

Cidades Médias: Formação de Padrões de Localização Industrial e Reestruturação das Cidades¹

Medium-Sized Cities: Formation of Industrial Location Patterns and Urban Restructuring

Eliseu Savério Spositoⁱ

Universidade Estadual Paulista, São Paulo

Resumo: O processo de industrialização brasileiro e de outros países da América do Sul tem características que, ao mesmo tempo em que aproximam as estruturas urbanas das cidades médias, deve ser visto como processo histórico que se manifesta de diferentes maneiras entre elas. Partindo de princípios e noções teóricas para se entender a localização industrial, abordamos a localização industrial em seis cidades brasileiras, uma argentina e uma chilena. Contando com resultados de pesquisa desenvolvida, coletivamente, no âmbito da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias, apresentamos as características de cada uma das cidades por meio de aspectos significativos sobre a indústria e utilizamos a representação cartográfica como forma de visualizar o que é analisado.

Palavras-chave: Industrialização; Mundialização; Localização Industrial; Cidades Médias.

Abstract: The industrialization process in Brazil and other South American countries has characteristics that, while bringing the urban structures of medium-sized cities closer together, should be seen as a historical process that manifests in different ways among them. Based on theoretical principles and notions to understand industrial location, we examine industrial location in six Brazilian cities, one Argentine city, and one Chilean city. Utilizing research results developed collectively within the Network of Researchers on Medium-Sized Cities, we present the characteristics of each city through significant aspects of the industry and use cartographic representation as a way of visualizing this analysis.

Keywords: Industrialization; Globalization; Industrial Location; Medium-Sized Cities.

Introdução ao Tema

Há várias portas de entrada para se discutir a localização industrial e de atividades diversas (comerciais e de serviços) nas cidades médias brasileiras. Para que desenvolvamos esta proposta, vamos estabelecer os parâmetros utilizados e algumas diretrizes necessárias para a apresentação das hipóteses e a comprovação dos resultados.

ⁱ Professor Titular e Emérito do Departamento de Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia, campus de Presidente Prudente, Universidade Estadual Paulista. eliseu.sposito@unesp.br. <https://orcid.org/0000-0003-2340-9290>.

Em primeiro lugar, o nosso universo de estudos é um conjunto de cidades médias que vem sendo estudado, há algum tempo, por geógrafos(as) que se debruçam sobre este tema a partir de diferentes perspectivas. Nosso recorte é a localização industrial, procurando compreender os padrões de localização que se desenham nas cidades motivados pela infraestrutura viária e que influi, diretamente, na reestruturação da cidade, num primeiro momento, e na localização de atividades diversas (comerciais e de serviços) como efeito comparativo daquela localização.

Quanto ao conceito de cidade média, ele está em constante debate; não é um conceito acabado e conformado. Há pesquisadores que estão se encarregando disso mas, para nosso consumo, partimos do pressuposto de que a cidade média tem papel intermediário na rede urbana e dinâmica própria no que concerne à produção do espaço urbano e à sua configuração territorial.

Em segundo lugar, partimos do pressuposto de que a formação de uma infraestrutura que se baseia nos eixos de circulação (que não se resume apenas ao transporte de pessoas, mercadorias e informações) tem o papel de direcionar, articular e redefinir padrões de localização, levando em consideração desde unidades produtivas (estabelecimentos industriais), comerciais (centros de compra, grandes superfícies de redes) ou mesmo residenciais (espaços residenciais fechados com alto valor agregado do solo, conjuntos habitacionais para pessoas com baixos rendimentos, por exemplo).

Como pano de fundo dessa dinâmica territorial podem ser indicadas as mudanças nos sistemas produtivos, que implicam não mais na produção em massa, mas a produção que se caracteriza por ser segmentada e definida a cada momento pelas demandas solváveis do mercado. No Brasil, as plantas industriais foram se deslocando para as cidades médias a partir das metrópoles, associando-se a uma oferta de mão de obra mais barata, mas competitiva, possibilidades de marketing facilitadas pela globalização e seus elementos, mesmo que o controle financeiro tenha permanecido, via de regra, na grande metrópole, São Paulo, e em outras menores. Isso ocorreu, *mutatis mutandis*, no Chile e na Argentina também.

Esse fenômeno foi estudado e denominado de disseminação do modo industrial, processo que se territorializa nas cidades médias e nas pequenas que não passaram por um processo de industrialização fordista, mas que recebem estabelecimentos da indústria de transformação ou de beneficiamentos primários (neste caso ligados à produção de *commodities*) que podem ter, como características: 1) longa duração com incorporação de tecnologias avançadas (como é o caso da indústria eletrônica na região de Marília); 2) empresas e estabelecimentos que dependem da produção e não necessariamente consolidam um parque industrial (como é o caso das indústrias que sofreram, em Mossoró, efeitos de crise na segunda década do século XX) ou aqueles que se baseiam no extrativismo persistente (caso da indústria do sal nesse município); 3) empresas que têm produção significativa, mas que não permanecem por muito tempo nos municípios. Enfim, a disseminação do modo industrial ocorre nas cidades médias, tem papel significativo nas rendas municipais, mas não é garantia de perenidade dos parques industriais (SPOSITO, 2015; SPOSITO, 2018).

Uma advertência necessária é o seguinte: embora o ponto de partida seja a forma (eixo de desenvolvimento como definidor de padrões de localização), não esqueçamos

de outras componentes epistemológicas do conceito, como as dinâmicas internas e externas da cidade e os aspectos políticos das tomadas de decisões para efeitos de localização. No entanto, não é nossa pretensão abarcar todas as determinações da localização industrial nas cidades focadas, mas partir de alguns exemplos para indicar alguns padrões que poderão ser encontrados em outras de mesmo porte ou com mesmo papel na rede urbana.

Finalmente, é preciso enfatizar que, para se estudar a localização industrial, alguns dados poderão ser inferidos na análise: fluxos de informação, de mercadoria e de pessoas como elementos básicos na compreensão da dinâmica dos eixos de desenvolvimento que, por sua vez, envolvem a discussão de vários termos utilizados para identificar estágios, dimensões, escalas etc., no processo de expansão do modo capitalista de produção e suas inúmeras manifestações econômicas, geográficas, políticas e culturais.

Essa configuração, que não se apresenta de maneira estática, mas em constante transformação em suas bases territoriais contém, em sua estruturação, aspectos subjacentes da mundialização do capital, da dinâmica recente na criação do emprego e do desemprego, e da logística industrial, por exemplo.

Esta introdução leva à descrição e análise dos padrões de localização industrial das cidades estudadas na ReCiMe (Rede de Pesquisadores de Cidades Médias): Campina Grande, Londrina, Marília, Mossoró, Passo Fundo e Uberlândia no Brasil, Tandil na Argentina e Chillán no Chile. Vamos seguir a ordem regional, iniciando pelo Nordeste, passando pelo Sudeste e chegando ao Sul do Brasil para chegar, posteriormente, aos casos do exterior, mesmo que isso possa conter parcialidades nas comparações futuras.

Bases Temáticas Consolidadas

Um primeiro “pano de fundo”, que respalda a exposição e debate do tema, é ter em vista alguns conceitos já amplamente discutidos por nós e inúmeros outros autores, para se compreender como, historicamente, dão-se as mudanças na territorialização das relações de produção. O conceito de mundialização é um dos que está subjacente à discussão. Ele irá comparecer, direta ou indiretamente, na análise das dinâmicas industriais das cidades estudadas com suas características em diferentes níveis de incidência. As características da mundialização que queremos destacar, abordadas em Sposito (2008), são: 1) Tendência crescente à financeirização, caracterizada pela importância do papel da moeda que fortalece a circulação financeira e, muitas vezes, provoca a incorporação de valor às mercadorias sem que necessariamente isso passe pelo circuito produtivo. Esse aspecto só vai ser inferido indiretamente nas cidades estudadas porque o papel da moeda será mais importante nas relações entre os ramos industriais e entre diferentes ramos das atividades econômicas e os industriais. 2) A tendência à homogeneização é enfocada, neste caso, como a observação da repetição de certos padrões locacionais da indústria, não necessariamente como “ampliação territorial na manifestação dos costumes e da incorporação da competitividade como lei universal e ideologia” (Sposito, 2008, p. 71), ou seja, a localização industrial nas cidades médias passa pela intermediação da esfera política – quando se estabelecem regras para a criação de “distritos industriais” ou áreas de atividades e quando se definem, nos planos municipal e estadual, regras para deso-

nerar as empresas de encargos ou do pagamento do solo utilizado para se implantarem, por exemplo. 3) A seletividade se coloca dentro das cidades, ao se estabelecerem áreas especializadas para a localização industrial ou de outras atividades econômicas, mais do que pela criação de uma atmosfera produtiva. Neste caso, as cidades estudadas não se caracterizam pelo ambiente de alta criação e incorporação tecnológica em ramos de ponta, mas se repetem em ramos de atividades industriais fortes no que concerne à transformação ou semi-transformação de produtos. 4) A criação tecnológica, caracterizada pelo peso da criatividade, do dinheiro e dos serviços, em detrimento do papel do Estado, dos produtos manufaturados e das matérias-primas, não é uma característica forte das cidades. 5) O estímulo à competitividade (que se redefine pela participação crescente das grandes empresas mundiais que se colocam na proa das transformações territoriais na criação tecnológica, nos comandos estratégicos e no aproveitamento da logística territorial onde a colaboração do Estado vai se enfraquecendo continuamente), comparece como característica das relações sociais de produção e não na relação entre esferas de decisão, como o Estado e as empresas. 6) Finalmente, a verticalização nas relações de produção verifica-se, indiretamente, quando a escala enfocada é a da rede urbana e não da escala da cidade ou do espaço urbano.

Outro aspecto que temos trabalhado é o conceito de eixo de desenvolvimento (ou de crescimento). Esse conceito já foi exposto em textos anteriores: Matushima, M. K., Sposito, E. S., 2002; Sposito, E. S., Matushima, M. K., 2002; e SPOSITO, E. S., 2007. Mesmo assim, cabe aqui lembrar as características dos eixos, organizadas a partir do diálogo com Sánchez-Hernandez (1998): 1) há um “conjunto de vias de transporte que outorgam acessibilidade aos fatores de localização industrial”; 2) o eixo é um “reductor das incertezas nas decisões de localização”; 3) o eixo define-se por “vias de transporte balizadas por núcleos urbano-industriais”; 4) o eixo é um “canal de circulação de mercadorias” por causa da demanda de transporte solicitada pelos núcleos urbano-industriais; 5) há a concentração da oferta “que apresenta um alto nível de serviço”; 6) é um “cenário privilegiado para a difusão de inovações”; 7) ele se apresenta como “sucessão de centros e periferias funcionais e especializados”; 8) é “suporte territorial dos processos de desconcentração produtiva”; 9) apresenta-se como “unidade geográfica dotada de uma base econômica própria derivada da agregação de centralidade territorial, centralidade locacional e centralidade funcional”; 10) pode ser considerado como uma “síntese dos elementos do sistema de transporte”; e 11) pode ser “instrumento e objeto de política regional” (Sposito, 2008, p. 70).

Tomando como ponto de partida a territorialização das atividades produtivas no Estado de São Paulo, partimos do que já estudou Lencioni (1998) como processo de desconcentração industrial (decorrente da expansão recente da indústria no interior do estado, fato que se torna visível desde o final dos anos 1970, movimento que se confirma e nega, dialeticamente, o processo de desconcentração metropolitana no que concerne à localização industrial) que corrobora a persistência da centralização capitalista na metrópole paulista, associada à velocidade nas respostas necessárias para se enfrentar os desafios da economia mundial.

O processo de desconcentração industrial, no entanto, não se manifestou apenas no Estado de São Paulo; ele é decorrente das mudanças nas novas relações capitalistas de

produção que se organizam segundo o paradigma da mundialização, das políticas neoliberais e da desoneração do Estado e ocorrem em diferentes vetores no Brasil. Na escala inter-regional, o deslocamento de empresas do sul e do sudeste para o nordeste ou para o centro-oeste, seja no ramo das indústrias de transformação, seja no ramo das agroindústrias, é fato bastante conhecido e pode ser representado por inúmeros exemplos. Esta ideia se embasa no princípio da determinação histórica e nega a ideia de evolução baseada na cronologia.

Outra observação fundamental, neste ponto, é o fato de que, mesmo que as interpretações sobre a desconcentração industrial tenham se inspirado apenas na ideia de um vetor de mão única, aquele que definiria o deslocamento das unidades produtivas da capital para cidades do interior de São Paulo – ou mesmo de outros estados do Brasil, partindo-se não só de São Paulo, mas também do Rio Grande do Sul, por exemplo –, deve ser revisto. O que propomos é a necessária lembrança de que a industrialização da metrópole e da área metropolitana de São Paulo, que se torna única em todo o Brasil, não ocorreu por virtude única da capital do estado. Foi a acumulação capitalista no interior da província, carreada pela capacidade de poupança dos imigrantes e seus descendentes que se encarregaram da produção agropecuária no esquema da pequena produção mercantil, de um lado, e no esquema de pequenas oficinas de serviços e de produção de peças de reposição, chapéus, calçados, alimentos e bebidas que se transformaram em empresas industriais. Inúmeras empresas desse tipo permaneceram em cidades do interior, mas muitas delas deslocaram para a capital sua sede administrativa apontando, já na década de 1960, um processo de segmentação entre as atividades produtivas e as atividades de gestão. Esse processo se torna cada vez mais complexo a partir da crise da “década perdida”, os anos 1980, com o estímulo das políticas neoliberais que se tornam as diretrizes da relação entre capital e Estado no Brasil, principalmente a partir de 1992.

A desconcentração industrial – neste caso estamos enfocando o Estado de São Paulo – que se verifica, então, ocorre no sentido inverso ao da acumulação capitalista da província e encontra território já preparado para a realocação de estabelecimentos industriais, principalmente no rol de cidades médias que se formaram ao longo das linhas ferroviárias que, posteriormente, serviram como definidoras dos grandes eixos rodoviários (autopistas com capacidade de rápidos fluxos de pessoas, mercadorias e informações) e dos atuais eixos de infovias.

Em outras palavras, os novos padrões de localização industrial definem-se e se redefinem pela infraestrutura que permite velocidade nas comunicações e nos transportes, e na qualidade urbana das cidades médias que se tornam vetores da desconcentração produtiva de São Paulo, que se caracteriza pela disjunção entre atividades produtivas e atividades de gestão.

Em termos estritamente econômicos, as cidades estudadas contêm indícios do que ocorre, nos últimos tempos, em todo o Brasil: crescimento do PIB e da dívida do setor público, ao mesmo tempo em que aumentam o desemprego – principalmente aquele motivado pela criação e incorporação tecnológica – e a informalidade. Associado a todos esses aspectos, a diminuição proporcional do emprego industrial é outro resultado das mudanças nas relações de produção e nos sistemas produtivos – disseminados como mudança do modelo fordista para o modelo da produção flexível.

Queremos deixar claro, também, que há outros aspectos importantes nas cidades estudadas que dizem respeito, de maneira direta ou indireta, ao mercado de trabalho e à capacidade produtiva. Os aspectos são os seguintes:

- Ramo, número ou proporcionalidade do número de empresas por ramo e por comparação;
- Detecção, quando possível, de ramos que demonstrem capacidade de incorporação tecnológica;
- Aumento da capacidade das empresas como fator de criação de emprego ou descompressão do desemprego, modificando o perfil do mercado de trabalho;
- Tendência à diminuição do tamanho médio das empresas, considerando-se o número de empregados;
- Diminuição do número de empregos com capacitação sofisticada e aumento do número de empregos sem grandes especializações ou precários;
- Localização das empresas em eixos de circulação de pessoas e mercadorias definidos por estruturas logísticas bem identificadas.

Levando-se em consideração os princípios expressos por Camagni (2005), a noção de eixo de desenvolvimento (Matushima, M. K., Sposito, E. S., 2002; Sposito, E. S.; Matushima, M. K., 2002, e SPOSITO, E. S., 2007), o movimento de desconcentração industrial (Lencioni, 1998) e os aspectos que implicam na capacidade produtiva industrial, vamos focar os casos de algumas cidades brasileiras, uma cidade argentina e outra chilena, após uma verificação dos princípios que embasam a localização industrial.

Princípios que Embasam a Localização Industrial

Iniciamos com algumas observações sobre como o desenvolvimento da tecnologia influi nas forças produtivas: em primeiro lugar, as formas de produção incidem, de maneira mais eficiente, na medida em que os gastos em insumos diminuem em relação ao total das vendas. Além disso, o progresso técnico multiplica as possibilidades de substituição entre os diferentes tipos de insumo, de acordo com a capacidade de aquisição que as empresas têm na incorporação tecnológica. Além disso, o papel dos transportes, cuja evolução tecnológica modifica a relação entre os preços dos insumos e dos produtos, a velocidade de distribuição e, portanto, a diminuição do tempo entre a fábrica e o consumidor. Essas características estão baseadas no modelo weberiano de localização industrial, o que leva a lembrar, também, das economias de escala, das externalidades e dos custos de mão de obra, por exemplo.

Todos esses elementos citados são, decerto, importantes para a compreensão da localização industrial como forma de compreender as dinâmicas territoriais. No entanto, a grande problemática nos estudos de Geografia Industrial é confirmar, tanto por meio de observação (que permite a formação da informação qualitativa) quanto pela obtenção da informação em sua dimensão numérica, a verdadeira dimensão da economia industrial. Pode se chegar a ela de maneira ampla ou restrita, em termos de mapeamento do território ou em termos de apreensão dos movimentos internos das empresas ou pelos circuitos das mercadorias.

Uma primeira conclusão (a partir dessas observações) é que a localização é mero resultado da decisão dos empresários baseada nas possibilidades de maximização dos lucros. No entanto, como os fatores considerados são múltiplos e contêm, em si, diferentes dimensões do domínio e transformação da natureza, não se pode permanecer no aparente. Os números e sua qualificação são fundamentais.

Para a qualificação da localização industrial, Camagni (2005) estabeleceu cinco princípios fundamentais. Embora ele não analise a cidade do ponto de vista da localização industrial, sua proposta de estudo tem a cidade como objeto. Acreditamos que, ao lembrar de cinco princípios para explicar a cidade, ele dá pistas importantes para a compreensão da localização industrial nos momentos atuais, quando o movimento, a velocidade das transformações e a rapidez nas tomadas de decisões têm modificado as dinâmicas territoriais e estabelecido novas configurações no espaço.

Partimos do primeiro princípio, o da aglomeração. Para ele, há vantagens de um modelo concentrado se comparado com um modelo difuso de organização do trabalho social (p. 21), o que lembra o papel das economias de escala, mesmo no nível local ou regional. Para Camagni (2005), a presença de economias de escala modifica “o esquema das localizações assim como a aparição de nós e polos de aglomeração”. Esse esquema leva à formação “de uma renda de posição nas áreas adjacentes à empresa” que serve de elemento indutor à escolha da localização por parte de empresas e pessoas (p. 22). Por isso, podemos concluir que a formação da aglomeração, seja pela área de uma cidade, seja pela presença de várias empresas (industriais, de serviços ou de comércio) que se disseminam pelo território, gera uma força gravitacional que estabelece padrões de localização espaciais que diferenciam umas áreas de outras, provocando o surgimento de diferentes formas de apropriação da mais valia social por meio da definição dos salários, da incorporação tecnológica por parte do agente produtor ou comercializador, da formação de eixos de diferentes intensidades de uso na circulação de pessoas, mercadorias e informações etc.

O segundo princípio enunciado por Camagni (2005) é o da acessibilidade. A “acessibilidade significa superar a barreira imposta pelo espaço ao movimento de pessoas e coisas e ao intercâmbio de bens, serviços e informações”. Ela significa, também, “rápida disponibilidade de fatores de produção e bens intermediários para a empresa” diminuindo custos de transporte e de espera, diminuindo o tempo nas atividades produtivas e aumentando a velocidade na circulação das mercadorias. Por isso, a acessibilidade “determina, pois, as eleições de localização de cada ator econômico, que por sua vez dão lugar, por efeitos acumulativos [este aspecto não pode passar despercebido dos efeitos de aglomeração], à estruturação de todo o espaço, tanto no nível macro como microterritorial” (p. 51).

O terceiro princípio refere-se à interação espacial. Esse princípio baseia-se no fato de que qualquer atividade “desenvolve com o entorno que a rodeia uma complexa rede de relações bidirecionais que têm lugar em múltiplos níveis”. Em outras palavras, “ao redor da atividade se materializa um complexo campo de forças de atração, de irradiação, de repulsão e de cooperação” (Camagni, 2005, p. 79) que configuram a disposição das forças produtivas em um dado território. A localização, portanto, depende de aspectos como interação e mobilidade.

O princípio da hierarquia aplica-se, muito mais, à rede urbana. No entanto, ele pode se decompor em hierarquia dos centros, a dimensão e a área de mercado de cada centro e a distância média entre os centros. Mesmo que a localização industrial, atualmente, não se defina necessariamente pelo espaço da cidade, o posicionamento de empresas industriais provoca a diferencialidade que diferencia o território [associado aos outros princípios, a hierarquia pode ser contestada porque o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação leva à conexão de espaços diferentes em níveis diferentes, fazendo com que a rede urbana seja rompida em suas verticalidades, provocando o surgimento forte de horizontalidades entre espaços com diferentes densidades, interações e, no fim, de aglomerações].

O último princípio enumerado por Camagni (2005) é o da competitividade. Palavra muito utilizada para caracterizar a globalização, a competitividade pode ser alcançada “mediante a especialização nas funções características do próprio nível hierárquico”, “mediante a vocação produtiva de uma cidade”, e mediante “processos de integração horizontal” (por sinergia) ou vertical (por complementaridade...)” (p. 138). Essas características são aplicadas ao que ele chama de competitividade externa que, mesmo que sejam aplicadas para a rede urbana, como a rede configura, estruturalmente, a capacidade de decisão das empresas, elas podem ser aplicadas para a compreensão da localização industrial que se apresenta nas duas últimas décadas.

Com base nos princípios enunciados por Camagni (2005) [que aprimora o modelo weberiano], vamos analisar as cidades enunciadas no início do texto.

Análise das Cidades: os Casos Brasileiros

MOSSORÓ

Fundada em 15 de março de 1852, a vila ganhou o status de cidade em 9 de novembro de 1870. O município tinha, em 2021, segundo o IBGE, 303.792 habitantes, IDH igual a 0,72, PIB geral de R\$ 6.926.042,23 e PIB per capita igual a R\$ 23.290,37. O setor industrial corresponde a 18% do PIB municipal. Esses dados são utilizados para situar o município comparativamente aos outros que estão focados neste texto. Nesse contexto, a análise de Mossoró foi feita por meio da tese defendida por Elias, Pequeno (2010), de que “a difusão do agronegócio, associada a novos sistemas técnicos agrícolas, à fusão de capitais com diversos setores econômicos, a crescente dependência do processo científico-técnico de base industrial e o funcionamento regulado pela economia de mercado, em razão das demandas urbanas e regionais” (p. 128-129), permite afirmar que “nas áreas onde se expande a agricultura científica, o meio natural e o meio técnico são rapidamente substituídos pelo meio técnico-científico informacional” (p. 129). Tudo isso implica em um processo acelerado de (re)organização do espaço agrícola, com o acirramento da divisão social e territorial do trabalho e com o incremento da urbanização.

Para os autores, há uma relação direta que leva a uma interdependência entre o agronegócio e os demais setores econômicos. Isso é possível de ser verificado porque o setor industrial tem vários ramos predominantes que fornecem os insumos e bens de

capital para a agricultura (fertilizantes, agrotóxicos, corretivos, sementes melhoradas, tratores, arados, colheitadeiras etc.). Esse aspecto também é importante para as indústrias que processam os produtos agropecuários, indicando que a produção visa mercadorias padronizadas cujo objetivo é o consumo em escala global.

Por essas razões, a atividade industrial de Mossoró está associada à agropecuária e ao extrativismo vegetal, fontes principais das matérias-primas (castanha-de-caju, suco de frutas, óleos vegetais, óleos industriais, farinha de milho e derivados), com exceção da extração de petróleo e gás, e a produção do sal marinho que, mesmo assim, mantém a relação entre recursos naturais e atividade industrial.

Historicamente, com o cultivo do algodão – e posteriormente da carnaúba – e a sua respectiva transformação industrial, dá-se a participação efetiva do semiárido de forma geral e de Mossoró de forma específica na divisão internacional do trabalho. A partir da década de 1950, o papel do Estado brasileiro se fortalece com o incentivo à industrialização regional, que se tornou um dos pilares da atuação da Sudene², por meio de projetos de políticas públicas que ampliaram as condições técnicas e econômicas na instalação e modernização do parque industrial da região. Isso consolidou algumas empresas que, até hoje, ainda figuram entre as principais empresas existentes.

De atuação mais recente, a indústria de extração de petróleo e gás natural promoveu transformações na divisão do trabalho e na localização dos estabelecimentos. A Petrobras instala-se na cidade no início da década de 1980 e passa a desdobrar a divisão do trabalho em atividades diversas, como alimentação, confecção de uniformes, hospedagem e aluguel de carros, por exemplo.

Mossoró e sua região, no entanto, não sentiram, como outras áreas do Brasil, os efeitos da desconcentração industrial por que passa o país nas duas últimas décadas. Mesmo assim, o número de estabelecimentos industriais cresceu rapidamente, especialmente a partir do início da década de 1990: passou de 177 estabelecimentos em 1991 para 426 em 2007, o que aponta para que 22% dos empregos na cidade sejam ligados ao setor industrial. Outro dado importante é que os empregos ligados à indústria extrativa mineral passaram de 9,5% em 1991 para 36,5% em 2007. Eram 397 empregos registrados em 1991, 2.042 em 2000 e 3.877 em 2007.

A extração de sal, de regime artesanal até o início dos anos 1970, mecanizou-se com o comando de grupos nacionais e da própria cidade, provocando a concentração do setor, criando-se o porto-ilha para facilitar o escoamento do sal, que movimentava 3,5 milhões de toneladas anuais de sal marinho a granel. As atividades estão localizadas, predominantemente, no município de Areia Branca.

Finalmente, o Distrito Industrial, planejado como outros similares no país (incentivo por meio da concessão de terreno e isenções fiscais), lentamente foi se tornando elemento indutor da localização industrial (Figura 1). Ele se localiza no contorno rodoviário da cidade que desvia o fluxo do tráfego do centro para o sul da cidade. Ao longo dessa via, que se torna eixo indutor, verificam-se mudanças na localização de atividades produtivas, comerciais e residenciais. Mesmo assim, a persistência da dispersão das maiores empresas industriais na área urbana é uma característica da localização industrial em Mossoró.

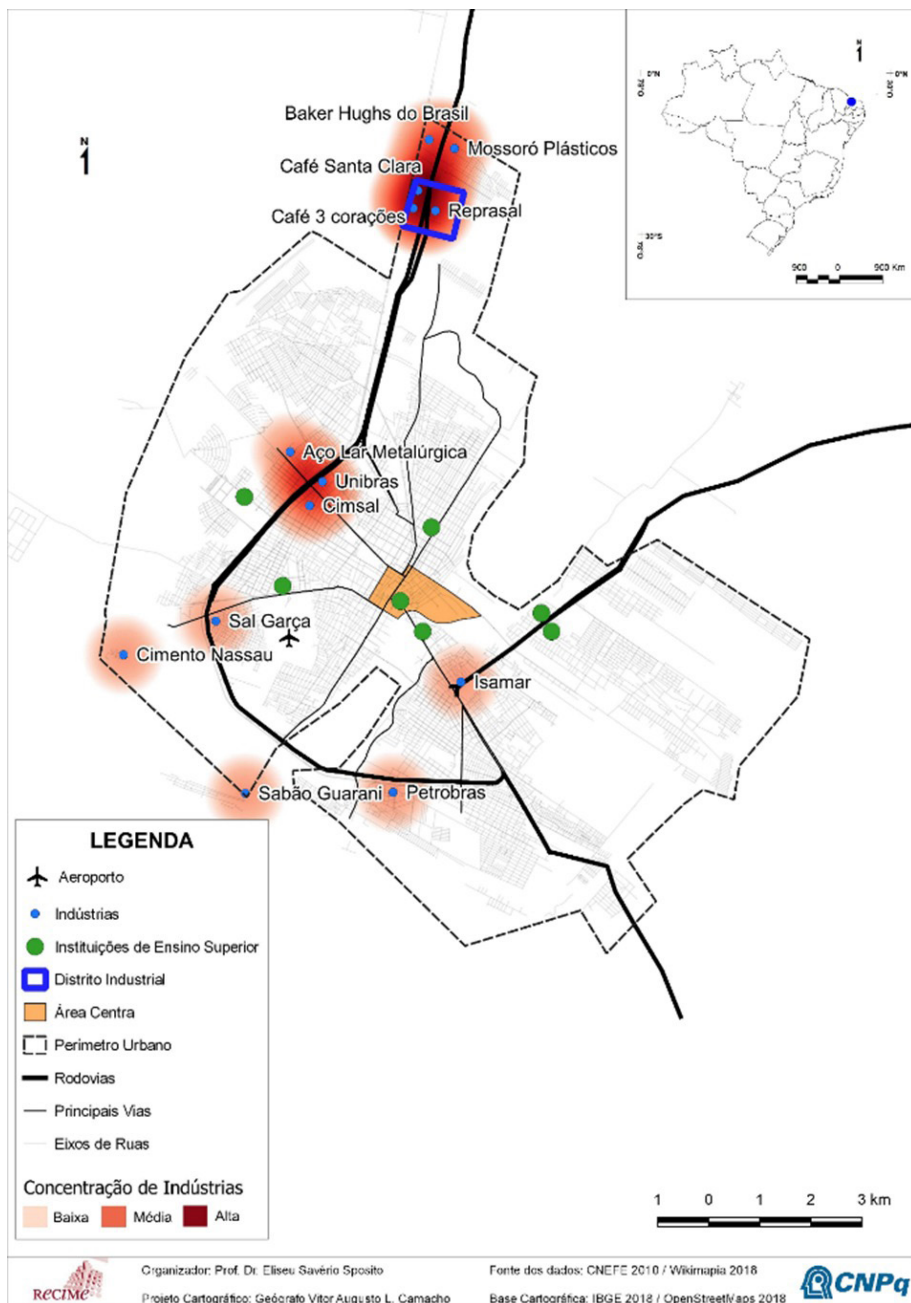


Figura 1 – Localização industrial em Mossoró, RN. 2018.

CAMPINA GRANDE

Campina Grande foi fundada em 1 de dezembro de 1697 e elevada à categoria de cidade em 11 de outubro de 1864. Iniciou-se com o papel de parada para tropeiros, onde se formou uma feira de gado e uma feira geral. Segundo o IBGE, sua população era de 491.379 habitantes, pelo censo de 2022; em 2020, seu PIB era igual a 10 bilhões de reais, o IDH correspondia a 0,72 e a renda per capita era de R\$ 24.481,81. Ela pode ser classificada como uma cidade média que se coloca periféricamente no contexto da divisão territorial do trabalho, desde o predomínio do modelo fordista de produção. A localização industrial, que anteriormente seguia o padrão de dispersão pela cidade, após a construção da alça do contorno rodoviário no sul-sudoeste da área urbana, acompanha esse novo endereço juntamente com outras atividades urbanas (serviços e comércio) e até da produção de novos espaços de residência. Em outras palavras, esse traçado rodoviário, que desvia o tráfego pesado do interior da cidade, torna-se elemento indutor da localização industrial e de serviços, além de atrair, também, unidades habitacionais.

A cidade, que surge em um entroncamento de caminhos por onde os comerciantes de gado e os tropeiros passavam e o transformaram em um entreposto comercial, ganha seu caráter de centralidade no sertão nordestino já no século XIX.

As primeiras indústrias que surgem no município estão diretamente ligadas ao beneficiamento do algodão, do couro e do sisal e tinham sua produção voltada para a exportação, consolidando seu papel de cidade mercantil. Os primeiros estabelecimentos industriais localizavam-se na área central da cidade mas, posteriormente, foram transferidas para um bairro onde o fornecimento de água, com a construção de um açude, tornou-se mais fácil para os ramos têxtil, de sabão e de celulose. Antes de 1960 a produção industrial estava diretamente ligada aos gêneros tradicionais e, mais, tinham forte vinculação com a produção agrícola.

A partir da década de 1960, o papel do Estado, com a criação da Sudene, torna-se decisivo para seu equipamento industrial: esse setor passa a ser dirigido e sustentado pelo Estado, modificando-se sensivelmente em termos de abrangência e localização (Figura 2). Atualmente, o setor de indústrias de transformação de bens de consumo não duráveis abrange 32,6% do número de trabalhadores do total geral de empregos. Esses dados são consolidados pelo papel incrementador de um tecnopolo (TecnoParque de Campina Grande, conformado por unidades dispersas pela área urbana, mas associados diretamente às universidades e unidades de ensino técnico) criado e que vem sendo estimulado com fortes investimentos, associando a produção científica à prestação de serviços.

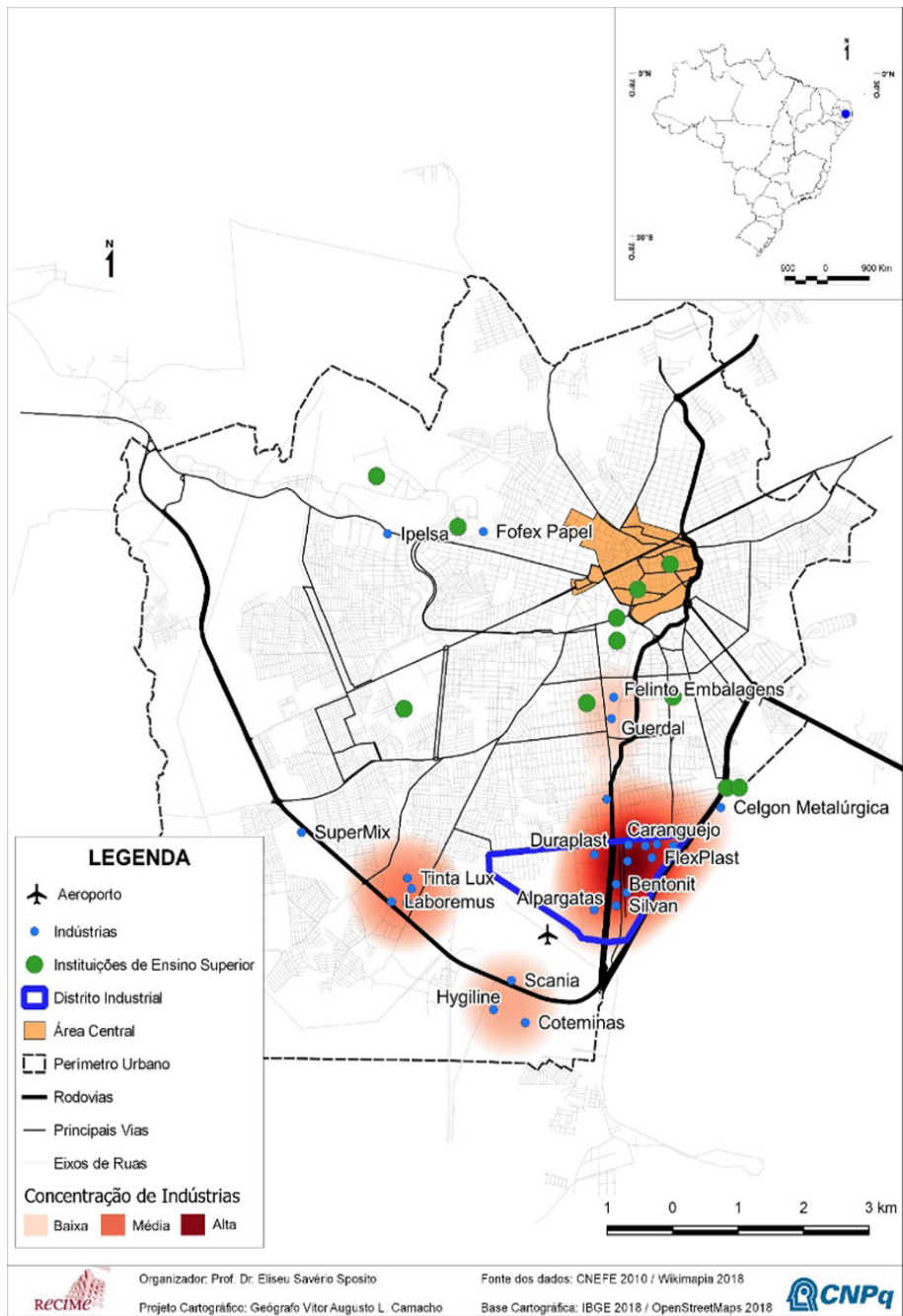


Figura 2 – Localização industrial em Campina Grande, PB. 2018.

LONDRINA

Fundada em 10 de dezembro de 1934, Londrina localiza-se em área de terras férteis que foram importantes para o plantio de café, base econômica inicial do município e região. O traçado urbanístico da cidade foi planejado pela Companhia de Terras Norte do Paraná. A partir da década de 1970, o perfil econômico do município se altera, deixando de ter na comercialização do café seu principal elemento, tornando-se importante centro industrial no estado do Paraná. Nos anos 1990, os efeitos da desconcentração industrial partindo de São Paulo tornaram-se evidentes em Londrina por causa das transferências de plantas industriais. Isso foi decorrente de um movimento espacial significativo das atividades econômicas que decorreu tanto da instalação e do fechamento de empresas no município quanto da transferência das atividades de gestão para os grandes centros urbanos, neste caso, principalmente São Paulo e Curitiba. Os benefícios e incentivos no nível municipal visando a atração de empresas foi motivo para esse movimento, nos moldes do que ocorre em outras áreas do Brasil, o que já se tornou conhecido como a “guerra dos lugares”.

Os principais ramos industriais em Londrina são vestuário e calçados, com 15,0%, atividades de apoio à construção civil (10,8%), produtos alimentares (10,7%), metalurgia (8,3%), editorial e gráfica (5,5%) e mobiliário (5,3%) (Silva, 2009). Pode-se deduzir, desses dados, que a divisão territorial do trabalho em Londrina repete, com suas devidas peculiaridades, o que ocorre em outras cidades do mesmo porte no Brasil. A principal diferença entre elas está na ação do poder público e na definição dos pontos de localização, o que decorre da dinâmica política local e das suas características históricas. A essas condições soma-se a difusão do ensino superior que leva à diversificação da formação da força de trabalho especializada (inclusive voltada às atividades industriais)

Segundo Silva (2009), “O setor de produção industrial de Londrina tem, portanto, uma lógica locacional que se vincula diretamente à proximidade com as rodovias de acesso regional e, sobretudo, com as relações econômicas travadas com as metrópoles de São Paulo e Curitiba” (p. 37). Por isso, é possível afirmar que, em Londrina, as “novas lógicas locacionais dos agentes econômicos industriais se articulam às lógicas da produção do espaço urbano, criando uma relação de complementaridade e competição que conduz às novas formas e processos espaciais urbanos” (Silva, 2009, p. 51).

A localização industrial no município se pauta em duas áreas com maiores densidades, no oeste (onde se situam importantes estabelecimentos de metalurgia, alimentos e derivados de petróleo) e no sul (com destaque para a indústria farmacêutica), além de outras duas áreas mais dispersas no norte (vestuário, gráfica e metalurgia) e no leste (metalurgia) – Figura 3.

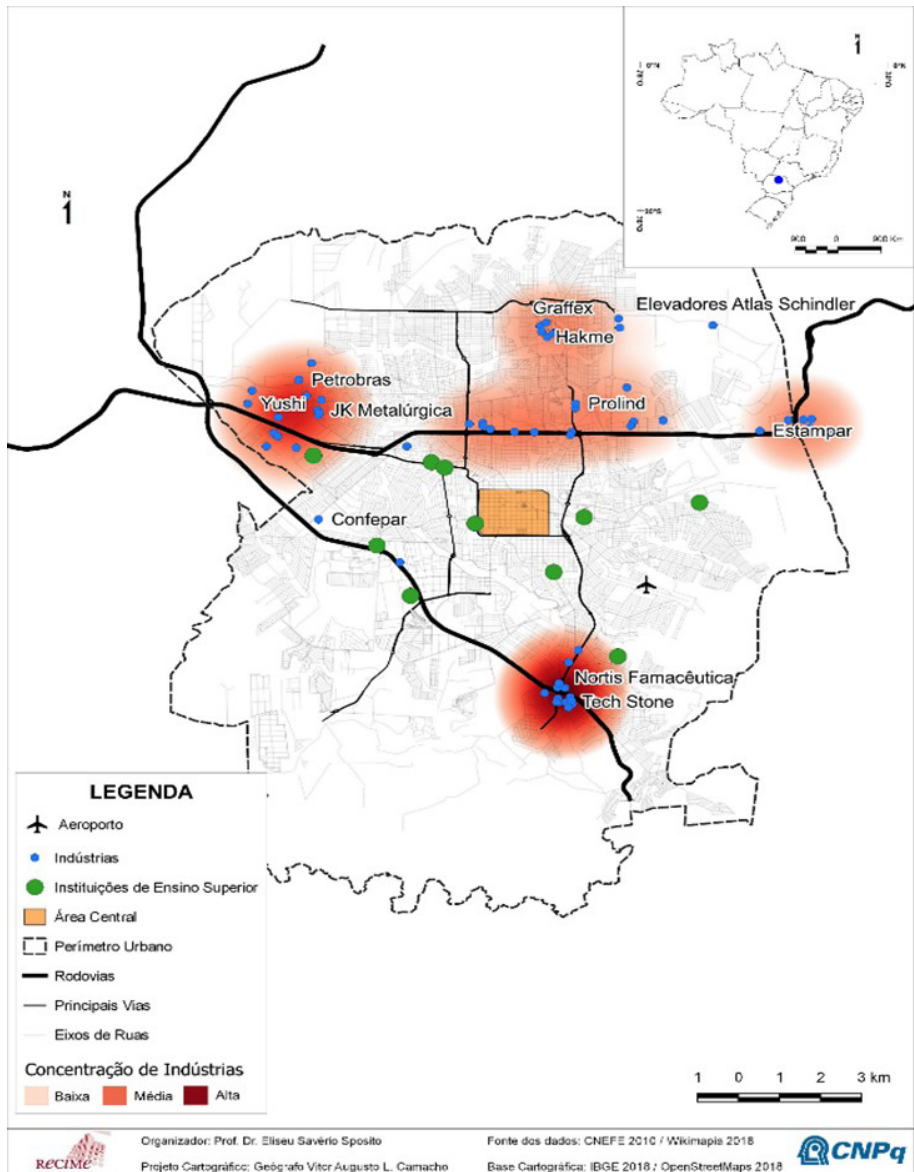


Figura 3 – Localização industrial em Londrina, PR. 2018.

MARÍLIA

Marília tem origem na junção de três patrimônios: Alto Cafezal, que surgiu em 1923, Vila Prado, de 1926, e Vila Barbosa, de 1927, tornando-se município em 24 de dezem-

bro de 1928. Segundo o IBGE, a população do município era de 237.627 habitantes em 2022, com PIB total de R\$ 6.876.769.000,00, PIB per capita igual a R\$ 36.163,08, tendo a indústria com participação de 14% na economia municipal.

O caso desse município, quando se trata da dinâmica econômica e, por consequência, da localização industrial, deve levar em consideração duas outras cidades próximas: Garça e Pompeia. Em Garça há um distrito industrial com forte participação da indústria eletrônica e, em Pompeia, de equipamentos mecânicos.

Marília tem, na divisão do trabalho, predominância dos ramos de alimentação (5.605 empregos) e metal-mecânico (2.440 empregos) – onde está a maior média salarial, por volta de R\$ 1.021,00 – seguidos dos ramos de vestuário (648), plásticos (269), artefatos de concreto (179), gráfica (111) e móveis (102 empregos). Considerando outros ramos com menor participação, a indústria abrange 25% de todos os empregos na cidade e pouco mais de 20% do PIB local (Melazzo, 2009).

Marília possui áreas dedicadas à localização de indústrias ou distritos industriais: os Distritos Industriais I e II e o Parque das Indústrias, implantados a partir do final dos anos 1980, na porção noroeste da área urbana. Para Melazzo (2009), “a indústria da transformação assume lugar de destaque em Marília na análise de sua constituição e capacidade de diferenciar-se em sua região imediata, adquirindo um perfil próprio na rede de cidades paulistas, bem como sendo significativa no que se refere à absorção de mão-de-obra. A presença da indústria no espaço urbano também não é neutra quanto à suas localizações, conformando-se eixos novos ou reforçando os pré-existentes, como também influenciando significativamente os próprios processos de produção da cidade” (p. 25).

Para o autor, em Marília destacam-se os “setores da alimentação e da metal-mecânica seja em relação ao número de indústrias ligadas a estes setores de atividades, seja em relação ao número de empresas de médio e grande porte, pelo peso de suas exportações e importações e pela absorção de mão-de-obra”. Por isso, “é a partir da indústria de transformação que podemos observar de maneira mais intensa, pelo menos até o momento, as interações espaciais produzida hoje entre Marília, sua região de entorno e outras escalas de atuação destes capitais” (Melazzo, 2009, p. 16).

No que concerne ao porte, a predominância é da microempresa (com até três empregados), o que corresponde a 62% do total. A grande empresa, por sua vez, está presente em apenas quatro setores. Isso significa que a indústria da alimentação detém mais de 50% do total de empresas. Os setores de alimentos, metal-mecânica e vestuário somam, juntos, mais de 53% do número de estabelecimentos industriais, respondem por mais de 83% do número de empregos e por mais de 84% da massa salarial. A predominância desses ramos indica o padrão específico, em Marília, do relacionamento entre os setores industriais, “do grau de incorporação de tecnologia, de escala de abrangência de seus mercados, de articulações com a economia regional e, fundamentalmente, da dinâmica econômica no que se refere aos setores ligados à produção de bens de consumo não duráveis” (Melazzo, 2009, p. 18)

É possível afirmar que, com exceção de uma grande empresa (Nestlé), todas se localizam próximas aos eixos das rodovias que cortam a área urbana ou ligam Marília a Garça e Pompeia – onde se localiza a Jacto (Figura 4). As rodovias, neste caso, “assumem

um papel primordial nos processos de ligação e interações espaciais promovidas pela economia local, seja por ter sido Marília uma das únicas cidades de porte médio paulistas que não se formaram com a chegada da Estrada de Ferro, seja por não ser utilizado transporte aéreo de cargas pelas empresas locais, seja ainda pela presença em Marília de grandes transportadoras rodoviárias” (Melazzo, 2009, p. 25).

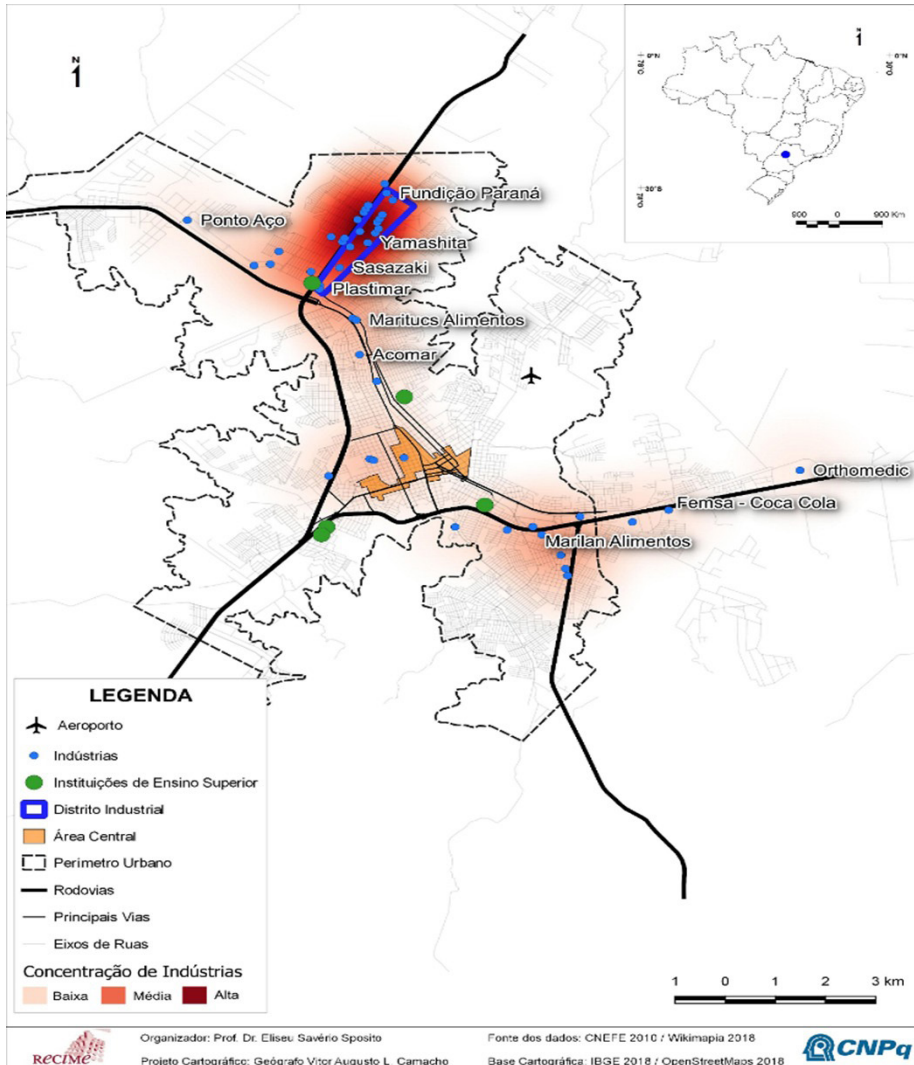


Figura 4 – Localização industrial em Marília, SP. 2018.

UBERLÂNDIA

Uberlândia tem sua data de fundação em 31 de agosto de 1888. No início do século XX já apresentava diversas fábricas nos ramos de bebidas (cerveja), cigarros, marcenaria etc., todas com baixa complexidade tecnológica para a época, mas ferramentas agrícolas, selarias, aparatos para montaria demonstravam a importância da indústria agropastoril, setor mais relevante na economia municipal, sendo o setor industrial seu segundo pilar. O município tinha, segundo o IBGE, em 2022, 713.224 habitantes, PIB total de R\$ 43.129.284,92, renda per capita de R\$ 61.038,02 e IDH igual a 0,78 e ganho individual médio mensal igual a 2,9 salários mínimos.

Uberlândia contava, em 2006, com 3.425 empresas de ramos diversificados, tanto dispersas pela cidade como em seu Distrito Industrial, onde estão localizadas empresas ligadas ao setor agropecuário e outras como os armazéns atacadistas, as gráficas e as empresas de logísticas, caracterizando o sítio mais como uma área de atividades do que como um distrito industrial (Figura 5). Na cidade, destacam-se as empresas ligadas ao ramo de sementes agrícolas e biotecnologia, e ao processamento de alimentos – ramo que se compõe de grande número de pequenos estabelecimentos e com baixa especialização.

As grandes empresas estão diretamente ligadas à agroindustrialização, cuja importância se explica pela existência de um polo agroindustrial diversificado. Os principais produtos são, atualmente, tabaco, carne e ovos, rações, óleos vegetais, tecidos, laticínios, processamento de grãos e legumes.

Segundo Soares *et al.* (2010), Uberlândia,

considerando suas vantagens locais no contexto macro-territorial, pode ser avaliada a partir: da perspectiva das políticas públicas estabelecidas que induziram e induzem a especialização do território, evidenciada na infraestrutura (rodoviária, ferroviária, aeroportuária), nos serviços de apoio, nos sistemas de transporte e telecomunicações que compõem sua rede de interações espaciais no nível regional e nacional; da especialização produtiva, gestora e tecnológica das instituições privadas que atuam no segmento dos transportes (em especial, das empresas de comércio atacadista). Esta cidade caracteriza-se como um dos principais hubs logísticos do país, mesmo ainda não organizado na perspectiva das *cities logistics* da Europa e dos Estados Unidos, mas possui indicadores, que poucos municípios brasileiros têm. (p. 22)

Enfim, pode-se afirmar que a localização industrial em Uberlândia deve ser compreendida pela dinâmica da agroindústria e por ser, a cidade, importante polo logístico em que se integram os transportes e as telecomunicações, centralizando-se grandes empresas em uma área de atividades – com predominância do setor industrial – e uma grande quantidade de pequenos estabelecimentos dispersos pela área urbana.

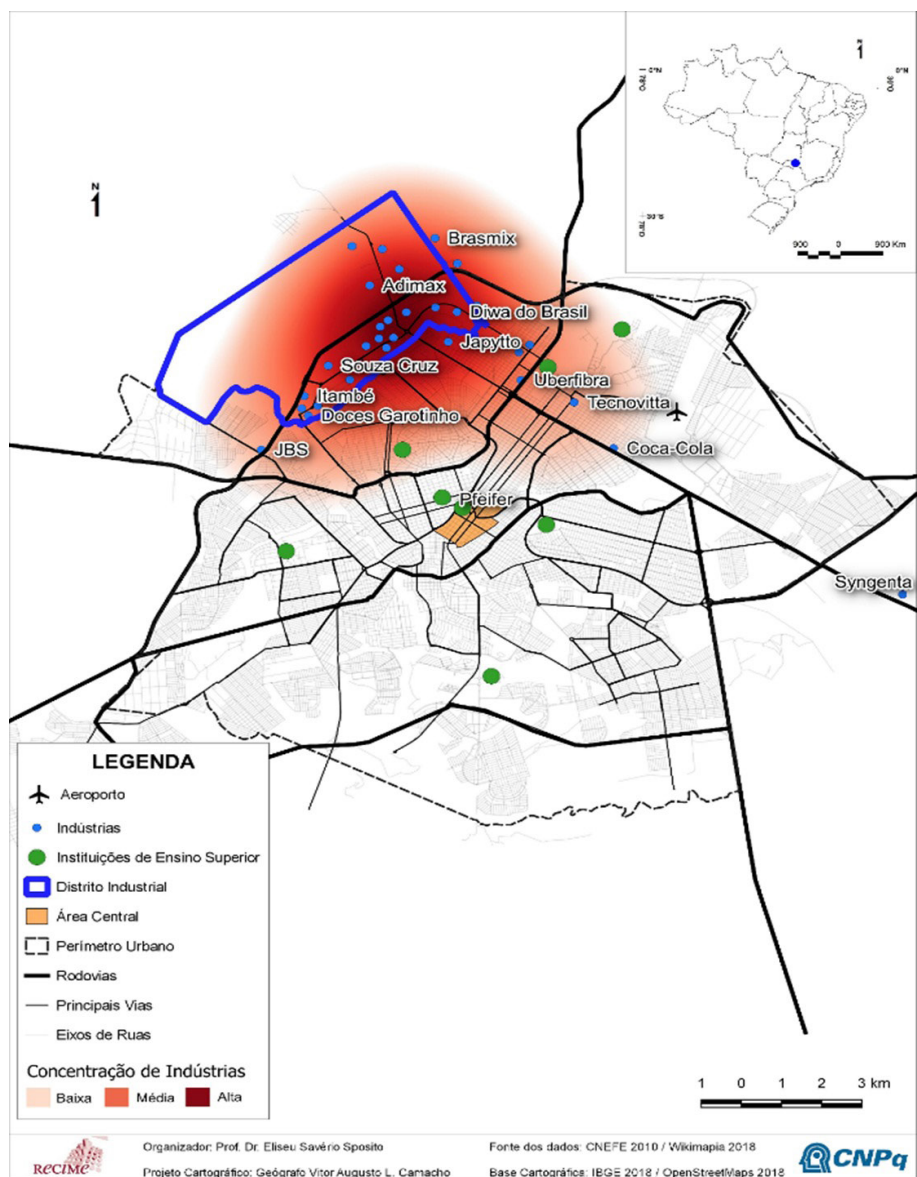


Figura 5 – Localização industrial em Uberlândia, MG. 2018.

PASSO FUNDO

A cidade de Passo Fundo foi fundada em 26 de novembro de 1847 e emancipada em 7 de agosto de 1857. Situada no norte do estado do Rio Grande do Sul tinha, em 2021, segundo o IBGE, 206.103 habitantes, PIB total de R\$ 8.398.420.000 e PIB per capita equivalente a R\$ 42.459,59, com IDH igual a 0,776. Atualmente, o município abriga mais de 44 mil empresas de todos os setores e sua base econômica está na agropecuária e no comércio, sendo forte no setor de saúde e universitário. Se os serviços correspondem a 70% do total de empregos, a indústria congrega 13,6% dos empregos.

Em Passo Fundo, de acordo com Sobarzo (2010), o conjunto de atividades comerciais (diversidade de empresas e deslocamentos para compras para a cidade) denota sua centralidade regional, completada por seu papel de gestão empresarial e de produção agrícola. As atividades industriais correspondem, nesse contexto, a atividades produtivas que respondem com novos produtos (consumo da ciência por meio de fertilizantes, por exemplo) e equipamentos.

Aí, a interdependência de setores econômicos coloca a indústria subordinada à produção principal que é a da soja e de animais bovinos, o que requer, para se viabilizar, infraestrutura necessária para processamento, armazenagem e distribuição de produtos.

Os ramos industriais que ocorrem em Passo Fundo (bebidas, implementos agrícolas, couros e derivados, madeiras e derivados de madeira, carne, beneficiamento de produtos agrícolas e produtos alimentícios, na ordem decrescente de sua importância na geração de riquezas) relacionam-se diretamente com as atividades agropecuárias e correspondem a 44,45% do total de estabelecimentos industriais na cidade.

As principais indústrias estão associadas ao agronegócio, não se limitam a uma abrangência regional, mas estão incorporadas em circuitos produtivos mais abrangentes, têm três grandes empresas como principais vetores para a definição de seu padrão de localização industrial, e têm outros estabelecimentos representantes de agentes globais nesse setor. A essas indústrias, associa-se a oferta de informação especializada e de pesquisa aplicada. O conjunto de atividades, fortalecido por essas duas tendências da produção industrial e do consumo de conhecimento, tornam Passo Fundo um centro regional importante e nó dos fluxos de circulação (Figura 6). Isso é atestado pela presença de um terminal petrolífero e de um centro de distribuição de cimento, articulados pela ferrovia (chegada dos produtos) com as rodovias (linhas de escoamento dos produtos para outras áreas, como o oeste do Rio Grande do Sul e o interior de Santa Catarina). O município, que em 1970 contava com 224, em 2008 já tinha 454 estabelecimentos industriais.

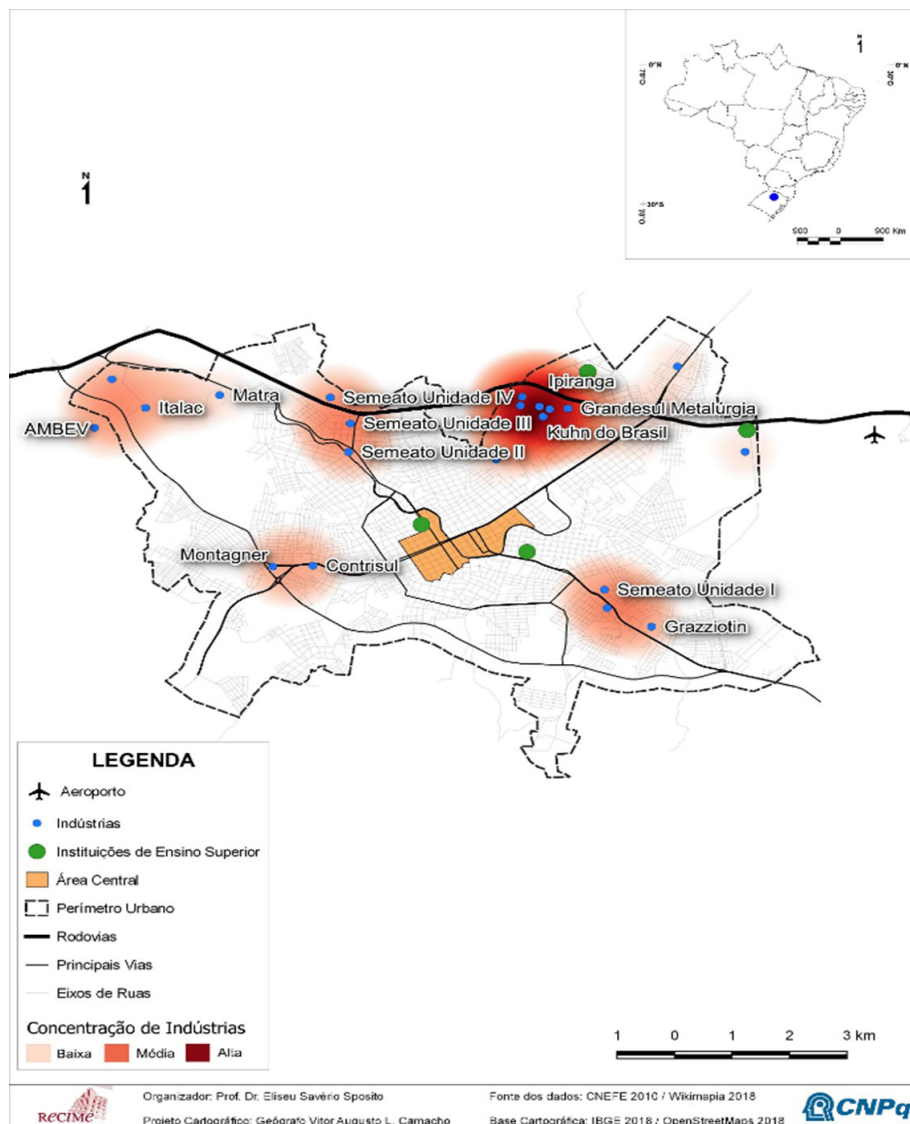


Figura 6 – Localização industrial em Passo Fundo, RS. 2018.

Análise das Cidades: o Caso Argentino

TANDIL

Fundada em 4 de abril de 1823, Tandil contava, em 2022, com 150.162 habitantes. Localizada na Província de Buenos Aires e a 450 km ao sul da capital federal, é um centro econômico regional e tem a agroindústria como atividade econômica mais importante. Em segundo plano, destaca-se o crescente papel que adquiriram, desde a década de 1990, setores em que a incorporação e inovação de tecnologia (fertilizantes e agroquímicos, por exemplo). Os ramos que mais se destacam são a indústria alimentícia e a metal-mecânica – neste caso, que funciona como complementação da indústria automotriz. Tomando dados de 2003, esses dois setores compreendem 73% dos estabelecimentos e ocupam 78% dos trabalhadores.

Para Lan *et al.* (2010), as novas formas de produção fordistas geraram uma grande redefinição no uso do território e no papel das cidades. No que concerne à produção industrial, destaca-se a tendência contemporânea de separação territorial das atividades de produção das atividades de organização e gestão (que se trata da disjunção funcional, processo característico dos tempos pós-fordistas).

Mesmo que haja uma área exclusivamente industrial no município, os estabelecimentos industriais estão dispersos por toda a cidade com predominância nos setores noroeste e nordeste, que se constituem em recortes territoriais significativos da localização industrial e evidenciando novas tendências locacionais. A principal área, portanto, é o Parque Industrial de Tandil, que se localiza na periferia noroeste da cidade (Figura 7).

Os estabelecimentos que apareceram na década de 1990 delimitaram um espaço industrial mais recente, de pequenas oficinas (tornarias, peças mecânicas), vinculados ao processo de “terceirização” empreendido pelas grandes empresas da indústria metal-mecânica, representando 24% das unidades produtivas do ramo.

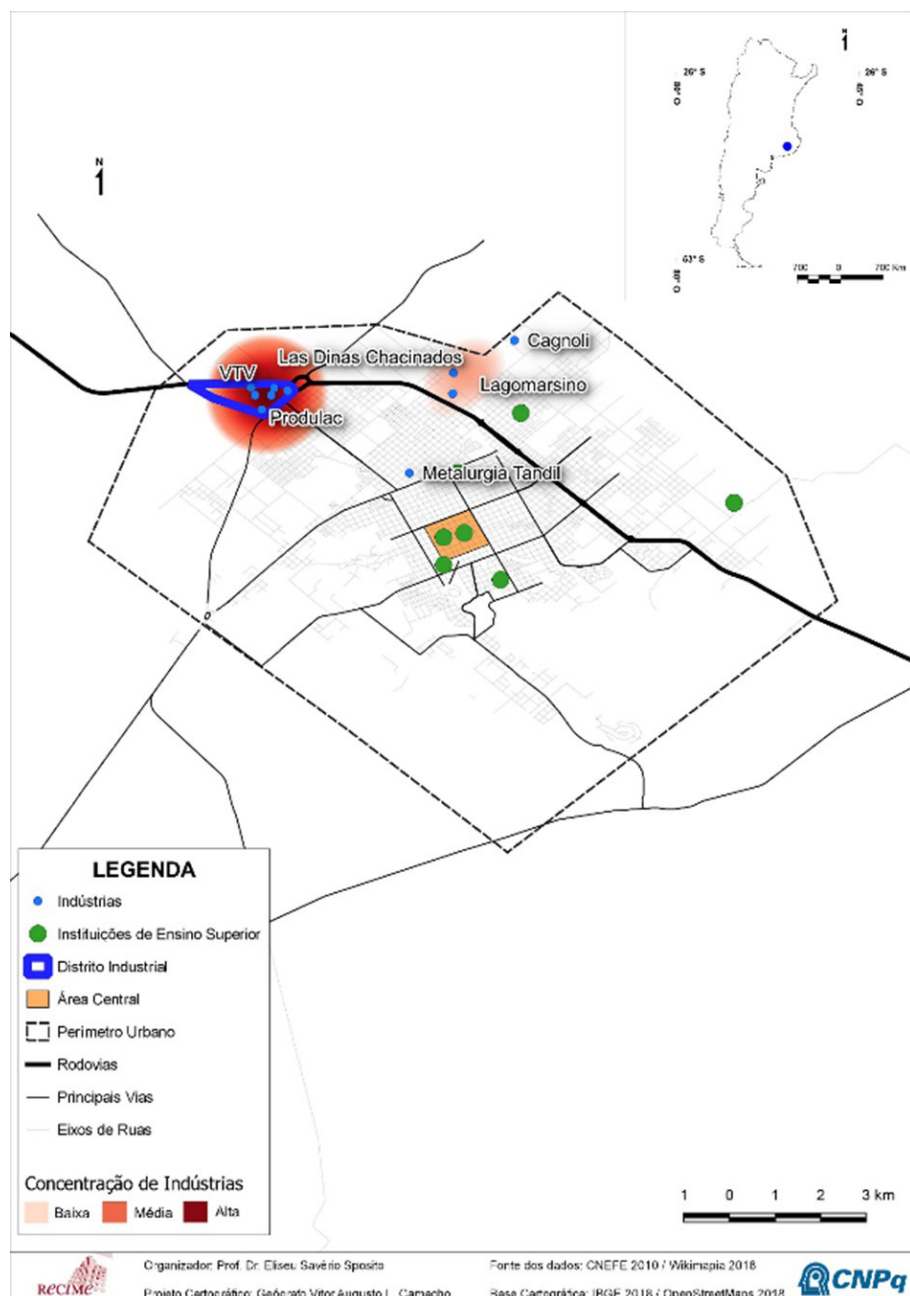


Figura 7 – Localização industrial em Tandil, Argentina. 2018.

Análise das Cidades: o Caso Chileno

CHILLÁN

Contando com 184.739 habitantes em 2017, Chillán se localiza no Chile central, e foi fundada em 1580. Tem, na economia agrícola, sua base econômica, indústrias de madeira e alimentos (principalmente indústria farinheira), fazendo parte de um “corredor industrial” interior desde Rancáguia (Henríquez, Arenas, Henríquez, 2012). A importância da produção agrícola e de gado na região de Chillán mostra, em primeira impressão, a sua importância nacional. Esse perfil começa a se modificar com a preponderância crescente do setor florestal. Quanto ao número de empresas industriais, entre 1980 e 1988, o aumento foi de 50% de estabelecimentos ligados ao setor agroindustrial localizados na área urbana de Chillán e cidades circunvizinhas. Os recursos naturais explicam o forte crescimento do número de estabelecimentos em tempos mais recentes (em toda a região do Biobío, de 172 estabelecimentos em 2000 passou-se a ter 972 em 2009), ou seja, o aumento, no período, foi de 14% ao ano.

As dez indústrias mais importantes de Chillán estavam ligadas ao setor agropecuário (carnes, processadora de vegetais, produtos de papel, produtos lácteos, sementes e madeira) e, em segundo plano, móveis e acessórios e material metal-mecânico, e distribuição de eletricidade. Mesmo que tenha crescido na última década, a indústria florestal ainda é precedida pela indústria de pesca e pela agropecuária.

Do ponto de vista da localização industrial, em Chillán e Chillán Viejo existem duas zonas industriais bem definidas e devidamente registradas no Plano Regulador Intercomunal. Elas se situam no norte e no sul da cidade, ao longo de um eixo que corta a cidade e que se constituía numa via de passagem por toda a área urbana – e se tornou o eixo de gravitação das grandes instalações industriais antes da construção do by pass, uma via que desvia o trânsito rodoviário da cidade, ou seja, trata-se de uma via de tráfego denso no lado oeste. Esse padrão de localização modificou o padrão histórico da cidade pois as primeiras indústrias foram se localizando nas proximidades da estação ferroviária e na Avenida Brasil para, posteriormente, situar-se na rota panamericana, antes da construção do by pass.

A localização das grandes indústrias no norte da cidade explica-se pela acessibilidade ao transporte de matérias primas e escoamento de produtos (Figura 8). Aí se situam os grandes edifícios para sua instalação e a infraestrutura necessária para as atividades produtivas e de armazenamento. Para Arenas (2009), pode-se dizer que “os maiores capitais industriais que dinamizam a economia da cidade se relacionam com a atividade florestal e agropecuária e que, complementarmente, existem outros ramos produtivos que diversificam a matriz industrial de menor escala” (p. 67). Desta maneira, “o desenvolvimento da atividade industrial teve consequências importantes não apenas sobre a estrutura produtiva e por suas conexões com o comércio”. No que diz respeito à estrutura urbana, a cidade se expandiu com “o aumento de espaços residenciais em sua periferia, com a implantação de condomínios e por causa da demanda comercial que motivou a instalação, no espaço urbano, de centros comerciais e estabelecimentos de cadeias comerciais de importância nacional” (p. 67).

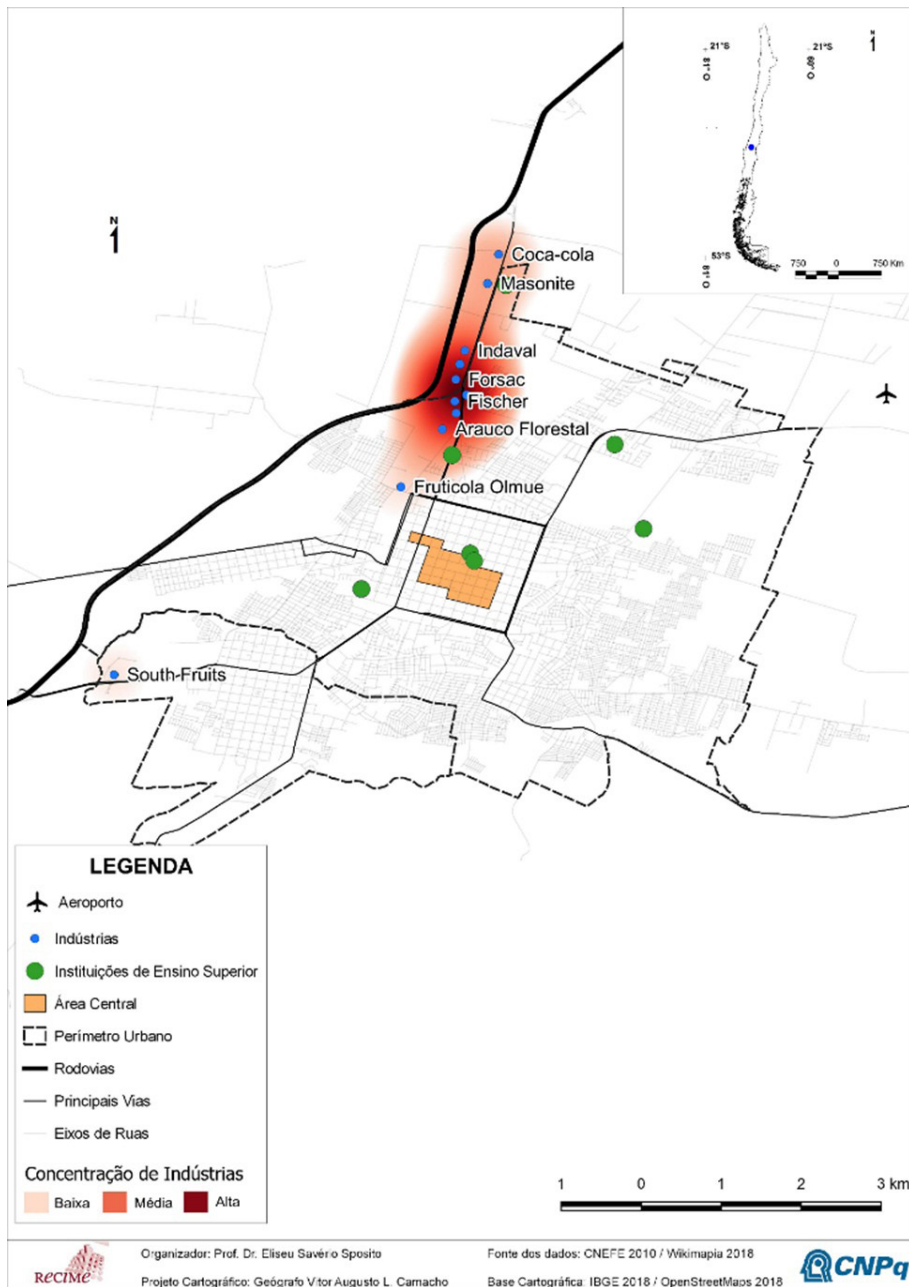


Figura 8 – Localização industrial em Chillán, Chile. 2018.

Algumas Conclusões

Partindo das premissas expostas no início do texto vamos procurar, neste último item, elaborar uma síntese que demonstre proximidades e diferenças entre as cidades estudadas.

Quanto à classificação de todas elas como cidades médias, não há o que contestar. Seus papéis na rede urbana, sua dinâmica econômica e os processos de estruturação interna (estudados por outros pesquisadores da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias) não deixam dúvidas a essa afirmação. Em termos de tamanho populacional, a comparação entre elas demonstra que esse dado não significa um engessamento ao conceito porque, considerada a natureza dos três países estudados e da rede urbana em que se situam as cidades, elas variam, grosso modo, de 150.000 habitantes (Chillán e Tandil), até 700.000 habitantes (Londrina e Uberlândia), passando pela casa dos 200.000 (Marília, Passo Fundo e Mossoró) e 450.000 (Campina Grande).

Quanto aos padrões de localização industrial, a dispersão pela cidade de pequenos – principalmente – e grandes estabelecimentos remonta ao regime fordista e aponta para os ramos agropecuário, metal-mecânico, de alimentos e de bebidas. Outros ramos industriais, com grande incorporação tecnológica, são recentes e podem ser considerados como consequência das mudanças nos regimes produtivos, ou seja, representantes das formas de produção flexível, cuja associação a condomínios industriais, universidades e ambientes técnicos é evidente.

Não há proporcionalidade, entre elas, no que concerne ao número de estabelecimentos ou de empresas por ramo. Há cidades em que o ramo agropecuário é predominante (Passo Fundo e Uberlândia), em que a agroindústria ligada ao setor florestal é única (Chillán), em que o ramo metal-mecânico é importante e predominante (Marília e Tandil), em que a localização de parques tecnológicos vai atraindo novas unidades produtivas resultantes do deslocamento da produção a partir de São Paulo (Londrina), em que a agroindústria tem papel histórico na localização e dispersão pela cidade, mas que sente induções recentes pela presença da universidade e de um parque tecnológico (Campina Grande), e há também a cidade em que a exploração dos recursos naturais se tornou fundamental, atraindo empresas de terceirização das atividades industriais, ligadas ao petróleo e ao sal (Mossoró).

A capacidade das empresas como fator de criação de emprego ou descompressão do desemprego pode ser verificada, indiretamente, em todas as cidades por causa do deslocamento decorrente da desconcentração produtiva nos grandes centros, principalmente em São Paulo e no sul do país. Isso modifica o perfil do mercado de trabalho nessas cidades, incorporando maior número de pessoas ao mercado formal, mas ao mesmo tempo, demonstra a sua fraqueza na distribuição de renda porque os salários, principalmente no nordeste brasileiro, são mais baixos que no sudeste. A tese da disseminação industrial (Sposito, 2018) pode ser identificada por meio desta constatação.

A tendência à diminuição do tamanho médio das empresas, considerando-se o número de empregados, pode ser inferido, indiretamente, pelos processos de terceirização e terciarização que, se não foram detalhados neste texto, estão bem explicados nos textos de cada uma das cidades, elencados nas referências.

A localização das empresas em eixos de circulação de pessoas e mercadorias (SPOSITO, MATUSHIMA, 2002) definidos por estruturas logísticas é característica clara em todas as cidades. Esse padrão de localização pode ser associado à existência de áreas de atividades bem definidas no espaço urbano.

Finalmente, podemos concluir (como está demonstrado, em sua forma, nas figuras do texto) que a tendência à localização industrial – e de outras atividades – ao longo de vias de circulação rápida repete-se e se torna, cada vez mais, nítida em todas as cidades. Aqui se consolida a ideia de que há áreas nas cidades onde a localização industrial ganha preferência (distritos industriais, como são os casos de Uberlândia, Campina Grande e Marília), mas em todas elas o papel das rodovias que permitem acesso às áreas urbanas é evidente. Em todos os casos, portanto, os princípios enunciados por Camagni (2005), principalmente os princípios da aglomeração e da acessibilidade são evidenciados, seja em área de distrito industrial, seja ao longo de um eixo de circulação, por serem indicadores importantes para a localização industrial, foco que não permitiu evidenciar o princípio da hierarquia urbana.

A interação e a competitividade são próprias do modo capitalista de produção e, se não se traduziram em dados, eles atendem às interações em escalas mais amplas que vão além dos espaços municipais. Por outro lado, foi possível verificar que os ramos industriais mais presentes são aqueles com baixa ou média incorporação tecnológica (bebidas, alimentos, metalurgia, agroindústria, extração mineral ou vegetal etc.) mas, em alguns casos, como de Campina Grande, Londrina e Uberlândia, o papel das universidades indica avanços tecnológicos. A tendência à diminuição do tamanho médio das empresas, considerando-se o número de empregados, é fato que se repete nas cidades porque é indicativo do processo produtivo industrial mais recente, definido pelas tendências neoliberais e pela incorporação tecnológica. E tão importante ou, em outras palavras, tão evidente foi a tendência da localização das empresas em eixos de circulação de pessoas e mercadorias definidos por estruturas logísticas diversas.

Todos esses indicadores de mudanças nos padrões de localização industrial encontram correspondência na reestruturação da cidade, ou seja, as áreas urbanas vão se redefinindo por causa da formação de eixos de circulação mais intensa. Isso leva, também, a mudanças nas localizações das residências das pessoas, sejam em conjuntos habitacionais populares – construídos com financiamentos públicos ou privados – que se distanciam da malha urbana, sejam em condomínios de classes média e alta, que se isolam da cidade e se beneficiam das facilidades de circulação, o que indica novas possibilidades de estudos.

Referências Bibliográficas

ARENAS, F. El Chile de las regiones: una historia inconclusa. *Estudios Geográficos*, v. LXX, n. 266, p. 11-39, 2009.

CAMAGNI, R. *Economía urbana*. Barcelona: Antoni Bosch, 2005.

ELIAS, D.; PEQUENO, R. “Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais”. In: SPOSITO, M. E. B., ELIAS, D., SOARES,

B. R. (Orgs.) *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró*. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2010.

HENRÍQUEZ, C.; ARENAS, F.; HENRÍQUEZ, M. *Transformaciones urbanas em la ciudad de Chillán, Chile: lo local e lo tradicional frente a la influencia global*. Relatório de investigação. Santiago, 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo*. (resultados preliminares), 2022.

LAN, D.; LINARES, S.; DI NUCCI, J.; PONS, M. L. "Cidades medias argentinas: agentes econômicos y reestructuración urbana regional". In: SPOSITO, M. E. B., ELIAS, D., SOARES, B. R. (Orgs.) *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Uberlândia e Tandil*. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2010.

LENCIONI, S. Mudanças na metrópole de São Paulo e transformações industriais. *Revista do Departamento de Geografia (USP)*, São Paulo, v. 12, p. 27-42, 1998.

MAIA, D. S.; CARDOSO, C. A. de A.; ALONSO, S. F.; BEZERRA, R. S. "Campina Grande. Dinâmica econômica e reestruturação urbana: permanências e transformações". ReCiMe, relatório de pesquisa, versão 2, 2009.

MATUSHIMA, M. K., SPOSITO, E. S. Dinâmica econômica no Estado de São Paulo: do paradigma de área ao paradigma do eixo de desenvolvimento. In: SILVEIRA, M. R.; SILVA, J. M. P. da. *Geografia econômica: estudos regionais brasileiros*. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2002. p. 187-216.

MELAZZO, E. S. "Cidades médias: agentes econômicos e reestruturação urbana e regional. Marília." ReCiMe, relatório de pesquisa, versão 2, 2009.

SÁNCHEZ-HERNÁNDEZ, J. L. *El eje Irún-Aveiro. Geografía de um eje de desarrollo*. Salamanca: Artes Gráficas, 1998.

SILVA, W. R. da. "Cidades médias, agentes econômicos e reestruturação urbana e regional. Londrina." ReCiMe, Relatório de Pesquisa, versão 1, 2009.

SOARES, B. R.; RAMIRES, J. C. L.; RIBEIRO Filho, Vi.; OLIVEIRA, H. C. M.; MELO, N. A.; SOUZA, SANTOS, M. V. M. "Uberlândia (MG): leituras geográficas de uma cidade média em transição", relatório de pesquisa. Uberlândia: ReCiMe, 2010.

SOBARZO, O. Passo Fundo: cidade média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio. In: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró*. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

SPOSITO, E. S. A disseminação do modo industrial: o exemplo de Caicó, RN. *Sociedade e Território*, v. 30, p. 6-25, 2018.

_____. A noção de território: uma leitura pela noção de desenvolvimento. In: HEIDRICH, Á. L.; COSTA, B. P. da; PIRES, C. L. Z.; UEDA, V. (Orgs.). *A emergência da multi-territorialidade*. Canoas/Porto Alegre: ULBRA/ UFRGS, 2008. p. 63-75

_____. *O novo mapa da indústria no início do século XXI. Diferentes paradigmas para a leitura das dinâmicas territoriais do estado de São Paulo*. São Paulo: Editora UNESP, 2015.

_____. Reestruturação produtiva e urbana no Estado de São Paulo. *Scripta Nova*, Barcelona, v. XI, 2007.

_____. MATUSHIMA, M. K. Dinâmica económica en el Estado de São Paulo: los desdoblamientos de un eje de desarrollo. *Revista Geocrit*, Barcelona, v. 6, n. 105-132, 2002.

Recebido em: 01/11/2023. Aceito em: 15/12/2023.

Notas

¹ Este texto é resultado de pesquisa realizada no âmbito da ReCiMe (Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias), no período de 2008 a 2012 e do projeto “Urbanização contemporânea: (re)estruturação e desigualdades socioespaciais”. Financiamento do CNPq.

² A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) é uma autarquia federal, administrativa e financeiramente autônoma. Foi criada em 1959. Sua sede fica em Recife -PE. Seu objetivo é “promover o desenvolvimento incluyente e sustentável de sua área de atuação e a integração competitiva da base produtiva regional na economia nacional e internacional” (informações da própria SUDENE). Sua área de atuação compreende todos os nove estados nordestinos mais o extremo norte de Minas Gerais, a porção mineira do Vale do Jequitinhonha e o norte do Espírito Santo.