

Paulo Tadeu Arantes  
Orientador:  
Prof. Dr. Wilson Edson Jorge

# C OMPETITIVIDADE, COMPETIÇÃO, COMPLEMENTARIDADE e COOPERAÇÃO ENTRE CIDADES: O CASO DA ROTA 549

050  
pós-

## RESUMO

Este artigo aborda a questão das relações entre cidades pela perspectiva da competitividade, da competição e da cooperação entre elas, pelo relato de uma experiência em planejamento regional que toma como pressuposto básico a identificação de complementaridades e sinergias existentes em um grupo de quatro cidades – Itajubá, Santa Rita do Sapucaí, Pouso Alegre e Poços de Caldas – localizadas no sul de Minas Gerais, objetivando definir ali uma nova identidade cooperativa regional: A Rota 459.

## ABSTRACT

This paper discusses intercity relations from the perspective of urban competitiveness, urban competition and urban cooperation. It does so through a description of a regional planning process carried out by a group of four southern Minas Gerais state towns – Itajubá, Santa Rita do Sapucaí, Pouso Alegre and Poços de Caldas – within the framework of urban complementarity and urban synergy. The chief purpose is to establish a new regional cooperative identity: Route 459.

## INTRODUÇÃO

O tema da competição interurbana, em face de sua pertinência nos dias de hoje, vem sendo amplamente discutido pela literatura especializada internacional.

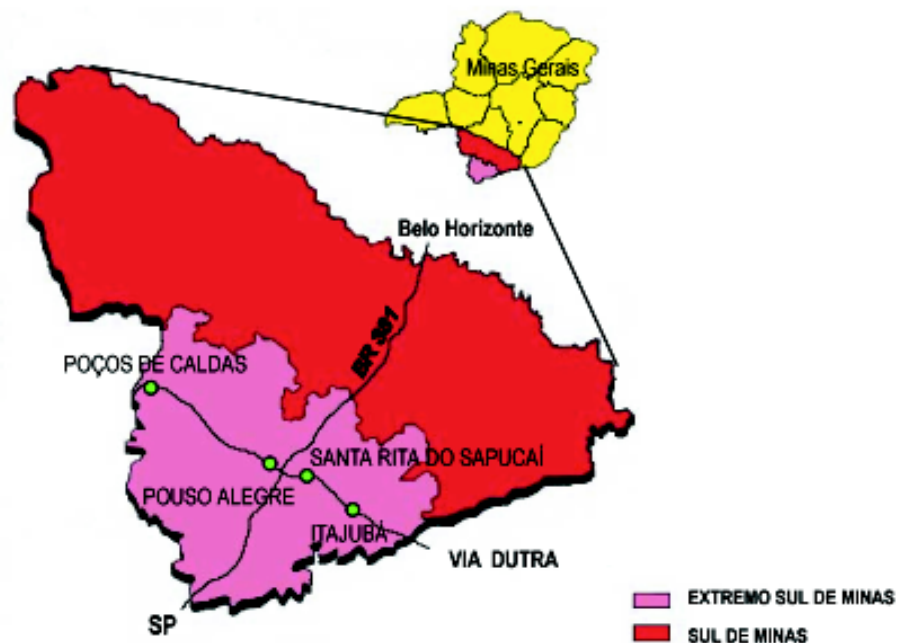
Entre nós, todavia, essa produção intelectual é ainda acanhada, muito embora exista um razoável consenso de que as relações entre várias de nossas cidades, tal como ocorre em outros países, estão também inodadas por acirradas disputas, principalmente por novos investimentos.

Conhecida como Rota 459, essa forma de promover uma aliança entre as cidades de Poços de Caldas, Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí e Itajubá, localizadas ao longo da BR-459, no sul de Minas Gerais (Mapa – 1), surgiu por iniciativa de lideranças locais e regionais compromissadas em levar adiante uma proposta de integração regional, que fosse capaz de promover uma nova estratégia de desenvolvimento pautado em relações mais solidárias e cooperativas como alternativa para conter o caráter individualista e competitivo do relacionamento entre elas.

Tornar suas respectivas cidades cada vez mais competitivas tem sido uma verdadeira obsessão dos governos locais, tendo em vista as enormes expectativas por novos investimentos, notadamente no setor industrial, que toda essa região está vivendo desde o início das obras de duplicação da BR-381, rodovia Fernão Dias, uma importante infra-estrutura rodoviária nacional que liga Belo Horizonte a São Paulo e serve como principal via de acesso a essas cidades.

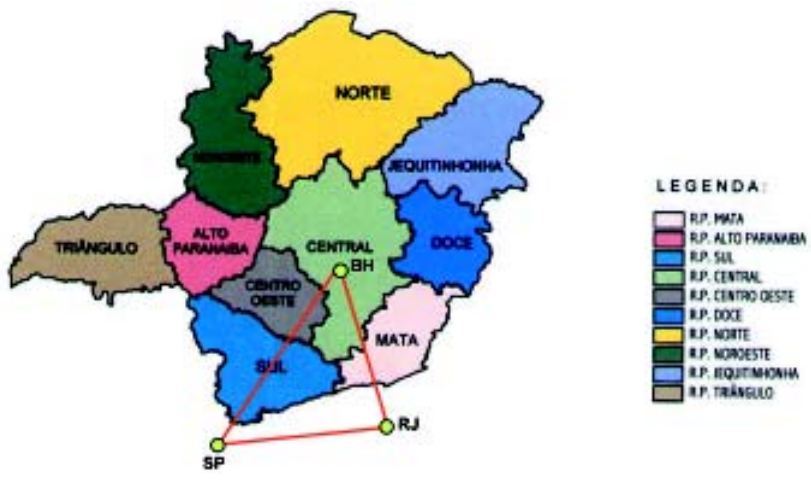
MAPA 1  
Localização das cidades  
da Rota 459

Fonte: Elaboração  
própria a partir de dados  
do Sebrae/MG (Projeto  
Fernão Dias: Perfil socio-  
econômico do Sul de  
Minas, 1999)



MAPA 2  
 Minas Gerais  
 Regiões de planejamento

Fonte: SEPLAN/MG



MAPA 3  
 Macroespacos vinculados  
 a São Paulo – RMSP e  
 interior

Fonte: Elaboração própria  
 a partir de dados da FJP/  
 CEI



TABELA 1  
 População, Taxa de  
 crescimento, IDH – 1970/1991

Cidade	População			Taxa de crescimento da População (% a.a.)		IDH 1991	Posição no Ranking de IDH / MG 1991
	1970	1980	1991	1970/80	1980/91		
Itajubá	52.290	60.454	74.866	1,5	2,3	0,833	4
Pouso Alegre	38.485	57.289	81.792	4,8	4,2	0,829	6
Poços de Caldas	58.467	86.780	109.788	4,8	2,6	0,827	7
Santa Rita do Sapucaí	19.901	22.212	26.305	1,6	1,8	0,776	46ª

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da FJP/CEI

## UMA BREVE CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO

Sul de Minas Gerais, conforme terminologia da Secretária de Planejamento do Estado de Minas Gerais, é a denominação oficial de uma das dez regiões de planejamento do estado, sendo também esta a unidade de referência a ser utilizada nas tabulações que aqui serão apresentadas.

Ainda com relação ao tema da regionalização em Minas Gerais, é importante destacar que a Fundação João Pinheiro, FJP, de Belo Horizonte, utiliza a terminologia “macroespaço”, para caracterizar os espaços circunscritos no território mineiro cuja conformação se estrutura em função da força de polarização exercida pelas metrópoles mais importantes do país como Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília. Essa força, no entanto, varia em função do desempenho econômico de tais centros e de sua proximidade com cada região do estado.

Nessa direção, a FJP considera hoje quatro macrorregiões (ou quatro macroespaços) comandadas pelas quatro metrópoles acima mencionadas. No caso, o sul de Minas<sup>1</sup> está sob influência direta de São Paulo, muito embora o macroespaço mineiro polarizado por São Paulo seja formado pelas regiões sul, Alto Paranaíba e Triângulo que, juntas, sofrem não só a influência da RMSP, como também de outros grandes centros paulistas como Campinas e Ribeirão Preto, conforme mostra o Mapa 3.

No que diz respeito à sua vocação econômica, a agropecuária (com destaque para o café e o leite) foi a principal fonte de renda até a década de 70. A partir de então, com o processo de desconcentração industrial da RMSP, a indústria passou a ser a atividade econômica mais importante para várias cidades (incluindo-se as quatro cidades escolhidas). Por outro lado, os expressivos investimentos industriais recebidos atraíram contingentes expressivos de pessoas que para ali se dirigiram, buscando, não apenas essas novas oportunidades de trabalho, mas também melhores condições de vida. Prova disso é que em um intervalo de 20 anos, várias dessas cidades viram sua população aumentarem vertiginosamente, sendo que em algumas ela mais do que dobrou, como foi o caso de Pouso Alegre (Tabela - 1).

Mas, mesmo se levando em conta o crescimento acelerado dessas cidades, elas conseguiram manter uma razoável qualidade de vida. A leitura de seus respectivos Índices de Desenvolvimento Humano – IDHs, confirma tal assertiva.

Um outro destaque dessa região é a existência de uma invejável base educacional de nível médio e superior. Com ênfase nas áreas de eletroeletrônica, mecânica e telecomunicações, oferecidas por instituições de renome internacional, como o Instituto Nacional de Telecomunicações (INATEL) e a Escola Federal de Engenharia de Itajubá (EFEI) localizadas em Santa Rita do Sapucaí e Itajubá, respectivamente, a região garante não apenas a oferta de bons profissionais como também de ótimas oportunidades para treinamento e desenvolvimento de pesquisas em seus laboratórios. Com efeito, o trecho da BR-459

(1) A parte do sul de Minas Gerais denominada Extremo Sul de Minas Gerais (Mapa-1) foi definida pelo Sebrae em um estudo para aquela região. Seu registro neste artigo tem, tão-somente, o objetivo de visualizar a localização das cidades da Rota 459 não se constituindo, portanto, em uma regionalização oficial.

que liga Pouso Alegre a Itajubá, passando por Santa Rita do Sapucaí (Mapa 1), com cerca de 70 quilômetros de extensão, conhecido como o “Vale da Eletrônica”, vem configurando-se como um eixo de desenvolvimento, no sentido definido por Friedman (1994). Para esse autor, é ao longo dos eixos de transporte entre pólos de crescimento que são atraídas indústrias modernas e outras atividades de alta produtividade, formando o que ele chama de “*corredor de desenvolvimento*” que, por sua vez, é altamente dependente dos padrões de transporte e de comunicação.

Sendo BR-459, para várias dessas cidades, não apenas um eixo de transporte, mas senão a única alternativa para escoamento de sua produção, ela funciona também como *um corredor de desenvolvimento*, no qual duas vocações industriais podem ser identificadas: uma entre Pouso Alegre e Itajubá, para empresas de alta tecnologia na área de mecânica, eletricidade, microeletrônica e telecomunicações e outra, entre Pouso Alegre e Poços de Caldas, cuja ênfase é para transformação mineral (bauxita e urânio) e as agroindústrias, comprovando, assim, uma manifesta vocação para o desenvolvimento industrial nessas quatro cidades.

## QUATRO CIDADES: DEFININDO SEUS RESPECTIVOS GRAUS DE COMPETITIVIDADE

A definição de competitividade de uma cidade, de uma região, ou até mesmo de um país pela utilização de um indicador ou de um índice que possa classificá-las e ordená-las é um assunto marcado ainda por muitas controvérsias e, portanto, um campo aberto para pesquisas.

Não existe, pelo menos no Brasil, um procedimento padrão para se fazer cálculos que permitam, por exemplo, comparar o grau de competitividade entre cidades situadas em estados diferentes. Aliás, esse tipo de iniciativa não existe nem ao menos estadualmente, ainda que fossem diferentes os critérios para cada estado.

A ausência de uma metodologia que estabeleça critérios unificados para calcular a competitividade de uma cidade (ou de uma região) tem levado à publicação de trabalhos isolados, nos quais cada autor estabelece critérios que julga mais adequados para aquela situação, tornando impossível a comparação dos desempenhos auferidos.

Em Minas Gerais, estudo recente sobre esse tema conduzido pelo ex-diretor do Centro de Estatística e Informações (CEI) da Fundação João Pinheiro e atual pesquisador do IBGE, Antônio Brás de Oliveira é, talvez, o único com esse enfoque de que se tem notícia.

Em que pese o fato de não haver outros e, ao mesmo tempo, essa pesquisa não ter sido feita por uma instituição oficial, mas sim por iniciativa particular de

(2) Para Oliveira, alguns deles merecem comentários adicionais. Dentre os indicadores de mercado aparece a distância ponderada entre a cidade considerada e os principais mercados consumidores (São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e a própria capital do estado, Belo Horizonte). Escolher apenas essas cidades foi uma opção bastante arbitrária (ter mais de 1,5 milhões de habitantes e exercerem, de fato, influência sobre as cidades mineiras, por serem pólos nacionais ou macrorregionais). O cálculo tomou por base a população de cada uma das quatro cidades divididas pela distância em relação ao município considerado. Dentre os indicadores de infra-estrutura, como densidade populacional (habitantes/km<sup>2</sup>) e densidade de estabelecimentos produtivos (unidades locais/km<sup>2</sup>) eles visavam levar em conta o aparecimento de deseconomias de aglomeração (aumento dos preços dos terrenos e dos aluguéis), ou seja, aspectos associados ao crescimento econômico, que são negativos. No caso da atividade industrial, embora em muitas situações a proximidade de fontes de matérias-primas seja de grande importância, tal informação é muito difícil de ser incorporada ao índice. Não foram incluídos também indicadores referentes às telecomunicações (fixa e móvel) devido à dificuldade de obter-se informações atualizadas das empresas. Alguns aspectos negativos como a poluição e a destruição do ambiente não foram computados por serem difíceis de ser quantificados. Por fim, o indicador se refere tão-somente às atividades urbanas.

seu autor e publicada por uma revista sobre economia de um jornal de grande circulação estadual – *Estado de Minas* –, em sua edição de agosto de 2000, é um trabalho feito dentro do maior rigor científico, razão pela qual seus resultados, à guisa de fornecer uma possível ordenação dessas cidades no que se refere à competitividade de cada uma, serão aqui apresentados.

Embora a idéia de classificar, ordenar fatos, atribuir notas e premiar os melhores (ou criticar os piores) exerça grande fascínio, Oliveira adverte que, do ponto de vista científico, essa é uma tarefa que requer a definição de um índice capaz de sintetizar todas as variáveis intervenientes nesse processo ou, segundo suas próprias palavras: *“Quando o assunto que se deseja classificar tem muitos aspectos a serem considerados, busca-se a construção de um índice sintético (...) que agrupe diversos aspectos referentes ao assunto através de um critério que permita agregar grandezas diferentes. Quanto mais simples o critério adotado, mais fácil a sua compreensão, mas maiores os riscos de arbitrariedade. (...) O que importa para o entendimento da questão é a transparência dos critérios utilizados nas escolhas.”*

Em sua pesquisa, tais critérios tomaram como base informações referentes aos anos de 1996 a 1998. Nela, os indicadores selecionados foram classificados em cinco temas: Indicadores Sociais (representando a qualidade de vida), Mercado, Dinamismo, Mão-de-Obra e Infra-estrutura, pois do ponto de vista de atração de investimentos e, conseqüentemente, da competitividade, garante seu autor, importam tanto as condições encontradas no próprio município (qualidade de vida, infra-estrutura, qualidade da mão-de-obra, etc.) quanto sua integração com outros mercados e pólos de desenvolvimento (distância dos principais centros consumidores, condições de transporte, etc.).

A cada um desses indicadores selecionados<sup>2</sup> foi atribuído um mesmo peso, quer dizer, uma mesma importância na determinação dos quantitativos parciais. Com isso, o resultado final será obtido, após uma média simples entre os cinco temas escolhidos. O município de maior competitividade será aquele cujo escore apurado fique mais próximo possível de 100.

A compreensão da dinâmica das mudanças que ali estão ocorrendo, à luz da abordagem eleita, completa-se pela apresentação de outros indicadores como: PIB (total e por habitante) municipal; Indicador de Desempenho Tributário e Econômico (IDTE), Índice de Desenvolvimento Humano (IDH); Índice de Condição de Vida (ICV) e Quociente Locacional (QL).

Começando pelo PIB municipal, o qual por ser calculado a partir de indicadores específicos para cada atividade econômica é, sem dúvida, um dos mais importantes indicadores da economia local, uma vez que encerra uma síntese das estatísticas relativas à atividade econômica de cada município, muito embora não seja um indicador da qualidade de vida. Afinal, nem toda a renda gerada no município é nele apropriada, e nem toda renda apropriada em uma determinada localidade foi nela produzida.

Já o IDTE, calculado pela FJP, afere o comportamento da localidade com relação à arrecadação do ICMS e das receitas tributárias próprias (RTP) em relação ao FPM, uma transferência federal que tem como base somente a população. Calculado pela fórmula:  $IDTE = RTP + ICMS / FPM$ , ele explica o dinamismo e/ou a inércia da economia de uma cidade. Neste sentido para resultados menores do que 1, o município se classifica como de baixo desempenho econômico; se maior, seu grau de dinamismo aumenta na medida em que o resultado obtido for também maior.

Os outros dois indicadores, IDH e ICV, também calculados pela FJP, referem-se à qualidade de vida. O primeiro leva em conta: longevidade, educação e renda; enquanto o ICV, calculado somente para Minas Gerais, introduz novos índices reunidos em quatro blocos básicos: saúde (em lugar da longevidade), educação, criança e renda.

TABELA 2  
Quatro cidades, sul de Minas e Minas Gerais  
PIB total e taxas de crescimento médio anual 1990/94/95

Especificação	PIB TOTAL						Taxa de crescimento médio anual (%)		
	a preços constantes de 1995 (R\$ 1.000,00)						1990/95	1994/95	1995
	1990		1994		1995				
Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%				
Poços de Caldas	549.301	1,3	575.300	1,2	553.997	1,2	0,2	3,7	1,0
Pouso Alegre	405.123	1,0	489.448	1,1	569.278	1,2	7,0	16,3	9,7
Santa Rita do Sapucaí	70.449	0,2	77.253	0,2	80.389	0,2	2,7	4,1	2,6
Itajubá	232.577	0,6	226.678	0,5	234.363	0,5	0,2	3,4	4,3
<b>Sul de Minas</b>	<b>4.756.532</b>	<b>11,6</b>	<b>5.407.517</b>	<b>11,6</b>	<b>5.434.225</b>	<b>11,4</b>	<b>2,7</b>	<b>0,5</b>	<b>1,6</b>
<b>Minas Gerais</b>	<b>41.115.255</b>	<b>100</b>	<b>46.501.720</b>	<b>100</b>	<b>47.759.275</b>	<b>100</b>	<b>3,0</b>	<b>2,7</b>	<b>2,4</b>

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Diagnóstico Sebrae para o sul de Minas

TABELA 3  
Quatro cidades, sul de Minas e Minas Gerais  
PIB por habitante e taxas de crescimento médio anual 1990/94/95

Especificação	PIB POR HABITANTE			Taxa de crescimento médio anual (%)		
	a preços constantes de 1995 (R\$ 1,00)			1990	1994	1995
	1990	1994	1995			
Poços de Caldas	5.096,27	4.966,20	4.711,46	-1,6	-5,1	-2,9
Pouso Alegre	2.814,56	3.121,44	3.476,73	4,3	11,4	6,0
Santa Rita do Sapucaí	2.718,56	2.774,78	2.840,09	0,9	2,4	0,9
Itajubá	3.161,21	2.856,39	2.904,82	-1,7	1,7	2,3
<b>Sul de Minas</b>	<b>2.319,86</b>	<b>2.502,34</b>	<b>2.487,00</b>	<b>1,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>
<b>Minas Gerais</b>	<b>2.654,23</b>	<b>2.848,09</b>	<b>2.893,57</b>	<b>1,7</b>	<b>1,6</b>	<b>1,0</b>

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Diagnóstico Sebrae para o sul de Minas

TABELA 4  
Quatro cidades, sul de Minas e Minas Gerais  
Comportamento da arrecadação de ICMS, IPI – 1990/92 e IDTE (1996) em reais

Especificação	ICMS				IDTE 1996	IPI	
	1990	%	1990	%		1990	1992
Poços de Caldas					6,37		
Pouso Alegre	29.300.586	8,89	23.901.666	11,41	6,06	449.333	297.784
Santa Rita do Sapucaí	5.506.976	1,67	3.288.948	1,56	1,83	108.442	66.319
Itajubá	10.250.227	3,11	6.327.473	3,46	1,81	245.742	118.078
<b>Sul de Minas</b>	<b>329.508.829</b>	<b>100</b>	<b>252.953.045</b>	<b>100</b>		<b>8.520.093</b>	<b>4.397.580</b>
<b>Minas Gerais</b>	<b>3.063.108 .852</b>		<b>2.443.557.332</b>			<b>56.617.866</b>	<b>36.475.183</b>

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da FJP/CEI e PEROBELLI (1996)

TABELA 5  
Quatro cidades, sul de Minas e Minas Gerais  
Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) e Condições de Vida (ICV)

Especificação	IDH						ICV					
	1970	*	1980	*	1991	*	1970	*	1980	*	1991	*
Poços de Caldas	0,599	4	0,757	27	0,827	7	0,613	7	0,720	23	0,820	7
Pouso Alegre	0,540	15	0,757	28	0,829	6	0,576	23	0,726	17	0,803	5
Santa Rita do Sapucaí	0,430	219	0,709	122	0,776	46	0,478	324	0,664	149	0,732	76
Itajubá	0,534	16	0,758	30	0,833	4	0,590	12	0,729	14	0,805	3
<b>Sul de Minas</b>	<b>0,455</b>		<b>0,716</b>		<b>0,747</b>		<b>0,511</b>		<b>0,668</b>		<b>0,726</b>	
<b>Minas Gerais</b>	<b>0,440</b>		<b>0,709</b>		<b>0,735</b>		<b>0,486</b>		<b>0,657</b>		<b>0,708</b>	

Posição no *ranking* dos municípios do estado de Minas Gerais  
Fonte: Elaboração própria a partir de dados da FJP/CEI

TABELA 6  
Quatro cidades: Graus de competitividade – Índice Sintético

Municípios	Indicadores Selecionados					Média	Ranking estadual
	Sociais	Mercado	Mão-de-Obra	Infra-estrutura	Dinamismo		
Poços de Caldas	63,5	12,7	33,1	53,4	23,2	37,2	23
Pouso Alegre	59,5	20,6	35,3	50,9	83,6	50,0	2*
Santa Rita do Sapucaí	**	**	**	**	**	**	**
Itajubá	64,6	13,0	33,9	43,3	48,8	40,5	13

\*\* SRS ficou fora da amostra. A pesquisa de Oliveira só calculou esses indicadores para municípios com mais de 50 mil habitantes

\* Como a cidade primeira colocada neste *ranking* é Belo Horizonte, Pouso Alegre pode ser considerada a mais competitiva do interior de MG

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa sobre Índice Sintético de Competitividade, calculado por Oliveira (2000) e a partir de dados publicados na *Revista Economia* do Jornal *O Estado de Minas Gerais*, agosto de 2000



TABELA 7

Quatro Cidades: Vantagens\*/Desvantagens\*\* Competitivas a partir do Quociente Locacional (QL) de cada atividade econômica para o ano de 1991

Atividade	Poços de Caldas	Pouso Alegre	Santa Rita do Sapucaí	Itajubá
Agricultura e pecuária	1,42	0.16	4.57	0.49
<b>Extração mineral</b>	<b>6,36</b>	0.34	0.07	0.32
Indústria não-metálicos	3.07	0.68	0.94	0.41
Indústria metalúrgica	2.30	0.23	1.61	3.65
Indústria mecânica	0.52	0.38	0.26	0.85
<b>Indústria eletroeletrônica</b>	1.97	0.39	<b>12.91</b>	2.86
<b>Indústria de transportes</b>	0.00	2.09	0.19	<b>8.18</b>
<b>Ind. couros, peles, vest. e calçados</b>	0.93	<b>3.67</b>	4.11	0.48
Indústria alimentícia	1.84	1.77	0.08	0.61
Comércio varejista	1.28	1.58	0.65	1.29
Comércio atacadista	1.32	0.76	0.14	2.88
Inst. financeiras e adm. imóveis	0.74	0.75	0.56	0.73
Serviços de comunicação	0.36	0.82	0.26	0.70
Serv. alojamento e alimentação	2.59	0.96	0.36	1.26
Serv. técnicos e profissionais	1.35	0.71	0.32	0.41

\* Valores *acima* de um = vocação

\*\* Valores *abaixo* de um = desvantagem locacional

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Ferreira (1996)

TABELA 8

Investimento industrial nas três microrregiões, no período 1995/99

Microrregião	Investimentos (em milhares de reais ajustados para 1999)
Poços de Caldas	308.307
Pouso Alegre*	990.828
Itajubá	288.681
Total das três microrregiões	1.587.816
Total de invest. área de influência da BR-381	7.959.461
<b>Total de Minas Gerais</b>	<b>16.000.000</b>

\* Inclui Santa Rita do Sapucaí

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Nogueira (2000, p. 44)

E, finalmente, o QL, por lidar com aspectos relacionados à localização espacial das atividades econômicas, se considerado isoladamente, pode ser entendido como um indicador das vantagens e/ou desvantagens competitivas de uma cidade.

A partir de uma análise dos dados sistematizados nestas tabelas, pode-se chegar às seguintes conclusões:

A série histórica do PIB (total e por habitante, Tabelas 2 e 3) demonstra que, entre as quatro cidades, apenas Poços de Caldas teve um recuo em seu PIB, fruto de uma crise estrutural que afetou o setor metalúrgico como um todo no país entre 1994 e 1995. Essa crise se refletiu no fraco desempenho do PIB dessa cidade, uma vez que o setor de transformação mineral tem peso expressivo na determinação da riqueza local, sendo que no ano de 1994 foi registrada sua maior queda (-3,7).

O extraordinário crescimento do PIB de Pouso Alegre (Tabela 2), quando comparado ao das outras cidades no mesmo período, chama também a atenção, pois sinaliza sua ascensão ao topo do *ranking* das cidades mais competitivas do estado, conforme comprovam os resultados da pesquisa de Oliveira (2000), (Tabela 6).

Observando agora os valores da Tabela 8, constata-se que o volume de investimentos atraído pela microrregião polarizada por Pouso Alegre foi três vezes maior que o das outras duas. Essa aparente disparidade pode ser explicada pelo fato de a BR-381 cortar um grande número de municípios situados em sua área de polarização, comprovando, assim, que os municípios cujas sedes se situam ao longo dessa estrada exercem uma atratividade muito maior para novos investimentos industriais do que aqueles que estão mais distantes de seu leito ou, em outras palavras, os fatores localização e acessibilidade têm uma importância significativa como critério para definir a competitividade de uma cidade.

Pode-se também afirmar que o processo de industrialização verificado a partir da década de 70 no sul de Minas e, mais particularmente nessas quatro cidades, segue os padrões *von-thüniano* e *löshiano*<sup>3</sup> de localização. No primeiro caso, a explicação decorre do fato de muitas indústrias ali se instalarem, deslocando-se da RMSP para escapar do elevado valor da renda fundiária urbana metropolitana. Já o segundo modelo de industrialização ocorreu porque várias cidades dessa região, que já dispunham de uma certa economia de complementaridade, ao oferecerem terrenos a um custo muito baixo, passaram a levar vantagem na atração de novas indústrias. Com isso, diversas indústrias de um mesmo setor (complementares), para otimizar os custos de transporte e principalmente de treinamento de mão-de-obra instalaram-se nessa região, conforme argumenta Simões (1989), citado por Ferreira (1996, p. 31).

Mas a questão da localização industrial tem também outras nuanças. Uma delas se refere ao Quociente Locacional (QL), um modelo desenvolvido por W. Isard<sup>4</sup> na década de 60 e ainda bastante utilizado por sua eficiência e simplicidade

(3) A teoria da localização industrial se estrutura segundo três modelos: o de Alfred Weber, o de August Lösch e o de Von Thünen. O primeiro, chamado modelo *weberiano*, defende que a implantação de uma indústria seja orientada pela fonte de recursos naturais e/ou pelo mercado consumidor. O segundo, o *löshiano*, defende que a localização das indústrias seja orientada pelas complementaridades e pela economia de aglomeração. E o terceiro, o modelo *von-thüniano*, afirma que as indústrias procuram localizar-se em locais que possam escapar da renda fundiária urbana.

(4) Mais detalhes, ver FERREIRA (1996).

para medir a especialização de uma região em um determinado produto, fornecendo, assim, um importante parâmetro para que se possa montar o quadro da estrutura econômica de uma cidade e/ou de uma região, uma vez que ele mede as vantagens/desvantagens competitivas de uma cidade ou de uma região.

Com efeito, quando este indicador é maior do que (1) um, significa que a localidade é exportadora daquele produto e/ou serviço, ou seja, ela tem uma vantagem competitiva naquele setor. Assim, quanto maior o quociente locacional, maior é a vantagem competitiva, ou seja, a “vocação” de uma cidade pode ser obtida pela leitura dos maiores escores entre todas as atividades econ micas nela encontradas. Com isso, valores maiores que a unidade para várias atividades significa que ela tem vantagens competitivas naquelas atividades, lembrando, todavia, que sua voca o é dada somente por aquele, ou aqueles valores que forem significativamente maiores que os demais.

Ademais, esse  ndice só faz sentido quando lido comparativamente, quer dizer, a vantagem competitiva de uma cidade só se materializa a partir do momento em que ela é maior do que a das outras que estiverem sendo comparadas. Infere-se da  que uma leitura vertical da Tabela 7 nos fornece um perfil daquilo que cada uma exporta e/ou importa. Já em sua leitura horizontal tem-se a vantagem/desvantagem competitiva de cada cidade por atividade econômica. Conclui-se, então, que sua voca o (maior vantagem competitiva) será obtida pelo cruzamento do eixo horizontal com o vertical sobre o maior valor de cada atividade para cada cidade (números em negrito na Tabela 7).

Por outro lado, quando esse coeficiente for menor do que um, ele indica que aquele setor está voltado para abastecer apenas a própria cidade, ou a região, não representando, portanto, uma vantagem competitiva para ela, mas sim, de acordo com a ênfase deste artigo, uma desvantagem competitiva.

Com rela o ainda aos dados mostrados na Tabela 7, pode-se fazer as seguintes inferências:

- os maiores QIs mostram que a voca o de Poços de Caldas é para extra o mineral e turismo; de Santa Rita do Sapucaí   para a indústria eletroeletrônica e a de Itajubá para a indústria de transporte, sendo também essas suas maiores vantagens competitivas. Mas Pouso Alegre apresenta uma particularidade, uma vez que na época em que foram colhidos os dados para montar a tabela acima mencionada, o parque industrial diversificado que essa cidade tem atualmente não estava ainda consolidado. Embora a tabela aponte como suas maiores vantagens a indústria de couro, de vestuário e de calçados, predomina, hoje nessa cidade, a agroindústria, a indústria de material de transporte e a siderurgia, dados que não apareceram na tabela em questão com o destaque que ora se apresentam;

- Poços de Caldas somou muitos pontos em seu QI de extra o mineral graças às jazidas de bauxita e urânio ali existentes, que rendem dividendos em empregos e impostos bastante significativos para a economia local; sem desconsiderar que ela se destaca também no setor de serviços, de alojamento e

alimentação, em função de ser a única, entre as quatro, que tem uma forte vocação turística;

– no caso de Santa Rita do Sapucaí, o QL para sua indústria eletroeletrônica, o mais alto dentre todas as atividades das demais cidades, demonstra uma nítida especialidade de seu parque fabril, ao mesmo tempo em que confirma sua liderança nesse setor no Vale da Eletrônica, reforçando, assim, sua posição como referência nacional em eletrônica e em telecomunicações. Merece também destaque o fato de ser este um município com uma agricultura e uma pecuária muito dinâmicas. Mesmo levando-se em conta que essa não é mais sua vocação principal, ambas, sem dúvida, podem ser consideradas como vantagens competitivas, ainda que seu peso econômico no PIB local não tenha mais a importância que já teve no passado;

– em Itajubá, o alto valor do QL para a indústria de transporte se deve principalmente, a uma fábrica de helicópteros, a HELIBRAS, ali localizada – única nesse setor em todo o Hemisfério Sul –, além de mais quatro empresas, Fania, Cabelauto, AFC e Mahle, que fornecem componentes para a indústria automobilística; e por fim

– constata-se, porém, uma certa fragilidade das cidades escolhidas no que tange a pouca expressão do setor terciário em relação ao secundário. Para Lemos (1988), apud Valladares, (1994, p. 13) isso decorre da “intransportabilidade dos serviços” que provoca sua aglomeração em determinados pontos do espaço. No sentido proposto por Lösh, garante ainda Lemos, isso significa que, *“quanto maior a presença do setor terciário no processo de reprodução do capital, mais se acelera a tendência líquida de centralização espacial-urbana e, ao reverso, quanto menor a proporção do terciário em relação as atividades produtivas [como se observa nestas quatro cidades] mais desaceleram-se, ou mesmo descentralizam-se, momentaneamente, as atividades produtivas. (...) Quanto mais diversificado for o complexo de serviços em cada área de mercado, mais valorizada esta se torna enquanto espaço localizado”*, ou seja, a forte concorrência que essa região enfrenta com centros maiores, como São Paulo, Campinas e Ribeirão Preto, cuja influência sobre ela é considerável (Mapa – 3), explica este fato. As exceções no setor terciário são no segmento educação superior, em duas dessas cidades (Itajubá e Santa Rita do Sapucaí), e no de turismo, em uma delas (Poços de Caldas). Em síntese, como a contribuição do setor secundário nessas quatro cidades para a geração da riqueza local é muito mais expressiva do que a do terciário, comprovado por seus respectivos QLS, as atividades ligadas a este último não aparecem como definidoras de suas vocações, ainda que pese sobre elas uma indiscutível importância e tradição.

Do ponto de vista teórico, a especialização das atividades econômicas de cada uma dessas cidades apresenta particularidades que, de uma certa forma, individualizam suas respectivas vocações. Dessa forma, a questão da competição entre elas, vista sob esse enfoque, também se diluiria, porque elas não disputam

investimentos nas mesmas áreas. Na prática, entretanto, isso não quer dizer que elas não estejam competindo entre si por outros motivos, ou que não disputem esses mesmos investimentos com outras cidades, localizadas neste ou em outros estados, conforme se pretende mostrar mais na frente.

Percebe-se, enfim, que essas quatro cidades compartilham hoje de um acelerado processo de desenvolvimento, no qual as obras de duplicação da Fernão Dias tem peso significativo. Com isso, nota-se uma certa desorganização e o crescimento de um comportamento nitidamente individualista das administrações locais que, no afã de não perderem “o trem da história”, concentram praticamente toda sua energia preparando-se para enfrentar uma desenfreada disputa por novos investimentos.

Em resposta a esse quadro de desordem e desunião, surge uma alternativa baseada na cooperação, na complementaridade e na descoberta de sinergias entre elas. Conhecida como Rota Tecnológica 459, ou simplesmente Rota 459, e organizada sob o formato de um fórum regional, ela tem interferido de forma altamente positiva, não apenas no comportamento das administrações locais, mas também na sociedade civil organizada, conforme se verá a seguir.

## ROTA 459: A BUSCA DA COMPETITIVIDADE REGIONAL VIA PROCESSOS COOPERATIVOS E SINÉRGICOS ENTRE CIDADES

A Rota 459 é um *fórum regional* que teve sua origem em 1997, por ocasião da implantação em Itajubá de um projeto do Sebrae, intitulado “Projeto Ideal”, voltado para a capacitação de lideranças em geral.

Entre os grupos de trabalhos formados por ocasião da implantação desse projeto, um deles coordenado pelo professor da EFEI, Renato Nunes, apresentou uma proposta de integração regional, abrangendo inicialmente apenas Itajubá e Santa Rita do Sapucaí, cujo principal objetivo era: estabelecer diretrizes para o desenvolvimento integrado da região, utilizando seus principais diferenciais para integrá-la “*competitivamente*” no contexto global<sup>5</sup>.

A ênfase na integração regional deveu-se ao fato de seus idealizadores acreditarem que não somente as cidades, mas principalmente a região precisava preparar-se melhor para receber investimentos que, por sua vez, estavam tornando-se cada vez mais regionais, e não apenas locais, como tradicionalmente haviam sido.

Lançava-se, pois, por meio de uma atividade do Projeto Ideal, as sementes para a constituição de um fórum regional envolvendo as cidades situadas ao longo da BR-459 (rodovia que liga Poços de Caldas a Lorena, daí o nome Rota Tecnológica 459), com o objetivo de proporcionar uma integração regional, calcada na convicção de que era preciso conciliar a competição entre as cidades com mecanismos mais cooperativos, complementares e sinérgicos entre elas.

(5) Projeto Ideal, Turma 2, grupo: Célio, Edson, Leonardo e Renato.

Cerca de um ano após o lançamento dessa idéia, um *workshop* – “DESAFIO 2000” –, promovido pela EPTV de Varginha, foi o ponto de partida para ampliar a dimensão da proposta inicial e chegar nas quatro cidades mineiras (Poços de Caldas, Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí e Itajubá) e em uma paulista (Lorena), todas situadas ao longo da BR-459 que formaram seu núcleo pioneiro.

Desde o início, já havia entre seus participantes uma consciência de que, dentre as dificuldades e restrições a serem superadas, as de maior relevância seriam: a mobilização das comunidades e entidades envolvidas; a falta de investimentos adequados nas comunidades localizadas ao longo das vias vicinais da BR-381; o dinamismo de um processo de mudanças em curso e a enorme resistência às mudanças das lideranças, em todos os níveis e em várias de suas cidades.

A Rota 459 surgia, portanto, de uma forma pouco convencional, ou seja, não foi uma idéia imposta de cima para baixo, mas, de baixo para cima, pelo comprometimento de lideranças da comunidade, não diretamente vinculadas com o *staff* político tradicional, em liderar a busca de mecanismos mais colaborativos para estabelecer um nível regional, tomando como elemento estruturante o eixo rodoviário BR-459, no qual o traço comum entre as cidades que já dispunham de um certo poder polarizador, era a complementaridade das atividades industriais, aliado à constatação da disponibilidade, em pelo menos duas delas, Itajubá e Santa Rita do Sapucaí, de uma sofisticada base científica e tecnológica.

Quanto à sua delimitação geográfica, como se procurou respeitar a polarização exercida por esses centros, a área de abrangência da Rota 459 não ficou restrita a nenhum limite político e/ou administrativo preestabelecido oficialmente. Isso permitiu, inclusive, que cidades situadas fora das fronteiras do estado de Minas Gerais, como foi o caso de Lorena, no estado de São Paulo, passasse também a fazer parte desse fórum (Mapa – 4).



MAPA 4  
Área de influência direta  
da Rota 459

Fonte: Elaboração  
própria a partir de dados  
do IBGE (Malha  
Municipal Digital do  
Brasil, 1994)

Na base de todo esse esforço estava o reconhecimento, por parte de importantes lideranças políticas, educacionais e empresariais, de uma ascendente vocação industrial do (Extremo) Sul de Minas Gerais, não somente ao longo da BR-381, conforme vinha se dando, mas também ao longo da BR-459, um dos mais importantes subeixos do sistema Fernão Dias, na medida em que ele é responsável pela ligação rodoviária entre duas das mais movimentadas rodovias brasileiras, a BR-381 e a BR-116, além de fazer a conexão entre duas regiões vocacionadas para a indústria, o Vale do Paraíba e o Extremo Sul de Minas Gerais.

Previa-se também, naquela época, que a Rota 459 serviria como uma instância agregadora das lideranças dessas cidades, de forma a criar as condições básicas para o estabelecimento de arranjos cooperativos entre elas, o que permitiria otimizar o potencial científico e tecnológico ali existente, tendo em vista os desafios impostos pela busca por níveis crescentes de competitividade (empresarial e governamental) – traço marcante do capitalismo atual.

Para o atual presidente da Rota 459, professor Renato Nunes<sup>6</sup>, *“existe um novo ambiente no qual as regiões são chamadas a construir a visão do seu próprio futuro e a planejar a implantação de programas, projetos e ações necessários à concretização do processo de desenvolvimento associado a essa visão. Esse novo ambiente é fruto da atual dinâmica dos sistemas sócio-econômicos internacionais, a qual, induzida pela incrível evolução da ciência e da tecnologia em crescente processo de expansão, vem confirmando nos últimos anos duas tendências aparentemente contraditórias: a da globalização e a da localização ou regionalização”*.

Esta linha de argumentação, por sua vez, enfatiza a importância que vêm adquirindo as organizações locais e regionais, tendo em vista que as nações se encontram, hoje em dia, mergulhadas em processos de mudanças de tal magnitude, que conceitos como desenvolvimento regional e desenvolvimento local passaram a ficar extremamente articulados. Sobre esse assunto, Dowbor (1998) é enfático ao afirmar que *“está mudando a cidade, está mudando a metrópole, está mudando o conceito de nação, de regiões, de blocos, enfim, é um planeta que, no seu conjunto, está se encolhendo com extrema rapidez, mudando nas relações financeiras, na comunicação e nas mais variadas áreas”*<sup>7</sup>.

A Rota 459 se apresenta, pois, como uma alternativa para o processo de desenvolvimento de uma região, já consolidada em seu aspecto físico, mas não ainda nos de natureza institucional e/ou logística.

Segundo ainda seu atual presidente, ela *“nasceu como um movimento de cidadania em busca das competências dos municípios no sentido de resolverem – cooperativamente – problemas que afetam toda uma região ao longo da BR-459”*.

Esse “movimento cidadão”, conforme o professor Nunes gosta de enfatizar, sustenta-se basicamente nas especializações (ou seja, na complementaridade e na sinergia) daquelas cidades consideradas de maior importância no contexto regional, a saber:

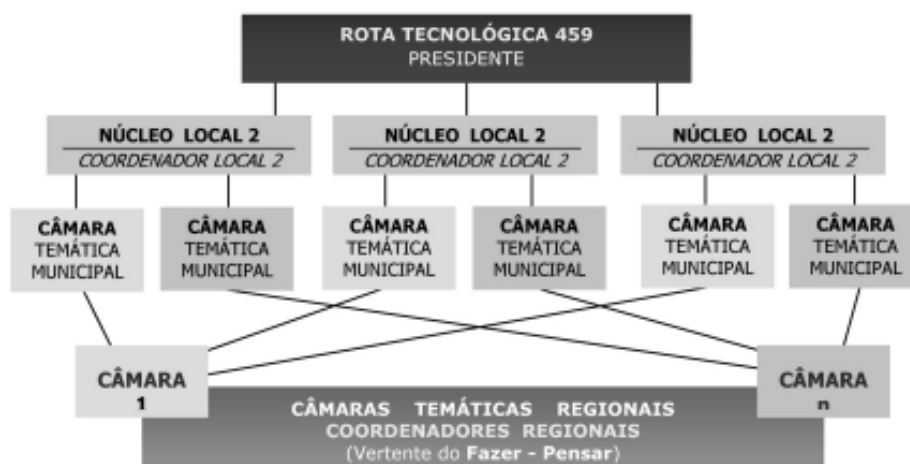
(6) Projeto Rota Tecnológica 459 – Texto de apresentação, Itajubá, 1999.

(7) DOWBOR, Ladislau. A sociedade globalizada: Conceitos gerais. In: ARANTES, Paulo T. L. *Anais do Seminário Internacional: A Competição Interurbana na era do Globalismo: Contradições, Riscos e Benefícios*. Viçosa: Imprensa Universitária UFV, 1998.

- *Poços de Caldas*, por sua produção e beneficiamento mineral, tanto de urânio quanto de bauxita, e por ser um importante centro de turismo;
- *Pouso Alegre*, por suas confecções, comércio atacadista, agroindústria e auto-peças;
- *Santa Rita do Sapucaí*, por ser referência nacional em eletrônica e telecomunicações;
- *Itajubá*, por sua consolidada tradição no campo da engenharia elétrica e mecânica e;
- *Lorena*, por ser um importante centro em engenharia de materiais.

FIGURA 1  
Organograma da  
Rota 459

Fonte: RT 459



Sua estrutura organizacional (Figura 1) compreende duas vertentes distintas:

- a do “FAZER – FAZER”, constituída por uma Assembléia Plenária, uma Secretaria Executiva e Núcleos Locais. A principal atribuição dessa plenária, que se reúne a cada dois meses em municípios diferentes, é estabelecer diretrizes e estratégias, além de promover o intercâmbio entre os núcleos locais que, por sua vez, são os elos entre o Projeto de Desenvolvimento da Rota e as diversas municipalidades participantes;
- a do “FAZER – PENSAR”, que compreende as Câmaras Temáticas Regionais e as correspondentes Câmaras Temáticas Municipais, cuja atribuição é congregar interessados em assuntos específicos. As Câmaras Temáticas Regionais recomendam, para a apreciação da plenária, as ações relativas aos assuntos afetos a cada uma. São elas: infra-estrutura e desenvolvimento regional, educação, ciência e tecnologia, turismo, meio ambiente, saúde, desenvolvimento urbano e desenvolvimento rural.



É pretensão desse fórum reunir todas as cidades situadas até 50 km da BR-459, inclusive algumas que ficam no estado de São Paulo, cobrindo uma área de aproximadamente 32 mil km<sup>2</sup>, algo como a extensão da Bélgica, podendo chegar a reunir neste espaço 107 municípios (88 mineiros e 19 paulistas) que somam uma população de aproximadamente dois milhões de pessoas.

Do ponto de vista teórico, definir uma região a partir da reunião de cidades que têm interesses afins, industriais, principalmente, ou seja, formar um *cluster* de cidades, é uma decisão tecnicamente correta que já vem sendo utilizada, com sucesso, há alguns anos por outros países como, por exemplo, os EUA (vide Route 128, em Massachusetts e o Vale do Silício, na Califórnia).

Entre as vantagens dessa nova forma de organização espacial, pode-se destacar os crescentes retornos que ela proporciona, na medida em que ali poderá concentrar: uma mão-de-obra especializada, fornecedores também especializados e, o mais importante, um fluxo de conhecimento, hoje fundamental para as indústrias prosperarem.

Enfim, com a formação de uma rede de cidades, começa a haver também uma maior divisão do trabalho entre elas. Na opinião de Lamparelli (1980), o desenvolvimento capitalista *“necessita, tanto das aglomerações, ou seja, de se concentrar em determinados pontos fixos [cidades], como também de se expandir, através da multiplicação desses pontos, abarcando áreas cada vez maiores [redes de cidades]”*.

(8) Há de se fazer aqui uma ressalva. No que tange aos indicadores de condições de vida, especificamente, o grande destaque da região é, sem dúvida, Itajubá que, entretanto, não conseguiu o mesmo desempenho quanto aos indicadores econômicos. Como a metodologia de cálculo do grau de competitividade (Tabela 6) faz uma média simples de todos esses indicadores, Pouso Alegre, escorada em um indiscutível crescimento econômico, conseguiu uma posição de destaque no *ranking* estadual, 2º lugar, sendo que Itajubá ficou em 13º.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos e levantamentos realizados nas quatro cidades selecionadas mostraram que, embora elas guardem uma certa complementaridade entre si, no que diz respeito às suas respectivas vocações, vêm apresentando desempenhos, ou melhor, graus de competitividade muito distintos.

No ano de 2000, por exemplo, Pouso Alegre foi considerada a cidade mais competitiva, não apenas entre essas quatro, mas de todo o interior do estado de Minas Gerais. As explicações para o diferencial conquistado por essa cidade se assentam, invariavelmente, no caráter empreendedor assumido por suas últimas administrações. Essa, aliás, tem sido uma imposição genérica para se lograr êxito em empreitadas, como no caso em questão que, conforme constatou-se, as ações administrativas de seus governantes foram, preferencialmente, voltadas para os negócios, ou melhor, para torná-la competitiva para o capital. A trajetória fortemente ascendente de quase todos os seus indicadores econômicos desde o início da década de 80 (tabelas 2, 3 e 4), deixa isso muito claro<sup>8</sup>.

Por outro lado, embora as análises aqui apresentadas tenham sido concentradas nessas quatro cidades, como a área de abrangência da Rota 459 inclui também outros municípios, a maioria de pequeno porte, situados na área

de influência de seus pólos microrregionais, pôde constatar-se que a disputa por novos investimentos não ocorre somente entre as cidades maiores. As menores bem que tentam, mas, grosso modo, o máximo que conseguem é evidenciar uma já reconhecida desigualdade, uma vez que se vêem obrigadas a exporem alguns de seus mais importantes limitantes ao desenvolvimento como: pequena população, economia local estagnada, baixa oferta de mão-de-obra especializada, infra-estrutura urbana deficiente, etc. Tal situação demonstra ainda que, quando se tem competidores em condições muito desiguais, como neste caso, a competição entre eles acentua, ainda mais, a distância entre os maiores e mais poderosos, e aos menores e mais fracos.

Um outro aspecto de extrema importância a se considerar é a presença de competidores situados fora da região estudada. Estribados na guerra fiscal entre estados, eles disputam os mesmos investimentos, comprovando, na prática, que a competição entre cidades não pode ser vista sem considerar a que acontece entre os estados, uma vez que o suporte espacial dos investimentos negociados, tanto estadual como federal, é, geralmente, uma cidade.

Nesse particular, o que está ocorrendo entre a mineira Santa Rita do Sapucaí e a baiana Ilhéus – cidades que estão se digladiando para atrair investimentos em uma mesma área, a indústria eletroeletrônica – é uma prova cabal de como as disputas no plano estadual rebatem-se nas cidades e vice versa, quer dizer, as facilidades e/ou dificuldades oferecidas pelos respectivos governos estaduais, no caso Minas Gerais e Bahia, estão sendo decisivas para definir quem fica com o quê, comprovando, assim, que a disputa entre essas duas cidades ocorre *pari passu* com a competição (ou a guerra fiscal) entre os dois estados.

Por outro lado, com a duplicação da BR-381, os investimentos externos, ora fugindo das deseconomias das grandes metrópoles, ora atraídos pelas gratuidades embutidas nos incentivos estaduais e/ou locais, ora, ainda, atraídos pela fantástica localização que essa região apresenta em relação ao principal mercado consumidor do país, não param de chegar, pressionando forte e continuamente as administrações locais a fazerem de tudo para segurá-los em seus respectivos territórios.

Em meio a toda essa euforia e desassossego que abateu sobre governantes e empresários, a Rota 459 tem desempenhado um papel fundamental para que se possa descobrir, de forma colegiada, os rumos a serem dados ao desenvolvimento dessa região, uma tarefa que, segundo seus coordenadores, não tem sido, definitivamente, fácil.

Todavia, se na prática a cooperação entre cidades é, realmente, algo difícil de ser atingido, na teoria um grande número de boas propostas baseadas em mecanismos cooperativos entre as municipalidades sequer foram ainda testadas, e outras tantas acabaram falhando quando colocadas em prática como é o caso, por exemplo, do associativismo municipal em Minas Gerais<sup>9</sup>.

(9) Mais detalhes, ver ARANTES, Paulo T. L. *A experiência mineira em articulação, assistência técnica e assessoramento a seus municípios através do associativismo municipal, a partir de 1974*. São Paulo, 1990. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

A maioria desses fracassos, incluindo aí o associativismo municipal mineiro, deve-se, fundamentalmente, à inexistência de mecanismos legais no âmbito do modelo federativo brasileiro que incentivem e instrumentalizem legal e administrativamente o funcionamento dessas iniciativas entre nossas unidades subnacionais, bem como à ausência de projetos estruturantes capazes de manter todos os envolvidos permanentemente mobilizados, pois sem mobilização não há como ter cooperação e sem essa última não há como promover o desenvolvimento da região, de forma equilibrada e justa.

A Rota 459, ao buscar a sinergia e a complementaridade entre as localidades para definir uma nova identidade regional, estrutura-se à semelhança de um *cluster*, não de empresas, mas sim de cidades e, por conseguinte, funciona como um indispensável ponto de equilíbrio entre a competição e a cooperação interurbana.

Tal constatação leva-nos a inferir que uma concentração geográfica de empresas de um mesmo setor econômico, para sustentar-se, necessita, não apenas compartilhar tarefas, tecnologias e informações, mas também se preocupar com o bem-estar da população e o desenvolvimento da região em que estão instaladas, dinamizando um diálogo entre as cidades, bem como consolidando um esforço para aproximá-las em torno de objetivos comuns, prática essa, aliás, já assumida pela Rota 459 desde os seus primeiros momentos.

Resumindo, o desejo de contrapor aos processos de competição outros fundamentados na cooperação e na solidariedade entre seus atores principais, como tem sido a prática da Rota 459, ganha novo fôlego ao demonstrar que, mesmo sendo a competição algo inexorável dentro do atual modo de produção capitalista, faz-se cada vez mais necessário conter seu atual e desmesurado avanço com mecanismos que visem proporcionar um espírito de equipe a esses competidores, no caso, a essas cidades, de maneira a estabelecer laços mais estáveis de relacionamento entre elas para que, juntas, possam superar os desafios impostos a todas, indistintamente.

## BIBLIOGRAFIA

ABRUCIO, Fernando Luiz; COSTA, Valeriano M. Ferreira. *Reforma do Estado e o contexto federativo brasileiro*. São Paulo: Fundação Konrad Adenauer, 1998. Série Pesquisas n. 12.

ARANTES, Paulo T. L. *Cidades: Competitividade, competição e cooperação: Estudo de caso de quatro cidades sulmineiras à luz da competitividade, da competição e da cooperação*. São Paulo, 2001. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

\_\_\_\_\_. (Org.) SEMINÁRIO INTERNACIONAL: A COMPETIÇÃO URBANA NA ERA DO GLOBALISMO: CONTRADIÇÕES, RISCOS E BENEFÍCIOS. 1998, Viçosa. *Anais*. Viçosa: DAU/UFV, 1998. [mimeo.]

FERREIRA, Mauro Sayar. Rede de cidades em Minas Gerais a partir da realocação da indústria paulista. *Revista Nova Economia*, Belo Horizonte: FACE/UFMG, 1996. Número Especial.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE MINAS GERAIS. *Cresce Minas: Um projeto brasileiro*. Belo Horizonte: FIEMG, 2000.

FRIEDMANN, John. *Empowerment: The politics of alternative development*. Cambridge: Blackwell, 1994.

LAMPARELLI, Celso Monteiro et al. *Nota introdutória sobre a construção de um objeto de estudo: O urbano*. São Paulo: Núcleo de Administração e Política Urbana, 1980. [mimeo.]

MINAS GERAIS (Estado). Fundação João Pinheiro. *Finanças dos municípios mineiros. Diversidades e indicadores*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. 1998.

\_\_\_\_. Fundação João Pinheiro. *Perfil de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. 1998.

\_\_\_\_. Fundação João Pinheiro. *Duplicação da Rodovia Fernão Dias – Região e Municípios*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. 1995, 32v.

NOGUEIRA, Breno Augusto. *Os efeitos da Duplicação da BR – 381 sobre as atividades econômicas de sua área de influência no processo de desconcentração da indústria brasileira*. Belo Horizonte: FACE/UFMG, 2000. (Monografia bacharel em Ciências Econômicas).

PERFIL de Minas Gerais. 3 ed. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1999.

REVISTA ECONOMIA DO ESTADO DE MINAS. Belo Horizonte, ago. 2000.

VALLADARES, Frederico Estrella Carneiro. *O sul de Minas como alternativa locacional para a indústria paulista*. Belo Horizonte: FACE/UFMG, 1994. (Monografia, bacharel em Ciências Econômicas).

VIEIRA FILHO, José Eustáquio. *Especialização e competitividade de Minas Gerais no mercado internacional: Uma comparação com os Estados que compõem o novo polígono industrial na década de 90*. Belo Horizonte: FACE/UFMG, 2000. (monografia, bacharel em Ciências Econômicas).

## PALAVRAS-CHAVE (KEY WORDS):

Desenvolvimento local e regional, gestão urbana, competitividade, competição, cooperação, complementaridade, sinergia.

*Local and regional development, urban management, competitiveness, competition, cooperation, complementarity, synergy.*

---

**Paulo Tadeu Arantes**

Mestre e doutor pela FAUUSP e professor da Universidade Federal de Viçosa – UFV-MG.