



AS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS ENQUANTO *LÓCUS* PRIVILEGIADO DA CIRCULAÇÃO: a interiorização dos processos aduaneiros em território nacional

Samarane Fonseca de Souza Barros ¹

RESUMO

Enquanto melhorias nos sistemas logísticos e de circulação, os portos secos surgem como alternativas a pretensa ineficiência do sistema portuário tradicional. Ao se materializarem em alguns pontos do território, corroboram com reestruturações na divisão territorial do trabalho, mas também nas mudanças de posicionalidade e inserção das cidades no escopo das regiões e redes urbanas. Metodologicamente, a pesquisa se apoiou em levantamentos bibliográficos e de dados secundários de diferentes instituições públicas. Observamos que grande parte dos portos secos está localizada em cidades médias, o que nos leva a problematizá-las como importantes nós para a circulação capitalista. Temos, portanto, as cidades médias como articuladoras de territórios, de escalas e como espaços privilegiados da circulação.

Palavras-chave: Urbanização, Circulação, Cidades Médias, Portos Secos.

RESUMEN

Como mejoras en los sistemas logísticos y de circulación, los puertos secos aparecen como alternativas a la supuesta ineficiencia del sistema portuario tradicional. Al materializarse en algunas partes del territorio, corroboran con una reestructuración en la división territorial del trabajo, pero también con cambios en la posicionalidad e inserción de las ciudades en el ámbito de las regiones y redes urbanas. Metodológicamente, la investigación se basó en encuestas de datos bibliográficos y secundarios de diferentes instituciones públicas. Observamos que la mayoría de los puertos secos se ubican en ciudades intermedias, lo que nos lleva a problematizar las ciudades como importantes nodos de circulación capitalista. Por tanto, tenemos ciudades intermedias como articuladores de territorios, escalas y espacios privilegiados de circulación.

Palabras clave: Urbanización, Circulación, Ciudades Intermedias, Puertos Secos.

INTRODUÇÃO

Este trabalho visa discutir a localização dos portos secos brasileiros em cidades médias e como isto ratifica as funções centrais que estes núcleos desempenham na rede urbana desde uma perspectiva da circulação. Os portos secos são institucionalizados no Brasil na década de 1990 e são alternativas técnicas e normativas à pretensa ineficiência do sistema portuário tradicional. Por serem empreendimentos de uso público, porém

¹ Estudante de doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente. Bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). E-mail: s.barros@unesp.br



geridos pela iniciativa privada, tem-se uma realidade que envolve a coalizão de inúmeros agentes para o financiamento e consolidação destas infraestruturas.

Nesta direção, os portos secos são aqui compreendidos como capitais fixos de longa duração que apresentam particularidades e fazem parte de diferentes etapas do sistema produtivo. Este trabalho, portanto, lança luz sobre a localização dos portos secos no Brasil e como a interiorização dos processos aduaneiros complexificaram e sublinharam a importância das cidades médias na circulação capitalista.

A atual fase do capitalismo envolve a ressignificação dos espaços-tempos da acumulação e parte da premissa da maior rapidez e fluidez, por isso a circulação ganha importante destaque. Para isso, frações de capital devem se imobilizar no ambiente construído para facilitar os fluxos econômicos e evitar a formação de entraves e gargalos logísticos. Neste ínterim, o estudo dos portos secos se justifica e demonstra que estes empreendimentos enquanto inovações técnicas e normativas dão mais centralidade para algumas localidades em detrimento a outras e ressaltam o movimento de interiorização da urbanização brasileira e da maior complexidade nos papéis desempenhados pelas cidades médias.

Desta forma, observamos que a consolidação dos portos secos é coincidente a interiorização da rede urbana brasileira e, neste caso, as cidades médias tornam-se espaços destinados a circulação do capital por ocuparem posição de intermediação na rede urbana e também por permitirem e construírem suas próprias relações em uma combinação de diferentes fluxos e escalas.

Para explanação das ideias, este artigo segue estruturado em outras três partes além desta introdução e das considerações finais: i) descrição dos principais procedimentos metodológicos utilizados para a pesquisa; ii) referencial teórico versando sobre os principais conceitos, temas e noções aqui problematizados e; iii) resultados e discussões.

METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos seguem divididos em três etapas principais, a saber: i) levantamento bibliográfico; ii) levantamento de dados secundários e; iii) sistematização das ideias na forma do texto, na elaboração de mapa e quadro.

A primeira etapa buscou em repositórios nacionais e também na literatura estrangeira as principais temáticas que tangenciam este artigo, como circulação



capitalista, capital fixo, portos secos, cidades médias e rede urbana. A partir de um apanhado geral das ideias, pudemos elaborar o referencial teórico que segue abaixo.

Já na etapa de levantamento de dados secundários, foram analisados os documentos disponibilizados pela Secretaria de Comércio Exterior do Brasil (SECEX) a fim de levantar as informações sobre os portos secos, além de estudos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que auxiliaram na caracterização das cidades que recebem estes empreendimentos. Os estudos do IBGE analisados foram dois: Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias e Regiões de Influência das Cidades 2018 (IBGE, 2017; 2020). A escolha por estes estudos se dá em função de analisar os papéis que as cidades médias desempenham no sistema urbano brasileiro e a importância delas enquanto articuladoras de espaços e territórios.

Por fim, as principais ideias seguem explanadas na forma deste texto. Para somar ao entendimento final, foram elaborados uma figura e um quadro. A figura foi elaborada a partir do *software* ArcGis 10.1 com os arquivos *shapefiles* cedidos pelo IBGE e pelo Departamento Nacional de Infraestruturas e Transportes (DNIT). A figura teve o intuito de demonstrar a localização dos portos secos no território nacional e segue acompanhada de um quadro feito no *Microsoft Excel* que caracteriza as cidades entre 50.000 e 500.000 habitantes que abrigam portos secos.

REFERENCIAL TEÓRICO

A reestruturação produtiva que assolou grande parte do mundo a partir da década de 1970 também reverberou em reestruturações espaciais no Brasil. Uma das mais emblemáticas foi a interiorização das atividades produtivas como resposta às necessidades da nova fase do capitalismo. Sobre o padrão de acumulação flexível inaugurado ao fim da década de 1970, Harvey (1992) argumenta que surgiram novos setores industriais, de prestação de serviço e financeiros, assim como houve inovações tecnológicas e organizacionais. Em consonância a isso, aumentou o número e a dimensão de algumas cidades situadas mais ao interior do país ao passo que as mudanças no capitalismo se atrelam, diretamente, às mudanças urbanas (SPOSITO; SPOSITO, 2012).

A nova fase do capitalismo marcada por fluxos de diversas ordens demanda de inovações técnicas e normativas que garantam uma acumulação sem precedentes e isso perpassa, necessariamente, pela aceleração da circulação. Harvey (1992) propõe que as



alterações e o desenvolvimento dos meios de comunicação e transporte engendram mudanças na velocidade dos fenômenos e, por isso, a percepção sobre a dimensão espacial é alterada. Este processo foi designado por Harvey (1992) como compressão espaço-temporal e vai ao encontro do que Santos (1996) problematizou como aceleração contemporânea e o imperativo da fluidez nos deslocamentos materiais e imateriais.

A circulação, portanto, se encontra no centro do modo de produção vigente e suas condições são tão importantes quanto às condições de produção (ARROYO, 2015). Para que ela ocorra sem maiores gargalos é preciso uma articulação de diferentes redes e escalas que vão imprimir no território maior fluidez e porosidade, levando-o a assumir as facetas de um capitalismo cada vez mais competitivo (ARROYO, 2015).

Em função da aceleração da circulação, a aglutinação de atividades produtivas, de logística e de prestação de serviços tornou-se proeminente e facilitou a apropriação capitalista de uma série de espaços que antes não estavam previstos na acumulação. As redes técnicas tiveram como plano de fundo, em muito, a rede de cidades (SPOSITO, 2008) e aproveitaram de infraestruturas e do ambiente construído para ampliarem os fluxos a partir dos fixos já existente ou forjados.

No bojo das melhorias nos sistemas de circulação e para suprir gargalos econômicos e logísticos, os portos secos surgem no Brasil como alternativas técnicas e normativas para adaptação aos padrões internacionais e para otimização dos custos de transporte. A interiorização dos estabelecimentos portuários e o aumento da containerização engendraram uma nova regionalização das atividades de alfândega no país, a fim de garantir maior agilidade nos processos de distribuição das mercadorias (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

Arroyo (2005, p. 227) define os portos secos brasileiros como:

Lugares especiais, de origem normativa e sujeitos a legislação específica, que têm a finalidade de fazer com que o transporte de mercadorias exportadas e importadas [...] possam seguir sem interrupções nas fronteiras, portos ou aeroportos para o controle aduaneiro.

Desde sua institucionalização em 1996 os portos secos são geridos pela iniciativa privada, sendo que grande parte das empresas que se interessam em investir neste tipo de estabelecimento já são grandes atuantes em outras frações de capital, como as empresas de transporte e logística (ARROYO, 2005) e até mesmo empresas do setor imobiliário e financeiro (CLOLS, 2015).



Os portos secos são aqui entendidos como capital fixo ao passo que são incorporados ao processo produtivo pelas empresas privadas e corroboram com a aceleração da reprodução do capital, principalmente, por engendrar maior fluidez e porosidade territorial (ARROYO 2005; 2015). Ademais, é plausível apreender estes empreendimentos como infraestruturas pertencentes a rede logística por se combinarem a outros capitais fixos que condicionam ganhos competitivos e maior mobilidade para algumas parcelas do capital.

Quando se olha para a localização dos portos secos no Brasil, tem-se o maior número de empreendimentos na região concentrada (SANTOS; SILVEIRA, 2008) deste país, revelando uma localização estratégica na medida em que esta região é a mais dinâmica no que tange os elementos técnicos e outros capitais fixos que conformam a rede logística, como aeroportos e outros portos.

A situação estratégica é também ratificada quando se olha para as cidades onde estão os portos secos. Além de algumas capitais e grandes cidades, os portos secos tendem a se localizar em cidades que desempenham função de centralidade na rede urbana, como as cidades médias. Estas cidades, nos últimos cinquenta anos, tiveram os seus papéis ampliados e passaram a integrar os circuitos de acumulação, principalmente, por assumirem papel de intermediação entre as pequenas e grandes cidades (SPOSITO, 2017).

Nesta direção, desde a segunda metade do século XX as cidades médias passaram a receber agentes da economia globalizada que as colocam direta ou indiretamente alinhadas às escalas mais complexas do capitalismo. A partir da década de 1990, principalmente, três fatores corroboraram para a ampliação dos papéis das cidades médias: a reestruturação produtiva, a abertura comercial e o reescalonamento do Estado brasileiro (AMORIM FILHO; SERRA, 2001). O primeiro destes fatores atrelou-se às mudanças de cunho normativo e tecnológico que propiciaram a desconcentração e interiorização da urbanização ao baratear os custos de transferência em função dos avanços dos meios de transporte e de comunicação. Já a abertura comercial dinamizou a comercialização dos produtos finais em mais áreas do território nacional levando as cidades médias a se comportarem como “um ponto de difusão da produção e dos valores do sistema sócio-econômico de que faz parte” (AMORIM FILHO, 1984, p. 12). Por fim, o avanço do neoliberalismo e o reescalonamento do Estado fomentaram a desconcentração urbana ao passo que a privatização de setores estratégicos e de



infraestrutura adentrou o interior do país, favorecendo a construção de rodovias, energia elétrica, difusão da internet etc.

Assim sendo, podemos compreender que a interiorização da urbanização e o incremento nos papéis e funções das cidades médias está relacionado às mudanças no/do Estado brasileiro que desde a década de 1990, principalmente, propicia uma maior desconcentração das atividades produtivas e engendra uma maior circulação capitalista a partir, sobremaneira, da espoliação das infraestruturas e dos sistemas de movimento.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A interiorização das infraestruturas pela rede urbana brasileira é coincidente aos regimes de experimentação neoliberal que emergiram no Brasil, sobretudo, a partir da década de 1990, conformando novas paisagens regulatórias do capitalismo (BRANDÃO, 2017). Em específico sobre os portos secos, observamos que estes empreendimentos surgem como possibilidades em um momento no qual o Estado ampliava a participação de capitais privados no setor de infraestruturas e fomentava a maior participação e inserção de agentes globais no circuito produtivo (BARROS, 2020).

Os portos secos surgem para sanar a pretensa ineficiência do sistema portuário tradicional e, portanto, como possibilidade e melhoria para os sistemas de circulação brasileiros a fim de aumentar as vantagens competitivas do país frente a economia globalizada. Assim como os portos secos, todo o setor de logística e infraestrutura foi amplamente afetado a partir de mecanismos como os de privatização e concessão que ganharam força com as rodadas de experimentação neoliberal iniciadas na década de 1990 (BRANDÃO, 2017).

A partir do Decreto Lei nº 1910, de 21 de maio de 1996 (BRASIL, 1996) os portos secos foram autorizados a cumprirem no país o papel de recinto alfandegado de uso público, porém gerido pela iniciativa privada, sendo instalado em zonas secundárias localizadas, em grande parte, fora dos já saturados centros portuários tradicionais. Durante esse momento, o Brasil passava pelo primeiro *round* de experimentação neoliberal no qual foi marcado por forte desmantelamento das instituições públicas e pela abertura comercial mais efetiva (BRANDÃO, 2017).

Sobre a situação geográfica dos portos secos tomando como um dos panos de fundo a rede urbana, é possível observar uma seletividade espacial por estarem em áreas mais densas do ponto de vista técnico, normativo e também por ocuparem cidades



importantes no âmbito de toda a trama escalar. Esta seletividade revela, dentre outros fatores:

[a] concentração dos investimentos de capital, da infraestrutura social e da presença hegemônica das condições gerais de produção em alguns pontos do espaço em detrimento de outros; o que finda por ratificar a concentração espacial dos meios de produção, circulação e consumo, e das atividades econômicas como um todo, significando, portanto, uma concentração espacial das oportunidades de desenvolvimento (MONTE-MÓR; LINHARES, 2009, p. 153).

Atualmente, existem no Brasil 63 portos secos em funcionamento, sendo que grande parte está localizado em cidades entre 50.000 e 500.000 habitantes. Vale colocar que se sabe a diferença entre cidades médias e cidades de porte médio, sendo o segundo grupo atrelado diretamente às questões demográficas (SPOSITO, 2010). No entanto, a variável populacional é uma importante proxy para analisar as funções de cada cidade e a sua relação com o mercado e com as infraestruturas disponíveis (AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

A figura e o quadro abaixo ilustram a situação geográfica em referência a atual conformação da rede urbana brasileira. Na figura temos a localização dos portos secos no território nacional e no quadro a posição das cidades entre 50.000 e 500.000 habitantes² em relação as classificações de diferentes estudos do IBGE (IBGE, 2017; 2020). Vale colocar que excluímos da análise as cidades pertencentes a regiões metropolitanas³.

² Não há um consenso sobre os limiares demográficos para a caracterização de cidades de porte médio. Neste caso, a faixa entre 50 e 500 mil habitantes foi elencada indo ao encontro dos estudos de Sposito (2006).

³ Grandes regiões metropolitanas, por exemplo, de São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife, em que as cidades-sede realmente são metrópoles para além da institucionalização de leis estaduais que implementam regiões metropolitanas.



Figura 1 – Portos Secos no Brasil.



Fonte – Barros, 2020.

Quadro 1 – Classificação das cidades entre 50 mil e 500 mil habitantes que têm portos secos.

CIDADE	POPULAÇÃO (IBGE, 2021)	REGIÃO INTERMEDIÁRIA (IBGE, 2017)	CLASSIFICAÇÃO REGIC (2008; 2020)
Corumbá/MS	112.669	Corumbá	Centro Sub-Regional B
Anápolis/GO	396.526	Goiânia	Capital Regional C
Uberaba/MG	340.277	Uberaba	Capital Regional C
Resende/RJ	133.244	Volta Redonda-Barra Mansa	Centro Sub-Regional A
Bauru/SP	381.706	Bauru	Capital Regional B
São José do Rio Preto/SP	469.173	S. J. do R. Preto	Capital Regional B
Cascavel/PR	336.073	Cascavel	Capital Regional B
Foz do Iguaçu/PR	257.971	Cascavel	Capital Regional C
Itajaí/SC	226.617	Blumenau	Centro Sub-Regional A
São Francisco do Sul/SC	54.751	Joinville	Centro de Zona A



Uruguaiana/RS	126.766	Uruguaiana	Centro Sub-Regional A
Santana do Livramento/RS	75.647	Uruguaiana	Centro de Zona B
Maringá/PR	436.472	Maringá	Capital Regional B
Varginha/MG	137.608	Varginha	Capital Regional C

Fonte – SECEX, 2021; IBGE (2017; 2008; 2020; 2021). Organização da autora.

Observamos que a instalação dos portos secos obedece, em muito, a hierarquia da rede urbana. Isto é, se tomarmos como base os estudos do IBGE temos que os portos secos estão localizados em importantes centralidades e podem inserir, inclusive, tais centralidades em uma trama de redes transversais e mais complexas se pensarmos as funções destes empreendimentos voltadas ao comércio exterior.

Por exemplo, se pensarmos na regionalização do IBGE de 2017 em Regiões Geográficas Intermediárias e Regiões Geográficas Imediatas observamos que a maior parte das cidades elencadas polarizam uma Região Geográfica Intermediária. Isto significa que elas, para sua região, são referência e um “polo de hierarquia superior diferenciado a partir dos fluxos de gestão privada e pública e da existência de funções urbanas de maior complexidade” (IBGE, 2017, p. 20). Da mesma forma, temos que grande parte destas cidades são capitais regionais e centro sub-regionais que, para o IBGE, representam respectivamente: “centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência em comparação com as metrópoles” (IBGE, 2020, p. 11) e cidades de menor porte demográfico e de gestão menos complexa do que as capitais regionais.

A capacidade de alcance espacial e articulação do território é importante para implantação dos portos secos por estes demandarem de boas conexões externas para o seu pleno funcionamento. Por outro lado, a instalação destes empreendimentos em cidades médias corrobora para a designação destas cidades como espaços privilegiados de circulação no âmbito da acumulação geral, além de ratificar o potencial de comunicação e articulação proporcionado pela situação geográfica destes centros urbanos (SPOSITO, 2001).

Nesta direção, podemos problematizar as cidades médias como importantes nós na rede urbana e logística, mas também como potenciais articuladoras de território. Enquanto articuladoras de território, estamos compreendendo-as a partir dos papéis de intermediação, mas também a partir das funções e serviços que elas apresentam que são



capazes de envolver diferentes escalas e localidades, próximas ou distantes a elas. A instalação do porto seco nestas cidades demonstra a capacidade que elas têm de serem estratégicas para a circulação capitalista e, por outro lado, para as mudanças de posicionalidade (SHEPPARD, 2002) frente as redes como um todo.

Para além da ideia de articuladora de territórios, podemos considerar as cidades médias também como importantes elementos de articulação, neste caso, da própria divisão territorial do trabalho. Sobre isso, observamos que a hierarquia urbana não mais sustenta as próprias interações desenroladas por estas cidades, pois observamos a conformação de fluxos de diferentes naturezas (CATELAN, 2013) que surgem desde as cidades médias e, em algumas vezes, de toda a sua região.

Portanto, temos a imbricação de diferentes processos que complexificam os papéis das cidades médias na contemporaneidade, em uma lógica em que associa hierarquia e heterarquia (CATELAN, 2013) ao passo que enquanto as funções de intermediação podem ser compreendidas dentro de uma lógica hierárquica, as articulações e interações de cada cidade se dão a partir da construção de suas próprias relações (CATALÃO; LEMOS, 2020).

Nesta perspectiva, é inviável separarmos o modo de produção capitalista das análises urbanas, pois aqui optamos por uma abordagem na qual “o espaço traz a economia (modo de produção) e suas relações sociais subjacentes como elementos de fundamental importância para sua compreensão” (MONTE-MÓR; LINHARES, 2009, p. 156). Seguindo nesta linha, portanto, temos as cidades médias também como arenas de investimento ora por receber infraestruturas via fundo público que facilitam a acumulação capitalista, ora por serem espaços preferenciais e selecionáveis para o investimento do capital privado.

A interiorização dos portos secos é, em muito, coincidente a expansão seletiva do meio técnico-científico-informacional, isto é, se instalando em algumas localidades em detrimento a outras. A partir do entendimento destes empreendimentos como capital fixo e como uma infraestrutura econômica e normativa, tem-se nas cidades a criação de um espaço destinado à circulação do capital e também de pessoas, porque conforme aponta Bessa (2004, p. 60) a chegada dos fixos atrelados à economia corroboram com o maior fluxo de pessoal e ideias e, por isso, criam boas condições para a consolidação do “sistema de ações”.



Tem-se então que a interiorização dos processos aduaneiros agilizou o processo de circulação capitalista no Brasil, todavia, pelos portos secos estarem localizados em uma porção específica do território acabaram por cristalizar algumas desigualdades regionais já existentes. Ainda, a localização dos empreendimentos em cidades importantes na rede urbana demonstra a intencionalidade dos capitais privados que os gerem e corroboram para a acumulação capitalista.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A busca por uma circulação mais eficiente faz com que surjam novas paisagens regulatórias do capitalismo (BRANDÃO, 2017). Dentre as inovações técnico-normativas, destacamos aqui os portos secos que surgem para suprir a pretensa ineficiência do sistema portuário tradicional e, conseqüentemente, engendram reestruturações nos espaços voltados à circulação.

A articulação entre os fixos e os fluxos no presente caso ocorrem considerando a rede urbana como pano de fundo, isto porque os fixos tendem a se concentrar em cidades estratégicas, de situação geográfica favorável e possíveis articuladoras de diferentes escalas e territórios.

A interiorização das infraestruturas de circulação é coincidente a própria interiorização da rede urbana brasileira, uma vez que ambos os movimentos foram estimulados pelo reescalonamento do Estado, pela abertura dos mercados e pela reestruturação produtiva. Nesse ínterim, temos que a consolidação dos portos secos em cidades médias reforçam ainda mais o papel de intermediação destas cidades e, ainda, a possibilidade de diferentes interações que surgem desde elas próprias. Observamos, portanto, uma confluência entre movimentos hierárquicos – considerando a intermediação – e heterárquicos – considerando as interações.

As cidades médias, nesta direção, participam de tramas escalares e se destacam como espaços privilegiados na acumulação capitalista desde o ponto de vista da instalação de infraestruturas voltadas a circulação. Problematizamos, portanto, as cidades médias como articuladoras de território, da própria divisão territorial do trabalho e, ainda, como possíveis arenas de investimento do capital privado, se considerarmos a crescente espoliação das infraestruturas no Brasil.



REFERÊNCIAS

AMORIM FILHO, O. B. Cidades Médias e organização do espaço no Brasil. **Revista de Geografia e Ensino**, Belo Horizonte, v.2, n.1, pp. 5-34, 1984.

AMORIM FILHO, O. B.; SERRA, R.V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento Urbano e Regional. In: ANDRADE, T.A.; SERRA, R.V. (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. pp. 1-34.

ARROYO, M. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, M. L. (Org.) **Continente em chamas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, pp. 209-242. 2005.

_____. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (Orgs) **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume Editora, pp 37-49, 2015.

BARROS, S. F. S. A organização territorial das cargas brasileiras: os portos secos como nós na rede logística e suas consequências para o território nacional. In: **XVI Seminário Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio**. Blumenau: FURB. 2020.

BESSA, K. Constituição e expansão do meio técnico-científico-informacional em Uberlândia: o local na era das redes. In: SANTOS, R. J.; RAMIRES, J. C. L. (Orgs) **Campo e cidade no triângulo mineiro**. Uberlândia: EDUFU, 2004, p. 59-91.

BRANDÃO, C. A. Espaços estatais dos processos de neoliberalização e as recentes reestruturações regulatórias na Escala Nacional do Brasil. In: SUERTEGARY, D. M.; SILVA, C. A.; PIRES, C. L. Z.; PAULA, C. Q. (Orgs.) **Geografia e Conjuntura Brasileira**. Rio de Janeiro: Consequência, pp. 35-58, 2017.

CATALÃO, I.; LEMOS, J. H. Z. Cidades médias e integração regional fronteiriça. **Geografia em Questão**. V. 13, N. 4, pp, 148-162, 2020.

CATELAN, M. J. **Heterarquia urbana: interações espaciais interescolares e cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

CLOLS, L. F. Logística y reestructuración metropolitana en el área de Barcelona. **Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universitat de Barcelona**, Vol XIX, nº523, 2015.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias 2017**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017, 83p.



- _____. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- _____. **Regiões de influência das cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.
- _____. **Estimativas Populacionais 2021**. @Cidades. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso 09-2021.
- MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. Evolução das redes entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **CONFINS – Revista Franco-Brasileira de Geografia**. N. 15, 2012.
- MONTE-MÓR, R. L.; LINHARES, L. Urbanização extensiva: expressões no Brasil. In: REIS, N. G. (Org). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes. Pp. 147-169, 2009.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2008.
- SHEPPARD, E. The spaces and times of globalization: place, scales, networks and positionality. **Economic Geography**. V. 78, N. 3, 2002.
- SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: UNESP/GAsPERR, 2001, pp. 609-643.
- _____. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas - Brasil. In: SPOSITO, E.; SPOSITO, M.E.B; SOBARZO, O. (Org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, v. 1, p. 175-196.
- _____. Redes Urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. **Geografia**. Rio Claro, v. 35, n. 1, pp. 51-62, 2010.
- _____. Olhando de vários pontos de vista o processo de urbanização e a rede urbana. In: SUERTEGARAY, D.; SILVA, C. A.; PIRES, C.; PAULA, C. (Org.). **Geografia e conjuntura brasileira**. 1. ed. Rio de Janeiro: Consequência, v. 1, 2017. p. 185-211.
- SPOSITO, M. E. B.; SPOSITO, E. Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias. In: **XII Seminário Internacional da RII**. Belo Horizonte: UFMG. V. 1. Pp. 1-17. 2012.