



SÉCULO DA METRÓPOLE: O OLHAR CONVERGENTE DAS TEORIAS DO LUGAR CENTRAL E DOS POLOS DE CRESCIMENTO

CENTURY OF THE METROPOLIS: THE CONVERGENT VIEWS OF THE THEORIES OF THE CENTRAL PLACE AND OF THE GROWTH POLES

VINICIUS DE TOMASI RIBEIRO, ANA CRISTINA FACHINELLI

Resumo

Mais da metade da população mundial vive em arranjos regionais. Os trinta e três maiores contabilizam aproximadamente de 13% da população total. Alguns arranjos regionais cresceram 50% nas últimas duas décadas. A tendência é de manutenção desse crescimento nos próximos vinte anos. Estudos comprovam que esses arranjos contribuem com 20% do Produto Interno Bruto (PIB). O século XXI outrora chamado de século das cidades começa a ser identificado como século das metrópoles. As Teorias do Lugar Central e dos Polos de Crescimento colaboraram com a compreensão desse fenômeno de forma isolada ao longo do tempo. Esse artigo busca compreender esse fenômeno na atualidade a partir da necessidade de identificar a convergência entre duas das principais teorias de crescimento urbano. O objetivo é identificar a convergência conceitual e de elementos entre Teorias Do Lugar Central e dos Polos de Crescimento que possam explicar a formação e o desenvolvimento de arranjos regionais como metrópoles. Nosso propósito é buscar nessas teorias conceitos e elementos comuns para o entendimento desse fenômeno pela raiz. Foi possível identificar no estudo sete conceitos convergentes, a partir dos quais atribuímos condições e classificações a cada um.

Palavras-chave: Arranjo metropolitano; Teorias do Lugar Central; Teoria dos Polos de Crescimento; Planejamento Regional; Regiões Metropolitanas.

Abstract

More than half of the population in the world live in regional arrangements. The thirty-three largest account for approximately 13% of the total population. Some regional arrangements have grown 50% in the last two decades. The trend is for this number to be maintained over the next twenty years. Studies prove that these arrangements contribute 20% of the Gross Domestic Product (GDP). The 21st century, formerly called the century of cities, is beginning to be identified by the century of metropolises. The Central Place and Growth Poles Theories collaborated with the understanding of this phenomenon in isolation over time. This article aims at understanding this phenomenon today, beginning with the need of identifying the convergence between the two main urban growth theories. Our objective is to identify the conceptual convergence and the elements between the Central Place and Growth Poles Theories that can explain the formation and development of regional arrangements as metropolises. We aim to seek into these concepts and common elements theories to understand the roots of this phenomenon. It was possible to identify in this case seven converging concepts as of the ones we attribute conditions and classifications to each of them.

Keywords: Metropolitan arrangement. Central Place Theories. Growth Poles Theory. Regional planning; Metropolitan regions

Introdução

O século vinte e um é chamado de “*metropolitan century*” (WORD CITIES REPORT – UN - HABITAT, 2020). Arranjos regionais representam aproximadamente 53% da população mundial (OECD, 2018). Esse número é convergente aos 54% que vive em áreas urbanas. A tendência é subir para 62% nos próximos 20 anos. Percentuais de urbanização serão



maiores nos países de renda média e baixa, e nos continentes africano e asiático. Esse percentual é influenciado também pelo fluxo migratório, pois uma a cada sete pessoas são migrantes. O somatório da composição dos municípios que representam arranjos regionais pode representar um terço da economia nacional (WORD CITIES REPORT – UN - HABITAT, 2020). Estudos do processo de urbanização em arranjos regionais são cada vez mais importantes, pois são nestes polos de atratividade que as cidades ampliam seu tecido urbano, crescem em densidade e população, exigem prestações de serviços públicos e privados específicos, relacionam-se entre si no espaço urbano e rural, e influenciam em novos níveis de deslocamento de pessoas e de mercadorias diariamente, especialmente nas megacidades. Trinta e três principais delas contabilizavam 13% da população urbana mundial em 2018, diferente dos 9% que acontecia em 2000. Um destaque nas megacidades da América Latina, em que esse percentual é de 18%. Um dado é evidenciado nos Estados Unidos: 80% das áreas metropolitanas no país tornou-se menos densas. Há indícios de que a migração para áreas *suburbs*¹ acontece em função da oferta de emprego e crescimento populacional. (WORD CITIES REPORT – UN - HABITAT, 2020)

Por outro lado, há outra distinção na relação do percentual da população com o percentual de produto interno bruto (PIB). Regiões metropolitanas ou megacidades contribuem para o fomento da economia regional/nacional. Boston, Washington e Nova Iorque juntas ocupam 2 por cento do território nacional, porém possuem cerca de 44 milhões de habitantes e geram 20 por cento do PIB nacional. Já, as áreas urbanas contribuem por cerca de 80 por cento do produto interno bruto (PIB) mundial. World Bank (2015 apud WCR 2020). Números econômicos e parcela significativa de toda a população urbana mundial apresentados anteriormente, reforçam a importância da pesquisa em municípios formados por polos, aglomerações, regiões metropolitanas, regiões integradas. Há diversas nomenclaturas similares como *polycentric regions* Rauhut (2000 apud RAUHUT, HUMER 2017, p. 2121), ou no caso da europeia *Functional Urban Areas (FUAs)*², ou espaço (SANTOS, 1978), ou espaços de lugares e de fluxos (CASTELLS, 1996), ou espaços regionais (JONES E MACLEOD, 2004)³, ou mundo regional (HARRISON, 2014) ou mundos regionais (JONES E PAASI, 2013)⁴ as quais convergem na percepção de que o agrupamento de municípios ou regiões urbanas tem

¹ *Suburbs* neste caso é interpretado como regiões rurais dentro da região metropolitana.

² As FUAs são classificadas com base nas relações funcionais como social, econômico, geográfico, critério, patrimônio e paisagem. São conhecidas na rede europeia com identificação diferenciada de acordo com European statistics (Eurostat), European Territorial Observatory Network (ESPON), METREX - The Network of European Metropolitan Regions and Areas (MEXTREX) e Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).

³ Ver estudos realizados *Theorizing sociospatial relations* (Jessop et al., 2008) e *When regions collide: In what sense a new 'regional problem'?* (Harrison & Growe, 2014) na qual reconhecem os respectivos autores.

⁴ Id., 2008 e 2014.



crescido em sua configuração original, exigindo novos estudos e ações específicas que desafiam a academia, os administradores públicos e privados e a comunidade. Conforme Rauhut e Humer (2020) as manchas (regiões) urbanas inseridas dentro do espaço do município são explicadas com os mesmos princípios que as ocorrem reproduzem, manifestam na escala urbano-regional. Acumulam as mesmas condições econômicas e podem ser vistas como polos de crescimento. O resultado dessa concentração gera outras preocupações. As cidades consomem aproximadamente 70% dos recursos energéticos e contribuem de forma significativas para as emissões de gases de efeito estufa (GEE), tanto pelas atividades da população urbana, bem como pelas atividades econômicas e sociais relacionadas (Bibri & Krogstie, 2017). Nesse sentido, compreender o fenômeno do crescimento de arranjos regionais tem o potencial de ampliar também a compreensão das tendências e alternativas para mitigar os efeitos das externalidades geradas por tal crescimento.

O tema é complexo pois envolve diretrizes de governança em diversos níveis, criação de agências, responsabilidade público e privada, legitimidade, transparência, busca e competição por recursos, integração das políticas sociais e espaciais, e impactos no sistema econômico regional. Diversos países atualizam suas abordagens legais e trabalham esse tema como Austrália, Bolívia, Brasil, Colômbia, França, Itália, Japão, África do Sul e Reino Unido. Exceções são lembradas na África do Sul, pela construção da governança metropolitana com participação voluntária cooperada entre entes federativos, legitimando a transparência e o poder regional e local. Outra exceção é a *Cities and Local Government Devolution Act 2016*, lei aprovada no Reino Unido. Junto com Chile e alguns arranjos metropolitanos americanos, as estruturas de governança da cidade estão acontecendo em nível metropolitano, inclusive com escolhas de suas respectivas autoridades através de participação da comunidade (WORD CITIES REPORT – UN - HABITAT, 2020).

Os arranjos regionais não surgiram em poucos anos. Há muita história, cultura acumulada ao longo de décadas e séculos que justificam a importância destes lugares. Não existe também uma fórmula ou critério objetivo que justificasse tal formação. O que existe são estudos e teorias clássicas, principais ou básicas que analisaram estes fenômenos mais recentemente. Elas ocorrem e se confundem com a aceleração do processo de urbanização global – século XIX nos países desenvolvidos, e XX nos países subdesenvolvidos. Das teorias existentes que possuem melhores explicações visando entender o fenômeno dos arranjos metropolitanos são as Teorias do Lugar Central, construída por Walter Christaller e a dos Pólos de Crescimento de Francois Perroux. Ambas descrevem o fenômeno da formação a partir de conceitos, explicações universais, relações de atividades com território, combinação de análise



entre localidade e regionalidade, convergência entre hierarquia e porte com necessidade de deslocamento e contribuições para entender cada fenômeno regional observando questões e elementos próprios da região. Através do exame das Teorias do Lugar Central e dos Polos de Crescimento o objetivo desse estudo é identificar a convergência conceitual e de elementos entre elas que possam explicar a formação e o desenvolvimento de arranjos regionais como metrópoles. Embora Parr (1973) tenha realizado estudo entre as duas teorias, não houve análise da convergência entre elementos estruturantes entre elas. As interpretações e observações desse estudo no olhar atual contribuirão para que os entes federativos (município, estado e união) melhorem suas relações institucionais e busquem soluções convergentes para este fenômeno; ajudarão as atividades econômicas no cenário competitivo regional e global, além de perceber e fortalecer vínculos entre as pessoas e suas regiões visando a melhora qualidade de vida dos cidadãos. A pesquisa e interpretação da Teoria do Lugar Central foi realizada na própria versão publicada em inglês no ano de 1966⁵ pelo autor. Já a perquirição da Teoria dos Polos de Crescimento foi realizada através de diversos artigos e autores que trabalharam a teoria em suas publicações. Esse ensaio teórico apresenta por primeiro a Teoria do Lugar Central seguida pela Teoria dos Polos de Crescimento. A terceira parte aborda a convergência entre ambas finalizando com a conclusão.

A Teoria do Lugar Central

O princípio da centralidade sempre esteve presente na vida das pessoas nas cidades, mesmo não sendo percebido pelos cidadãos. Desde a origem, estruturas físicas do dia a dia ajudam na objetividade dessa percepção. A praça, a igreja, a prefeitura, o fórum – os prédios públicos e religiosos do modo geral – sempre colaboraram para tal discernimento. Gradmann (1916 apud CHRISTALLER, 1966, p. 16) já abordava o lugar central, sustentando a característica e importância que ele tem para a cidade.

A Teoria do Lugar Central foi originalmente escrita em alemão pelo autor Walter Christaller em 1933. É considerada como uma teoria que complementa a Teoria de Von Thünen de 1826⁶. Teoria do Lugar Central explica dois aspectos relacionados ao desenvolvimento urbano: (i) localização dos assentamentos (cidades, lugares, vilas, etc.) como sendo o centro de

⁵ CHRISTALLER, W. Central Places in Southern Germany, New Jersey, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, 1966

⁶ Johann Heinrich von Thünen (1783-1859) teve como obra principal a *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie* conhecida como a Teoria do Estado Isolado. Analisou a existência das cidades agrícolas sem relação com outras áreas urbanas. Afirmou que qualquer distância de mercado dependia de quatro características: rendimento, preço, custo e taxas de embarque.



distribuição ideal da prestação de bens e de serviços, e (ii) avalia a forma como esses serviços e bens são distribuídos no sistema espacial dos lugares urbanos. Ela foi estruturada em 3 (três) capítulos: *Fundamental Meanings*, *Static Relations* e *Dynamic Processes*, conjuntamente com a análise da construção de diferentes cenários sob o objeto de estudo chamado de assentamento das cidades. A teoria partia da ideia de que os assentamentos – cidades e povoamentos – seguiam uma lógica hierárquica de centralidade baseada na população. O autor reconhece que, embora uma cidade tenha uma população pequena, ela pode ter uma importância muito grande de cooperação direta, formando relação de dependência entre os Lugares Centrais, chamada pelo autor de “*Complementary Region*” (CHRISTALLER, 1966, p. 18, 21). Nessa análise da região complementar, a teoria simula um cenário de região com densidades diferentes. O autor afirma que em uma região de tamanho duplo com o dobro da população, não são duplicados a comercialização, mas sim uma vez e meia mais produtos centrais são vendidos (CHRISTALLER, 1966, p. 44). A ideia direta e lógica de que aumentando a demanda, cresce em proporção a oferta é equivocada, pois sempre haverá relação de perda e distribuição espacial desse consumo que a região não conseguirá ofertar ou acolher.

A teoria analisa cenários econômicos e a relação de consumo de bens centrais com o desenvolvimento de lugares centrais. Christaller (1966) defende que o consumo de bens centrais depende da distribuição da população, e especialmente do grau de aglomeração no próprio local central. Entende que o desenvolvimento dos lugares centrais tem relação com a renda líquida que os habitantes centrais ganham tornando-os mais desenvolvido ou em declínio (CHRISTALLER, 1966, p. 27). Outro cenário avaliado parte das suposições e análises de dois parâmetros: demanda e distância. No primeiro parâmetro, a teoria analisou a menor população que deve ser atendida para atingir o ponto de equilíbrio. Já no segundo parâmetro, avalia o alcance físico de um bem ou serviço de mercado, ou seja, a maior distância percorrida que o consumidor está disposto a transitar para comprar uma mercadoria ou serviço específico. Avaliou o cenário em sistema de transporte primitivo com custos lineares. Considerou que na análise de distribuição espacial entre consumo, forma de deslocamento e a distância percorrida geram novas oportunidade de aumentar o consumo e o número de prestadores de serviço no mesmo espaço. Essas relações formavam redes independentes e naturais. Nem sempre, segundo o autor, o ponto central é o ponto convergente ao número de habitantes ou a densidade populacional, mas sim, aos fatores econômicos e as distâncias entre oferta e procura de serviços. Neste caso, distância geográfica é substituída pela distância econômica. Aqui, percebemos que a Teoria de Christaller é um avanço da teoria de Thünen. Na formação de anéis – círculos periféricos, o autor analisou o limite externo (superior), e o limite interno (inferior). O limite



externo de um bem é determinado pela distância mais longe do lugar central de onde ele pode ser adquirido. Já o limite interno é determinado pela quantidade mínima de consumo deste bem central necessária para pagar a produção ou oferta do bem central. São características diferentes, porém complementares. (CHRISTALLER, 1966, p. 35). Outro aspecto considerado foi a importância dos meios de transporte para o desenvolvimento dos lugares centrais. O autor reconhece que o tráfego é um fator de desenvolvimento, e tem um papel de mediador entre a relação de distância e demanda – oferta de bem e serviço. Quanto melhor for a rede de distribuição de tráfego, mais bem-sucedida será a prestação de serviço e a redução de custos efetivos (CHRISTALLER, 1966, p. 49). A diversidade e a quantidade de prestação de serviços desencadeiam um aumento de tempo e consumo nos lugares centrais. Com base em uma única viagem (custos de ida e volta) é possível o consumidor adquirir diversas mercadorias, otimizando fatores de transportes, distribuição de renda e perda de tempo. A análise objetiva (relação ao custo, tempo e renda), pode gerar análise subjetiva (agradável ou desagradável, vantajosas ou não). O exemplo trazido foi de um agricultor comprova que mesmo à distância, custo e tempo sendo maior para alcançar determinados serviços, esta busca, sendo realizada de forma pontual e de tempos em tempos, pode ser considerada agradável e vantajosa ao agricultor. Portanto, a teoria busca análises objetivas, mas reconhece que há atributos intangíveis que não podem ser menosprezados.

Mais adiante na apresentação da teoria, Christaller (1966) constrói 3 (três) princípios de sistemas de lugares centrais com a hipótese de homogeneidade do território. São eles: (i) Sistema Central de acordo com o princípio de Mercado; (ii) Sistema Central de acordo com o princípio de Tráfego, e (iii) Sistema Central de acordo com o princípio da Separação Administrativa. O autor simula um lugar central com aproximadamente 10.000 habitantes, identificado por um principal lugar central e por diversos assentamentos humanos (*places*) de hierarquias diferenciadas e suas respectivas áreas de abrangência, (*rings*). Na compreensão da estrutura, o autor identificou que cada *place* e seu *ring* formaria diversos círculos, e que parte da área destes círculos, na visão de conjunto, acabariam se sobrepondo um com os outros. Sabendo da hipótese construída pelo autor através da uniformidade territorial, houve a necessidade de adaptar as áreas de abrangência no formato de círculo *ring* pela forma hexágona.

No Sistema Central de acordo com o princípio de Mercado, o elemento fundamental defendido pelo autor está na relação de tamanho, número e distribuição dos lugares centrais de acordo com o alcance dos bens centrais, chamando-o de sistema “...developed the supplying or market Principle. (CHRISTALLER, 1966, p. 72). Avalia que este princípio exige racionalidade de prestação de serviço, visando satisfazer o maior número possível de demanda com o menor



custo. Mais do que isso, o sistema de lugares centrais torna-se mais favorável quando situado dentro da rota entre dois *places* importantes, e também quando há um número considerável de demais *places* na mesma rota. No Sistema Central de acordo com o princípio de Tráfego foram constatados que a forma como planejamos os deslocamentos entre dois lugares favorece ou não no tempo, na maneira com o território é planejado e no desenvolvimento local e/ou regional. Dependendo do caso, este princípio exige um número consideravelmente maior de lugares centrais para abastecer a região com mercadorias centrais de uma determinada faixa. Diferente análise aconteceu com o princípio da comercialização. Embora interpretações diferentes tenham acontecido com as análises dos sistemas da teoria do local central, o autor reconhece que ambas são teoricamente corretas, porém buscam novos princípios ou a combinação destes na melhor adaptação da teoria. Outro aspecto avaliado pelo autor é a topografia, pois a forma como o território é ocupada - normalmente tendo como lugar central os locais preferidos, plainos ou atrativos - acabam sendo próprios e/ou exclusivos. Montanhas, córregos geram demandas diferenciadas em relação a outros lugares centrais. Neste caso, mesmo sabendo que esses elementos universais são conhecidos e existem em todo o lugar, a localização e a características deles são diferentes em cada local. Já o Sistema Central de acordo com o princípio da Separação Administrativa foi visto como um princípio de defesa, buscando proteção ou amparo pelo olhar militar. É o princípio mais próximo da realidade da formação dos lugares centrais e/ou das regiões complementares. O princípio sócio político pode ser visto como um princípio geopolítico, na divisão – limites – entre cidades vivenciada pela divisão territorial existente no planejamento atual. Elementos da natureza como rios, estradas, topografia e outros podem servir de limites na distribuição administrativa de um sistema de lugares centrais. Na identificação deste princípio, a forma orgânica do território, as distâncias entre lugares centrais e a visão de mercado na relação de demanda e oferta ficam no segundo plano ou prejudicadas. Neste princípio Christaller (1966) menciona na classificação administrativa que é possível identificar formações de distritos em municípios ou até províncias - somatório ou composição de vários municípios. Na última parte da teoria, o autor trabalha os processos dinâmicos. A mudança constante realizada com a forma de um lugar central provoca um estado não estacionário. O conjunto de processos históricos, relações comerciais, moeda estável ou não, relações individuais são incorporadas a discussão teórica sendo vista pelo autor como uma *dynamic theory*. Nessa dinâmica, lugares centrais passam a desempenhar outro nível de importância, independente do crescimento lento ou não da população. Também é verdade que outros lugares centrais – auxiliares ou mais distantes – provavelmente sejam originalmente modificados, tornando-os mais desejáveis e acolhedores para a população. (CHRISTALLER,



1966, p. 106)

Nas intenções e simulações finais que justificassem tal teoria, o autor insere novas informações chamando-as de *conditions*. Nossa interpretação é que essas “condições” são desejos, vontades, desígnios ou intenções atribuídas a cada relação de limites com suas respectivas descrições.

Quadro 1 - Análise das relações entre as faixas típicas com descrição e categorias.

Faixa típica	Relação entre limites	Descrição	Condições
Bem central de uma ordem superior.	Limite inferior e posterior altos	Bem será oferecido em locais centrais de uma ordem superior.	Lugares grandes serão desenvolvidos favoravelmente e lugares pequenos serão desenvolvidos desfavoravelmente.
Bem central de uma ordem inferior.	Limite superior e inferior baixos	Bem central deverá ser oferecido em vários lugares e também em lugares menores, a fim de abastecer todo o país.	Lugares pequenos serão desenvolvidos favoravelmente e lugares grandes serão desenvolvidos desfavoravelmente.
	Limite superior alto e o limite inferior baixo	Bem central poderá ser oferecido em muitos lugares centrais que, em relação a este bem, competirão vigorosamente pela região complementar.	Todos os lugares serão bem desenvolvidos.
	Limite inferior alto e o limite superior baixo	Bem central só poderá ser oferecido em lugares centrais de ordem superior, e somente quando houver uma região complementar altamente desenvolvida.	Todos os lugares serão pouco desenvolvidos.

Fonte: Christaller (1966), elaborado e adaptado pelos autores.

Para alcançar um ambiente bem desenvolvido, o autor sugere medidas econômicas e políticas que passam pela configuração administrativa com surgimento de sedes vinculadas a distritos, sistema de receitas e tarifas buscando a flexibilização ou o fortalecimento dos lugares centrais, e medias tarifárias em geral relacionados a planos de transportes e ordenamento territorial, anexação e decisões pontuais. Ver também Semenow (1927 apud CHRISTALLER, 1966, p. 126) na qual fala com precisão na necessidade de formação de "*special districts*" e de "*integrated districts*".

Quadro 2 – Estrutura resumo da Teoria do Lugar Central.

Teoria	Autor	Ano	Objeto Estudado	Características complementares estudadas	Comentários
Teoria do Lugar Central	Walter Christaller	1933	Núcleo de Assentamento Humanos e sua relação com entorno.	Relação de Demanda, Distância, Densidade, Preço ofertado, Tráfego, Variedade de bens centrais. Sugere 3 (três) princípios: (i) Sistema Central de acordo com o princípio de Mercado; (ii) Sistema Central de acordo com o princípio de Tráfego, e (iii) Sistema Central de acordo com o princípio da Separação Administrativa.	Considera elementos dinâmicos, mas não consegue visualizar o alcance da tecnologia e inovação mesmo que tenha utilizado o conceito de “progresso técnico”.



Fonte: Christaller, (1966), elaborado e adaptado pelos autores.

No **Erro! Fonte de referência não encontrada.** analisamos a teoria do Lugar Central proposta por Christaller (1933) e as justificativas de formação dos assentamentos humanos e sua relação de entorno imediato. Os elementos estudados foram a distância, a densidade, o preço ofertado, o tráfego, a variedade de bens centrais de acordo com os 3 (três) princípios definidos chamados de sistemas centrais: (i) sistema central de mercado, (ii) de tráfego e, (iii) administrativo. Embora a teoria tenha colaborado no entendimento da formação de arranjos regionais através dos elementos acima citados, o autor reconhece que há informações dinâmicas, reconhecida como “progresso técnico” na qual não conseguiu discorrer ao longo da apresentação da teoria.

A Teoria dos Polos de Crescimento

A Teoria dos Polos de Crescimento, também conhecida como a Teoria da Polarização auxilia na compreensão das transformações do espaço geográfico e geoeconômico. A *Growth Poles Theory* foi lançada por Francois Perroux (1950)⁷ em uma palestra em Harvard. Ela apresenta elementos claros de que um espaço territorial é transformado a partir da instalação de um polo (indústria, equipamento, infraestrutura específica) central no seu entorno. A compreensão da influência desse polo no território adjacente pode definir o desenvolvimento ou não daquele território e a sua importância econômica no contexto local, regional e global. Conforme D Rauhut and Humer (2020) é necessário avaliar o contexto pelo qual a teoria se desenvolveu, pois, a época em que ela foi construída, a cadeia de suprimentos globais não acontecia com a amplitude e o envolvimento de hoje. O autor entende que os polos de crescimento podem acontecer por indução ou por evidências históricas.

A primeira ideia da teoria é que os polos de crescimento e desenvolvimento não são harmônicos, porém o mesmo ocorre no entorno do setor (polo) principal, ocasionando em um primeiro momento o desenvolvimento desequilibrado na região (Rauhut & Humer, 2020). Em fase posterior, é possível haver tal equilíbrio através de indústrias do setor secundário vinculadas ao polo principal. Cada polo principal acaba produzindo um ciclo continuado com características de fácil identificação com os seus diversos mercados no seu entorno. Na teoria, o autor enfatiza o conceito de espaço econômico, e afirma que as regiões periféricas ao

⁷ O estudo da Teoria de Perroux (1950) bem como seus demais estudos (1955 e 1988) são citadas através de outras pesquisas realizadas. Ver (Olszewski, 1988), (Higgins & Savoie, 1988), (Hugon, 2003), (Chassagnon, 2014), (Benjamin, 2017), (Caldari, 2018) e (Cunha, 2020).



investimento realizado no centro urbano acabam atraindo empresas propulsoras e inovadoras. Perroux (1955 apud PARR, 1999, p. 1197). Conforme Parr (1999)⁸ os polos deveriam constituir um padrão de mão de obra regional, com análise de densidade demográfica para avaliar se haveria necessidade de deslocamento de formação intelectual ou investimento de infraestrutura ou investimento na rede e no serviço de transportes. Em alguns casos a estratégia de indução foi projetar a redução do nível de concentração regional, ou seja, diminuir a influência da cidade polo em relação as demais cidades satélites. Já em outros casos, como essa tendência estava acontecendo de forma natural e pouco percebida, foi acelerada a interferência e apoio público através da melhoria de transporte e estratégias específicas de ocupação do solo. Havia entendimento de que a região poderia ser melhor atendida com apoio externo (PARR 1999, p. 1201). Essa estratégia de desconcentração regional foi concebida com um parâmetro mínimo satisfatório com o objetivo de modificar a estrutura espacial regional. Esse desarranjo territorial quis facilitar a prestação de serviços com a criação de novos polos fora do polo regional existente. Embora mais comum nos países desenvolvidos, outros países em ascensão à época também desenvolveram tais estratégias como Austrália, na formação das novas cidades Albury-Wodonga e Bathurst-Orange, Reino Unido com exemplos de Londres, Glasgow, Birmingham e Liverpool, e em menor escala, em Paris, Merlin (1969 apud PARR, 1999, p. 1202) e Madri Richardson (1975 apud PARR, 1999, p. 1202).

O segundo cenário da teoria entende que a concentração e polarização devem acontecer pelas evidências históricas. A justificativa está na concentração deliberada de investimentos em polos centralizadores. O desenvolvimento desse polo não é independente da natureza estrutural espacial da economia. A concentração de muitas em nível regional poderia representar uma condição prévia indispensável para o progresso econômico reconhece Friedmann (1956 apud PARR, 1999, p. 1197). No entendimento de Parr (1999), a formação de polos de crescimento ficaria nestas duas características – a anterior citada, na qual reconhece a formação de um polo por indução e esta segunda por evidências históricas.

O terceiro cenário apresentado por Parr (1999) é ligado aos processos e interferências dos fenômenos da urbanização e migração. O processo de urbanização foi muito acelerado na metade no século passado diminuindo percentualmente nas últimas décadas. Já o processo de

⁸ John B. Parr cita diversos estudos de autores e instituições realizados após período de recessão em que avaliam as diferentes estratégias públicas mundo a fora visando a retomada dos polos de crescimento. Cada qual com sua particularidade obtendo diferentes resultados, em especial foram os estudos: Economist Intelligence Unit, (1959), Hoover (1971), UK (European Free Trade Association, 1968; Moseley, 1974; Parr, 1979) and eastern Canada (Higgins, 1972; and Wilson, 1964), as well as the Appalachian Region of the US (Appalachian Regional Commission, 1970; Estall, 1982; Hansen, 1972; Newman, 1972; Widner, 1990).



migração ou imigração aprofundou em igual período do fenômeno da urbanização e permanece até hoje. O autor cita estudos de (RIGBY-CHILDS, 1963; HAUTREUX e ROCHEFORT, 1964; HAUTREUX, 1966; ALLEN e MACLENNAN, 1970; DREWE, 1971; CONROY, 1973) para ilustrar as diferentes estratégias que o Reino Unido, Holanda, França, Colômbia tiveram para enfrentar tais movimentos com o objetivo de induzir o destino das pessoas para as cidades-polos planejadas e/ou regiões metropolitanas novas. A abordagem central foi a construção de polos de crescimento planejados em centro urbanos com escala intermediária. Conforme Rondinelli, Rondinelli and Ruddle (1981, 1978 apud PARR, 1999, p. 1204) tal formato e escala foi visto como uma estratégia eficiente de desenvolvimento regional através da ligação da economia urbana com a rural.

O quarto cenário apontado é a estrutura inter-regional insatisfatória. O fenômeno questionado são as disparidades verificadas através da renda, das estratégias político administrativa, disponibilidade de suporte financeiro público. O cenário é o crescimento nacional acontecendo de uma maneira diferente na região com efeito no aparecimento de contraste espacial entre o núcleo da cidade e a sua periferia. Parr (1999) cita autores como Hirschman (1958), Friedmann (1969) e Williamson (1965)⁹ e nas palavras de Afonso (1968 apud PARR, 1999, p. 1205) reconheceram tais fenômenos e avaliaram tendências compensatórias para região.

Além dos aspectos comuns nos quatro cenários avaliados, há casos em que a teoria de polos de crescimento foi estudada nas estratégias de desenvolvimento regional baseado no turismo. Neste contexto, conforme Harper (1966 apud PARR, 1999, p. 1207), os polos de crescimento combinariam dispositivos para *managing and controlling a recreation resource*. Aqui era necessário manter o meio ambiente preservado no intuito de restringir e limitar a expansão urbana ou construída. Já outros casos foram defendidos a evolução dos polos de crescimento através da melhoria e racionalização da prestação de serviços impulsionado pela iniciativa do poder público ou pela determinada gama de serviços disponibilizados pela iniciativa privada ou por um terceiro através da forte influência nos demais chamado de: *the promotion of rural development*. O cenário com vistas as estratégias de polo de crescimento abrangendo o território rural encorajou o poder público a disponibilizar incentivos financeiros e de infraestrutura para garantir o surgimento de programas e indústrias de pequeno porte nestas

9 Além dos exemplos expostos acima, Parr (1999) cita outros exemplos estudados na Venezuela, Irlanda, Índia, Indonésia, Malásia, Filipinas e Tailândia. Ver (Parr, 1999, p. 1206).



regiões.¹⁰ Com o avanço desses estudos, percebeu-se que ações específicas caracterizadas pelo polo de crescimento planejado resultaram em melhoria na qualidade de vida, na prestação de serviços e no nível de renda rural. Para Parr (1999, p. 1208), a promoção do desenvolvimento rural com estratégias e características próprias passou a ser conhecida mais tarde por “*integrated rural development*”.

Trinta anos após a defesa da teoria, Perroux (1988) reavaliou sua teoria com a influência dos efeitos externos no território e pela contribuição de novos estudos e conceitos como “*spread effects*” Myrdal (1957 apud PARR, 1999, p. 1255) ou “*trickling-down effects*” Hirschman (1958 apud PARR, 1999, p. 1207), “*backwash effects*” Myrdal (1957 apud PARR, 1999, p. 1255) ou “*polarisation effects*” Hirschman (1958 apud PARR, 1999, p. 1207), além da influência da rede de transportes regional, e dos modelos gerais hierárquicos sugeridos por Christaller (1966) e (Lösh, 1954; Beckmann e McPherson, 1970) citados por (Parr, 1979, 1999) e (Ord & Getis, 2012). Por mais que estudos e bases teóricas com intenções de planejar determinados polos centralizadores foram evoluindo, é mister considerar que padrões e modelos não aconteceram com regularidade. Se por um lado é visto por economistas e técnicos de planejamento de território como algo que não foi perseguido de forma estratégica e contínua a longo prazo, por outro, é criticado pela falta de continuidade em função de reavaliação dos objetivos políticos ou mudança de governo ou regime político eleito com afirmação Conroy (1973 apud PARR, 1999, p. 1260). A crítica a teoria é dada também a própria base de sustentação não estar alinhada à natureza do problema regional ao qual ela foi sugerida, ou seja, estratégias inadequadas, inviáveis, irrealistas ou lógicas violadas.¹¹ Sugere que a teoria e o conjunto de estratégias no processo de planejamento econômico regional poderiam melhorar com o acesso a informações suficientemente detalhadas para que as decisões sejam valiosas e relevantes.

A convergência entre as Teorias

As Teorias do Lugar Central e dos Polos de Crescimento contribuem para a

¹⁰ Parr (1999) ilustra este cenário citando diversas contribuições estudadas em diversos países, são eles: Alemanha (Krumme, 1972), Escócia (Moseley, 1974, pp. 27-33), País de Gales (Thomas, 1992; e Welsh Development Agency, 1990), (Johnson, 1970), Indonésia (Leinbach e Cromley, 1989; Leinbach, 1992), Quênia (Richardson, 1978) e várias outras nações (Harrison, 1967).

¹¹ Sobre o apontamento do fracasso destas quatro estratégias, Parr (1999) cita diversos aspectos relativamente identificados pela falta de sintonia entre a intenção e a prática, entre aquilo que o poder público e privado planejou e não executou em ações administrativas e financeiras. Para cada item há exemplos que exigem entendimento próprio, porém em todas as situações constata-se aquilo que o autor fala de *neglected aspects* e *The Absence of Compensation Mechanisms* podendo ser vistos também como elementos de contraponto para prosseguir na estratégia de resultar benefícios gerais para a manutenção do polo regional.



compreensão do estudo dos arranjos metropolitanos. Os autores das duas teorias apresentaram ao longo das suas respectivas defesas teóricas, conceitos que justificassem a compreensão daquilo que estavam desenvolvendo. Os procedimentos que adotamos para essa análise foram os seguintes: (i) identificar os conceitos básicos defendidos pelos autores de cada teoria; (ii) não hierarquiza-los, pois alguns foram colocados de forma mais explícitas, sendo inclusive posicionado como título ou de ordem primária, e outros, posicionados ao longo do texto em segunda ordem; (iii) interpretar, através da identificação de cada conceito, com a realidade existente dos territórios, ou seja, se existia ou não relação de conexão com arranjos metropolitanos existentes; (iv) relacionar os conceitos de uma teoria com a outra propriamente dita; (v) detectar se em cada conceito identificado existia uma condição para sua defesa, entendendo que, sem essa condição não haveria o conceito; por fim, (vi) perceber que seria possível, após as verificações anteriores, desenvolver uma classificação mínima para esses conceitos. Os resultados desses procedimentos estão apresentados no **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, e justificado em texto a seguir.

Quadro 3 - Relação dos conceitos comuns entre Teorias e seus atributos/condições

	Conceitos anunciados pelas Teorias do Lugar Central e da Teoria dos Polos de Crescimento	Classificação	Condição
1	Estudo do Território	Físico	Localidade
2	Hierarquia Funcional	Físico	Escala
3	Região	Físico	Abrangência
4	Ligação e Dependência Viária	Físico	Mobilidade urbana e rural
5	Redes Urbanas	Físico	Mobilidade entre redes urbanas
6	Processo de Urbanização	Não físico	Fenômeno
7	Concentração de Investimentos	Não físico	Contexto Econômica

Fonte: autores.

Diversos conceitos comuns aparecem entre as duas teorias. O primeiro é o (i) estudo do território. Atividades e prestações de serviços ofertadas na ocupação do solo e o seu território é estudado por ambos. O segundo conceito relacionado é a (ii) hierarquia funcional. Ela é reconhecida pela Teoria do Lugar Central pela formação de núcleos centrais (*places*) formados pelo tamanho de seus assentamentos humanos, ou pelo grau de importância na região complementar. Já a Teoria dos Polos de Crescimento reconhece que o crescimento não é harmônico na configuração espacial, ou seja, há desequilíbrio hierárquico entre a primeira ordem no polo (setor) principal e os polos secundários das regiões periféricas ao objeto principal. Outro conceito é o relacionado à (iii) região. Christaller (1966) propõe três princípios da Teoria sob a base das diretrizes de Mercado, de Tráfego e de Separação Administrativa; todas elas com relação direta entre o polo local e sua região complementar, formando um Sistema Central. Para Perroux (1950), os Polos de Crescimento têm relação direta regional ou



inter-regional, quer seja pela migração de mão de obra qualificada e/ou dispersão, quer seja pela concentração de investimentos e incentivos públicos em determinados lugares na mesma região. O próximo conceito correlacionado está na (iv) ligação e dependência viária e funcional. O princípio do Tráfego, referendado por Christaller (1966), relaciona diferentes abordagens de comunicação entre cidades de acordo com as influências induzidas de planejamento ou naturais territoriais. Semelhante a Teoria do Lugar Central, Perroux (1955) oferece a reflexão na lógica de crescimento do polo planejado através da concentração de infraestrutura regional, visto como um dos ingredientes fundamentais para incentivar e determinar diversificação de oferta na prestação de serviços. O quinto conceito convergente são as formações de (v) redes urbanas. Suas relações com A Teoria do Lugar Central são vistas como redes independentes e de forma natural, cada qual com seu número de habitantes ou densidade populacional. As redes urbanas podem estar conectadas sem intervalo na distância – em nível de ocupação do solo – ou pela ligação em redes de infraestrutura ofertadas. Para os Polos de Crescimento, a rede urbana é vista como espaços geográficos territoriais centralizadores. Sua formação em redes urbanas é influenciada pelo polo principal induzido. Outro conceito consentâneo é o (vi) processo de urbanização fruto da concentração populacional ou deslocamento migratório interno na região. Pode ser visto também pela relação centro (urbano) e periferia (rural). Dentro das análises realizadas por Christaller (1966) estão as produções dos cenários hipotéticos sob a investigação do parâmetro da oferta e da demanda e suas interferências no meio físico, a migração de pessoas respondeu um formato de combinação entre distância percorrida, tempo e tamanho de consumo que pode gerar deslocamento físico do ponto de oferta ou do perfil de quem consome. Christaller (1966) reconhece inclusive que a migração acaba gerando uma distribuição desigual populacional. Esse conceito é tratado de forma mais explícita na Teoria dos Polos de Crescimento. Por indução ou por evidências históricas ocorre o desenvolvimento do polo econômico centralizador fomentando movimentos de mercadorias e de pessoas de forma natural. O fenômeno da urbanização acelerou o crescimento das cidades e distanciou a realidade do urbano (legal) com o urbano real (periférico) ou até irregular, e destes com o mundo periférico rural. Uma das características desta teoria é o efeito que pode gerar entre o núcleo da cidade e o da sua periferia. Por fim a (vii) a concentração de investimentos. Para a Teoria do Lugar Central, a concentração de investimentos é diretamente relacionada aos três princípios que sustentam a defesa da ideia da Teoria. Em todas as relações habitantes, distância e concentração de atividades econômicas são correlacionados. Cada Lugar Central é visto como uma aglomeração de pessoas e serviços. Os acúmulos de investimentos nos lugares de primeira ordem acabam favorecendo os lugares de segunda ordem e vice-versa. Na Teoria dos Polos de



Crescimento, o estímulo surge no desenvolvimento local e regional com um polo planejado, causando concentração de atividade econômica e o surgimento de indústrias interligadas ao polo principal.

Cada conceito convergente entre ambas teorias é interpretado através de condições especiais ou principais para que os mesmos ocorram. Além da relação direta entre o conceito, a condição pode ser vista na relação de precedência, ou seja, a condição deve oportunizar a existência do conceito. O objeto estudado no conceito não existiria se não houvesse uma condição para que o mesmo fosse real. Além da condição especial ou principal, há os aspectos classificados como físicos ou materiais. Temos como físico o conceito atribuído ao material, ao tangível, ou seja, informação facilmente identificável. Na classificação não física, atribuímos conceitos do que não é matéria, do que é fenômeno, daquilo que exige mais conhecimento e domínio, baseado em interações complexas, tácito. Identificamos que não haveria (i) estudo do território se não houve uma condição de localidade para o mesmo. Para a (ii) hierarquia funcional, atribuímos a condição de escala. Neste caso não é a escala em números geográficos ou de visualização de mapas, mas a escala de instrumento de medida, grau de importância, aquilo que pode ser comparado uma com a outra. Já para a (iii) região relacionamos este conceito com a condição de abrangência na visão de que cada objeto de estudo deve ter um alcance, uma dimensão, uma amplitude, uma extensão a ser estudada. Por óbvio que está abrangência pode ser aumentada por influências externas ou indiretas. Não conceituaremos isso agora, porém é bom esclarecer através de um exemplo como seria o caso de estudarmos as Regiões Metropolitanas, e sabermos que as mesmas acabam influenciando o território, a economia e as prestações de serviço no seu entorno imediato – fora da circunscrição estudada. Neste caso a abrangência seria maior, ou seja, fora dos limites estudados ou escolhidos. Para o conceito (iv) de ligação e dependência viária atribuímos a condição de mobilidade urbana e rural ou municipal. As ligações entre municípios que compõem o objeto estudado é uma condição de relacionamento, de visão sistêmica, de relação de interdependência. Aqui não há avaliação de modo de mobilidade como motorizada ou não, ou modelo como ferroviário, aéreo, rodoviário ou fluvial, mas sim a importância da relação entre a condição e o conceito. Nas (v) redes urbanas vinculamos a condição de mobilidade entre redes urbanas. Essa associação deve existir tanto dentro de uma rede urbana, bem como na ligação entre duas redes urbanas dentro do mesmo município, ou até na ligação entre redes urbanas intra municípios. No conceito (iv) processos de urbanização conectamos a condição sob a ótica de um fenômeno. Algo que pode ser mensurado cientificamente, porém este acontecimento pode ser muito relativo, específico e temporal. Depende da relação entre o aumento de habitantes na cidade ou nas áreas urbanas de



uma região, e na comparação destes com as áreas rurais que integram o objeto de estudo. Por fim o conceito (vii) concentração de investimentos. Atribuímos a condição de análise do contexto econômico visando mensurar a influência de investimentos privados e públicos somados a dados relativos *per capita* e demais informações estruturantes de desempenho de setor econômicos.

Conclusões

Essa pesquisa procurou identificar convergência entre duas Teorias, do Lugar Central e dos Polos de Crescimento, que pudessem identificar convergências e elementos estruturantes que justificassem a formação e o desenvolvimento dos arranjos regionais existentes. Além disso, buscar compreender se, pela identificação de tais dados, seria possível desenvolver tendências e/ou evoluções deste fenômeno em nível mundial.

No desenvolvimento e análises das teorias identificamos sete conceitos correlacionados. A pesquisa descobriu também que eles são convergidos através de análises iguais - condizentes ou complementares entre as teorias, de acordo com o ponto de vista do autor na concepção da sua teoria, ou do observador, pesquisador ao longo do tempo. Identificamos também que é possível atribuir condições e classificações para cada conceito coincidente.

Nossa pesquisa colabora com o aprofundamento do olhar através de ambas teorias, resgatando-as, visando entender as razões da importância do fenômeno metropolitano mundial. Mais do que isso, um resgate das origens. Para melhor compreensão, propomos uma analogia: para entender o fruto da árvore é necessário conhecer a raiz. A raiz é o fundamento, é o alicerce. O tamanho, a forma, a condição que ela é posta e o ambiente como ela se desenvolve sempre foi uma informação fundamental para compreender a vida da árvore. É pela raiz que a árvore se alimenta, ou melhor, é pela raiz que os frutos se desenvolvem. Não há crescimento e frutificação sem raiz. No nosso caso, não há fundamento de análise básica de arranjos metropolitanos sem compreendermos e explorarmos os conceitos ora apresentados e consensuá-los em ambas teorias. Nessa analogia lê-se fruto, as pessoas; árvore, a cidade no arranjo metropolitano; raiz, a origem, a semente, o surgimento da cidade. O estudo das teorias e suas convergências sob o olhar atual dará condições de construirmos novas interpretações, análises, critérios e acordos regionais que poderão melhorar as relações entre municípios e demais entes federativos – sob ótica pública; das atividades econômicas entre si no mercado globalizado competitivo – sob ótica econômica; e dos moradores entre si no olhar humano e principal de um planejamento territorial regional visando uma melhor qualidade de vida a eles.



Segundo a ONU (2020) surgirão aproximadamente 375 novas metrópoles no mundo até 2035¹². Duas metrópoles a cada duas semanas são estimadas, totalizando 2363 Metrôpoles existentes. Os estudos metropolitanos são retomados buscando novos conceitos, critérios e soluções para as RMs (United Nations, 2018). Abordagens de governança, de gestão e de inovação somam as classificações não físicas levantadas entre as teorias. Fortifica-se as relações de dependência física, econômica e política entre as cidades circunvizinhas. A região metropolitana exerce poder e influência no desenvolvimento das cidades que as integram e na economia regional.

Como contribuições futuras, outros estudos poderiam buscar fundamentar os setes conceitos convergentes das Teorias relacionados através de pesquisas e estudos sócio espaciais. Além disso, pode-se relacionar os conceitos com os critérios fundados para as criações dos primeiros oito arranjos metropolitanos surgidos a partir de 1973¹³ no Brasil ou em outro lugar globalmente localizado. Ou ainda, identificar sintonia ou ausência desses elementos com a nova legislação vigente de gestão metropolitana, intitulada de Estatuto da Metrôpole¹⁴ no país ou outra nação em nível internacional.

Referência Bibliográfica

- ALVES, Manuel Brandão. A formação dos sistemas urbanos. In: COSTA, J. S. (org.) *Compêndio de Economia regional*. Coimbra, Portugal: APDR, 2002. P.125-157. (Coleção APDR – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional).
- Antrop, Marc. 2004. “Landscape Change and the Urbanization Process in Europe.” *Landscape and Urban Planning* 67 (1–4): 9–26. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(03\)00026-4](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(03)00026-4).
- Benjamin, H. (2017). François perroux. In *Regional Economic Development: Essays in Honour of Francois Perroux* (pp. 31–46). <https://doi.org/10.4324/9781315103242>
- Bibri, S. E., & Krogstie, J. (2017). Smart sustainable cities of the future: An extensive interdisciplinary literature review. In *Sustainable Cities and Society*. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2017.02.016>
- Caldari, K. (2018). Alfred Marshall and François Perroux: the neglected liaison*. *European Journal of the History of Economic Thought*, 25(1), 134–174.

¹² Previsão foi realizado em 2019. Na época o número divulgado foi 429 novas metrópoles. Para chegar ao número de 375 fizemos um cálculo de proporcionalidade ao tempo, tendo como linha de corte o ano de 2021.

¹³ Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973.

¹⁴ Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.



<https://doi.org/10.1080/09672567.2017.1421678>

Chassagnon, V. (2014). Power and political economy: The contribution of François Perroux to the positive analysis of the firm [Pouvoir et économie politique: L'apport de François Perroux à l'analyse positive de la firme]. *Revue Economique*, 65(5), 719–742. <https://doi.org/10.3917/reco.655.0719>

CHRISTALLER, Walter. Central Places in Southern Germany. Englewood Cliffs: Prentice Hall. 1966. Tradução do original em alemão, publicado em 1933.

CiViTAS-CATALIST Project, 2012: CiViTAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CIVITAS Initiative, 2012. Sources: www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and www.civitas-

Cunha, A. M. (2020). Postwar third-way perspectives: François perroux on national income and planning. *History of Political Economy*, 52(4), 653–682. <https://doi.org/10.1215/00182702-8603985>

EISENHARDT, Kathleen. Building Theories from Case Study Research. *Academy of Management Review*, 1989, Vol. 14, No. 4, 532-550

ESPON – EUROPEAN OBSERVATION NETWORK FOR TERRITORIAL DEVELOPMENT AND COHESION. ESPON Project 1.4.3: study on urban functions. Luxembourg: ESPON, 2007. Disponível em: <<http://goo.gl/6Uyme3>>.

FERREIRA DE LIMA, Jandir. A concepção do espaço econômico polarizado. Interações: Revista Internacional de Desenvolvimento Local, Campo Grande: UCDB, v.4, n.7 p.7-13, set. 2003.

FRIEDMANN, John. La estrategia de los polos de crecimiento como instrumento de la política de desarrollo. In: PERROUX, François. Los polos de desarrollo y la planificación nacional, urbana y regional. Buenos Aires: Nueva Visión, 1973.

FURTADO, Celso. O Processo histórico de desenvolvimento. In: PEREIRA, L.C.; REGO, J. 9Orgs.) A grande esperança em Celso Furtado: Ensaio em homenagem aos seus 80 anos. São Paulo: Ed.34, 2001. P.253-280

HAGGETT P., 1973, L'Analyse spatiale en géographie humaine, Paris : A. Colin (Coll. « U »). Trad. française de Locational analysis in human geography, 1965, Edward Arnold.

Harrison, J., & Growe, A. (2014). When regions collide: In what sense a new 'regional problem'? *Environment and Planning A*, 46(10), 2332–2352. <https://doi.org/10.1068/a130341p>

Higgins, B., & Savoie, D. J. (1988). Regional economic development: essays in honour of Francois Perroux. *Regional Economic Development: Essays in Honour of Francois*



Perroux. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85040877137&partnerID=40&md5=8e753394d71c8b25d785feb10003537e>

Hugon, P. (2003). The concept of development's stakeholders in pioneers in development : A.O. Hirschman and F. Perroux [Le concept d'acteurs du développement chez les pionniers du développement : Albert Otto Hirschman et François Perroux]. *Mondes En Développement*, 31(4 124), 9–32. <https://doi.org/10.3917/med.124.0009>

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Dinâmica populacional e sistema de mobilidade nas metrópoles brasileiras. Comunicado do Ipea, Brasília, n. 102, 2011.

J.; GUELL, J. M. F. Governar las metrópolis. Washington: BID, 2005.

Jessop, B., Brenner, N., & Jones, M. S. (2008). Theorizing sociospatial relations. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26(3), 389–401. <https://doi.org/10.1068/d9107>

KLINK, J. Fragmentación y la metrópole norteamericana. In: ROJAS, E. CUADRADOROURA,

LANDIS, J. D. Planejamento do desenvolvimento da área metropolitana nos Estados Unidos. In: RIO METRÓPOLE SEMINÁRIO. Rio de Janeiro, 2011.

LEFÈVRE, C. Gouverner les métropoles. Paris: Éditions LGDJ, 2009. (Politiques Locales).

LEFÈVRE, Christian. Governar as metrópoles. Cadernos metrópoles, v. 11, n. 22, jul.-dez. 2009.

MACEDO, Joseli. A (in)sustentabilidade do desenvolvimento urbano nos Estados Unidos: o que as cidades brasileiras podem aprender com as americanas. Revista paranaense de desenvolvimento, Curitiba, n. 120, p. 277-296, jan./jun. 2011.

Marina, Regitz Montenegro. 2012. “A Teoria Dos Circuitos Da Economia Urbana de Milton Santos: De Seu Surgimento à Sua Atualização.” *Revista Geografica Venezuelana* 53 (1): 147–64.

Moreno-Monroy, Ana I., Marcello Schiavina, and Paolo Veneri. 2020. “Metropolitan Areas in the World. Delineation and Population Trends.” *Journal of Urban Economics*, no. September 2018: 103242. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2020.103242>.

OMB – OFFICE OF MANAGEMENT AND BUDGET. Standards for delineating metropolitan and micropolitan statistical areas; notice. Federal register, v. 75, n. 123, 28 June 2010.

OECD (2013), Regions and Innovation: Collaborations across Borders, OECD Reviews of Regional Innovation, OECD Publishing. <https://dx.doi.org/10.1787/9789264205307-en>.

Disponível em: <https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional->



[development/regions-and-innovation-collaborating-across-borders_9789264205307-en#page6](#). Acesso em: 24 de fevereiro de 2021.

- OECD (2018), Reshaping Decentralised Development Co-operation: The Key Role of Cities and Regions for the 2030 Agenda, OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/9789264302914-en>. Disponível em: https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/reshaping-decentralised-development-co-operation_9789264302914-en. Acesso em: 19 de fevereiro de 2021.
- OECD. (2012). OECD environmental outlook to 2050. The consequences of inaction. OECD Publishing. <http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/internationellt-miljoarbete/multilateralt/oecd/outlook-2050-oecd.pdf>. Acesso em: 19 de fevereiro de 2021.
- United Nations. (2015). World urbanization prospects. the 2014 revision. New York: Department of Economic and Social Affairs. <http://esa.un.org/unpd/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf> Acesso em: 10 de janeiro de 2021
- Olszewski, L. (1988). The concept of space in Perroux's theories. *Concepts & Methods in Geography - Adam Mickiewicz University in Poznan*, 3, 95–106. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-0024157006&partnerID=40&md5=f740c7e35992d22cccc0ba9599f273>
- Ord, J. K., & Getis, A. (2012). Local spatial heteroscedasticity (LOSH). *Annals of Regional Science*, 48(2), 529–539. <https://doi.org/10.1007/s00168-011-0492-y>
- Parr, J.B. (1973), GROWTH POLES, REGIONAL DEVELOPMENT, AND CENTRAL PLACE THEORY. *Papers in Regional Science*, 31: 173-212. <https://doi.org/10.1111/j.1435-5597.1973.tb00893.x>
- Parr, J. B. (1979). Spatial structure as a factor in economic adjustment and regional policy. *Regional Policy: Past Experience and New Directions*, 191–211. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-0018669323&partnerID=40&md5=0e9e2eb040f129ac14c9bb1c4b91e916>
- Paasi, Anssi. 2008. “Is the World More Complex than Our Theories of It? TPSN and the Perpetual Challenge of Conceptualization.” *Environment and Planning D: Society and Space* 26 (3): 405–10. <https://doi.org/10.1068/d9107c>.
- PNUD – PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. Governança para o desenvolvimento humano sustentável. Nova York: PNUD, 1997. p. 2-3.
- Plummer, P, and M Taylor. 2001. “Theories of Local Economic Growth (Part 1): Concepts,



- Models, and Measurement.” *Environment and Planning A* 33 (2): 219–36.
<https://doi.org/10.1068/a339a>.
- Rauhut, D., & Humer, A. (2020). EU Cohesion Policy and spatial economic growth: trajectories in economic thought. *European Planning Studies*, 28(11), 2116–2133.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1709416>
- SANTOS, Milton. A nova urbanização: diversificação e complexidade. In:____. A urbanização brasileira. 5.ed. São Paulo: Hucitec, 2005. P. 53-61.
- SANTOS, Milton. Espaço e Sociedade. Petrópolis: Vozes, 1979.
- Saquet, Marcos Aurélio, Sueli S. Silva, and Sueli Santos Da Silva. 2008. “MILTON SANTOS: Concepções de Geografia, Espaço e Território.” *Geo UERJ* 2 (18): 24–42. <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/viewFile/1389/1179>.
- Simone, Ma, Koniski Guimarães, Luiz Alexandre, and Gonçalves Cunha. 2005. “A Teoria Dos Dois Circuitos Da Economia Urbana de Milton Santos: Subsídios Para Uma Discussão.” *Formação (Online)* 2 (12). <https://doi.org/10.33081/formação.v2i12.1144>.
- SINGER, Audrey *et al.* Tracking metropolitan America into the 21 st century: a field guide to the new metropolitan and micropolitan definitions. Washington: The Brookings Institution, Nov. 2004. (The Living Cities Census Series).Disponível em:<<http://www.psc.isr.umich.edu/dis/census/freybrookings.pdf>>.
- SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. *Investigaciones Geográficas - Bol. Inst. de Geografía, México*, v. 54, p. 114-139, 2004.
- United Nations. (2018). World Urbanization Prospects 2018. In *Department of Economic and Social Affairs. World Population Prospects 2018*. <https://population.un.org/wup/>
- UN HABITAT. **World Cities Report 2020. The Value of Sustainable Urbanization.**2020. www.unhabitat.org
- UN-HABITAT – UNITED NATIONS HUMAN SETTLEMENTS PROGRAMME.State of the world’s Cities 2010/2011: bridging the urban divide. 2010.Disponível em:<<http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2917>>.