

Análise da Transição Urbana de Cidades Médias e Pequenas no Contexto Brasileiro: Um Estudo Comparativo e suas Implicações para Engenharia Urbana Sustentável e Resiliente

Analysis of the Urban Transition of Medium and Small Cities in the Brazilian Context: A Comparative Study and its Implications for Sustainable and Resilient Urban Engineering

Didiane Victoria Buzinelli Inaba(1); Luciana Márcia Gonçalves(2)

1 Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana (PPGEU). Universidade Federal de São Carlos – UFSCar.

E-mail: didiane.inaba@gmail.com.br | ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-6864-2958>

2 Professora e Doutora em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de São Carlos – UFSCar.

E-mail: lucianamg@ufscar.br | ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8206-239X>

Revista de Arquitetura IMED, Passo Fundo, vol. 14, n. 2, p. 164-182, julho-dezembro, 2025 - ISSN 2318-1109

DOI: <https://doi.org/10.18256/2318-1109.2025.v14i2.5278>

Sistema de Avaliação: *Double Blind Review*

Resumo

Este artigo explora a dinâmica de classificação e transição urbana de cidades pequenas e médias no Brasil, fundamentando-se nos estudos de Maria Encarnação Beltrão Sposito. Utilizando a Estância Turística de Olímpia, SP, como estudo de caso, comparamos sua trajetória com a de Foz do Iguaçu, PR, Gramado, RS, e Caldas Novas, GO, para identificar padrões de desenvolvimento e suas implicações para a engenharia urbana com foco em sustentabilidade e resiliência. A análise aborda parâmetros como população, função urbana, economia, estrutura socioespacial, conexão em redes e planejamento urbano. Conclui-se que Olímpia, embora formalmente uma cidade pequena pela população, exhibe características funcionais e estruturais de uma cidade média em transição avançada, impulsionada pelo turismo. Esta transição demanda abordagens de engenharia urbana que integrem resiliência climática, sustentabilidade ambiental, equidade social e gestão eficiente de recursos, especialmente em contextos de rápido crescimento e complexificação urbana. O estudo ressalta a necessidade de políticas públicas e projetos de engenharia adaptados à realidade multifacetada dessas cidades, que são nós cruciais no sistema urbano brasileiro.

Palavras-chave: Cidades pequenas; Cidades médias; Transição urbana; Engenharia Urbana; Olímpia.

Abstract

This article explores the dynamics of classification and urban transition of small and medium cities in Brazil, based on the studies of Maria Encarnação Beltrão Sposito. Using the Tourist Resort of Olímpia, SP, as a case study, we compare its trajectory with that of Foz do Iguaçu, PR, Gramado, RS, and Caldas Novas, GO, to identify patterns of development and their implications for urban engineering focusing on sustainability and resilience. The analysis addresses parameters such as population, urban function, economy, socio-spatial structure, connectivity in networks, and urban planning. It concludes that Olímpia, although formally classified as a small city by population, exhibits functional and structural characteristics of a medium-sized city in advanced transition, driven by tourism. This transition demands urban engineering approaches that integrate climate resilience, environmental sustainability, social equity, and efficient resource management, especially in contexts of rapid growth and urban complexity. The study highlights the need for public policies and engineering projects tailored to the multifaceted reality of these cities, which are crucial nodes in the Brazilian urban system.

Keywords: Small cities; Medium cities; Urban transition; Urban Engineering; Olímpia.

1 Introdução

O processo de urbanização no Brasil tem gerado dinâmicas complexas, especialmente no que tange ao papel e à transformação das cidades pequenas e médias. Essas cidades, frequentemente negligenciadas em estudos focados em grandes metrópoles, desempenham funções cruciais na articulação regional, no fluxo de bens, serviços e pessoas, e na promoção do desenvolvimento territorial. A compreensão de suas características e processos de transição é fundamental para a formulação de políticas públicas eficazes e para a atuação da engenharia urbana, especialmente diante dos desafios contemporâneos de sustentabilidade e resiliência.

Maria Encarnação Beltrão Sposito, uma referência nos estudos urbanos brasileiros, oferece uma base teórica robusta para analisar o contexto dessas cidades, focando em suas dinâmicas urbanas, funções econômicas, socioespaciais e redes urbanas. Seus trabalhos, como “Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização” (2010) e “Cidades médias: produção do espaço urbano e regional”, fornecem os alicerces para a categorização e a compreensão da complexidade do desenvolvimento urbano.

Neste artigo, aplicamos o arcabouço conceitual de Sposito para analisar a Estância Turística de Olímpia, SP. Embora sua população a classifique como cidade pequena (56.701 habitantes em 2024), seu intenso dinamismo turístico (3 a 4 milhões de visitantes anuais), sua economia diversificada e sua crescente complexidade urbana sugerem um processo de transição para o perfil de cidade média. Para contextualizar o processo de transição urbana de Olímpia, realizamos uma comparação aprofundada com três cidades turísticas brasileiras, selecionadas por sua representatividade em diferentes estágios de desenvolvimento urbano e dinâmicas turísticas, conforme os parâmetros de classificação de cidades pequenas e médias de Sposito (2010, p. 53-61). Foz do Iguaçu, PR, uma cidade média consolidada (258.176 habitantes, IBGE, 2024), foi escolhida por sua integração em redes globais, impulsionada pelo turismo internacional às Cataratas do Iguaçu (cerca de 3 milhões de visitantes anuais, EMBRATUR, 2024), representando um modelo de cidade média com alta complexidade urbana. Gramado, RS, uma cidade pequena (40.558 habitantes, IBGE, 2024), foi selecionada por seu forte apelo turístico regional (aproximadamente 2 milhões de visitantes anuais, BRASIL, 2023) e estrutura urbana compacta, refletindo um perfil de cidade pequena com dinamismo turístico, mas sem transição significativa para cidade média. Caldas Novas, GO, recém-classificada como cidade média (103.217 habitantes, IBGE, 2024), foi incluída por seu perfil turístico termal semelhante ao de Olímpia (cerca de 3 milhões de visitantes anuais, BRASIL, 2023) e por representar uma transição recente de cidade pequena para média, com desafios de planejamento e infraestrutura análogos aos de Olímpia (SÃO PAULO, 2023). Essas escolhas permitem comparar Olímpia com cidades de diferentes portes populacionais, funções turísticas e níveis de integração em redes, destacando os fatores que impulsionam ou limitam sua transição para o perfil de cidade média.

O objetivo central é não apenas classificar e comparar essas cidades, mas também extrair implicações diretas para a engenharia urbana, com ênfase na promoção de cidades mais sustentáveis e resilientes. Compreender as particularidades do crescimento e da reestruturação urbana, especialmente em cidades impulsionadas por setores específicos como o turismo, permite que a área de estudos em Engenharia Urbana busque soluções mais adequadas para a gestão de recursos, mobilidade, infraestrutura, habitação e mitigação de riscos, alinhadas aos princípios do desenvolvimento sustentável e da resiliência urbana.

2 Caracterização

Esse estudo aborda os princípios definidos por Sposito (2010) que trata das cidades pequenas e médias não apenas por critérios demográficos, mas por um conjunto complexo de atributos que refletem suas dinâmicas urbanas, funções econômicas e socioespaciais, e sua inserção em redes urbanas. Tais estudos são fundamentais para entender como essas cidades se inserem no sistema urbano brasileiro, muitas vezes permeado por processos de globalização e descentralização.

2.1 Definição e atributos das cidades pequena

Para Sposito (2010), cidades pequenas geralmente possuem até 100.000 habitantes, embora essa faixa populacional possa variar conforme o contexto regional, frequentemente situando-se entre 20.000 e 100.000 habitantes.

Os atributos das cidades pequenas incluem: (i) **Função Urbana** - apresentam funções locais ou regionais limitadas, atuando como centros de serviços básicos (comércio, saúde, educação) para áreas rurais próximas. Elas servem como um elo entre o rural e centros urbanos maiores, oferecendo serviços essenciais que não estão disponíveis nas áreas rurais adjacentes; (ii) **Economia** - a economia tende a ser menos diversificada em comparação com cidades maiores, com foco em atividades primárias, como agronegócios, ou comércio local. A inserção em cadeias produtivas globais é periférica; (iii) **Estrutura Urbana** - a expansão urbana é menos intensa, com periferias caracterizadas por baixa densidade populacional e infraestrutura muitas vezes limitada. Contudo, Sposito (2004) observa a presença de novos conteúdos urbanos, como pequenos loteamentos residenciais, nessas periferias; (iv) **Conexão em Redes** - a inserção em redes urbanas é geralmente periférica, com dependência de cidades médias ou grandes para serviços mais especializados e articulação econômica. Embora haja uma integração crescente em redes globais, isso ocorre muitas vezes via consumo ou fluxos culturais; (v) **Segregação Socioespacial** - a fragmentação socioespacial é menor em comparação com cidades maiores, mas desigualdades são visíveis nas periferias, especialmente no acesso à infraestrutura urbana e (vi) **Planejamento Urbano** - em cidades pequenas, o planejamento urbano é frequentemente incipiente, enfrentando desafios na implementação de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana e ao saneamento básico. Segundo Sposito (2010, p. 61), as cidades pequenas apresentam infraestrutura limitada e políticas de gestão urbana em estágio inicial, com dificuldades na adoção de instrumentos como Planos Diretores. Estudos da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), como os de Sposito (2006, p. 143-157), reforçam que essas cidades enfrentam barreiras para estruturar sistemas de planejamento que atendam às demandas crescentes de urbanização, especialmente em contextos de transição para funções de cidade média.

2.2 Definição e atributos das cidades médias

Cidades médias, por sua vez, são definidas por Sposito (2010) como centros regionais que geralmente possuem entre 100.000 e 500.000 habitantes no contexto brasileiro. Esse intervalo populacional é o mais comum nos estudos da autora e em convenções geográficas brasileiras, embora possa variar regionalmente.

Os atributos das cidades médias: (i) **Função Urbana** - atuam como centros regionais com funções de articulação, oferecendo uma gama mais ampla de comércio, serviços e administração pública. Elas funcionam como polos de influência para cidades menores e para as áreas rurais circundantes, organizando a rede urbana regional; (ii) **Economia** - a economia é mais diversificada, com destaque para processos como a descentralização industrial, o agronegócio modernizado, um comércio varejista robusto e a expansão de serviços especializados, como saúde e educação superior. Há uma inserção mais efetiva em cadeias produtivas globais; (iii) **Estrutura Urbana** - a expansão urbana é significativa, com periferias marcadas por novos usos do solo, como loteamentos fechados e condomínios. Há uma presença notável de fragmentação socioespacial decorrente da segregação residencial e da percepção de insegurança urbana; (iv) **Conexão em Redes** - Possuem forte integração em redes urbanas regionais, nacionais e globais, funcionando como nós intermediários no sistema urbano. Essa conexão se dá por meio de intensos fluxos econômicos, culturais e tecnológicos; (v) **Segregação Socioespacial** - caracterizam-se por uma alta fragmentação socioespacial, com contrastes evidentes entre áreas centrais (onde se concentram serviços e comércio) e periferias (marcadas por desigualdades em infraestrutura e acesso a bens públicos). A proliferação de loteamentos fechados é um fenômeno comum que reforça essa segregação; e (vi) **Planejamento Urbano** - o planejamento urbano é mais estruturado em comparação com cidades pequenas, mas ainda enfrenta desafios complexos em áreas como mobilidade, habitação e gestão do crescimento. Políticas públicas mais elaboradas, como Planos de Mobilidade Urbana, são frequentes, mas sua implementação pode encontrar barreiras.

A transição de uma cidade de uma classificação (pequena) para outra (média) não é meramente demográfica, mas multifatorial. Sposito (2010, p. 53-61) argumenta que a transição de cidades pequenas para médias é justificada por critérios mensuráveis que refletem alterações estruturais (expansão urbana e infraestrutura), funcionais (papel como polo regional) e socioeconômicas (diversificação econômica e segregação socioespacial). Esses critérios, como o aumento do fluxo turístico e a adoção de instrumentos de planejamento, são fundamentais para embasar a alocação de recursos públicos.

Os principais parâmetros para justificar a reclassificação são: (i) **Crescimento Populacional Sustentado** - o aumento populacional que ultrapassa o limite de 100.000 habitantes, mantido por pelo menos 5 a 10 anos, é um indicador crucial. Populações

maiores demandam infraestrutura mais complexa e, conseqüentemente, mais recursos públicos; (ii) **Diversificação Econômica e Funções Urbanas** - a cidade desenvolve uma economia mais diversificada (industrial, serviços especializados, comércio de maior alcance) e assume funções de articulação regional; (iii) **Integração em Redes Urbanas e Conexões Globais** - a cidade passa a atuar como nó intermediário em redes urbanas, com fluxos econômicos, culturais ou logísticos significativos, indicando uma maior conectividade; (iv) **Complexidade da Estrutura Urbana e Fragmentação Socioespacial** - o aumento da complexidade urbana, com expansão de periferias, novos usos do solo (loteamentos fechados, condomínios) e maior fragmentação socioespacial, é um sinal de transição; (v) **Capacidade de Planejamento e Gestão Urbana** - o desenvolvimento de uma capacidade de planejamento urbano mais estruturada, com elaboração e implementação de Planos de Mobilidade Urbana, Planos Diretores participativos e políticas de gestão de resíduos, indica uma maior complexidade de gestão e (vi) **Demanda por Infraestrutura e Serviços Públicos** - a demanda por infraestrutura (transporte, saneamento, saúde) e serviços públicos excede a capacidade típica de cidades pequenas, aproximando-se das necessidades de cidades médias.

Esses parâmetros são essenciais para a alocação de recursos públicos, uma vez que o porte e a complexidade da cidade influenciam diretamente os programas e verbas disponíveis.

3 Materiais e métodos

Este estudo adota uma abordagem qualitativa e comparativa, fundamentada na análise documental e em dados secundários. A base conceitual para a definição e análise das cidades pequenas e médias, bem como dos parâmetros de transição extraídos de Sposito (2010), conforme detalhado na seção anterior.

Os dados de Olímpia, SP, foram obtidos de fontes oficiais e confiáveis, incluindo as estimativas populacionais e censos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010; 2022; 2024), e o Relatório de Estâncias Turísticas 2023 da Secretaria de Turismo e 26 de Viagens do Estado de São Paulo (SÃO PAULO, 2023). As projeções populacionais foram extraídas do World Population Prospects 2024, da Organização das Nações Unidas (UNITED NATIONS, 2024).

Para a análise comparativa, foram selecionadas três cidades turísticas brasileiras com diferentes portes e perfis; a cidade de Foz do Iguaçu, PR, representando uma cidade média consolidada, com dados da Embratur, a cidade de Gramado, RS, caracterizando uma cidade pequena turística, com informações do Ministério do Turismo e a cidade de Caldas Novas, GO, Uma cidade pequena que recentemente atingiu o porte de cidade média, com foco em turismo termal, utilizando dados do Ministério do Turismo e IBGE.

Foram elaborados dois quadros analíticos principais, o Quadro 1 com a classificação de cidades pequenas e médias, adaptado do quadro de Sposito (2010) para classificar Olímpia e as cidades comparadas em seus atributos de população, função urbana, economia, estrutura urbana, conexão em redes, segregação socioespacial e planejamento urbano e o Quadro 2, com a transição de pequena para média cidade, avaliando o progresso de Olímpia, Gramado e Caldas Novas em relação aos parâmetros de transição, como crescimento populacional sustentado, diversificação econômica, integração em redes, complexidade da estrutura urbana, capacidade de planejamento e demanda por infraestrutura.

A análise comparativa foi realizada destacando as semelhanças e diferenças entre as cidades, com especial atenção ao papel do turismo como vetor de reestruturação urbana.

4 Resultados e discussão

Com este trabalho foi possível entender a trajetória do município de Olímpia e das cidades comparadas e avaliar o quão aptas estão para transição entre um e outro grupo classificatório.

4.1 Classificação no quadro de cidades pequenas e médias

A classificação de Olímpia, Foz do Iguaçu, Gramado e Caldas Novas, com base nos atributos de Sposito, revela nuances importantes que vão além do mero critério populacional. Esta classificação é apresentada no Quadro 1.

Quadro 1. Classificação de cidades pequenas e médias

Tipo de Cidade	Parâmetro	Atributos	Olímpia, SP	Foz do Iguaçu, PR	Gramado, RS	Caldas Novas, GO
Cidades Pequenas	População	Até 100.000	Enquadra-se (56.701) [IBGE, 2024; 103, 137]	Não (258.176) [IBGE, 2024; 105, 137]	Enquadra-se (40.558) [IBGE, 2024; 106, 137]	Não (103.217) [IBGE, 2024; 108, 137]
	Função Urbana	Serviços básicos, foco local	Não (Polo turístico regional/nacional) [SÃO PAULO, 2023; 103, 137]	Não (Polo ecoturístico internacional) [EMBRATUR, 2024; 105, 137]	Parcial (Polo turístico regional) [BRASIL, 2023; 107, 137]	Não (Polo turístico regional/nacional) [BRASIL, 2023; 108, 138]
	Economia	Primária ou comércio local	Parcial (turismo 54,5%, agroindústria) [SÃO PAULO, 2023; IBGE, 2023; 103, 138]	Não (ecoturismo, comércio transfronteiriço) [EMBRATUR, 2024; 105, 138]	Parcial (turismo, comércio) [BRASIL, 2023; 107, 138]	Parcial (turismo termal, serviços) [BRASIL, 2023; 108, 138]
	Estrutura Urbana	Expansão limitada, baixa densidade	Não (Expansão com resorts) [SÃO PAULO, 2023; 104, 138]	Não (Expansão com periferias) [EMBRATUR, 2024; 106, 138]	Enquadra-se (compacta) [BRASIL, 2023; 107, 138]	Não (Expansão com resorts) [BRASIL, 2023; 108, 139]
	Conexão em Redes	Inserção periférica	Não (Integração nacional via turismo) [SÃO PAULO, 2023; 104, 139]	Não (Integração global) [EMBRATUR, 2024; 106, 139]	Parcial (Integração regional) [BRASIL, 2023; 107, 139]	Não (Integração regional/nacional) [BRASIL, 2023; 109, 139]
	Segregação Socioespacial	Menor fragmentação	Parcial (Fragmentação emergente) [SÃO PAULO, 2023; 104, 139]	Não (Alta fragmentação) [EMBRATUR, 2024; 106, 139]	Enquadra-se (Baixa fragmentação) [BRASIL, 2023; 107, 139]	Parcial (Fragmentação moderada) [BRASIL, 2023; 109, 139]
	Planejamento Urbano	Incipiente	Não (Plano Diretor, Distrito Turístico) [SÃO PAULO, 2023; 104, 140]	Não (planejamento estruturado) [BRASIL, 2023; 106, 140]	Não (planejamento avançado) [BRASIL, 2023; 108, 140]	Não (Plano Diretor, Estância Turística) [BRASIL, 2023; 109, 140]

Tipo de Cidade	Parâmetro	Atributos	Olímpia, SP	Foz do Iguaçu, PR	Gramado, RS	Caldas Novas, GO
Cidades Médias	População	100.000–500.000	Não (56.701) [IBGE, 2024; 103, 140]	Enquadra-se (258.176) [IBGE, 2024; 105, 140]	Não (40.558) [IBGE, 2024; 106, 140]	Enquadra-se (103.217) [IBGE, 2024; 108, 140]
	Função Urbana	Centros regionais	Enquadra-se (Polo turístico regional) [SÃO PAULO, 2023; 103, 140]	Enquadra-se (Polo ecoturístico internacional) [EMBRATUR, 2024; 105, 141]	Parcial (Polo turístico regional) [BRASIL, 2023; 107, 141]	Enquadra-se (Polo turístico regional) [BRASIL, 2023; 108, 141]
	Economia	Diversificada	Enquadra-se (turismo, agroindústria) [SÃO PAULO, 2023; IBGE, 2023; 103, 141]	Enquadra-se (ecoturismo, comércio) [EMBRATUR, 2024; 105, 141]	Parcial (turismo, comércio) [BRASIL, 2023; 107, 141]	Enquadra-se (turismo, serviços) [BRASIL, 2023; 108, 141]
	Estrutura Urbana	Expansão significativa	Enquadra-se (Expansão turística) [SÃO PAULO, 2023; 104, 141]	Enquadra-se (Expansão com fragmentação) [EMBRATUR, 2024; 106, 142]	Não (Compacta) [BRASIL, 2023; 107, 142]	Enquadra-se (Expansão com resorts) [BRASIL, 2023; 108, 142]
	Conexão em Redes	Integração regional/global	Enquadra-se (Integração nacional) [SÃO PAULO, 2023; 104, 142]	Enquadra-se (Integração global) [EMBRATUR, 2024; 106, 142]	Parcial (Integração regional) [BRASIL, 2023; 107, 142]	Enquadra-se (Integração regional/nacional) [BRASIL, 2023; 109, 142]
	Segregação Socioespacial	Alta fragmentação	Parcial (Fragmentação emergente) [SÃO PAULO, 2023; 104, 142]	Enquadra-se (Alta fragmentação) [EMBRATUR, 2024; 106, 142]	Não (Baixa fragmentação) [BRASIL, 2023; 107, 143]	Parcial (Fragmentação moderada) [BRASIL, 2023; 109, 143]
	Planejamento Urbano	Estruturado, com desafios	Enquadra-se (Plano Diretor, mobilidade) [SÃO PAULO, 2023; 104, 143]	Enquadra-se (Estruturado) [BRASIL, 2023; 106, 143]	Enquadra-se (Avançado) [BRASIL, 2023; 108, 143]	Enquadra-se (Plano Diretor, desafios) [BRASIL, 2023; 109, 143]

Fonte: elaborado pelas autoras (2025).

Isto posto, é possível traçar a análise comparativa da classificação para cada um dos municípios estudados.

O município de Olímpia, SP, é formalmente uma cidade pequena, com população de 56.701 habitantes [IBGE, 2024; 103, 137]. Contudo, funcionalmente, está mais próxima de uma cidade média. Seus atributos de função urbana (polo turístico regional/nacional), economia (turismo e agroindústria diversificados), estrutura urbana (expansão com resorts), integração em redes (fluxo turístico nacional) e planejamento urbano avançado (Plano Diretor, Distrito Turístico) a alinham com as características de cidades médias [SÃO PAULO, 2023; IBGE, 2023; 103, 104, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143]. A segregação socioespacial é classificada como emergente, sendo menos intensa que em cidades médias típicas, mas já presente [SÃO PAULO, 2023; 104, 139].

O município de Foz do Iguaçu, PR é claramente uma cidade média consolidada, atendendo a todos os critérios. Sua população de 258.176 habitantes [IBGE, 2024; 105, 137], sua função como polo ecoturístico internacional, economia diversificada (ecoturismo, comércio transfronteiriço, energia), estrutura urbana complexa com periferias e alta segregação, e forte integração global a posicionam firmemente nessa categoria [EMBRATUR, 2024; BRASIL, 2023; 105, 106, 137, 138, 139, 141, 142, 143]. Seu porte e o fluxo turístico (milhões de visitantes) superam os de Olímpia [EMBRATUR, 2024; 105, 122].

Já o município de Gramado, RS, representa uma cidade pequena típica. Embora tenha uma função turística relevante (Natal Luz, Festival de Cinema), sua população de 40.558 habitantes [IBGE, 2024; 106, 137] e estrutura urbana compacta, com pouca expansão periférica e baixa segregação, a mantém no perfil de cidade pequena [BRASIL, 2023; 107, 137, 138, 139, 142, 143]. Diferentemente de Olímpia, Gramado apresenta menor dinamismo econômico e de expansão urbana, mesmo com planejamento avançado para o turismo [BRASIL, 2023; 107, 108, 138, 139, 140, 141, 142, 143].

O município de Caldas Novas, GO foi recém-classificada como cidade média com 103.217 habitantes [IBGE, 2024; 108, 137], atendendo aos critérios de população. Sua função de polo turístico regional/nacional, economia baseada no turismo termal e serviços, expansão urbana com resorts e segundas residências, integração em redes e planejamento estruturado a colocam firmemente como cidade média [BRASIL, 2023; 108, 109, 138, 139, 140, 141, 142, 143]. Seu perfil turístico e expansão urbana são semelhantes aos de Olímpia, mas sua população já formaliza sua classificação como média.

4.2 Classificação no quadro de transição de pequena para média cidade

A avaliação da transição urbana é crucial para identificar o dinamismo e as necessidades futuras das cidades. Olímpia, Gramado e Caldas Novas foram analisadas com base nos parâmetros de transição de Sposito e apresentadas no quadro 2 com a parâmetro de atendimento ou não da transição.

Quadro 2. Transição de pequena para média cidade

Parâmetro	Critério para Transição (Pequena → Média)	Indicador Mensurável	Olímpia, SP	Gramado, RS	Caldas Novas, GO
Crescimento Populacional	População > 100.000 sustentada	População > 100.000 por 5+ anos [IBGE, 2024; IBGE, 2023]	Não atende: 56.701, crescimento de 12% (2010–2022) [IBGE, 2024; IBGE, 2023; 105, 118, 144]	Não atende: 40.558, crescimento lento [IBGE, 2024; 107, 118, 145]	Atende: 103.217, sustentado [IBGE, 2024; 108, 118, 145]
Diversificação Econômica	Indústria ou serviços regionais	Aumento PIB secundário/ terciário [IBGE, 2023]	Atende: Turismo (54,5%), agroindústria [SÃO PAULO, 2023; IBGE, 2023; 103, 119, 145]	Parcial: Turismo dominante, comércio limitado [BRASIL, 2023; 107, 119, 145]	Atende: Turismo termal, serviços [BRASIL, 2023; 108, 119, 145]
Integração em Redes	Nó em redes regionais/ globais	Fluxos de bens/ pessoas [SÃO PAULO, 2023]	Atende: 3–4 milhões de turistas/ ano, rodovias, futuro aeroporto [SÃO PAULO, 2023; 104, 119, 120, 145]	Parcial: Integração regional (Serra Gaúcha) [BRASIL, 2023; 107, 120, 146]	Atende: Fluxo turístico nacional, aeroporto [BRASIL, 2023; 109, 120, 146]
Estrutura Urbana	Expansão e fragmentação	Área urbanizada, loteamentos [SÃO PAULO, 2023]	Atende: Resorts, hotéis, fragmentação emergente [SÃO PAULO, 2023; 104, 120, 146]	Não atende: Estrutura compacta [BRASIL, 2023; 107, 120, 146]	Atende: Resorts, segundas residências, fragmentação [BRASIL, 2023; 108, 120, 146]
Planejamento Urbano	Instrumentos complexos	Plano de Mobilidade aprovado [SÃO PAULO, 2023]	Atende: Distrito Turístico, Plano Diretor, Área Azul [SÃO PAULO, 2023; 104, 121, 146, 147]	Atende: Planejamento turístico avançado [BRASIL, 2023; 108, 121, 147]	Atende: Estância Turística, Plano Diretor [BRASIL, 2023; 109, 121, 147]
Demanda por Infraestrutura	Necessidades além de cidades pequenas	Transporte, saneamento [SÃO PAULO, 2023]	Atende: 96,8% saneamento, desafios com mobilidade turística [SÃO PAULO, 2023; 104, 121, 122, 147]	Parcial: Infraestrutura turística suficiente [BRASIL, 2023; 107, 122, 147]	Atende: Alta demanda por mobilidade e saneamento [BRASIL, 2023; 109, 122, 147]

Fonte: elaborado pelas autoras (2025).

Resumidamente pode-se afirmar que Olímpia apresenta uma transição avançada, atendendo a cinco dos seis critérios. A única barreira para sua classificação formal como cidade média é a população, que, apesar de um crescimento de 12% entre 2010 e 2022 [IBGE, 2024; IBGE, 2023; 105], não deve atingir 100.000 habitantes em breve (projeção: 53.671 em 2030) [UNITED NATIONS, 2024; 105]. Seu perfil de polo turístico (3-4 milhões de visitantes anuais) e a vasta infraestrutura hoteleira (34 mil leitos) a

aproximam funcionalmente de cidades médias [SÃO PAULO, 2023; 103, 104, 124, 148], enquanto Gramado, RS está em uma transição inicial, com apenas dois critérios de transição plenamente atendidos (planejamento urbano e diversificação econômica parcial). A população (40.558 habitantes) e a estrutura urbana compacta limitam seu progresso em direção ao status de cidade média [IBGE, 2024; BRASIL, 2023; 106, 107, 124, 145, 146, 147, 148]. O município Caldas Novas, GO completou sua transição, sendo formalmente uma cidade média [IBGE, 2024; 108, 148]. Com uma população acima de 100.000 habitantes (103.217), atende a todos os seis critérios de transição. Possui características de turismo termal e expansão urbana (resorts) semelhantes às de Olímpia, mas em um estágio mais consolidado [BRASIL, 2023; 108, 109, 123, 145, 146, 147, 148].

A análise demonstra que Olímpia se encontra em um patamar funcional que, em muitos aspectos, espelha o de uma cidade média, apesar de sua população ainda a classificar como pequena. Esse descompasso entre a classificação demográfica e a realidade funcional e socioespacial é um desafio para o planejamento e a alocação de recursos públicos.

4.3 Implicação para a engenharia urbana sustentável e resiliente em cidades em transição

A compreensão da dinâmica de transição urbana, conforme delineada por Sposito, é de vital importância para a engenharia urbana, especialmente no contexto de construção de cidades sustentáveis e resilientes. Os gestores urbanos são agentes chave na conformação do espaço urbano, e as especificidades das cidades pequenas em transição para médias, como Olímpia, exigem abordagens adaptadas.

O conceito de cidades sustentáveis está intrinsecamente ligado à capacidade dos núcleos urbanos de atender às demandas das gerações atuais sem comprometer os recursos e a qualidade de vida das gerações futuras. Para alcançar tal equilíbrio, é necessário promover uma gestão integrada dos aspectos sociais, econômicos e ambientais, com foco na equidade, na inclusão e na eficiência no uso de recursos naturais, como água e energia, bem como na redução de emissões e na proteção da biodiversidade (BRAND, 2019; ONU-Habitat, 2020).

Essas cidades devem oferecer moradia digna, acesso universal a serviços básicos e oportunidades econômicas, além de fomentar a participação cidadã nos processos decisórios (MEDEIROS, 2017). A engenharia urbana desempenha papel central nesse processo, ao propor soluções inovadoras, como infraestruturas verdes, redes de transporte público de baixa emissão de carbono, edifícios energeticamente eficientes e sistemas eficazes de gestão de resíduos sólidos e efluentes (CAMPOS; FERNANDES, 2020).

Tais diretrizes alinham-se diretamente com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especialmente o ODS 11, que propõe “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (ONU, 2015).

A resiliência urbana refere-se à capacidade das cidades de resistir, absorver, adaptar-se e recuperar-se diante de choques (como desastres naturais, crises econômicas ou emergências sanitárias) e estresses contínuos (como mudanças climáticas, pressão demográfica ou desigualdade social) (ZIMMERMAN; RESTREPO; CHANDRA, 2020). A resiliência não se limita à reconstrução após eventos adversos, mas compreende também a habilidade de transformação proativa, com base no aprendizado e na inovação.

Para isso, é essencial dispor de um planejamento urbano adaptativo, infraestruturas robustas, sistemas de alerta precoce, governança eficiente e coesão social, características enfatizadas por iniciativas como a Estratégia de Resiliência Urbana da ONU para Redução de Riscos de Desastres (UNDRR, 2019) e o programa “100 Cidades Resilientes” da Fundação Rockefeller (ROCKEFELLER FOUNDATION, 2014).

Na engenharia urbana, a incorporação da resiliência se manifesta por meio de projetos que antecipam riscos climáticos – como inundações, secas e ondas de calor –, adotam fontes de energia renováveis e descentralizadas, constroem redes de comunicação redundantes e planejam espaços públicos multifuncionais, capazes de atuar como áreas de abrigo, rotas de evacuação e pontos de convivência social (VAINER, 2021; AUSTIN et al., 2018).

Os parâmetros de classificação e transição propostos por Sposito (2001) oferecem um importante referencial para a engenharia urbana identificar as necessidades específicas de cada cidade, sobretudo em contextos de transição urbana, e orientar ações estratégicas voltadas à sustentabilidade e à resiliência. Tais parâmetros são fundamentais para compreender os múltiplos vetores de transformação socioespacial e estruturar respostas técnicas adequadas em médio e longo prazo.

A gestão do crescimento populacional deve considerar o ordenamento territorial e o controle da expansão urbana, de modo a evitar a dispersão espacial e o aumento da vulnerabilidade ambiental. Estratégias como o adensamento urbano controlado e o zoneamento misto possibilitam uma ocupação mais eficiente do solo e a otimização das infraestruturas existentes (OLIVEIRA; CARLOS, 2019). Nesse cenário, o planejamento urbano deve prever a capacidade de atendimento de sistemas de saneamento, abastecimento de água e energia, a partir de projeções realistas de demanda, com foco em tecnologias de baixo impacto e alto desempenho ambiental (ABIKO et al., 2021).

A diversificação das atividades econômicas é um pilar da resiliência urbana, pois reduz a dependência de setores únicos e torna os territórios menos vulneráveis a choques externos (UNCTAD, 2021). A engenharia urbana pode contribuir ao planejar zonas industriais verdes, espaços para clusters de inovação e infraestrutura que fortaleça cadeias produtivas locais, como o agronegócio sustentável e o turismo cultural. Em municípios como Olímpia, cuja economia é fortemente dependente do turismo, estratégias de diversificação são urgentes para mitigar riscos econômicos (IPEA, 2020).

A conectividade física e digital das cidades pequenas e médias é determinante para sua inserção nos fluxos regionais e globais. Sistemas de transporte intermodais e infraestrutura de comunicação digital são essenciais para a competitividade e a sustentabilidade (GEHL, 2013). Em Olímpia, a integração via rodovias e o futuro aeroporto regional devem ser acompanhadas de estudos de impacto ambiental e de planos de logística sustentável (GOVERNO FEDERAL, 2023).

A fragmentação socioespacial e a formação de enclaves de alto padrão, como resorts ou condomínios fechados, em contraste com periferias carentes de infraestrutura, são desafios recorrentes em cidades turísticas (MARICATO, 2011). A engenharia urbana sustentável busca combater essa dinâmica por meio de políticas de habitação social bem localizada, requalificação urbana e espaços públicos inclusivos (ROLNIK, 2021). Em Olímpia, é necessário evitar que o desenvolvimento turístico aprofunde as desigualdades territoriais.

A elaboração e execução de instrumentos como Planos Diretores, Planos de Mobilidade e Planos de Saneamento devem ser orientadas por princípios de sustentabilidade, justiça territorial e adaptação climática (SPOSITO, 2001; MONTEIRO; CAVALCANTI, 2020). A engenharia urbana tem papel central nesse processo, articulando dados técnicos e participativos para a construção de estratégias de longo prazo. Em Olímpia, o status de Estância Turística pode ser catalisador de políticas urbanas integradas.

O crescimento urbano acarreta pressão por infraestrutura e serviços, exigindo soluções inovadoras e resilientes. Isso inclui sistemas de drenagem urbana baseados na natureza, redes de energia inteligentes (smart grids), aproveitamento de águas pluviais e transporte público sustentável (CECHIN; GONÇALVES, 2020). Em cidades turísticas como Olímpia, os fluxos sazonais ampliam esses desafios, demandando estratégias flexíveis e dimensionamento adequado.

Cidades como Olímpia vivenciam um estágio de transição que as coloca diante de desafios estruturais, mas também de oportunidades estratégicas para avançar rumo à sustentabilidade urbana.

Dentre estes desafios enfrentados, pode-se listar: (i) a escassez de orçamento e de equipes técnicas dificulta a execução de projetos complexos e sustentáveis (IBGE, 2022); (ii) o crescimento acelerado, induzido por setores como turismo e agroindústria que pode resultar em expansão urbana desordenada e sobrecarga da infraestrutura existente (SPOSITO, 2001; IPCC, 2021); (iii) a ausência de infraestrutura adaptativa ampliando os riscos em muitas destas cidades médias que estão localizadas em áreas suscetíveis a eventos extremos, como inundações e secas (BRASIL, 2022); e (iv) a desarticulação entre os níveis de governo e entre setores compromete a efetividade das políticas públicas e a governança urbana nestas cidades (MARICATO, 2011).

Com relação às oportunidades tem-se que: (i) a menor escala destas cidades facilita o monitoramento e a implementação de políticas sustentáveis, além de favorecer

o diálogo direto com a população (ROLNIK, 2021); (ii) as cidades médias têm potencial para se tornarem laboratórios urbanos, adotando soluções adaptadas, como energia solar descentralizada, mobilidade elétrica e gestão inteligente de resíduos (UN-Habitat, 2020); (iii) a proteção e valorização do patrimônio – como o título de “Capital Nacional do Folclore” de Olímpia – pode promover o turismo sustentável e fortalecer a identidade local; e (iv) Iniciativas como o Novo PAC Mobilidade Cidades Médias e programas estaduais de saneamento e urbanização oferecem oportunidades de financiamento e capacitação técnica (GOVERNO FEDERAL, 2023).

4.4 Recomendações para engenharia urbana em cidades em transição

Com base nas diretrizes apresentadas, destacam-se recomendações estratégicas para o fortalecimento da atuação da engenharia urbana, como: (i) **Planejamento Integrado e de Longo Prazo** - desenvolvimento de Planos Diretores e setoriais com abordagem sistêmica, contemplando as demandas sociais, ambientais e econômicas futuras (SPOSITO, 2001; MONTEIRO; CAVALCANTI, 2020); (ii) **Infraestrutura Verde e Resiliente** - aplicação de soluções baseadas na natureza, como jardins de chuva e wetlands construídos, em áreas urbanas vulneráveis (CECHIN; GONÇALVES, 2020); (iii) **Mobilidade Sustentável** - implantação de redes de transporte público de baixa emissão e incentivo ao uso de modais ativos (bicicleta, caminhada), especialmente em áreas turísticas (GEHL, 2013); (iv) **Gestão de Recursos Hídricos e Saneamento** - ampliação da cobertura com eficiência, foco no reúso da água e proteção de aquíferos (ABIKO et al., 2021); (v) **Mitigação da Segregação Socioespacial** - projetos urbanísticos inclusivos que promovam acesso à moradia e infraestrutura para populações vulneráveis (ROLNIK, 2021); (vi) **Tecnologias Inteligentes: Adoção de sistemas de monitoramento, dados abertos e sensores urbanos para gestão eficiente** (UN-Habitat, 2020); e (vii) **Governança Participativa** - fortalecimento da participação social e do diálogo entre setores produtivos e comunidade na definição de prioridades urbanas (MARICATO, 2011).

5 Conclusão

A análise de Olímpia, à luz dos conceitos de Maria Encarnação Beltrão Sposito, revela um caso paradigmático de cidade pequena com características e funções de uma cidade média em transição avançada. A população de Olímpia, embora não atinja o limiar de 100.000 habitantes para cidades médias, é um polo turístico regional e nacional com um volume de visitantes que supera em muito sua população residente, gerando demandas de infraestrutura e serviços compatíveis com um centro urbano de maior porte. Sua economia diversificada, integração em redes nacionais, expansão

urbana notável (impulsionada por resorts), planejamento estruturado e demanda por infraestrutura a posicionam de forma única no sistema urbano brasileiro.

A comparação com Foz do Iguaçu (cidade média consolidada), Gramado (cidade pequena típica) e Caldas Novas (cidade média recém-classificada) corrobora a posição intermediária de Olímpia. Enquanto Foz do Iguaçu exemplifica uma cidade média de alcance global, e Gramado mantém o perfil de cidade pequena, Olímpia e Caldas Novas compartilham um dinamismo similar, impulsionado pelo turismo massivo, com Caldas Novas já tendo cruzado o limiar populacional.

Para a Engenharia Urbana, as implicações dessa transição são profundas. Cidades como Olímpia exigem uma abordagem proativa e estratégica para garantir que o crescimento não comprometa a sustentabilidade e a resiliência. A infraestrutura existente e a ser planejada deve ser capaz de suportar picos de demanda turística sem sobrecarregar os sistemas urbanos e naturais. Isso significa investir em: mobilidade inteligente, que gerencie o fluxo de turistas e residentes de forma eficiente e ambientalmente amigável, sistemas de saneamento e gestão de resíduos de alta capacidade e com tecnologias de reuso e reciclagem, planejamento do uso do solo que mitigue a fragmentação socioespacial e promova a equidade no acesso a serviços e infraestrutura e desenvolvimento de infraestrutura verde e resiliência climática para proteger a cidade contra eventos extremos e valorizar seus recursos naturais.

A transição funcional de Olímpia justifica a reivindicação de verbas e programas públicos típicos de cidades médias, como os do PAC Mobilidade Cidades Médias. O futuro aeroporto planejado para 2027 representa um marco que pode acelerar ainda mais essa reclassificação e intensificar os desafios e oportunidades para a engenharia urbana.

Em suma, o estudo de cidades como Olímpia destaca a necessidade de um olhar mais atento e de soluções de engenharia urbana inovadoras e adaptadas às realidades multifacetadas do desenvolvimento brasileiro. Pesquisas futuras poderiam aprofundar o impacto específico do turismo na segregação socioespacial dessas cidades e monitorar a evolução populacional e funcional para refinar as estratégias de planejamento e intervenção.

Referências Bibliográficas

- ABIKO, A. K. et al. *Gestão sustentável da infraestrutura urbana*. São Paulo: Edusp, 2021.
- AUSTIN, L. et al. Urban resilience planning for city sustainability. *Cities*, v. 81, p. 56-66, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.03.002>
- BRAND, R. *Urban sustainability transitions: a politics of socio-technical transformation*. London: Routledge, 2019.
- BRASIL. Casa Civil. *Novo PAC – Mobilidade urbana e cidades médias*. Brasília, DF: Casa Civil, 2023.
- BRASIL. Ministério do Turismo. *Demanda turística internacional – 2018*. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo>. Acesso em: 02 ago. 2025.
- BRASIL. Ministério do Turismo. *Relatório de destinos turísticos 2023*. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br>. Acesso em: 02 ago. 2025.
- BRASIL. Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais. *Atlas brasileiro de desastres naturais 1991–2020*. Brasília, DF: CEMADEN, 2022.
- CAMPOS, V. B. G.; FERNANDES, E. C. *Infraestrutura verde urbana: fundamentos para o planejamento sustentável das cidades*. São Paulo, SP: Oficina de Textos, 2020.
- CECHIN, A.; GONÇALVES, L. R. Infraestruturas urbanas e soluções baseadas na natureza. *Revista Ambiente & Sociedade*, v. 23, e01253, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/1809-4422asoc20190125r2vu2020L1AO>
- EMBRATUR. *Turismo em números 2024*. Brasília, DF: Embratur, 2024. Disponível em: <https://www.embratur.gov.br>. Acesso em: 02 ago. 2025.
- GEHL, J. *Cidades para pessoas*. São Paulo, SP: Perspectiva, 2013.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, *Perfil dos municípios brasileiros – infraestrutura urbana*. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2022.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Atlas do desenvolvimento humano no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 02 ago. 2025.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo demográfico 2022*. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br>. Acesso em: 02 ago. 2025.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Estimativas da população 2024*. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html>. Acesso em: 02 ago. 2025.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Produto Interno Bruto dos Municípios 2021*. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html>. Acesso em: 02 ago. 2025.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Mapeamento das cidades com economia do turismo no Brasil*. Brasília, DF: IPEA, 2020. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/extrator>. Acesso em: 02 ago. 2025.

IPCC – INTERGOVERNMENTAL PAINEL ON CLIMATE CHANGE. *Relatório de avaliação – mudanças climáticas 2021: bases científicas físicas*. Genebra: IPCC, 2021. Disponível em: https://www.gov.br/mcti/pt-br/acompanhe-o-mcti/sirene/publicacoes/relatorios-do-ipcc/arquivos/pdf/IPCC_mudanca2.pdf. Acesso em: 02 ago. 2024.

MARICATO, E. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2011.

MEDEIROS, V. Cidades sustentáveis e inclusivas: políticas públicas e planejamento urbano no Brasil. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 19, n. 1, p. 45-60, 2017. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2017v19n1p45>

MONTEIRO, C. A.; CAVALCANTI, M. R. *Planejamento urbano no Brasil: desafios e perspectivas*. Curitiba, PR: Appris, 2020.

OLIVEIRA, F. L. P.; CARLOS, A. F. A. O urbano na transição: adensamento, funções urbanas e fragmentação. *Revista Geográfica de São Paulo*, v. 6, n. 1, p. 90-105, 2019.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Transformando nosso mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável*. Nova Iorque: Nações Unidas, 2015.

ONU – HABITAT. *Relatório mundial das cidades 2020: o valor das cidades sustentáveis*. Nairobi: UN-Habitat, 2020.

ROLNIK, R. *Territórios em conflito: a justiça espacial e o direito à cidade*. São Paulo, SP: Três Estrelas, 2021.

ROCKEFELLER FOUNDATION. *100 resilient cities: resilience framework*. Nova Iorque: The Rockefeller Foundation, 2014.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Turismo e Viagens. *Relatório de estâncias turísticas 2023*. São Paulo, SP: Secretaria de Turismo e Viagens, 2023. Disponível em: <https://www.turismo.sp.gov.br>. Acesso em: 02 ago. 2025.

SPOSITO, M. E. B. A divisão territorial do trabalho e as cidades médias no estado de São Paulo. *Caderno Prudentino de Geografia*, Presidente Prudente, v. 26, p. 169-180, 2005.

SPOSITO, M. E. B. *Cidades médias: produção do espaço urbano e experiência política*. São Paulo, SP: Contexto, 2001.

SPOSITO, M. E. B. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (org.). *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2006. p. 151-174.

SPOSITO, M. E. B. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. *Revista de Geografia*, São Paulo, v. 35, n. 1, p. 51-62, 2010. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/geografia>. Acesso em: 02 ago. 2025.

SPOSITO, M. E. B. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do estado de São Paulo, Brasil. *Investigaciones Geográficas*, Santiago, n. 54, p. 114-139, 2004. Disponível em: <https://revistasbk.uchile.cl/index.php/IG>. Acesso em: 02 ago. 2025.

SPOSITO, M. E. B. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 3, n. 5, p. 143-157, 2006. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades>. Acesso em: 02 ago. 2025.

SPOSITO, M. E. B.; CHATEL, C.; MORICONI-EBRARD, F. Forma e expansão urbanas no Brasil: fatos e hipóteses. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 12, n. 25, p. 108-132, 2015. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades>. Acesso em: 02 ago. 2025.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. São Paulo, SP: Unesp, 2013.

UNCTAD – UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. *Economic diversification in urban systems*. Geneva: UNCTAD, 2021.

UNDRR – UNITED NATIONS OFFICE FOR DISASTER RISK REDUCTION. *Making cities resilient report 2019*. Geneva: UNDRR, 2019.

UNITED NATIONS. DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS. *World population prospects 2024: summary of results*. New York: UN, 2024. Disponível em: <https://population.un.org>. Acesso em: 02 ago. 2025.

ZIMMERMAN, R.; RESTREPO, C.; CHANDRA, A. Resilience in urban planning: lessons from global cities. *Urban Studies*, v. 57, n. 2, p. 341-359, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098019851289>.