuno Portas e Álvaro Domingues, em Portugal, Edward Soja, Robert Fishman, nos Estados Unidos, Nestor Goulart Reis Filho, Roberto Montemór e Maria Encarnação Spósito Beltrão, no Brasil.

Em face dos problemas desencadeados pela urbanização dispersa, dentre eles a forma horizontalizada, espraiada e não compacta do tecido urbano, marcada pelo uso de diferentes usos do solo que exige um maior consumo de energia e recursos naturais, e a baixa densidade populacional que promove a periferação urbana. Pescatori (2014) cita um grupo de pesquisadores, que por meio de pesquisas empíricas questionam o paradigma de cidade dispersa e argumentam favoravelmente a ideia da cidade compacta, como: Richard Roges, Rod Burgess, Mike Jenks, na Inglaterra, Peter Newman e Jeffrey Kenworthy, na Austrália, Jan Gehl, na Dinamarca, Salvador Rueda, na Espanha, Henru Ascelrad, Marta Romero e Frederico Holanda, no Brasil.

O debate entre dispersão e compactação urbana fica mais intenso a partir do século XX, em decorrência dos altos índices de urbanização. No entanto, é no século XXI, em virtude dos graves problemas urbanos gerados pela suburbanização e periferação resultante da fragmentação das cidades, que ele se torna mais acentuado e contrastante. No século XX, Lewis Mumford e Patrick Geddes defendiam formas urbanas mais coesas baseadas em um tamanho ideal de cidade, com definições dos limites físicos, espaciais e populacionais como modelo de cidade desejável. No início do século XXI, sob a ótica das questões ambientais, os debates de

dispersão e compactação passam a serem regidos pelos parâmetros e índices de impacto ambiental (PESCATORI, 2014).

A partir daí, a discussão favorável ao paradigma de cidade compacta ganha ênfase no final dos anos 1980, quando a ONU por meio do Relatório *Brundtland* e, posteriormente, através da elaboração da Agenda 21, considerando as questões da degradação ambiental e mudanças climáticas abordadas nas décadas de 1960/70 impulsiona os debates sobre sustentabilidade e desenvolvimento sustentável, na qual identificaram as cidades e o processo desordenado de urbanização como fatores determinantes para os problemas ambientais em escala mundial (PESCATORI, 2014).

Nesse sentido, o desenvolvimento de cidades compactas com densidade geralmente altas pode proporcionar um maior equilíbrio no desenvolvimento urbano. Proporcionando maior eficiência no transporte, no aproveitamento do espaço para as construções, menores desmatamentos, igualdade social e entre outros benefícios. Vale ressaltar que cidades compactas e com altas densidades requer um planejamento urbano com iniciativas que conciliem o desenvolvimento econômico e social sem comprometer a sustentabilidade ambiental.

4.3 Densidade urbana para o desenvolvimento das cidades: o caso das cidades médias

A dispersão espacial da população brasileira que aconteceu a partir da década de 1970 teve como fatores indutores a desconcentração industrial, a mobilidade da fronteira agrícola e os investimentos em infraestrutura no interior do Brasil. Assim, foi possível expandir as atividades modernas por todo o território nacional, em destaque para as cidades médias.

Conforme Andrade e Serra (2001), o período 1970/91 já apontava para uma tendência bem marcada do papel das cidades médias no crescimento populacional do país. Com destaque para o crescimento das cidades médias pertencentes às regiões metropolitanas, sendo estas a porta de entrada dos grandes fluxos migratórios rural-urbano desde a década de 1950, e que desempenhou funções estratégicas na política nacional de desenvolvimento urbano nos anos de 1970 e 1980.

Já na década de 1990 houve um crescimento populacional de menor intensidade nas cidades médias metropolitanas, cuja população, incapaz de arcar com as elevadas rendas fundiárias, passou a buscar novos deslocamentos, vindo a se fixar em municípios periféricos (ANDRANDE E SERRA, 2001). Com isso, as últimas décadas demonstraram que as cidades médias não metropolitanas passaram a exercer grande poder da atração de fluxos migratórios,

podendo, algumas delas, obterem estágio submetropolitano dependendo das dinâmicas de cada região brasileira, razão esta que vem contribuindo para a contenção de fluxo migratório para os grandes centros urbanos (STAMM et al, 2013).

Para Motta e Mata (2008), a importância das cidades médias encontra-se no fato delas possuírem uma dinâmica econômica e demográfica própria, revelando-se como espaços privilegiados pela oferta de serviços qualificados e bem-estar. Razão esta que tem promovido um maior crescimento do PIB do que outras cidades do Brasil.

Ainda conforme Motta e Mata (2008), o crescimento econômico aliado ao crescimento populacional promove o aumento da taxa de urbanização. Nas cidades médias isso vem contribuindo no desenvolvimento urbano regional graças ao poder de atração dessas cidades em novos investimentos empresariais. Nelas evidenciou-se um crescimento mais elevado das atividades urbanas (setores secundário e terciário), em detrimento do desenvolvimento das atividades relacionadas ao setor agropecuário nos últimos três censos demográficos do IBGE.

5. A DENSIDADE DAS CIDADES MÉDIAS NORDESTINAS SELECIONADAS

“Quais são as densidades apropriadas a áreas residências em cidades?”, perguntou-se Jane Jacobs em 1961. A resposta dessa pergunta não é nada fácil, pois sabemos do dilema que permeia entre planejadores, urbanistas e geógrafos sobre o tamanho ou forma de crescimento desejável das cidades. O mais adequado seria cidades como Hong Kong, na China, com uma população de 26 mil pessoas por quilômetro quadrado, Manhattan, nos Estados Unidos, com uma população superior a 27 mil habitantes por quilômetro quadro, como as cidades ideais do século 21; ou seria o modelo de ocupação urbana dispersa, menos densas, o padrão a ser seguindo? O mais certo é que, optar por um modelo urbano compacto ou disperso em ambos casos podem trazer consigo uma série de benefícios e impactos negativos para a qualidade de vida e ambiental dos cidadãos.

Na discussão do Habitat III, a Nova Agenda Urbana, ressaltou-se que cidades bem planejadas e administradas podem ser excelentes ferramentas para o desenvolvimento sustentável e a melhoria da qualidade de vida da população. É sabido que, até 2050 a previsão é de que a população urbana quase duplique, trazendo enormes desafios em termos de habitação, infraestrutura, serviços básicos e entre outros. Portanto, há uma necessidade de se reavaliar a forma como as cidades são planejadas e desenvolvidas. Para isso, a agenda trouxe como uma das várias propostas a promoção do desenvolvimento de estratégias espaciais urbanas que visem instrumentos de planejamento e gestão urbana que reforce a utilização sustentável dos recursos naturais e de solo, bem como a compacidade e densidade adequada, policentrismo, usos mistos e ocupação dos vazios urbanos (HABITAT/ONU, 2016).

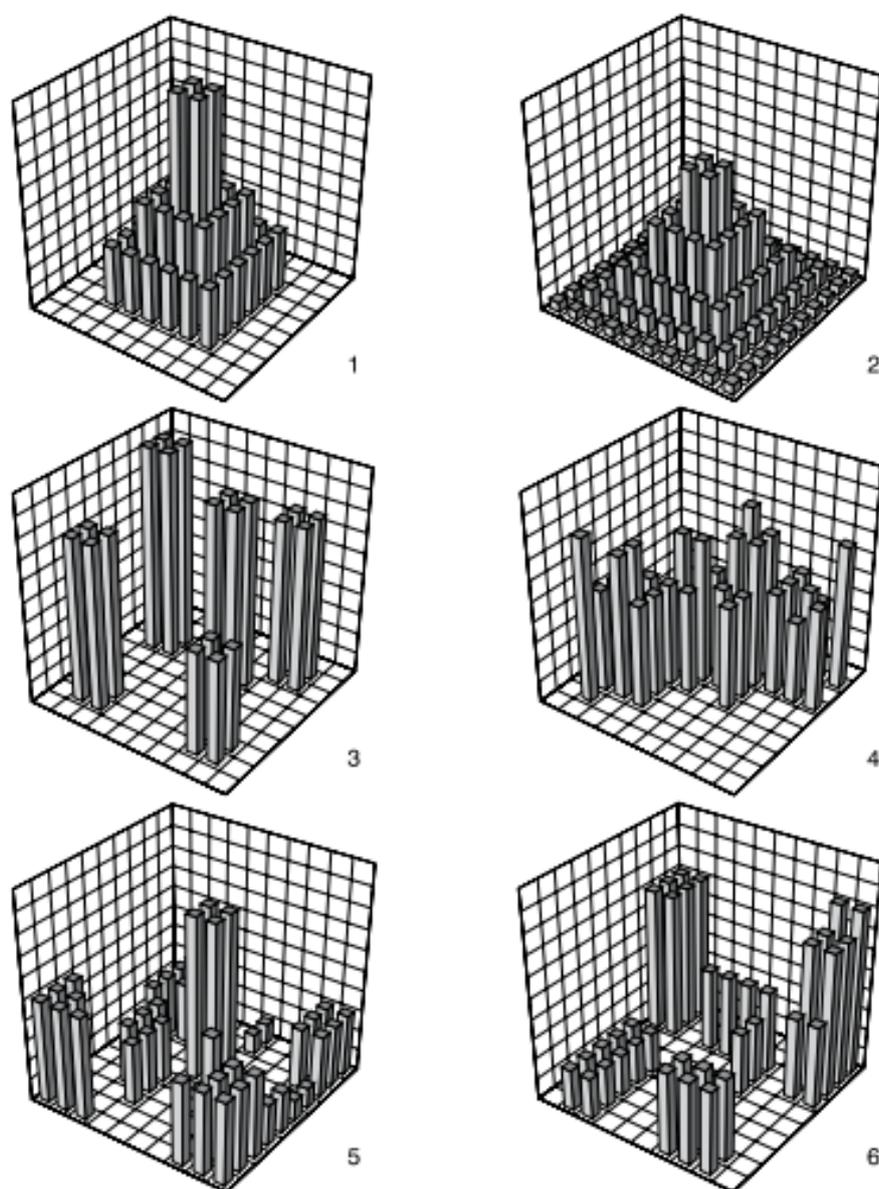
Em se tratando do processo de planejamento e gestão das cidades a densidade demográfica é, sem dúvida, um dos mais importantes indicadores e parâmetros a ser considerado. Uma vez que, a densidade está estritamente ligada ao consumo e distribuição do uso da terra urbana, infraestrutura e serviços públicos, como abordou Acioly Junior e Davison (2011).

Como discutido em capítulos anteriores, não há um consenso entre qual é o melhor modelo de cidade, mas há uma crescente entre os especialistas que afirmam que cidades compactas e densas trazem menores custos e maiores benefícios, como exemplos: mais eficiência no transporte, na implementação da infraestrutura, uso e ocupação do solo e entre outros. Muito embora se reconheça o seu lado negativo, como congestionamento de trânsito,

sobrecarga das infraestruturas, poluição e entre outros, ainda assim, acredita-se que os benefícios superam os malefícios.

Ojima (2007) cita, além do estudo da densidade urbana como indicador para medir a urbanização, o estudo da fragmentação. A fragmentação é um indicador referente ao padrão de ocupação do espaço, a denominada *leapfrog development* (urbanização em salto), responsável pela separação física dos núcleos urbanos em uma mesma aglomeração. Veja a seguir a Figura 8 o diagrama exemplificativo das distintas formas de aglomeração urbana em reflexo as diferenciadas formas de expansão urbana.

Figura 8 - Diagrama ilustrativo de distintas formas de ocupação urbana.



Fonte: Ojima (2007).

Os modelos 1 e 2 representam cidades monocêntricas, porém com distribuições espaciais distintos, sendo a primeira mais densa que a segunda. O modelo 3 é o mais fragmentado, sendo, portanto, o modelo 2 considerado mais disperso. Os modelos 4, 5 e 6, os mais similares, no entanto, o 4 tem uma ocupação mais contínua do que os modelos 5 e 6. Para Ojima (2007), esses modelos de aglomerações constituem exemplos de espaços urbanos que refletem impactos distintos na vida urbana, variando de acordo com a forma de expansão urbana, impactos ambientais e organização dos espaços, especialmente em se tratando da realidade urbana brasileira por apresentar padrões diferentes de ocupação urbana influenciadas pelas ações humanas e localização geográfica.

Como mencionado anteriormente, a urbanização brasileira aconteceu tardiamente, foi somente partir do século XIX que o seu crescimento esteve pautado na divisão do trabalho, divisão em classe, evolução tecnológica e concentração espacial das atividades não-agrícolas, que as cidades passaram por grandes transformações (CARLOS, 1992; SANTOS, 2005). Acrescentando esse pensamento, Santos (2005, p. 77) disse que:

A partir dos anos de 1970, o processo de urbanização alcança novo patamar, tanto do ponto de vista quantitativo, quanto do ponto de vista qualitativo. Desde a revolução urbana brasileira, consecutiva a revolução demográfica dos anos de 1950, tivemos, primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número - e da população respectiva - dos núcleos com mais de 20 mil habitantes e, em seguida, uma urbanização concentrada, com a multiplicação de cidades de tamanho intermédio, para alcançarmos, depois, o estágio da metropolização com o aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (em torno de meio milhão de habitantes).

Na década de 1970, com vista equilibrar a rede urbana brasileira, as cidades médias passaram a serem alvos das políticas públicas, como a Política de Desenvolvimento Urbano, do II PND, como já discutido anteriormente. Hoje, as cidades médias são reconhecidas pela sua importância dentro da configuração dos sistemas urbanos haja visto seu dinamismo econômico e demográfico. Conforme pesquisa recente do IPEA (2022), as cidades médias são as cidades brasileiras que mais crescem e são aquelas que também podem apresentar melhores cenários de planejamento e desenvolvimento urbano aliadas a promoção de empregos e do crescimento econômico.

E é pensando no papel estratégico das cidades médias dentro da rede urbana brasileira, haja vista a construção de elos entre os espaços urbanos e regional, que será discutido o desempenho das cidades médias nordestinas selecionadas na dinâmica econômica e espacial do Nordeste e, em escala maior, do Brasil a seguir. No Quadro 3 são destacadas as cidades médias nordestinas selecionadas para o estudo intraurbano.

Quadro 3 – Cidades médias nordestinas consideradas para o estudo intraurbano.

CIDADES PESQUISAS	
Cidades pertencentes a Arranjos Populacionais (AP)	
AP de Imperatriz (MA)	
AP de Juazeiro do Norte (CE)	
AP de Campina Grande (PB)	
AP de Petrolina (PE)	
AP de Sobral (CE)	
Cidades Isoladas	
Parnaíba (PI)	
Mossoró (RN)	
Goiana (PE)	
Barreiras (BA)	
Feira de Santana (BA)	
Itabaiana (SE)	
Arapiraca (AL)	

Fonte: Organizado pela autora, 2022.

As cidades médias selecionadas estão divididas em cidades pertencentes a arranjos populacionais e cidades que não fazem parte de aglomeração urbana, as denominadas cidades isoladas (IPEA, 2022). As discussões sobre essas cidades fazem-se a partir da análise dos indicadores de população, REGIC, Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), PIB e da densidade demográfica.

5.1 Cidades médias agrupadas em arranjos populacionais

A partir da dinâmica da produção do espaço intraurbano, as cidades médias têm se revelado espaços com potenciais para a absorção de empreendimentos e investimentos, principalmente indústria e serviços. Andrade e Serra (2001), afirmam o destaque regional das cidades médias, onde ressaltam os índices socioeconômicos superiores às médias das cidades brasileiras. Nesse cenário, verifica-se um crescimento demográfico nas cidades médias superior às metrópoles, em geral essa absorção da população advém da busca por melhores qualidade de vida, aumento do PIB e de novos investimentos e serviços.

No caso do Nordeste, a região tem evidenciado um crescimento do número de cidades médias no interior. Cidades essas que têm sido alvos de migrações cada vez maiores em função de uma tendência de redistribuição das atividades econômicas pelo país, da saturação dos grandes centros, dos altos valores da terra e mão de obra, bem como a interiorização dos investimentos públicos e privados (educação, saúde, habitação e infraestrutura) e menor custo de vida (QUEIROZ et al, 2020). A tabela 6 a seguir evidência o crescimento populacional das cidades médias nordestinas selecionadas e suas classificações funcionais com base nos REGIC 2007 e 2018 (IBGE, 2008 e 2020).

Tabela 6 - População total, taxa geométrica de crescimento anual da população e classificação funcional.

Cidade	Pop. 2000	Pop. 2010	Tx. Cresc. Pop. (%)	Regic 2007	Regic 2018
Imperatriz (MA)	230.566	247.505	0,71	Capital Regional C	Capital Regional C
Juazeiro do Norte (CE)	212.133	249.939	1,65	Capital Regional C	Capital Regional B
Sobral (CE)	155.276	188.233	1,94	Capital Regional C	Capital Regional C
Petrolina (PE)	218.538	293.962	3,01	Capital Regional C	Capital Regional C
Campina Grande (PB)	355.331	385.213	0,81	Capital Regional B	Capital Regional C

Fonte: QUEIROZ et al, 2020. Modificado pela autora (2022).

Em 2007 havia quatro capitais regionais do tipo C e uma capital do regional B, a situação permaneceu a mesma em 2018, no entanto, com a alteração de Juazeiro do Norte (CE) que saiu de Capital Regional C para B, e Campina Grande (PB) que saiu de Capital Regional B para C.

Em termos de população absoluta, a população dessas cidades encontra-se majoritariamente na área urbana (Tabela 7). Segundo o Censo Demográfico, no ano de 2010, a taxa de urbanização dessas cidades eram: Imperatriz (94,79%), Juazeiro do Norte (95,3%), Sobral (88,35%), Petrolina (74,47%), Campina Grande (95,33%).

Tabela 7 - Distribuição da população e localização das cidades médias nordestinas selecionadas.

Município	População Absoluta			Localização
	Total	Urbana	Rural	
Imperatriz (MA)	247.505	234.547	12.958	Meio Norte
Juazeiro do Norte (CE)	249.939	240.128	9.811	Sertão
Sobral (CE)	188.233	166.310	21.923	Sertão
Petrolina (PE)	293.962	219.215	74.747	Sertão
Campina Grande (PB)	385.213	367.209	18.004	Agreste

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Ao analisar dados sobre IDHM (Tabela 8), o índice composto por três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda, observou-se que os municípios apresentam índices médios e altos (Tabela 8). Imperatriz (MA), Sobral (CE) e Campina Grande (PB) apresentaram índice alto, enquanto Juazeiro do Norte (CE) e Petrolina (PE). Essa diferenciação entre os índices reflete diretamente no *ranking* em que se encontram esses municípios no cenário nacional, por exemplo Imperatriz (MA) encontra-se na posição 94°, Sobral (CE) 105°, Campina Grande (PB) 105°, enquanto que Juazeiro do Norte (CE) encontra-se na posição 131° e Petrolina (PE) 128°, considerando o Censo Demográfico 2010.

Tabela 8 - Valores dos índices de IDHM dos municípios das cidades médias selecionadas considerando os três últimos Censos Demográficos.

Município	Censos Demográficos			Índice
	1991	2000	2010	
Imperatriz (MA)	0,444	0,591	0,731	Alto
Juazeiro do Norte (CE)	0,419	0,544	0,694	Médio
Sobral (CE)	0,406	0,537	0,714	Alto
Petrolina (PE)	0,471	0,58	0,697	Médio
Campina Grande (PB)	0,476	0,601	0,72	Alto

Fonte: Altas Brasil, com base nos Censos Demográficos 1991, 2000 e 2010.

As cidades médias, desde de 1970, vêm desempenhando papel estratégico na rede urbana do Brasil. Segundo dados do IBGE (2010), as cidades médias brasileiras cresceram muito além da média nacional, onde índice médio de crescimento econômico do PIB das cidades foi de 153% entre os anos de 2004 e 2010 contra o crescimento de 94% do PIB nacional no mesmo período. Para Motta e mata (2008), as cidades médias tem se revelado espaços privilegiados pela oferta de serviços qualificados e bem-estar.

As cidades médias nordestinas selecionadas obtiveram crescimento do PIB e também do PIB *per capita*, a Tabela 9 mostra os valores entre os anos de 2010 e 2011, e faz referência aos três grandes setores de atividade econômica. Em termos percentuais, o setor que mais tem promovido receitas é o de serviços acompanhado pela indústria.

Tabela 9 - Arranjo populacionais, por população, número de municípios e características do Produto Interno Bruto – PIB e das empresas – 2010 – 2011.

Arranjos Populacionais	Pop. Total	Nº de Municípios ¹	Produto Interno Bruto ¹ - PIB							Nº de Empresas ²	Nº de Unidades Locais ²
			Total (bilhões R\$)	Per Capita (1000 R\$)	Percentual (%)						
					Agropecuária	Indústria	Serviços		Imposto		
							Sem Adm. Pública	Adm. Pública			
Imperatriz (MA)	260.084	2	2,162	8,314	3,1	12,7	55,2	18,0	10,9	5.394	5.866
Juazeiro do Norte (CE)	426.690	3	3,261	7,642	1,2	18,2	47,9	22,9	9,8	7.847	8.357
Sobral (CE)	210.019	2	2,446	11,646	1,2	31,8	36,8	17,1	13,2	3.194	3.364
Petrolina (PE) – Juazeiro (BA)	491.927	2	5,076	10,319	16,8	13,8	40,5	19,6	9,2	8.775	9.383
Campina Grande (PB)	477.987	5	4,789	10,039	1,1	26,7	37,0	24,1	11,1	7.943	8.55

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010, Cadastro Central de Empresas 2011 e Produto Interno Bruto dos Municípios 2010.

Nota: Arranjos populacionais identificados segundo metodologia desenvolvida pela Coordenação de Geografia do IBGE.

¹Em 2010.

²Em 2011.

5.2 As cidades médias isoladas consideradas no estudo

O IBGE classifica as cidades brasileiras em dois grupos: cidades que se estendem por dois ou mais municípios com dinâmicas urbanas interligadas, as chamadas de “arranjos populacionais”, e as cidades que se localizam em um único município, as chamadas de “cidades isoladas”. Essas duas classificações interrelacionam entre si dentro da rede urbana. Conforme ainda o IBGE, no Brasil 94,5% (4.632) são cidades que se localizam em um único município, onde vivem 44% da população brasileira (PNDU, 2021).

As cidades médias isoladas consideradas nesse estudo são: Parnaíba (PI), Mossoró (RN), Goiana (PE), Barreiras (BA), Feira de Santana (BA), Itabaiana (SE) e Arapiraca (AL). A Tabela 10 a seguir mostra o total populacional e sua distribuição entre urbana e rural no último censo.

Tabela 10 - Distribuição da população e localização das cidades médias nordestinas selecionadas.

Município	População Absoluta			Localização
	Total	Urbana	Rural	
Parnaíba (PI)	145.705	137.485	8.220	Meio Norte
Mossoró (RN)	259.815	237.241	22.574	Sertão
Goiana (PE)	75.644	58.025	17.619	Zona da Mata
Barreiras (BA)	137.427	123.741	13.686	Sertão
Feira de Santana (BA)	556.642	510.635	46.007	Agreste
Itabaiana (SE)	86.967	67.709	19.258	Agreste
Arapiraca (AL)	214.006	181.481	32.525	Agreste

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Analisando a Tabela 11 do IDHM dos municípios das cidades médias percebe-se a evolução dos índices nas últimas três décadas. Todos os municípios elevaram seus IDHM consideravelmente, com destaque para Barreiras e Feira de Santana, ambos na Bahia, e Mossoró, no Rio Grande do Norte, que saíram de um índice baixo para alto, enquanto os outros municípios evoluíram para o índice médio.

Tabela 11 - Valores dos índices de IDHM dos municípios das cidades médias selecionadas considerando os três últimos Censos Demográficos.

Município	Censos Demográficos			Índice
	1991	2000	2010	
Parnaíba (PI)	0,414	0,546	0,687	Médio
Mossoró (RN)	0,47	0,596	0,72	Alto
Goiana (PE)	0,405	0,511	0,651	Médio
Barreiras (BA)	0,408	0,572	0,721	Alto
Feira de Santana (BA)	0,46	0,585	0,712	Alto
Itabaiana (SE)	0,399	0,481	0,642	Médio
Arapiraca (AL)	0,359	0,476	0,649	Médio

Fonte: Altas Brasil, com base nos Censos Demográficos 1991, 2000 e 2010.

Na rede urbana houve poucas mudanças entre os REGIC 2007 para o 2018, as cidades de Parnaíba (PI), Mossoró (RN), Barreiras (BA) e Feira de Santana (BA) e Arapiraca (AL) apresentaram as mesmas configurações hierárquicas. Somente as cidades de Goiana (PE) e Itabaiana (SE) obtiveram mudanças em seus níveis hierárquicos, saindo de Centro de Zona A para Centro Sub-Regional C e Centro Sub-regional B para Centro Sub-regional A, respectivamente (Tabela 12).

Tabela 12 - População total, taxa geométrica de crescimento anual da população e classificação funcional.

Cidade	Pop. 2000	Pop. 2010	Tx. Cresc. Pop. (%)	Regic 2007	Regic 2018
Parnaíba (PI)	132.282	145.705	0,97	Centro Sub-Regional A	Centro Sub-Regional A
Mossoró (RN)	213.841	259.815	1,97	Capital Regional C	Capital Regional C
Goiana (PE)	71.177	75.644	0,61	Centro de Zona A	Centro Sub-Regional B
Barreiras (BA)	131.849	137.427	0,42	Capital Regional C	Capital Regional C
Feira de Santana (BA)	480.949	556.642	1,47	Capital Regional B	Capital Regional B
Itabaiana (SE)	76.813	86.967	1,25	Centro Sub-Regional B	Centro Sub-Regional A
Arapiraca (AL)	186.466	214.006	1,39	Capital Regional C	Capital Regional C

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010; REGIC (2007, 2018).

5.3. Análise da densidade demográfica das cidades médias nordestinas

As cidades selecionadas ocupam posições importantes na hierarquia urbana nordestina. Com diversidade do espaço da macrorregião em que se encontram, e levando em consideração sua formação histórica e funções, é possível identificar especificidades e semelhanças.

a) Cidade Média de Imperatriz (MA)

Município localizado no Oeste do Estado do Maranhão, formado pelos biomas Amazônico e o Cerrado, é sede da Região de Planejamento do Tocantins e da Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense, o município faz divisa com o Estado do Tocantins, separado pelo rio Tocantins. Foi desbravado inicialmente, séculos XVI e XVII, pelos bandeirantes paulistas e mais tarde pela expedição jesuíta dos Padres Manoel Nunes e Francisco Veloso. No ano 1852 foi fundado o povoado com o nome Colônia Militar de Santa Tereza do Tocantins pelo Frei Manuel Procópio do Coração de Maria, sendo mais tarde, em 1856, por meio da Lei nº 398, alterado o nome de Vila Nova de Imperatriz, em homenagem a imperatriz Teresa Cristina. Sua elevação a categoria de cidade aconteceu em 22 de abril de 1924 no governo de Godofredo Viana através da Lei nº 1.179 (PREFEITURA DE IMPERATRIZ, 2013).

Em termos econômicos, inicialmente obteve um desenvolvimento econômico lento em razão do seu isolamento geográfico e político em relação a capital do Maranhão, São Luís. Somente a partir da década de 1950 com a construção da Rodovia 010 Belém-Brasília, no governo do presidente Juscelino Kubitcheck, que a cidade passou a vivenciar o crescimento econômico e populacional. Na década de 1950 a 1980 viveu o ciclo do arroz, em 1970 o ciclo da madeira, em 1981 deu-se início o ciclo do ouro, tornando a cidade um polo abastecedor do garimpo da Serra Pelada, porém a partir da década de 1990 esse ciclo entrou em declínio dando espaço para o desenvolvimento do comércio de mercadorias, serviços e em 2000 com a chegada das indústrias (PREFEITURA DE IMPERATRIZ, 2013).

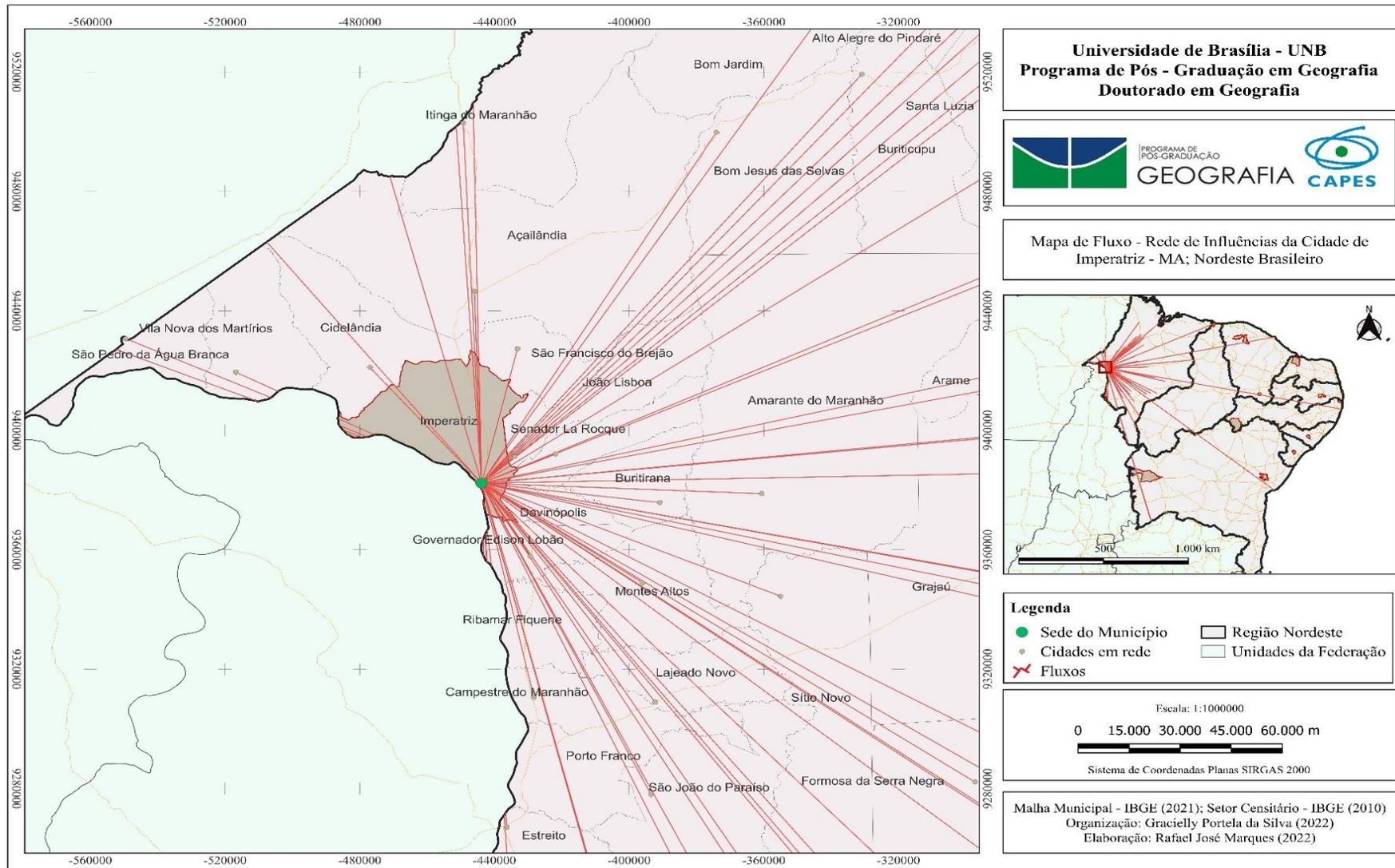
Segundo o estudo REGIC (2018), Imperatriz é considerada Capital regional C e apresenta um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,731 (IBGE, 2010), classificado como alto comparado ao padrão regional. O Mapa? mostra a atuação da cidade em relação ao seu entorno imediato.

O PIB do Estado do Maranhão em 2019 atingiu o valor de R\$ 97,340 milhões, com crescimento real de 0,7% em relação ao ano anterior. O PIB municipal de Imperatriz, para o

mesmo ano, foi de R\$ 7,458 bilhões, considerado a 2º maior participação do estado, cuja distribuição setorial estava em: Agropecuária (0,5%), Indústria (29,4%) e Serviços (70,1%), esses dados servem para evidenciar a força da atividade comercial na cidade (IMESC, 2021).

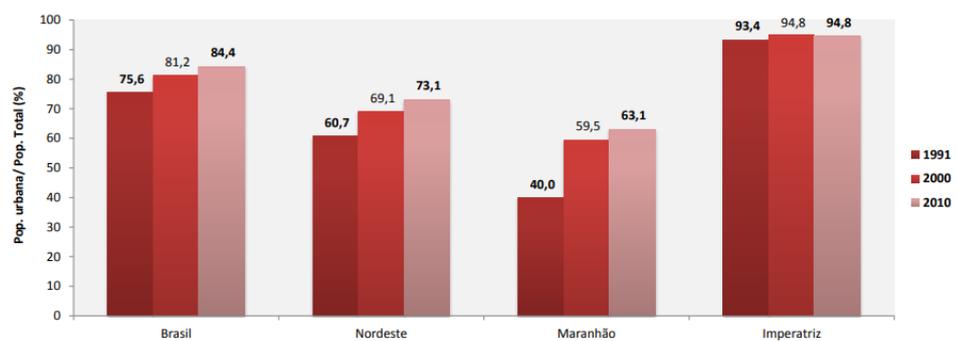
Levando em consideração os dois setores mais expressivos, Imperatriz ocupou o 2º lugar no *ranking* de maior participação do setor Secundário, perdendo apenas para São Luís, com um valor arrecadado de R\$ 1.894.855 mil, saindo de 10,54 em 2018 para 13,01% em 2019. As principais atividades advêm da Indústria de Transformação e Construção, com destaque na fabricação de celulose, alimentos e bebidas. No setor Terciário, a cidade manteve-se em 2º lugar no *ranking*, abaixo de São Luís, com um valor arrecadado de R\$ 4,517 bilhões, com perda de participação em comparação ao ano de 2018, saindo de 7,29% em 2018 para 7,24% em 2019; sua principal atividade foi o comércio e APU (Administração Pública, Defesa, Educação e Saúde Públicas e Seguridade Social). O PIB *per capita*, por sua vez, foi de R\$ 28.830,95, manteve-se em 9º lugar no ranking. O município perfaz apenas 3,66% da população maranhense e o seu PIB representa 7,66% do estado em 2019 (IMESC, 2021).

Mapa 4 - Região de influência da cidade de Imperatriz (MA).



Imperatriz conta com uma área territorial de 1.369.039 km² e uma população estimada em 259.980 habitantes (IBGE, 2021), possui uma densidade demográfica de 180.79 hab./km² (IBGE, 2010), sendo 94,84% concentrados na área urbana (Mapa 5). Confira o Figura 9 com a taxa de urbanização de Imperatriz nos anos de 1991 a 2010 em que evidencia um processo de urbanização mais intenso do que o próprio Maranhã, Nordeste e Brasil.

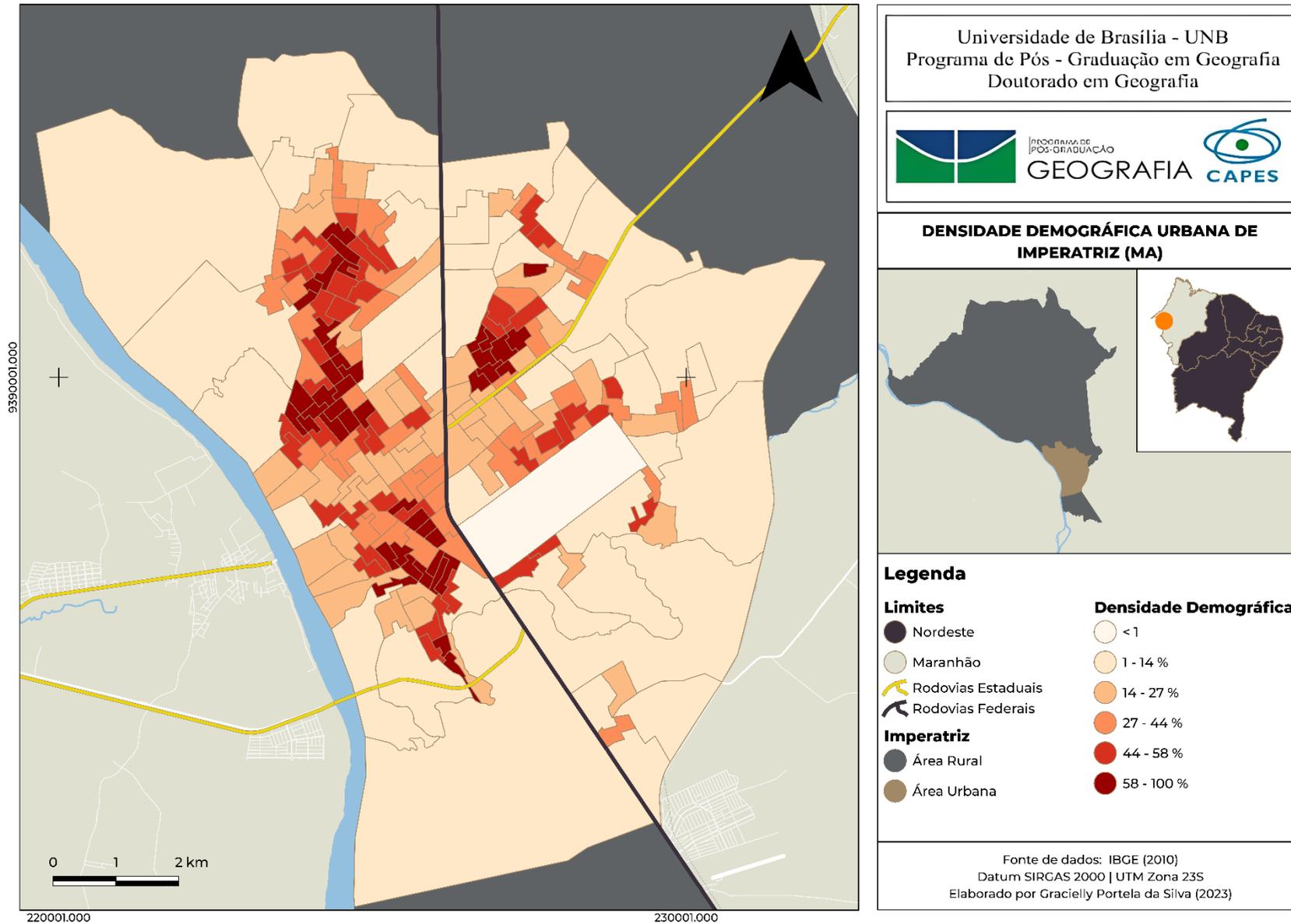
Figura 9 – Taxa de urbanização para os anos de 1991 a 2010.



Fonte: BNB, 2019. Com base no IBGE, Censo Demográfico.

A população imperatrizense está concentrada na parte sul do estado, cuja densidade demográfica avoluma-se no entorno da Rodovia Federal BR-010 (Belém-Brasília), rodovia que no Nordeste conecta importantes polos da região central do MATOPIBA, e Rodovia Estadual MA-122.

Mapa 5 - Densidade demográfica Imperatriz (MA).



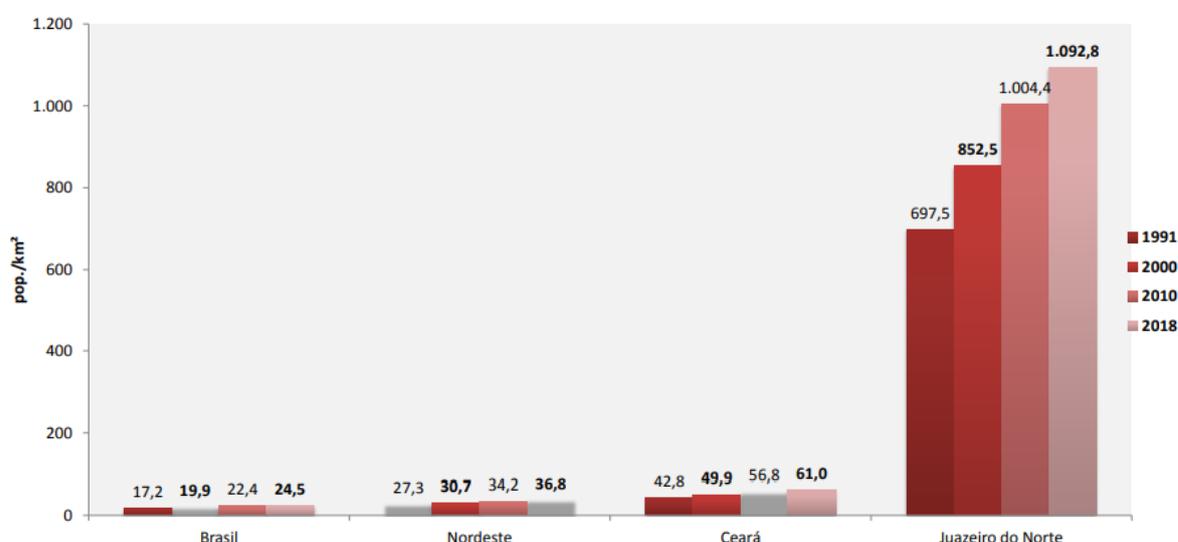
b) Juazeiro do Norte (CE)

O comércio e os serviços são os principais geradores de empregos. A cidade é importante centro comercial e de serviços no sertão nordestino, cuja área de influência integra as cidades vizinhas de Crato e Barbalha (Mapa 6). É a terceira maior cidade do Ceará em população, sua hierarquia urbana foi elevada de categoria de Capital Regional C, em 2007, para Capital Regional B, em 2018, como podemos ver na tabela 8.

Dentre as cidades médias do sistema urbano-regional de Fortaleza (CE), segundo o IPEA (2022), apresenta uma das mais altas taxas de crescimento urbano do Nordeste. Com uma área total 258,788 km², obteve uma taxa de crescimento populacional de 1,65% entre os anos de 2000 e 2010, saindo de um total de 212.133 para 249.939 (ver tabela 6). A população estimada para 2021, conforme dados do IBGE (2021) foi de 278.264 habitantes. Apresenta uma IDHM (2010) de 0,694 e um PIB *per capita* (2019) de R\$ 17.772,55.

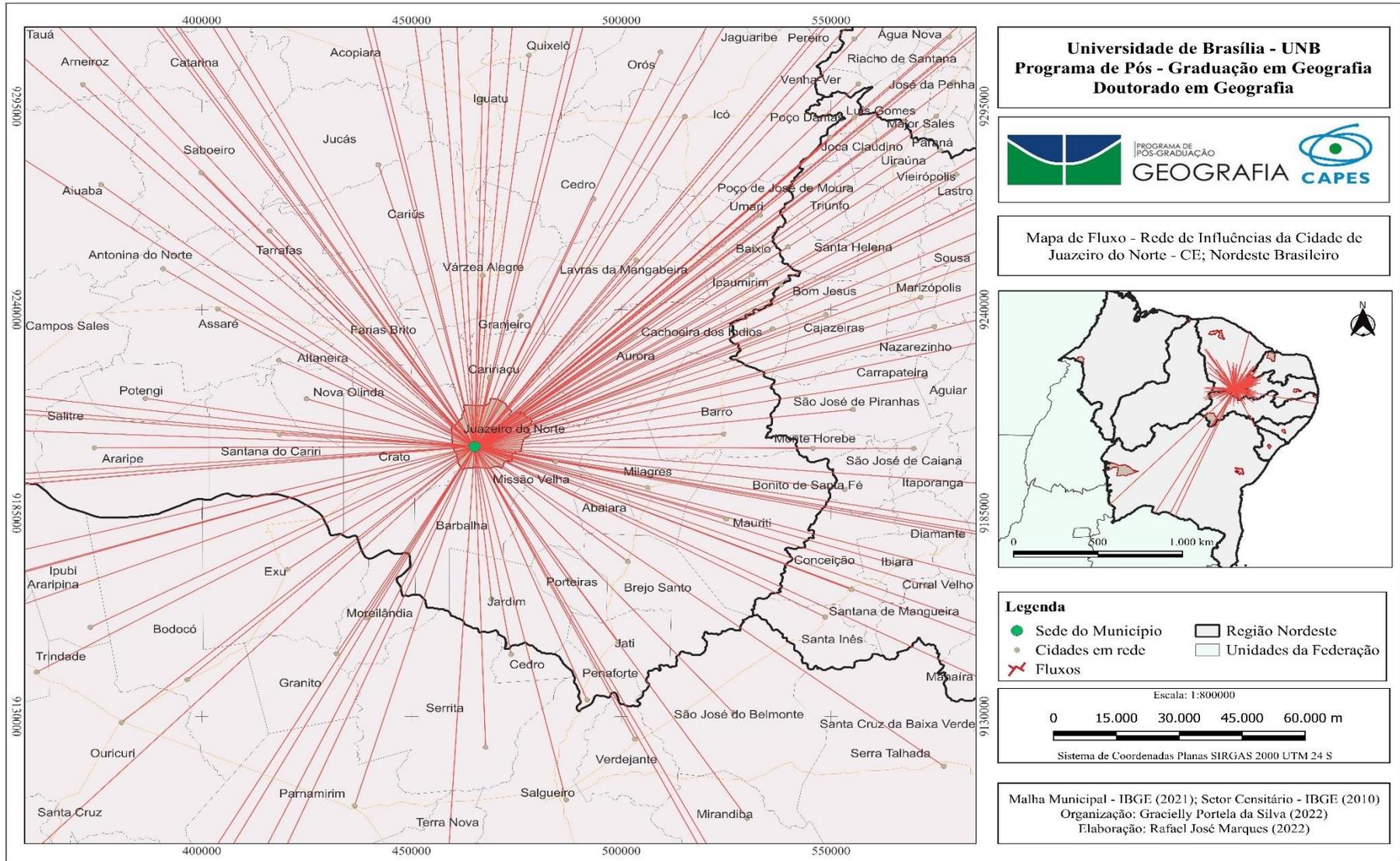
Possui uma densidade demográfica (2010) de 1.004,45 hab./km², sendo 96,07% dessa população residindo na área urbana do município. E uma taxa geométrica decréscimo anual de 1,65% em 2010. A cidade é cortada por duas Rodovias estaduais a CE-060 e CE-292, sendo que é na sua confluência que a população está concentrada (Mapa 7). A Figura 10 mostra o gráfico evolutivo da densidade demográfica de Juazeiro do Norte em relação ao Brasil, Nordeste e ao Ceará, entre os anos de 1991 a 2018.

Figura 10 - Evolução da densidade demográfica.

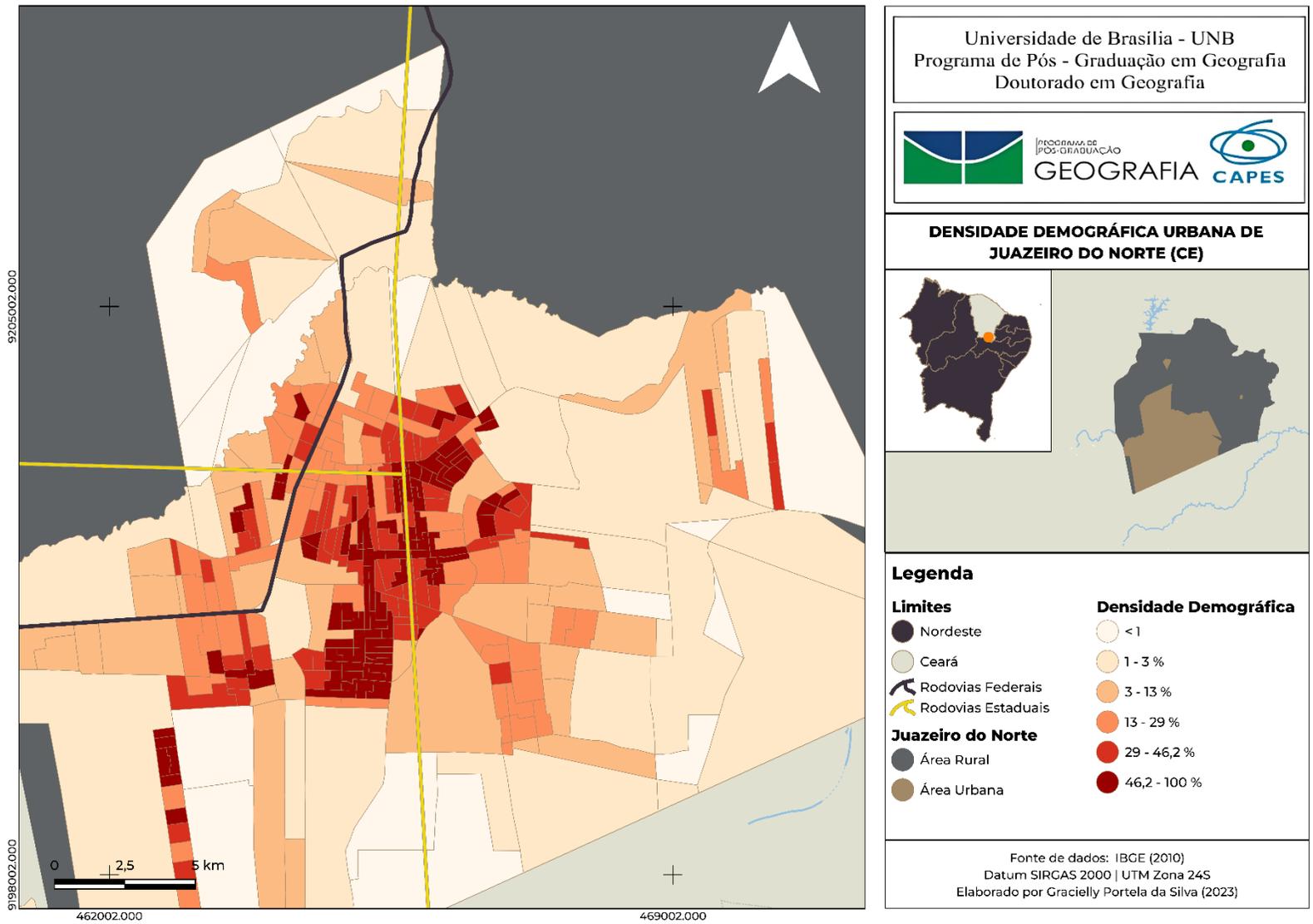


Fonte: BNB, 2019. Com base no IBGE, Censo Demográfico.

Mapa 6 - Região de influência da cidade de Juazeiro do Norte (CE).



Mapa 4 - Densidade demográfica de Juazeiro do Norte (CE).

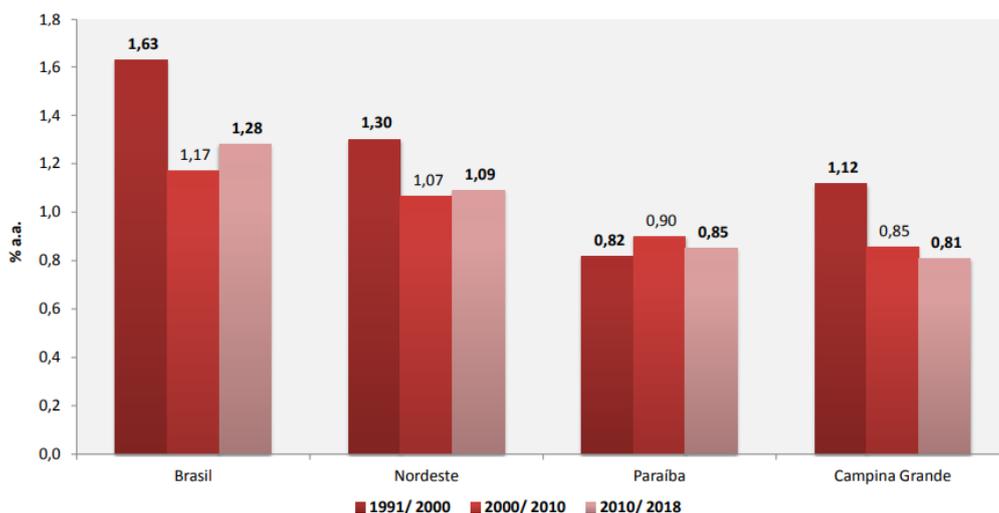


c) Campina Grande (PB)

Conforme estimativas do IBGE (2021), é considerada a segunda cidade mais populosa do interior do Nordeste perdendo apenas para Feira de Santana (BA). Possui uma área territorial de 591.658 km², com população estimada de 413.830 em 2021 e um IDH de 072 (IBGE, 2010). Capital regional B em 2007, porém em 2018 tornou-se capital regional C, sua influência regional vem por meio da oferta de serviços, e atualmente vem ganhando destaque como polo em desenvolvimento tecnológico, devido à sua importância na centralidade na rede urbana regional e nos indicadores de competitividade, em vista sua condição privilegiada para fluxos e a articulação regional.

Em termos econômicos, seu grande destaque está na oferta de serviços e o comércio como centro polarizador regional, o mapa 8 mostra sua região de influência no agreste paraibano, no ramo atacadista e varejista, como *shopping centers* e hipermercados. Em termos populacionais, é uma das cidades que apresenta um dos menores índices de crescimento populacional, abaixo da média nacional e do Nordeste (Figura 11).

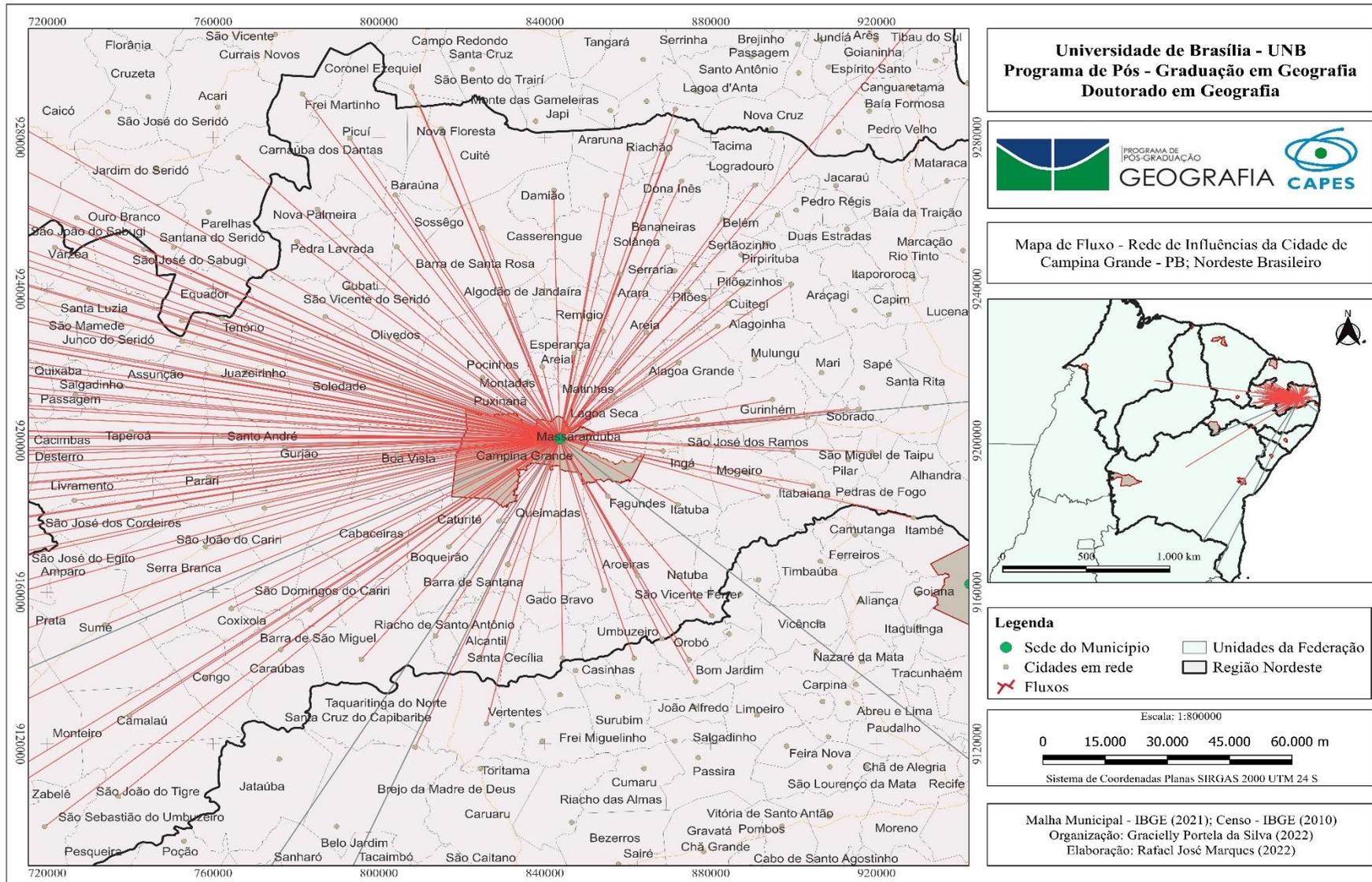
Figura 11 - Crescimento médio anual da população (1991-2018).



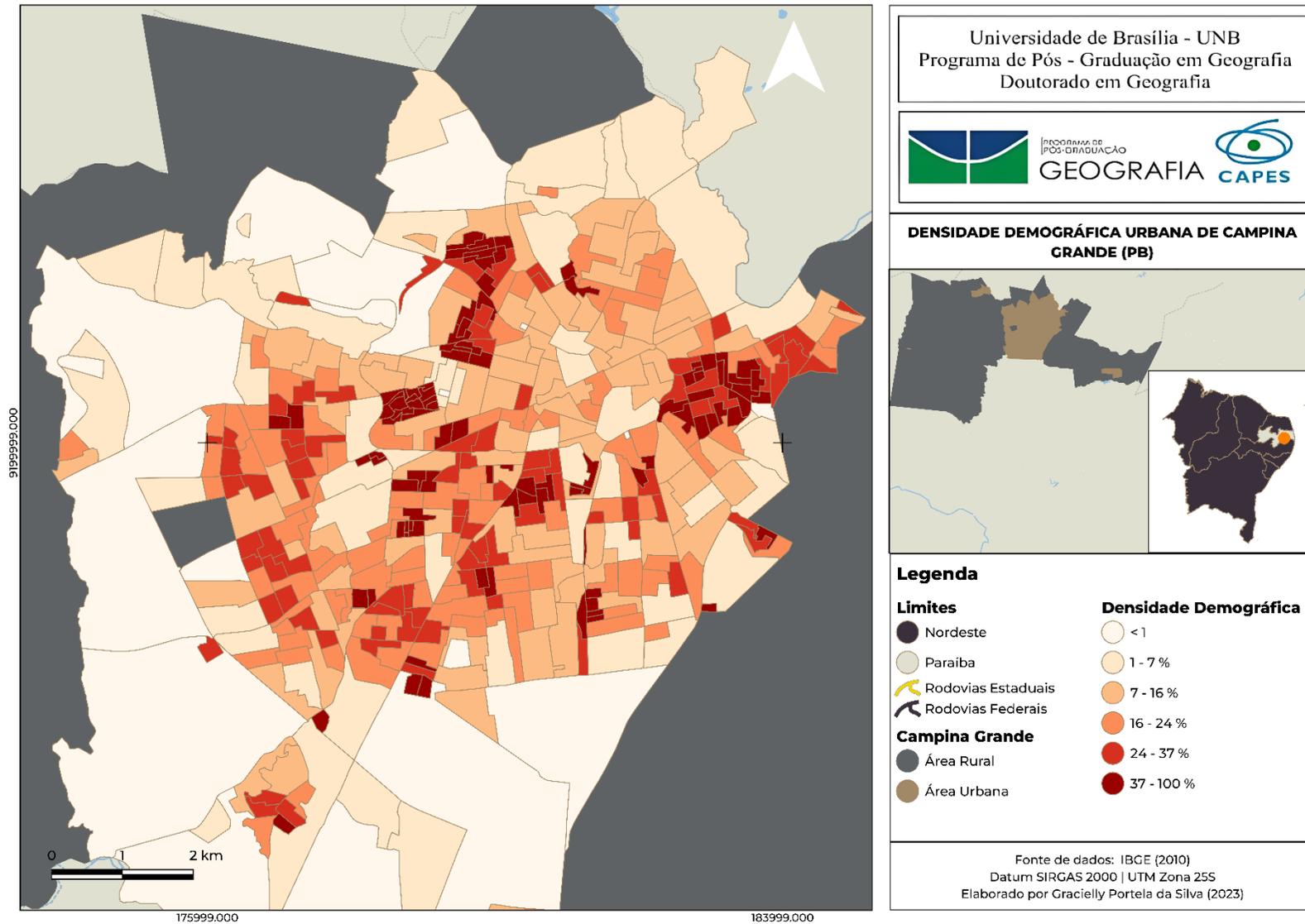
Fonte: BNB, 2019. Com base no IBGE, Censo Demográfico.

Dados relativos à densidade demográfica da cidade evidenciam que a evolução é crescente e superior que a brasileira, regional e estadual. Analisando o mapa 9, pode-se perceber que a população se encontra adensada na região central do estado na confluência das Rodovias estaduais PB-230 e PB-412.

Mapa 8 - Região de influência da cidade de Campina Grande (PB).



Mapa 5 - Densidade demográfica de Campina Grande (PB).



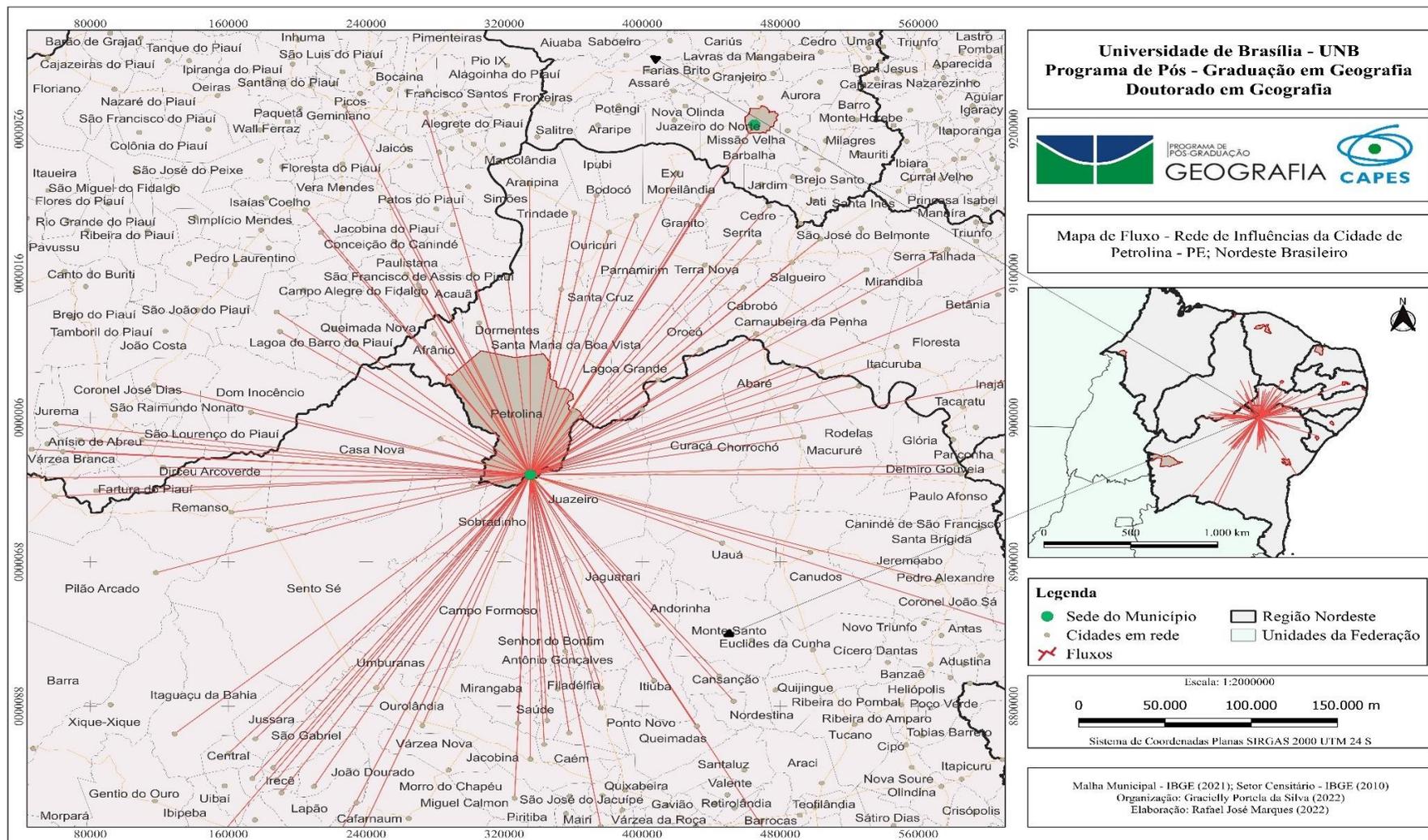
d) Petrolina (PE)

Juntamente como Juazeiro (BA), Petrolina (PE) forma um importante aglomerado no interior do Nordeste. Tendo na agricultura irrigada para exportação um importante setor econômico de geração de trabalho. O eixo Petrolina-Juazeiro polariza praticamente todo o norte da Bahia e parte do oeste de Pernambuco.

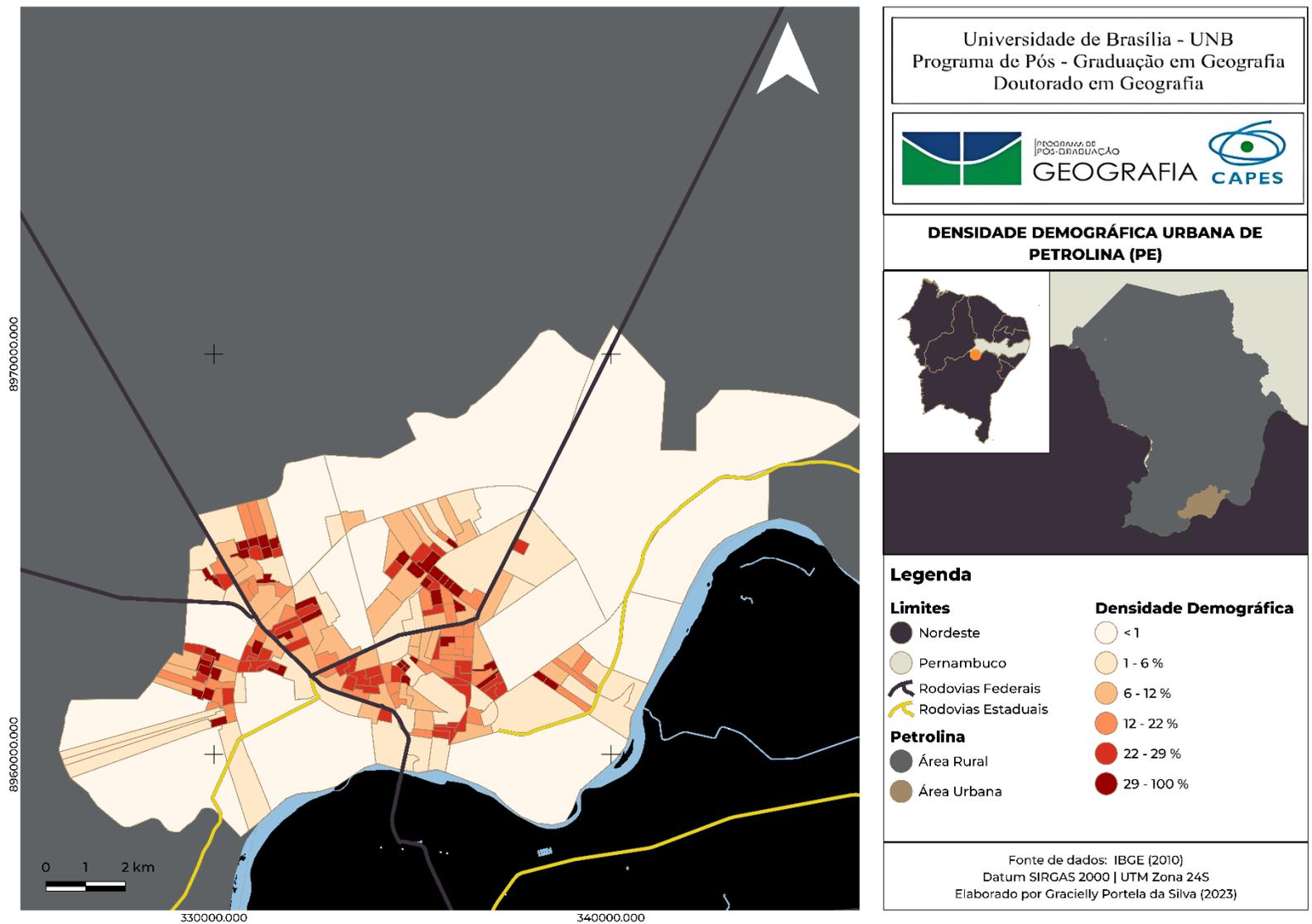
Com uma taxa de crescimento anual de 3,01% em 2010, sua hierarquia urbana permaneceu a mesma, Capital Regional C, de 2007 para 2018. O Mapa 10 mostra a região de influência da cidade na região.

De acordo com dados do IBGE (2010), com uma área territorial de 4.561,872 km² com densidade populacional de 64,44 hab./km². Sua população está concentrada no Sul do estado (Mapa 11), na confluência das Rodovias Federais BR-407 e BR-122. É o quinto município mais populoso de Pernambuco e o segundo maior do interior do estado, das cidades do interior do Nordeste é a quinta mais populosa (IBGE, 2014).

Mapa 10 - Região de influência da cidade de Petrolina (PE).



Mapa 61 - Densidade demográfica de Petrolina (PE).



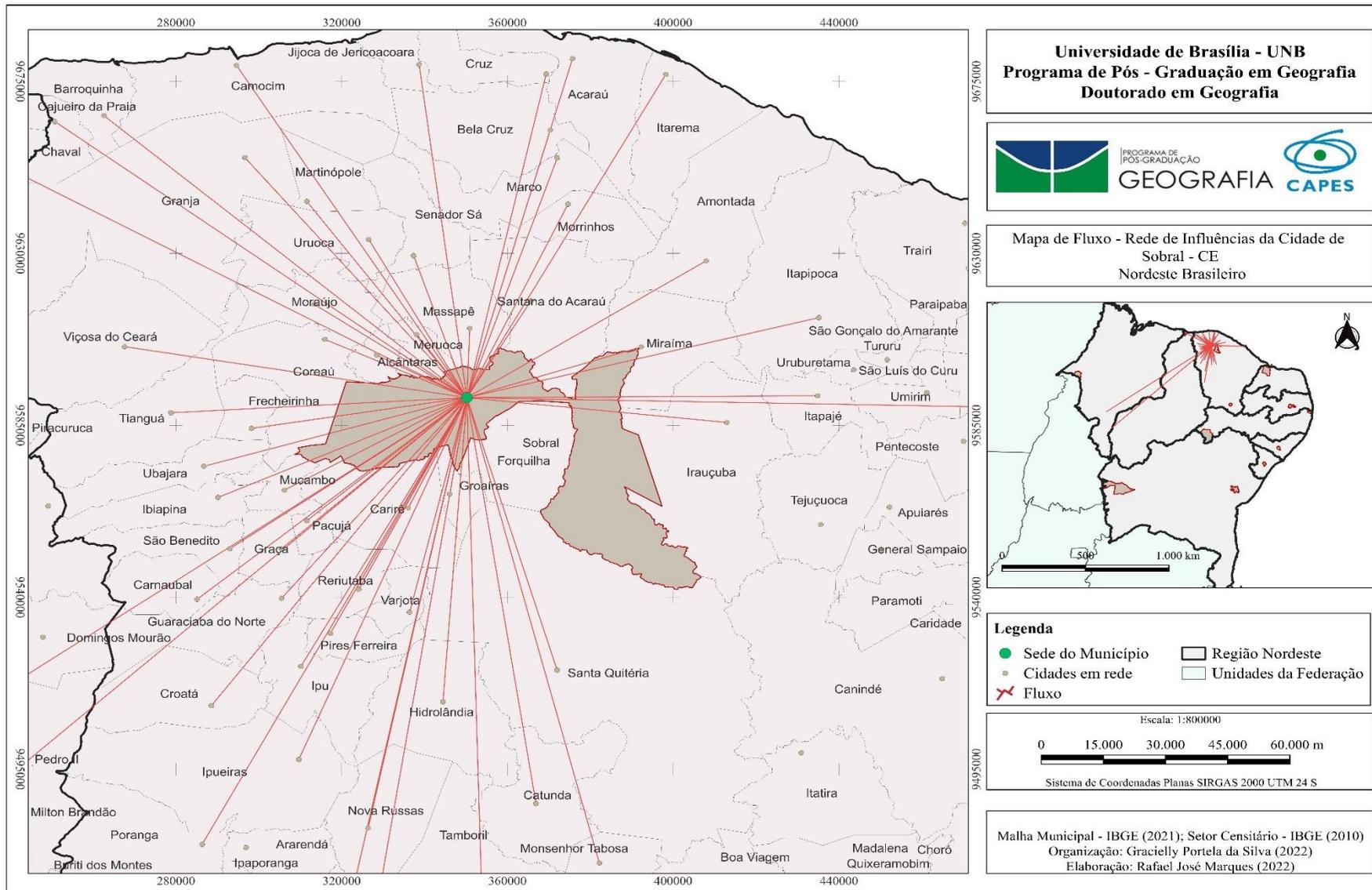
e) Sobral (CE)

Segunda maior cidade do interior do estado cearense, estando atrás apenas da cidade de Juazeiro do Norte. Tem como principais geradores de renda as atividades econômicas industriais, comércio e de serviços, é a quinta economia do estado perdendo apenas para Fortaleza, Maracanaú e Caucaia. Entre os anos de 2009 e 2010 atingiu um PIB de R\$4.774,446 bilhões. Apresentou um PIB per capita, em 2018, de R\$ 21.679,33 (IBGE, 2018), possui um IDH alto, 0,714, conforme o PNDU (2010).

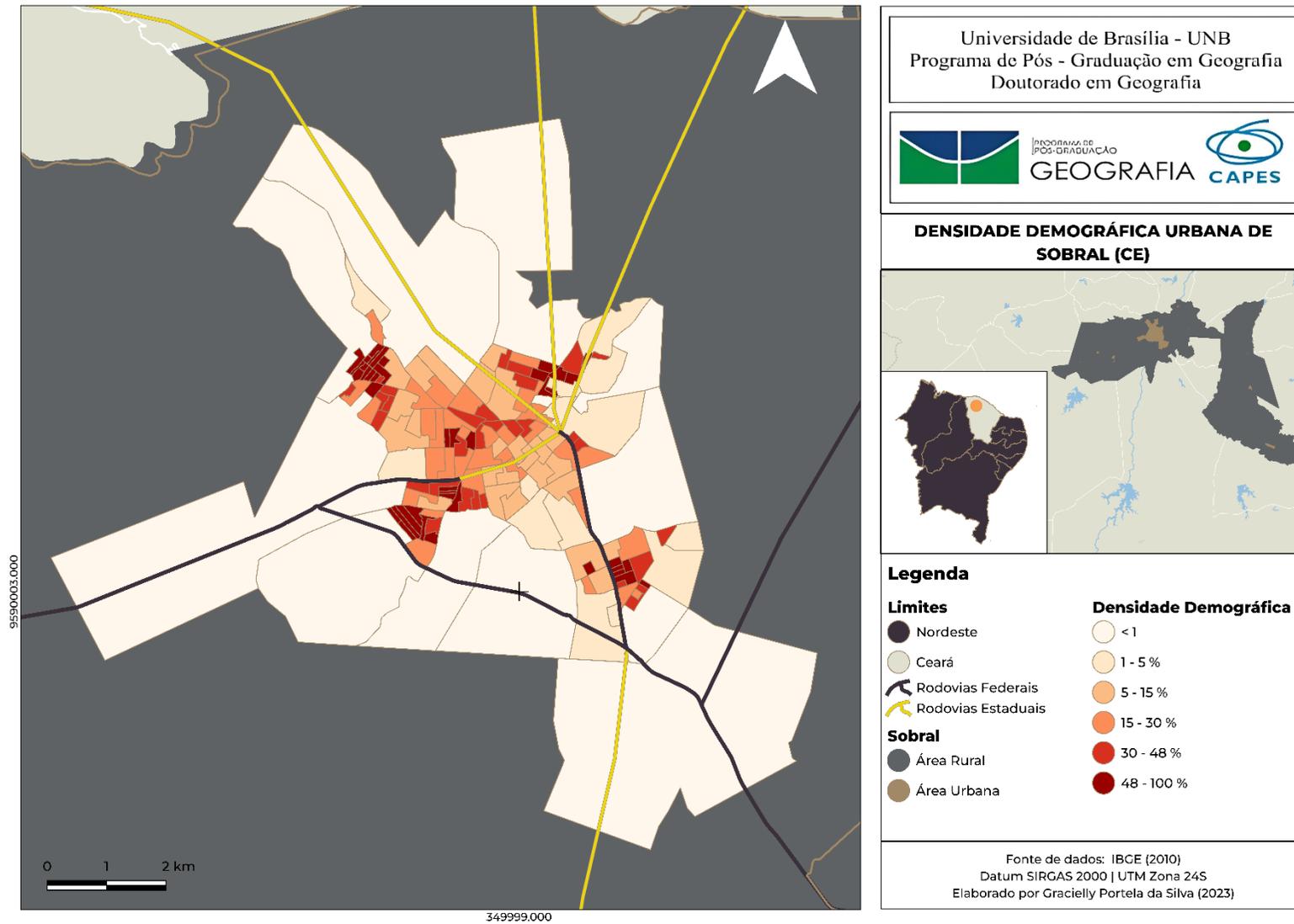
Localizado no sertão cearense, encontra-se no eixo de integração rodoviário de duas capitais, Fortaleza e Teresina (IPEA, 2022), cruzada pelas Rodovias Federais (BR-222 e BR-403). Exerce forte influência sobre o Norte do Ceará (Mapa 12) e áreas do estado do Piauí. Considerada Capital Regional C (REGIC, 2007 e 2018) tem forte influência no setor de compras e serviços regionais.

Em termos populacionais, conta uma população estimativa de 212.437 habitantes (IBGE, 2021), sendo a zona urbana com 166.310 mil habitantes e a rural com 21.923 mil habitantes, com uma taxa de densidade demográfica de 95,04 hab./km² (Mapa 13), cuja população encontra-se concentrada na parte mais ao Norte do município onde acontece o entroncamento rodoviário.

Mapa 12 - Região de influência da cidade de Sobral (CE).



Mapa 13 - Densidade demográfica de Sobral (CE).

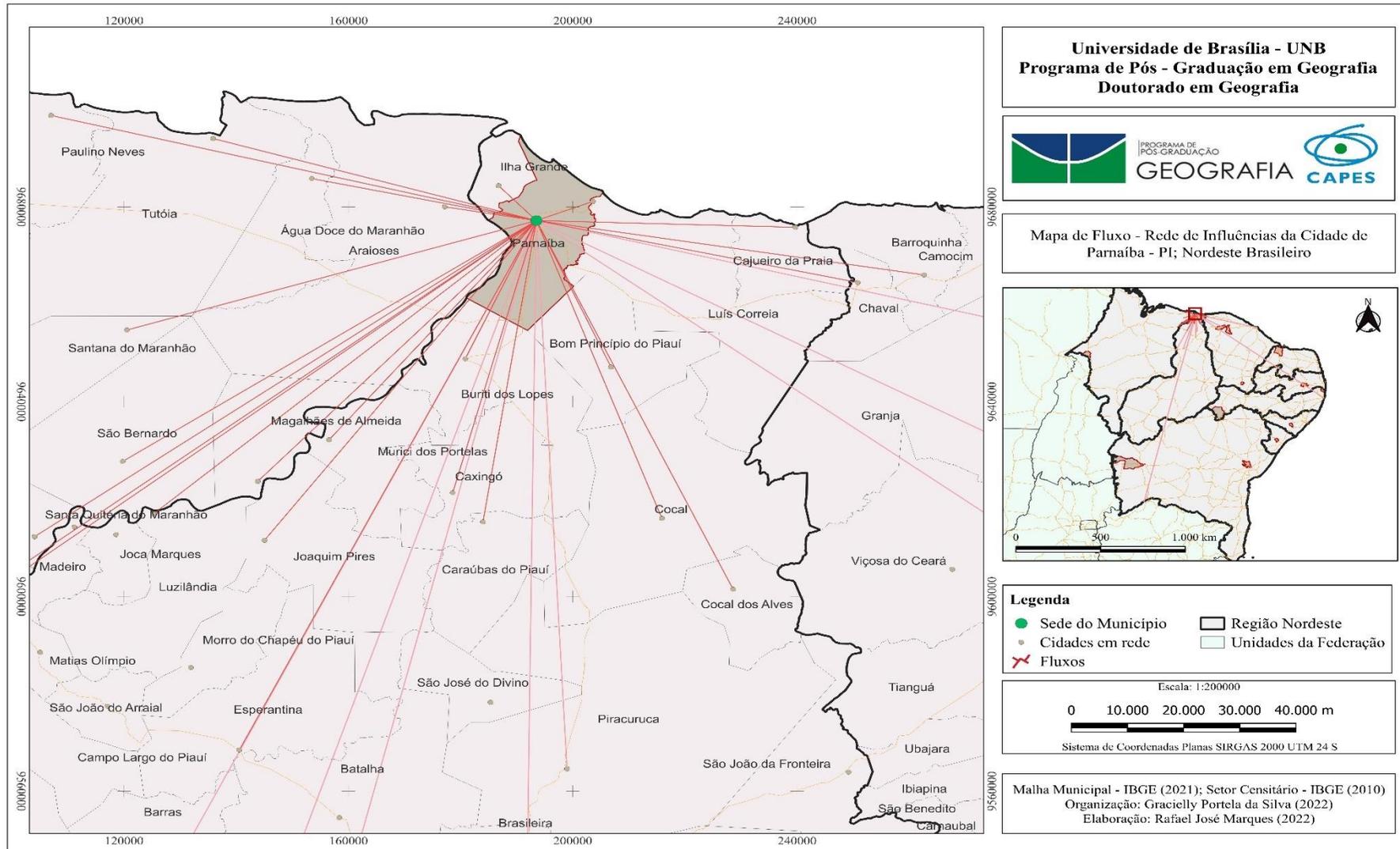


f) Parnaíba (PI)

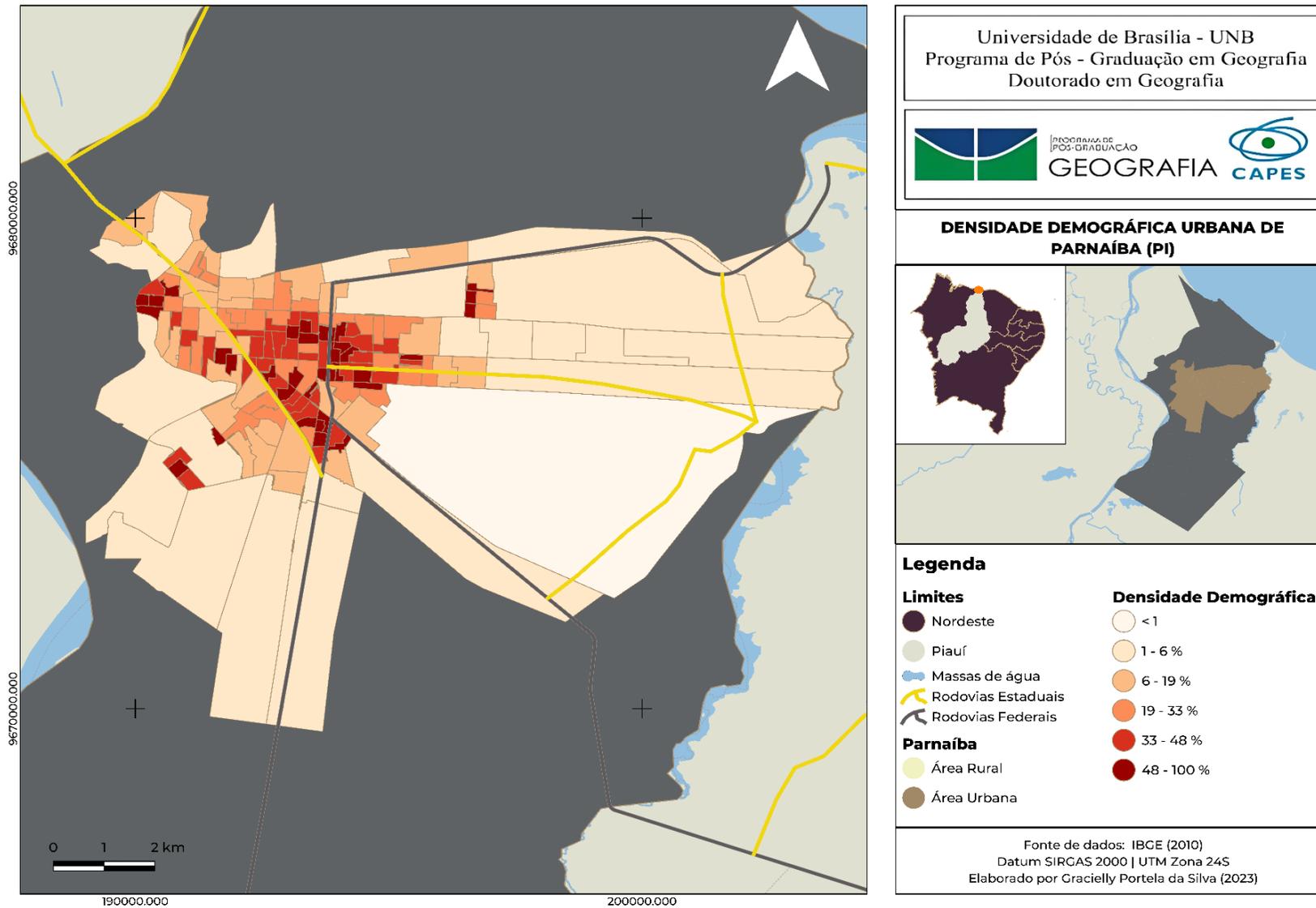
Segundo município mais populoso do estado do Piauí, localizado no litoral piauiense. Centro Sub-Regional B (REGEIC, 2007; 2018), tem sua região de influência os municípios cearenses e maranhenses (Mapa 14) através da oferta de serviços e na centralidade da educação. Além disso conta com um aeroporto internacional e está na proximidade dos portos de Pecém no Ceará e Itaqui no Maranhão (IPEA, 2022). Encontra-se no entroncamento de duas Rodovias Federais (BR-343 e BR-402), sendo a primeira, a principal rota de ligação com a capital Teresina.

Possui uma área territorial de 436, 907 km², com uma população estimada de 153.863 mil habitantes, cuja densidade demográfica é de 352,2 hab./km² (IBGE, 2021). A população encontra-se adensada na região centro-norte do município (Mapa 15) na confluência das BRs.

Mapa 14 - Região de influência da cidade de Parnaíba (PI).



Mapa 15 - Densidade demográfica de Parnaíba (PI).



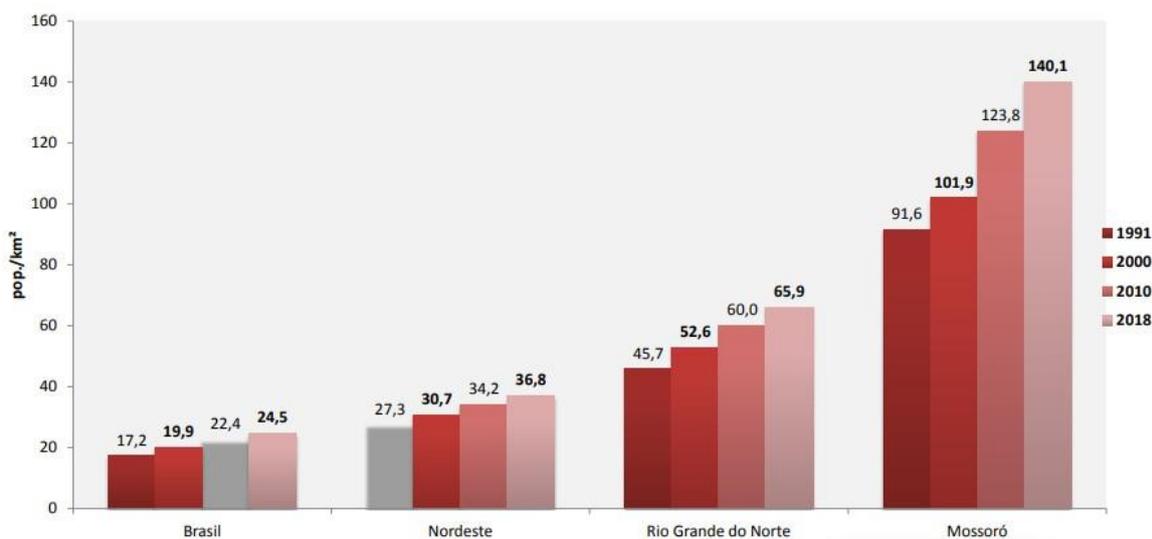
g) Mossoró (RN)

Capital Regional C, possui um número de 52 municípios na sua região de influência no oeste potiguar (Mapa 16). A cidade possui destaque na produção de *commodities*, como exemplo: petróleo, sal marinho e a fruticultura irrigada. Possui a oferta de serviços de baixa, média e alta complexidade em saúde e serviços de educação, sendo centro de atração de investimento e geração de serviços (IPEA, 2022).

Segundo maior cidade do Rio Grande do Norte, atrás apenas de Natal, sua população cresceu 1,5% entre 1991-2020. Com estimativa populacional de 303.792 mil habitantes em 2021, com uma densidade demográfica de 144,7 hab./km² (IBGE, 2021). Possui um PIB de R\$ 6.926.042,33 mil, segundo o IBGE no ano de 2019.

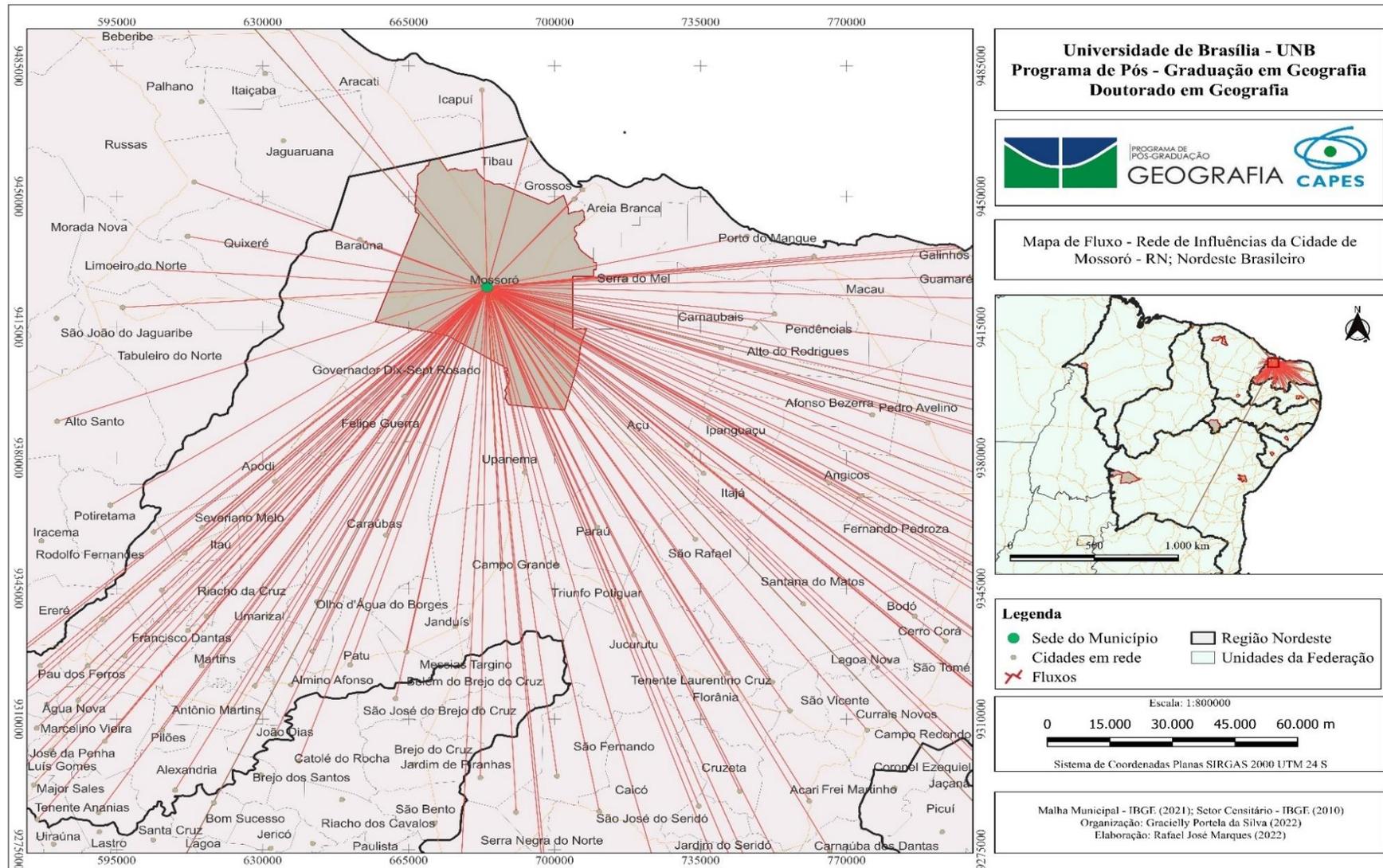
Sua população encontra-se adensadas na região central do município (Mapa 22), a cidade é cortada por BRs (BR-405, BR-110, BR-304) e por Rodovias Estaduais (RN-015 e RN-117). De 1991 a 2018, Mossoró apresentou uma evolução demográfica superior as médias nacionais, regionais e a do próprio Estado (Figura 12).

Figura 12 – Evolução da densidade demográfica de Mossoró (RN).

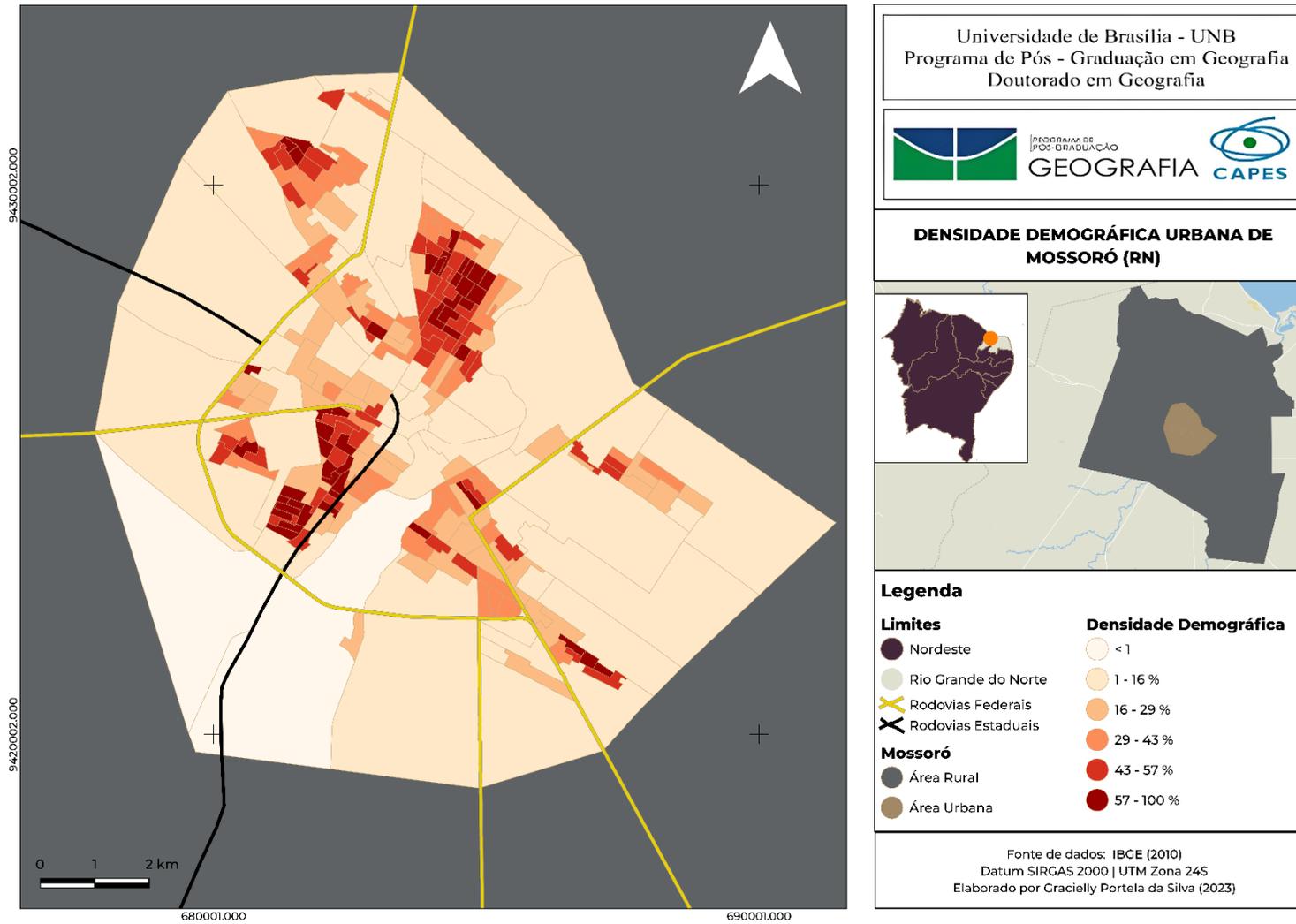


Fonte: BNB, 2019. Com base no IBGE, Censo Demográfico.

Mapa 16 - Região de influência da cidade de Mossoró (RN).



Mapa 17 - Densidade demográfica de Mossoró (RN).



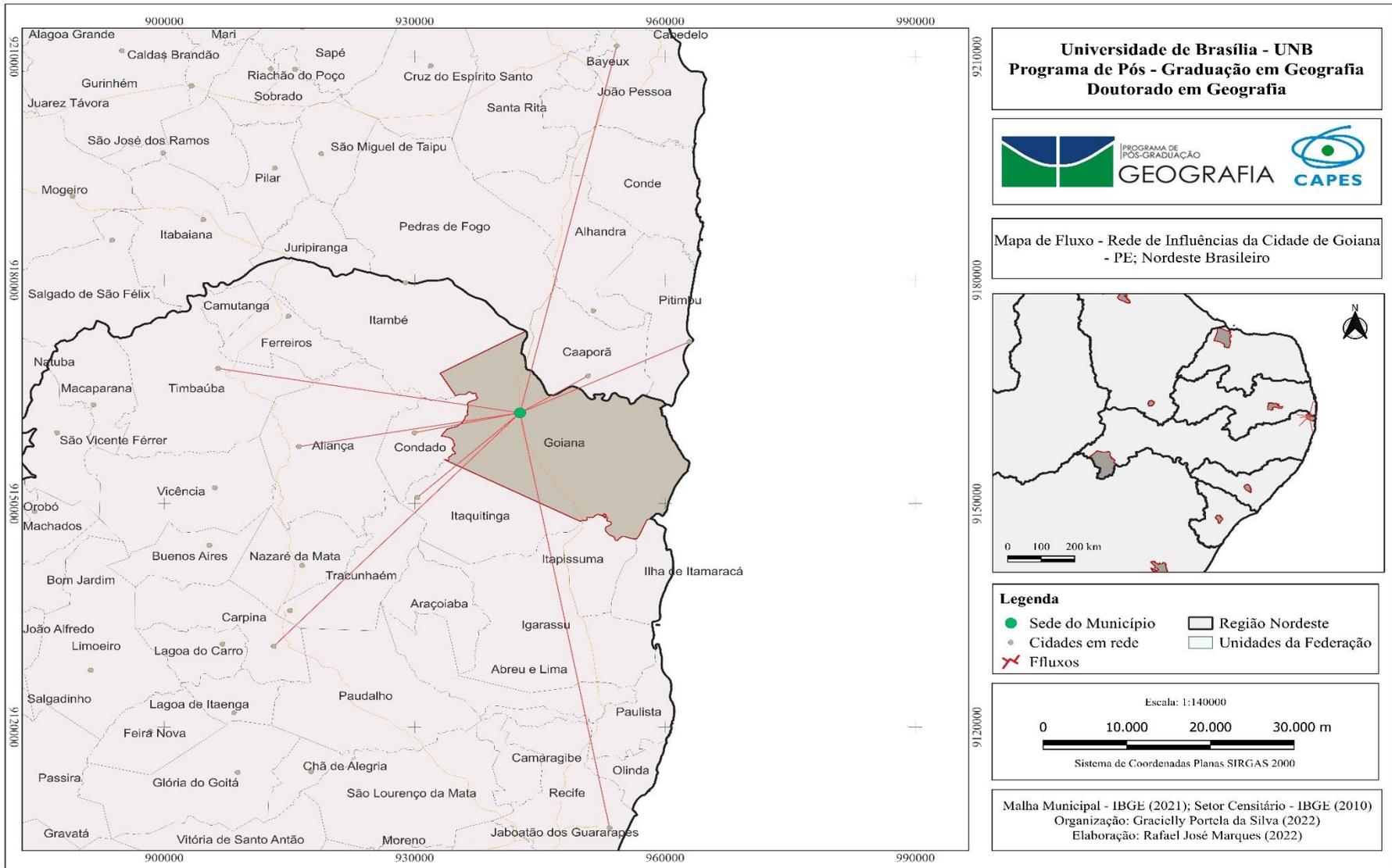
h) Goiana (PE)

Localizada no extremo Norte do estado de Pernambuco, a 62 km de Recife, Goiana está situada no litoral. Possui uma área de 445,81 km², IDH médio (0,651), um PIB de R\$ 10.225.461,07 mil e um PIB per capita de R\$ 128.206,09 (IBGE, 2019). A cidade é ponto estratégico muito importante entre a capital do estado Recife e a capital João Pessoa (PB), além da sua proximidade com outras cidades vizinhas, como Carpina, Caruaru e Timbaúba.

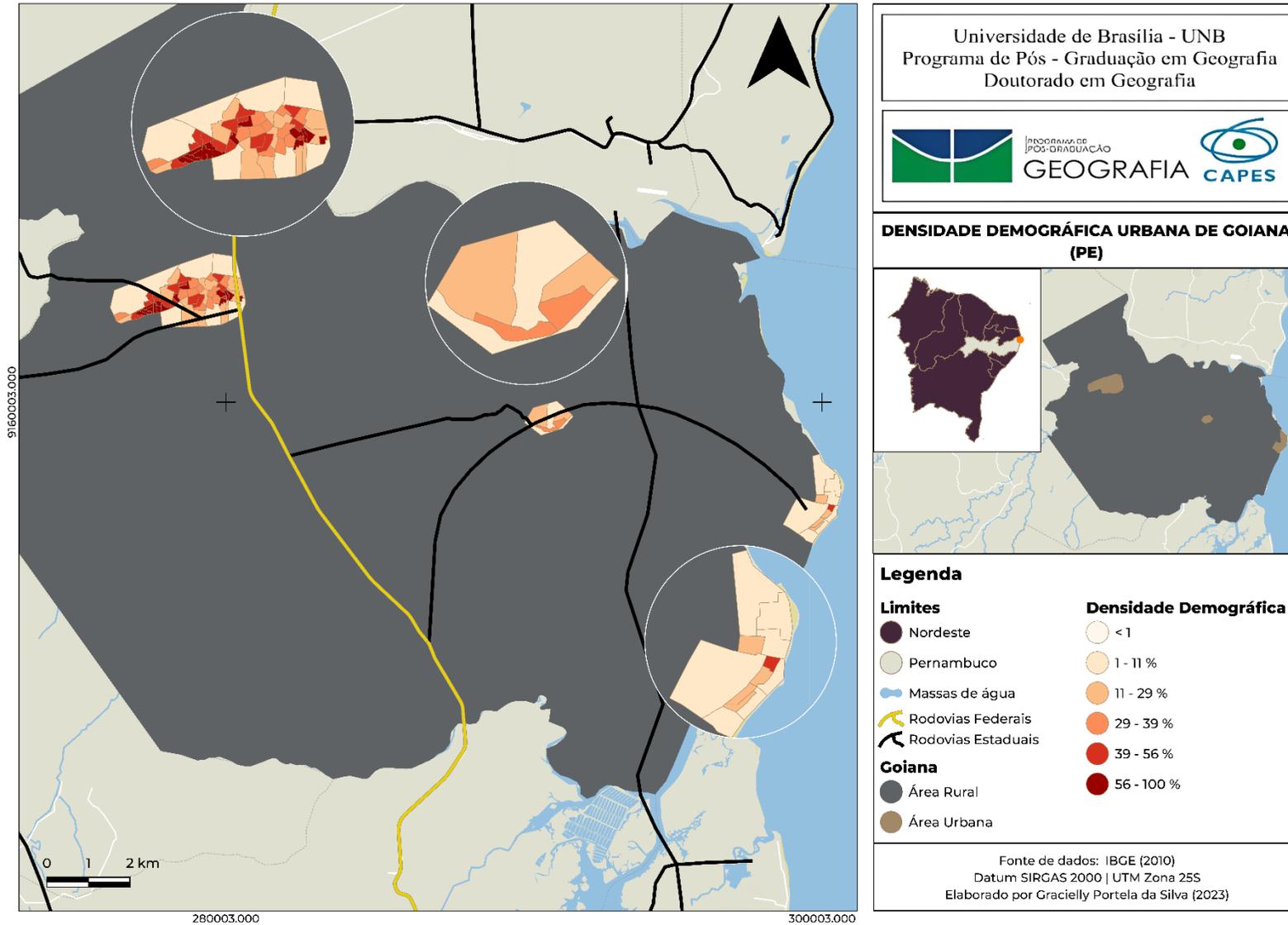
Entre os anos de 2000 e 2010 obteve uma taxa de crescimento populacional de 0,61%, com uma área urbana de 501 km², possui uma população estimada de 80.055 habitantes (IBGE, 2020), com uma densidade demográfica de 179,9 hab./km² (Mapa 19). No REGIC 2007 era considerado um Centro de Zona A, e no REGIC 2018 tornou-se um Centro Sub-Regional B (Mapa 18).

Às margens da BR-101, Goiana possui um importante eixo rodoviário do Nordeste. Sendo uma das cidades mais antigas do Brasil, sua importância está nos indicadores de competitividade, o que demonstra sua alteração no atual REGIC. Suas principais atividades econômicas na indústria, como a fábrica da Jeep-Fiat, o centro de reciclagem de papel e produção de embalagens de papel da Klabin, a Nassau produtora de cimento, e indústrias de menor porte para a produção de móveis e produtos agrícolas, e serviços (IPEA, 2022).

Mapa 7 - Região de influência da cidade de Goiana (PE).



Mapa 19 - Densidade demográfica de Goiana (PE).



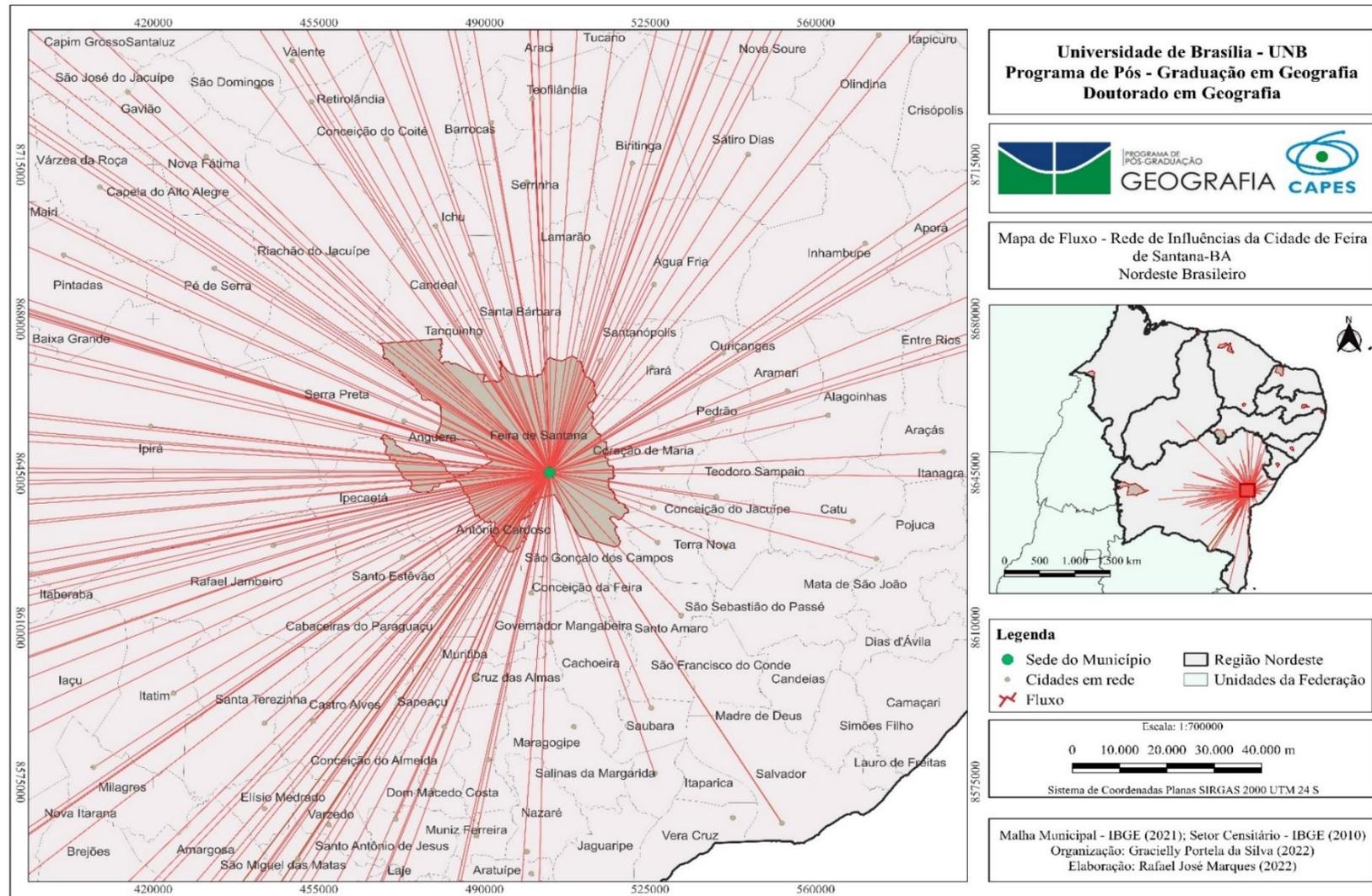
i) Feira de Santana (BA)

Possui a segunda maior população do estado da Bahia e a primeira cidade do interior nordestino em população. Sua localização estratégica é local de um importante eixo rodoviário do Nordeste, sendo cortado pelas rodovias: BR-324, BR-116, BA-502 e BA-503. Sua proximidade a capital Salvador possibilita o compartilhamento de serviços mais complexos, principalmente após a construção do aeroporto de Feira de Santana, e com fonte articulação urbano-rural por meio de atividades agropecuárias, industriais e de serviços.

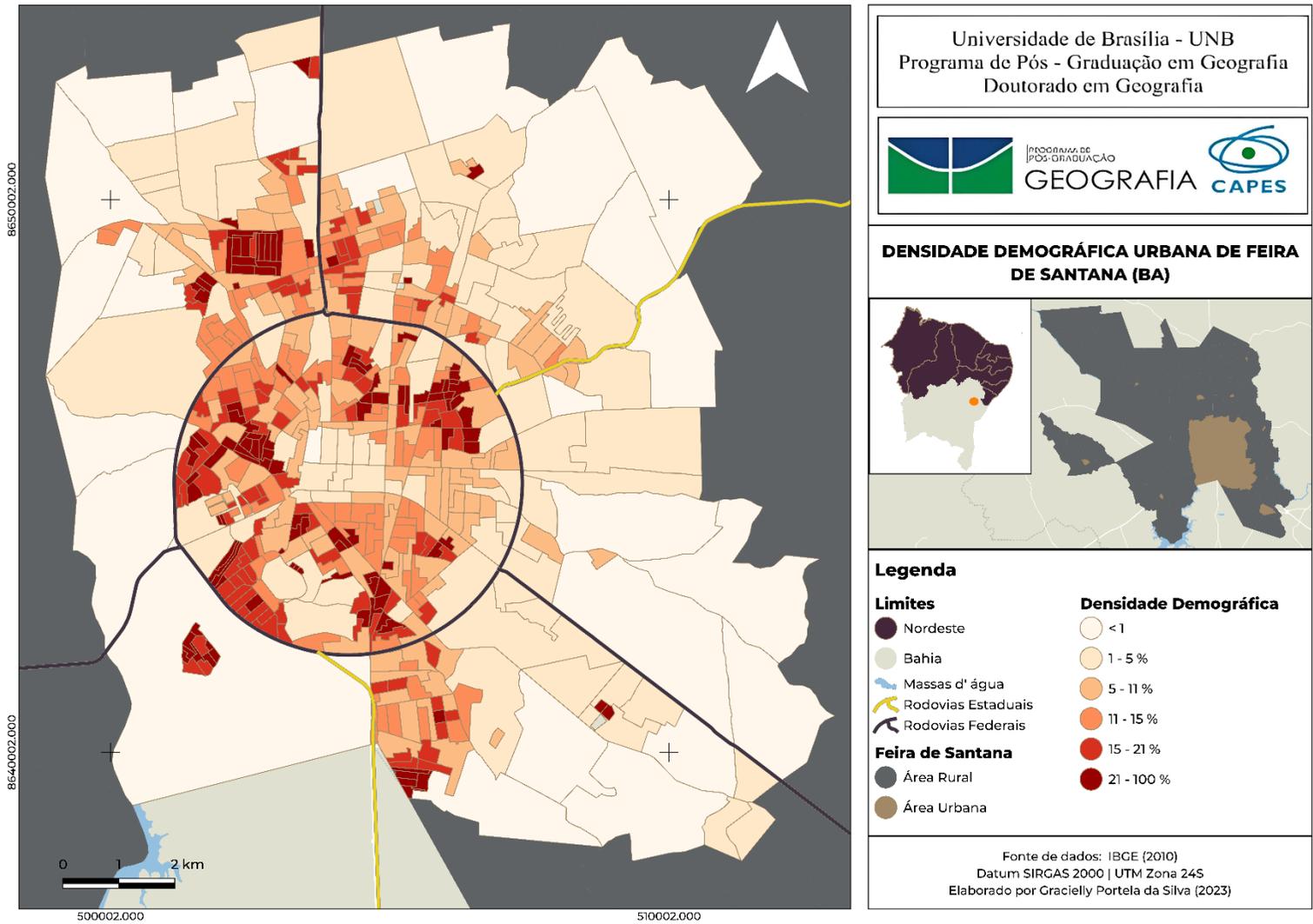
Considerada o principal centro urbano, político, econômico e educação do interior da Bahia e um dos principais do Nordeste. Capital Regional B (REGIC, 2018) exerce influência em 39 municípios baianos (Mapa 20), ocupa posição de destaque no agreste baiano e possui uma economia diversificada.

Seu IDH é alto (0,712), possui um PIB de R\$14.898.191,63 e uma renda per capita de R\$24.229,74 (IBGE, 2019). Ocupa uma área de 1.304,425 km², sendo a área urbana um total de 72,4035 km². Possui uma população estimada de 624.107 km² (IBGE, 2021) e uma densidade demográfica de 478,5 hab./km² (Mapa 21), seu crescimento populacional é de 6,70% ao ano.

Mapa 20 - Região de influência da cidade de Feira de Santana (BA).



Mapa 21 - Densidade demográfica de Feira de Santana (BA).

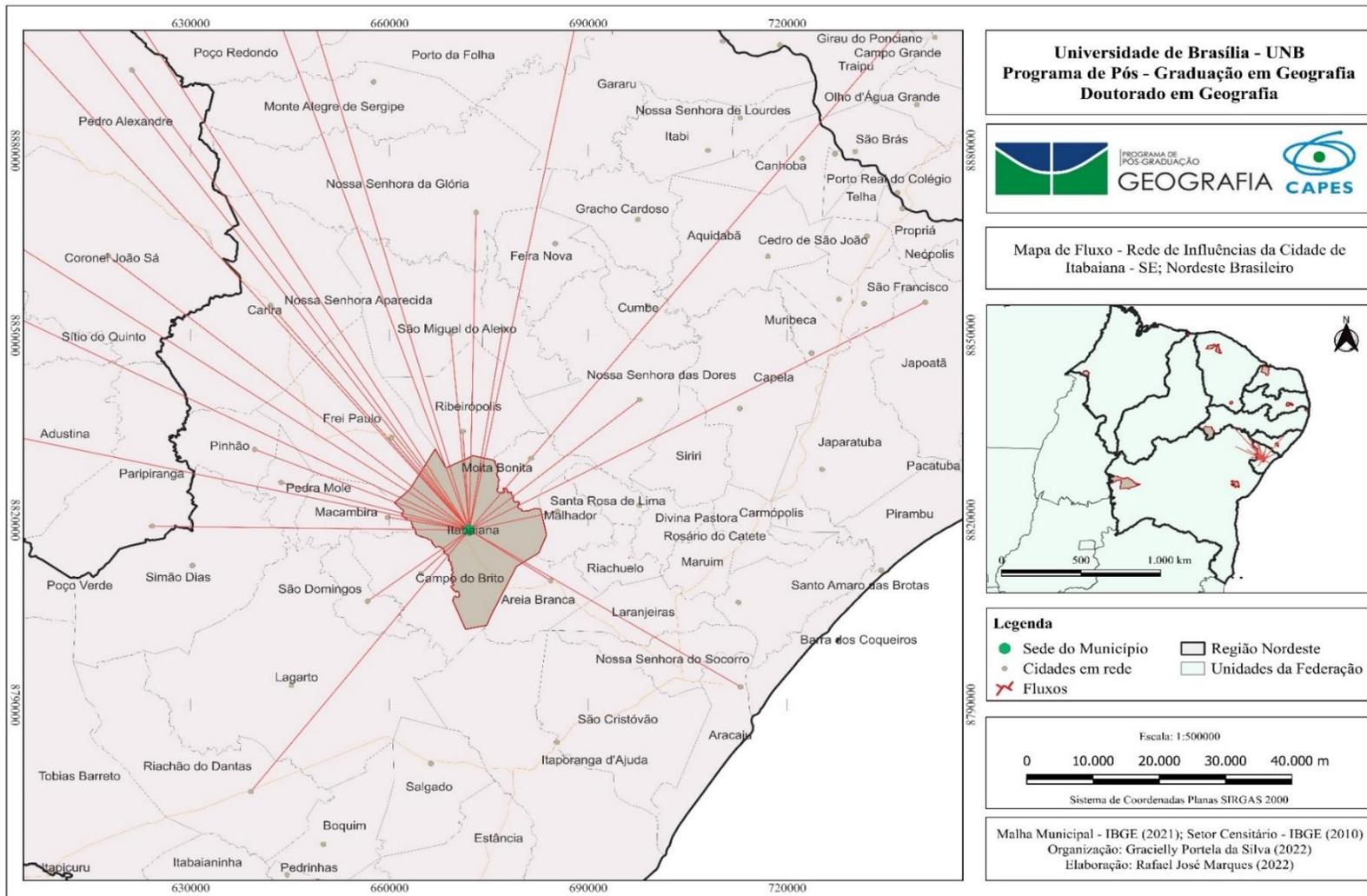


j) Itabaiana (SE)

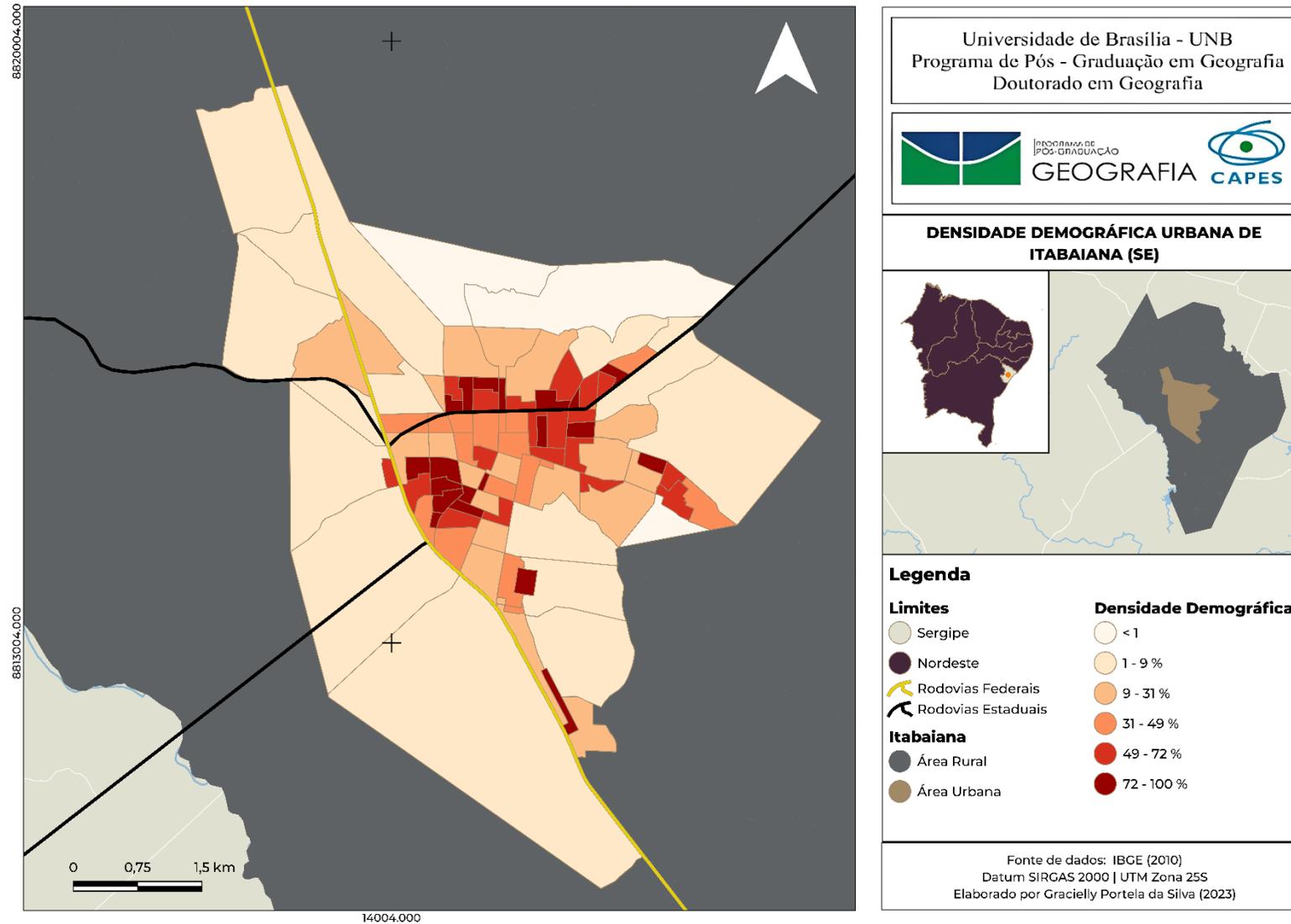
Classificada com Centro Sub-Regional B no Regic 2007, subiu na posição da hierarquia no Regic 2018 para Centro Sub-Regional A, sendo 12 municípios que recebem influência direta da cidade (Mapa 22). Localizada no agreste sergipano tem sua articulação mais próximas as capitais de Maceió (AL) e Salvador (BA). Possui destaque nas atividades econômicas no setor de serviços, abastecendo a capital e os municípios vizinhos com produtos agrícolas, e indústria, por meio de pequenas empresas de produção de bens de consumo (calçados, bebidas, cerâmicas, móveis, vestuário e entre outros), (IPEA, 2022).

Possui um IDH médio (0,642), está a 54 km² da capital do estado, possui uma área total de 337,295 km², e uma população estimada de 96.839 habitantes (IBGE, 2021) e uma densidade demográfica de 287,1 hab./km². Sua população encontra-se adensada na parte central da área urbana (Mapa 23) no entorno das rodovias: SE-170 e BR-235.

Mapa 22 - Região de influência da cidade de Itabaiana (SE).



Mapa 23 - Densidade demográfica de Itabaiana (SE).



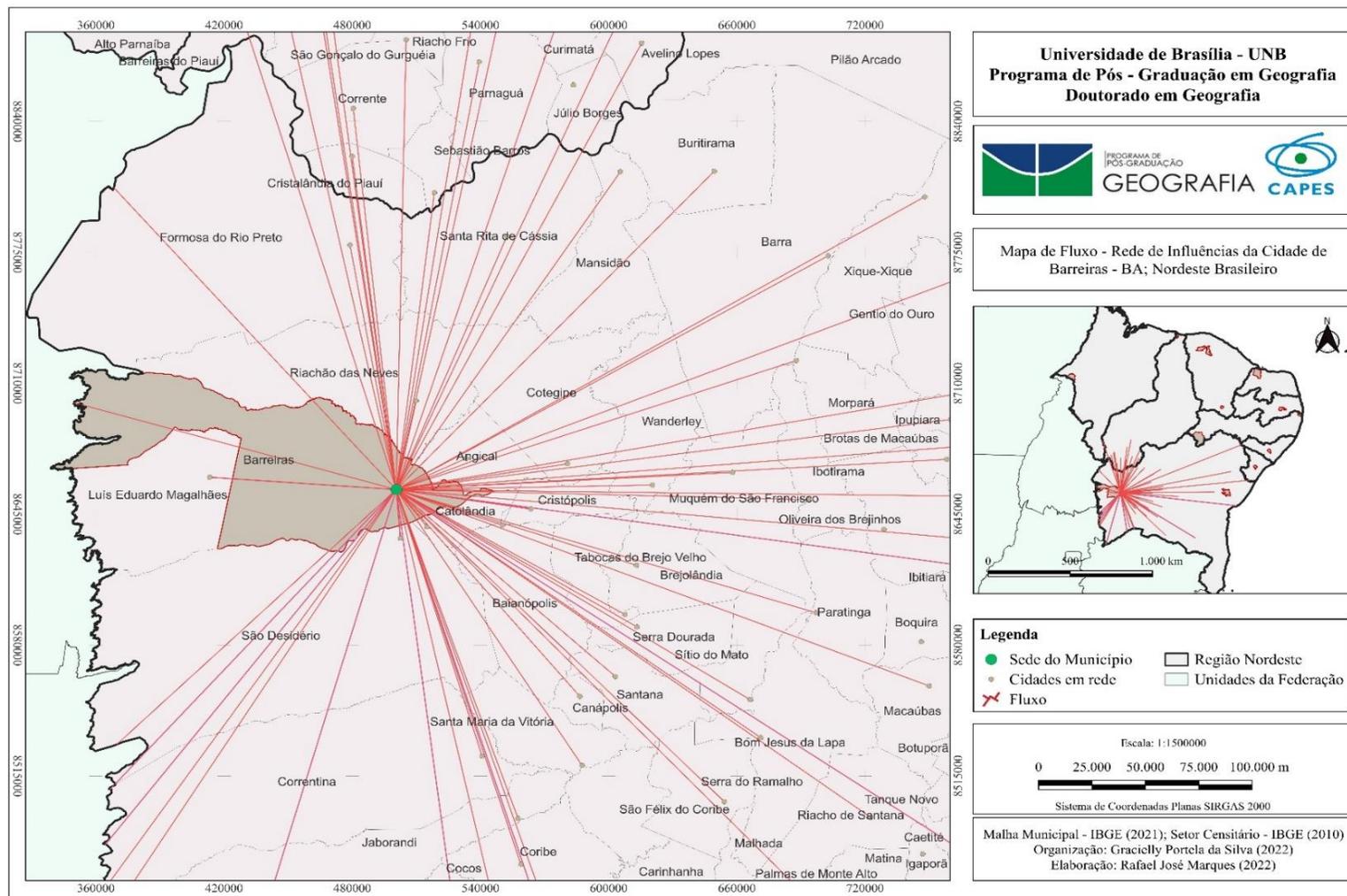
k) Barreira (BA)

Capital Regional C (REGIC, 2018), com influência direta de 24 municípios (Mapa 24), destaca-se na oferta da atividade de serviços, especialmente de saúde e educação. Localizada no sertão baiano, possui uma área total de 7.861,762 km², sendo 50,97 km² de área urbana. Com um IDH alto (0,721), em 2019 obteve um PIB de R\$ 5.178.166,44 mil e um PIB *per capita* de R\$ 33.313,77 (IBGE, 2019).

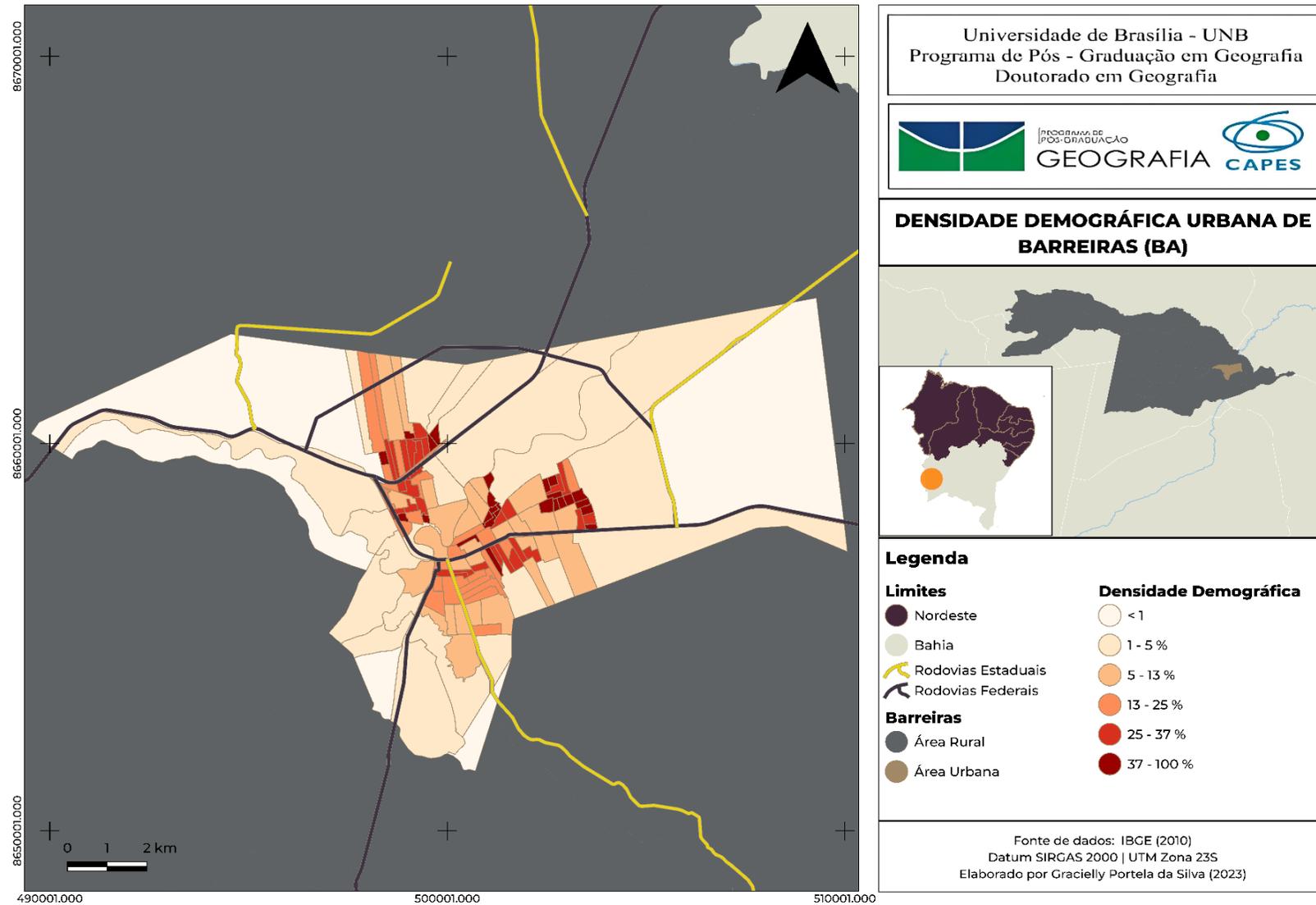
O recente processo de urbanização de Barreiras está diretamente ligado a expansão da produção de *commodities* agrícola no oeste baiano, ainda iniciada na década de 1970. Devido sua localização, a cidade de Barreiras transformou-se em um centro de beneficiamento agrícola e na oferta de serviços ligados ao agronegócio (IPEA, 2022).

Em termos populacionais, possui uma população estimada em 158.432 habitantes (IBGE, 2021), com uma densidade de 20,2 hab./km². População encontra-se adensada nas proximidades do eixo rodoviário (BR-242, BR-135 e BR-020 e estaduais BA-447, BA-455 e a BA-459) (Mapa 25).

Mapa 24 - Região de influência da cidade de Barreiras (BA).



Mapa 25 - Densidade demográfica de Barreiras (BA).



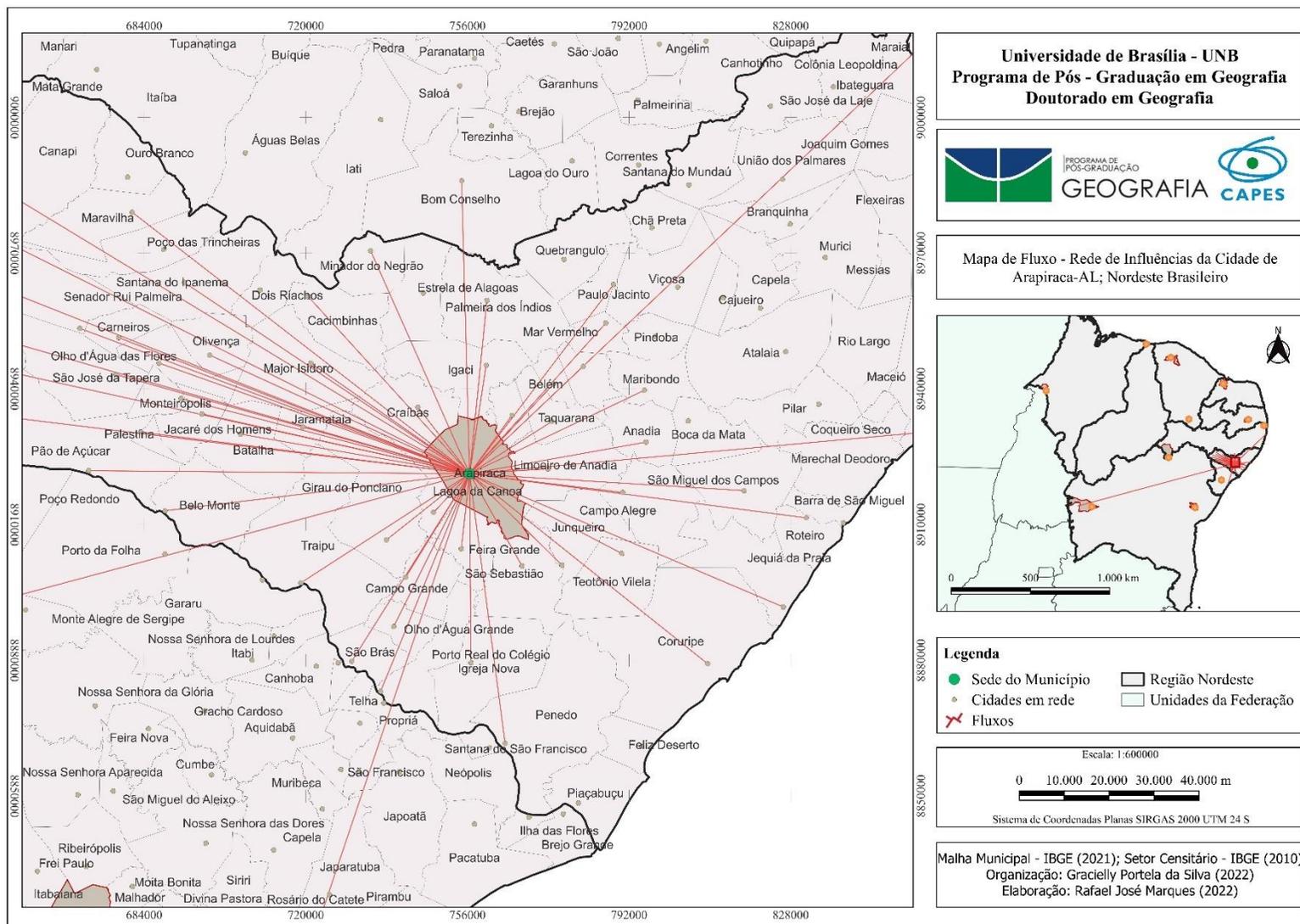
1) Arapiraca (AL)

Localizado no agreste alagoano e pertencente à Região Metropolitana do Agreste, ocupa uma área de 345 km², sendo 59 km² em área urbana. Com população de 234.309 habitantes (IBGE, 2021), segundo município com maior população de Alagoas e o nono do interior do Nordeste. Possui um IDH médio, 0,649 (PNUD, 2010) e uma renda *per capita* de R\$19.389,15 (IBGE, 2018).

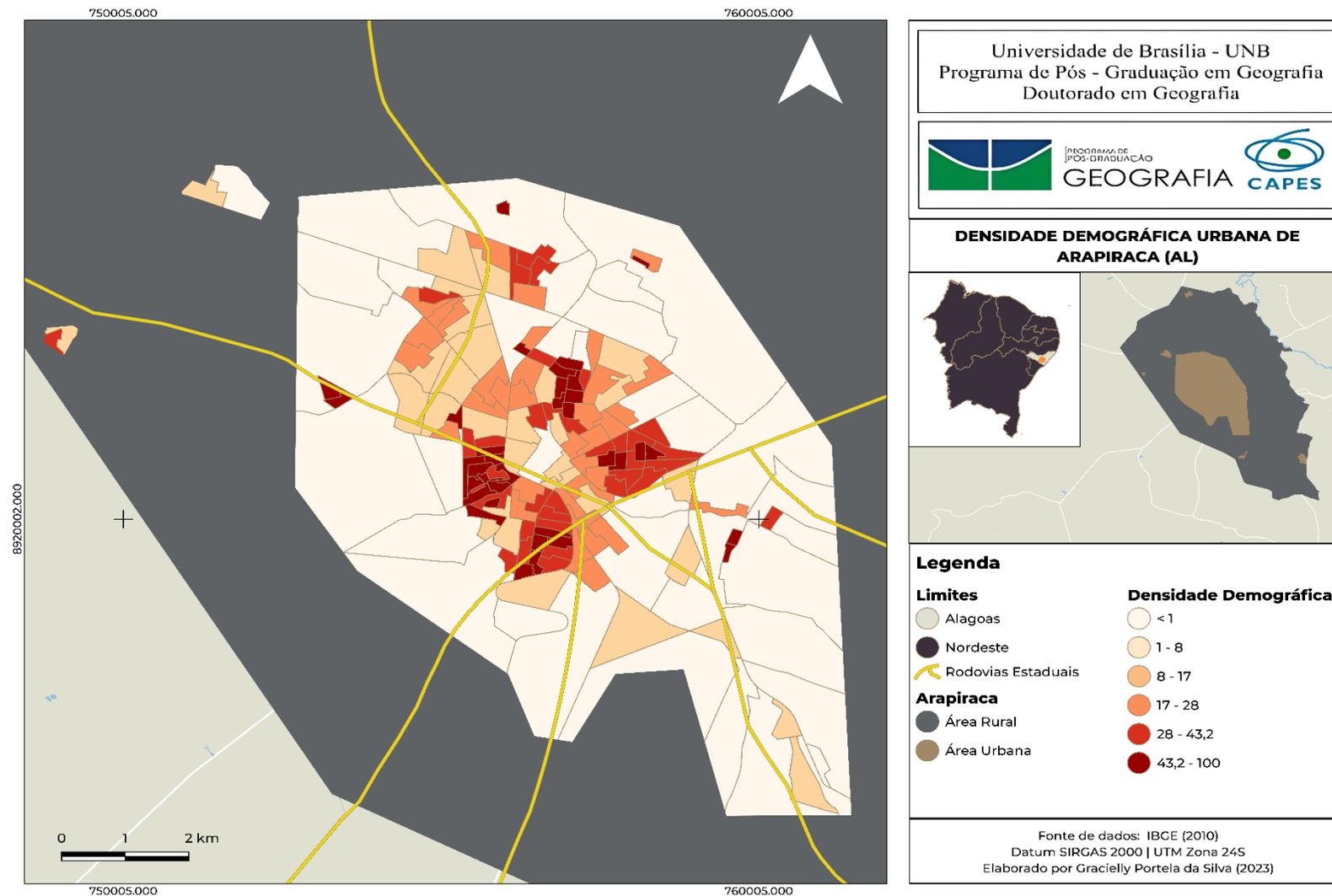
A cidade é cortada por 4 Rodovias Estaduais (AL-115, AL-220, AL-485 e AL-110), o entroncamento dessas rodovias encontra-se o adensamento populacional (Mapa 27). Em termos populacionais possui um crescimento constante, entre os anos de 1991 a 2020 a população aumentou 1,2% ao ano, sendo que em 1991 contava com uma população de 164 mil habitantes, em 2000 tinha 186 mil habitantes, em 2010 tinha 214 mil habitantes e em 2020 obteve uma população de 233 mil habitantes. Em 2021, com uma população estimada em 234.309 habitantes conta com uma densidade demográfica de 677,9 hab./km².

Capital Regional C, em ambos os REGIC (2007; 2018), sua região de influência (Mapa 26) é ampla devida sua localização central no estado. Segunda maior cidade de Alagoas, sua principal atividade econômica é o comércio, correspondendo 68% do PIB no ano de 2018, seguido pela agropecuária, 13%, e a indústria 11%.

Mapa 26 - Região de influência da cidade de Arapiraca (AL).



Mapa 27- Densidade demográfica de Arapiraca (AL).



6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde meados da década de 1960, quando a população urbana suplantou a rural que o Brasil é considerado um país urbano. No último censo demográfico do IBGE em 2010, cerca de 85% da população brasileira viviam nas cidades, o que corresponde uma tendência mundial onde 55% da população global vive nas cidades. A previsão é que até 2050 o número deva chegar a 70%, de acordo com dados da ONU. Portanto, a qualidade das cidades precisa ser pensada por uma abordagem multiescalar, de forma que o sistema complexo de relações econômicas, sociais e políticas sejam levados em consideração na produção do espaço urbano.

Em geral, as cidades brasileiras são qualificadas historicamente por um crescimento urbano desordenado e informal, resultado da falta de planejamento e gestão adequada e, também, da desigualdade de acesso à cidade pelas pessoas, sobretudo pela má distribuição de renda. A ocupação e a expansão não planejadas das áreas urbanas, por exemplo, são feitas por meio da incorporação de novas áreas, em muitos casos sem planejamento; cuja expansão urbana, muitas vezes, não possui explicação ou justificativa técnica.

Com vista reduzir o padrão disperso das cidades, nos últimos anos, há um crescente consenso entre especialistas de que as cidades mais densas são mais eficientes, pois contribui para a redução dos custos da implantação de infraestrutura e expansão do uso do solo natural, e tende a ser mais eficaz na democratização do uso das funções urbanas. No entanto, haveria um parâmetro único densidade demográfica? Não, não existe um parâmetro único de densidade, cada cidade precisar considerar a densidade de forma particular, com vista os efeitos da densidade e sua relação com a gestão da cidade.

É sabido que, os impactos ambientais causados pela dispersão urbana é um processo que acontece tanto na escala global como no local. No caso brasileiro, a evolução histórica do espaço urbano foi marcada por um processo de crescimento acelerado e sem planejamento que gerou alterações na paisagem, como ocupação nas áreas de riscos e redução da qualidade de vida nas áreas urbanas. Nesse sentido, o estudo da densidade demográfica apresenta-se como um instrumento fundamental para o processo de planejamento urbano e regional com vista a compressão e estruturação do espaço urbano.

Em razão da evolução histórica-econômica das cidades no Brasil, cuja população encontra-se má distribuídas, as taxas demográficas alteram-se bastantes. Em escala regional, há regiões com elevadas concentrações de pessoas e outras com enormes vazios urbanos, onde as maiores taxas se encontram na região Sudeste, seguida pela Sul e Nordeste, sendo que a concentração populacional está situada na parte litorânea do território nacional, em reflexo do

processo histórico de povoamento do país e, posteriormente, dos investimentos econômicos praticado no início do século XX no Centro-Sul.

Tratando especificamente da região Nordeste, no Censo Demográfico de 2010, a região registrou uma população total de 53 milhões, o que correspondia 27,7% da população nacional, e uma densidade de 34,1% hab./km², superando a densidade brasileira que foi de 22,4% hab./km², embora ainda se encontra entre as regiões com menor grau de urbanização. Historicamente, a população nordestina está concentrada nas áreas litorânea no entorno dos grandes centros urbanos.

A partir da desconcentração industrial a partir da década de 1970, houve um processo de migração da população das metrópoles para as cidades circunvizinhas das metrópoles e, em especial, para as cidades médias. Devido a isso, as cidades médias passaram a serem alvos, cada vez mais, de investimentos econômicos e de infraestruturas, possibilitando um maior desenvolvimento urbano, efetivando assim o crescente número de cidades médias distantes da área litorânea.

A partir desse movimento migratório para as cidades médias, o governo brasileiro na década de 1970 viabilizou políticas públicas através do I e II PND para a promoção dessas cidades. Como resultado houve um aumento populacional das cidades médias a partir de 1970 e uma consolidação a partir de 2000, quando as taxas populacionais passaram a ser superiores do que as da metrópole.

O resultado obtido pelas análises revelou que, no caso do Nordeste brasileiro, cujo processo de urbanização foi tardio e disperso, atualmente o processo de cidades médias se estabelece com uma difusão de novas centralidades urbanas pautadas, em especial, pelo o adensamento das cidades no interior dos estados.

Esta nova configuração é decorrente do advento de novos processos no contexto da produção, distribuição e consumo de bens e serviços nas cidades médias e em outras numerosas pequenas cidades distribuídas no interior nordestino, e que vêm, progressivamente, desempenhando um papel fundamental no desenvolvimento da rede urbana, ou 'redes urbanas', da Região Nordeste.

Dessa forma, as cidades médias adquiriram relevância nacional e potencial fundamental no equilíbrio da estruturalização e funcionamento da rede urbana brasileira para o desenvolvimento econômico e social do país. E para as próximas décadas, as cidades médias, devido seu papel de centros articuladores, devem atrair um maior crescimento econômico e demográfico, oportunizando uma melhor qualidade de vida e desenvolvimento urbano.

As cidades nordestinas selecionadas demonstraram relevantes transformações em seus territórios nas últimas décadas. Um crescente contingente populacional, uma desenvoltura regional nos três setores da economia, na melhoria da urbanização e qualidade de vida das suas populações são reflexos das articulações socioespaciais dessas cidades com a região.

Em termos de densidade demográfica, as cidades selecionadas evidenciaram, de modo geral, uma densidade de nível ainda modesto, cuja população encontra-se concentrada no entorno das rodovias, que conectam importantes cidades vizinhas. Na economia, são cidades de relevância intra e intermunicipais, que possuem forte articulação urbano-rural por meio de atividades agropecuárias, industriais e de serviços.

A partir disso, a promoção das cidades médias permitiu a região Nordeste uma nova configuração de uma rede urbana interiorizada formadas por capitais e centros regionais, motivando uma diminuição das assimetrias econômicas entre as outras regiões brasileiras.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. Estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, IBGE, v.56, n.4, p.21-122, jan./dez. 1994.
- AMOFIM FILHO, Oswaldo Bueno. A evolução dos estudos sobre cidades médias em Minas Gerais. In: SATHER, Douglas; AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; VARAJÃO, Guilherme Fortes D. C. (Org). **Cidades médias: bases teóricas e estudos aplicados à Diamantina**. 1ª Ed, Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2015.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Origens, evolução e perspectivas dos estudos sobre as cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. 1ª Ed, São Paulo: Expressão Popular, 2007.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Um esquema metodológico para o estudo das cidades médias. In: Encontro Nacional de Geógrafos, 2, 1976, Belo Horizonte. **Anais....Belo Horizonte: AGB**, 1976, p.6-15.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; SERRA, R.V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R.V. **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 1-34.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **O Nordeste e a questão regional**. Séries Princípios. Editora Ática, São Paulo, 1993.
- ANDRADE, T.; LODDER, C. Sistema urbano e cidades médias no Brasil. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.
- ANDRADE, Thompson A.; LODDER, Celsius A. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1979.
- ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. O desempenho das cidades médias no crescimento populacional brasileiro no período 1970/2000. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R.V. **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 129-169.
- BAPTISTA, José Filipe dos Santos. **Densidade e forma urbana: a densidade enquanto fator potencializador de urbanidade**. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, 2011. Dissertação de Mestrado em Arquitetura.
- BAZOLLI, João Aparecido. Os efeitos dos vazios urbanos no custo de urbanização da cidade de Palmas – TO. IN: **Estudos Geográficos**, Rio Claro, v. 7, n. 1, p.103-123, 2009.
- BERGHAUSER PONT, Meta; HAUPT, Per. **Space, Density and Urban Form**. Delt: Technische Universiteit Delft, 2009.
- BEZERRA, Josué Alencar. Rede urbana interiorizada: novas conformações do território no nordeste brasileiro. **Sociedade & Natureza**. Uberlândia, v. 32, 2020, p. 392-403.

BRASIL. **Tipologia Intraurbana:** espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Coordenação de Geografia – Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

CARLOS, A. F. A. **A cidade.** São Paulo: Contexto, 1992.

CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias:** espaços em transição. 1ª Ed, São Paulo: Expressão Popular, 2007.

CASTRO, Alexandre. **Mapa de densidade populacional da região nordeste do Brasil,** 2018. Disponível em:< <https://aredeurbana.com>> Acesso em: 10 de agosto de 2021.

CHURCHMAN, Arza. Disentangling the concept of density. IN: **Journal of Planning Literature.** 1999, v.13, n.4, p. 390-410. Disponível em: <http://www.researchgate.net/publication/235357847_Disentangling_the_Concept_of_Density> Acesso em 15 Out 2017.

CONTE, Cláudia Heloiza. Cidades médias: discutindo o tema. Sociedade e Território. Natal, v. 25, n. 1, p. 45-61, jan/jun, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana.** São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias:** espaços em transição. 1ª Ed, São Paulo: Expressão Popular, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1985.

COSTA, Eduarda Marques. Cidades médias: contribuição para a sua definição. Finisterra, XXXVII, 74, 2002, p.101-128.

CUNHA, Luiz. Densidade de ocupação do solo e planejamento urbano. **Análise social** – Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. vol. II, n. 6, 1964, p.199-123. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1224162116F0aLH6qb5Uq88WD9.pdf>. Acesso em 14 de outubro de 2019.

DEPARTAMENTO NACIONAL INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Shepefile.** Base Georreferenciada da Evolução Rodoviária do Brasil, 2021. Disponível em:< <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/bit/bitmodosmapas>> Acesso em: 15 de setembro de 2021.

DINIZ, Clélio Campolina. Repensando a questão regional brasileira: tendências, desafios e caminhos. In: CASTRO, Ana Célia (Org.). **Desenvolvimento em debate.** Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social: Mauad, 2002. v. 3, p. 239-274.

GEIGER, P. P. **Evolução da rede urbana brasileira.** Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963.

GEIGER, Pedro Pinchas. DAVIDOVICH, Fany. Aspectos do fato urbano no Brasil. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, IBGE, v. 23, n. 2, p. 263-363.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. Cidades médias e a formação de novos espaços produtivos na rede urbana brasileira: algumas considerações sobre a cidade de Uberaba-MG/Brasil. In: **Anais do XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina**, 2013, Lima. XIV Encuentro de Geógrafo de América Latina: UGI, 2013, v.1.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de Influência das Cidades 2007**, Rio de Janeiro, 2008.

IMPERATRIZ (MA). Prefeitura. 2013. Disponível em: <http://www.imperatriz.ma.gov.br>. Acesso em: out, 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTÁTISTICA. **Regiões de Influência das Cidades – REGIC**, 2018. Disponível em:<www.ibge.gov.br> Acesso em 26 de setembro de 2021.

INSTITUTO MARANHENSE DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICO E CARTOGRÁFICO – IMESC. **Produto Interno Bruto dos Municípios do Estado do Maranhão**. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômico e Cartográfico – IMESC. v, 15, n. 1, jan./dez. – São Luís: IMESC, 2021.

IMPERATRIZ (MA). Prefeitura. 2013. Disponível em: <http://www.imperatriz.ma.gov.br>. Acesso em: out, 2022.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3 ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JAPIASSÚ, Luana Andressa Teixeira. LINS, Regina Dulce Barbosa. As diferentes formas de expansão urbana. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 02, n. 13, 2014.

LEITZKE, Aiton; FRESCA, Tânia Maria. Londrina não é cidade média. In: XXV Semana de Geografia, IV Seminário de Geografia do Norte do Paraná, 2009, Londrina. **Anais...** Londrina: UEL, 2009, p. 1-15.

LIMOND, Ester. **Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana?** Revista Formação, n. 14, v. 1, p.31-45, 2007.

MOTTA, Diana; MATA, Daniel da. **Crescimento das cidades médias**. Rio de Janeiro: IPEA, 2008.

MOTTA, Diana; MATA, Daniel. A importância da cidade média. **Revista de informação e debates**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ano 6, Ed. 47, 2009.

MOTTA, Diana; MATA, Daniel. A importância da cidade média. **Revista de informações e debates**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ano 6, Ed. 47, 2009.

MÜLLER, Nice Lecocq. Evolução e Estado Atual dos Estudos de Geografia Urbana no Brasil. In: **Anais do Simpósio de Geografia Urbana**, Buenos Aires, junho de 1966, p. 28-64, Rio de Janeiro: Instituto Pan-americano de Geografia e História, 1969.

MUMFORD, L. (1961). **The city in history: its origins, its transformations, and its prospects**. New York: Harcourt, Brace & World.

NUCCI, João Carlos. **Qualidade ambiental e adensamento urbano: um estudo de ecologia e planejamento da paisagem ao distrito de Santa Cecília (MSP)**. Curitiba, 2008.

OJIMA, Ricardo. Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. IN **Revista Brasileira de Estudos de População**. São Paulo, v. 24, n. 2, p. 277-300, jul./dez., 2007.

OJIMA, Ricardo. **Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? Os conceitos de urban sprawl e os desafios para o planejamento regional e ambiental**. Núcleo de Estudos Populacionais (NEPO). Universidade Estadual de Campinas, 2007.

OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JUNIOR, Eduardo (org.). **Dispersão urbana e mobilidade populacional: implicações para o planejamento urbano e regional**. São Paulo: Blücher, 2016.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Habitat III: a nova agenda urbana**. ONU, Quito, 2016.

ONU. Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/no-dia-mundial-das-cidades-onu-propoe-debate-acerca-dos-desafios-da-urbanizacao-global/>>. Acesso em 28 de novembro de 2019.

PANERAI, Phillippe. **Paris Métropole – Formes et échelles du Grande-Paris**. Paris. Éditions La Villette, 2008.

PAVIANI, Aldo. Processo de Periferização e Pobreza Urbana – uma abordagem. Boletim de Geografia Teórica. **I Encontro de Geógrafos da América Latina**, 1986-1987, p. 217-225.

PEREIRA, Wiliam Eufrásio Nunes; MORAIS, Ana Cristina Santo; OLIVEIRA, Aline Alves. Cidades Médias do Nordeste: breves considerações acerca dos dinamismos e desafios nos pós-1990. **Gestão & Regionalidade**. v. 33, n. 97, Jan/Abr, 2007.

PEREIRA, William Eufrásio Nunes; MORAIS, Ana Cristina Santos; OLIVEIRA, Aline Alves. Cidades médias do Nordeste: breves considerações acerca dos dinamismos e desafios no pós-1990. **Gestão e Regionalidade**. v, 33, n. 97, Jan-Abr, 2017.

PESCATORI, Carolina. O paradigma da cidade compacta no debate urbanístico contemporâneo. In: **VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo**, 2014, Barcelona. VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. Barcelona, 2014. p. 93-93. Disponível em: <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/15978/068_BCN_Pescatori_Carolina.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em 10 de outubro de 2019.

PNDU. **Política Nacional de Desenvolvimento Urbano**. Bases para atualização colaborativa da Agenda Nacional de Desenvolvimento Urbano Sustentável. Ministério do Desenvolvimento Regional, 2021.

QUEIROZ, Silvana Nunes de; OJIMA, Ricardo. Balanço da migração do e para as metrópoles do Nordeste. **Revista Política e Planejamento Regional**. Rio de Janeiro, vol. 6, nº 2, maio-agosto, 2019, p. 125-149.

QUEIROZ, Silvana Nunes de; OJIMA, Ricardo; CAMPOS, Jarvis; FUSCO, Wilson. Cidades médias do interior do nordeste: rumos e relevâncias na atração de migrantes. **Anais XVIII ENANPUR**, 2019.

QUEIROZ, Silvana Nunes de; OJIMA, Ricardo; CAMPOS, Jarvis; FUSCO, Wilson. Migração em cidades médias do interior nordestino: a atração migratória com elemento distintivo. IN: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 22, E202033pt, 2020.

ROGERS, Richard. **Cidade para um pequeno planeta**. 1997. Trad. De Anita Regina Di Marco. Barcelona: Gustavo Gili, 2014.

SANFELIU, Carmen Bellet.; TORNÉ, Josep Maria Llop. Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermédias. **Scripta Nova**. Universidade de Barcelona, v. 8, n. 165, maio, 2004. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm>. Acesso em 23 de setembro de 2019.

SANTOS, Celícia Dias dos. A formação e produção do espaço urbano: discussões preliminares acerca da importância das cidades médias para o crescimento da rede urbana brasileira. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. v.5, n.1, p. 177-190, Jan-Abr, Taubaté, São Paulo, 2009.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4, ed. EDUSP: São Paulo, 2004.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5 ed., 4 reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

SILVA, Ana Paula da; MORATO, Rúbia Gomes; KAWAKUBO, Fernando Shinji. Mapeamento da distribuição espacial da população utilizando o método dasimétrico: exemplo de caso no sudeste do Brasil. IN: **Revista Brasileira de Geografia Física**. v. 06, n.01, 2012.

SILVA, Andressa Lourenço. Breve discussão sobre o conceito de cidade média. In: **Geoingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia**. Maringá, v. 5, n. 1, p. 58-76, 2013.

SILVA, Gracielly Portela; SOBRINHO, Fernando Luíz de Araújo. As cidades médias no desenvolvimento urbano e regional: uma análise da dinâmica demográfica do nordeste brasileiro. XIII Enampege. **Anais**. São Paulo, 2019.

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da. Desordem na cidade? Controvérsias sobre o “caos urbano” e das possibilidades de administrá-lo. **Vitruvius**. 134.06, 12 de Set, 2011.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. *Revista Formação, Presidente Prudente*, v. 1, n. 6, p. 55-63, 1999.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. **Palestra**. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, Minas Gerais, 1998.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Desafios para o estudo das cidades médias. In: XI Seminário Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, 2010, Mendoza. *Anais...* Mendoza: UNCUIYO – Universidade de Cuyo, 2010, p. 1-18.

STAMM, Cristiano; STADUTO, Jefferson Andronio Raimundo; LIMA, Jandir Ferreira de.; WADI, Yonissa Martitt. A população urbana e a difusão das cidades de porte médio no Brasil. In: **Interações**, Campo Grande, v. 14, n. 2, Jul-Dez, 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122013000200011> Acesso em 05 de Nov de 2019.

STAMM, Cristiano; WADI, Yonissa Marmitt; STADUTO, Jefferson Andronio Raimundo. São as cidades médias responsáveis pelo espraiamento espacial da riqueza nacional?. **REDES**, Santa Cruz do Sul, v. 15, n. 2, p. 66-91, maio/ago, 2010.

STEINBERGER, Marília. BRUNA, Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R.V. **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA.