



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE PORTO NACIONAL
PROGRAMA DE PÓS - GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGG
CURSO DE MESTRADO ACADÊMICO

LUCAS RIBEIRO DA SILVA



COMÉRCIO E SERVIÇOS EM CIDADES MÉDIAS:
a centralidade urbana de Imperatriz (MA)

Porto Nacional - TO
2021

LUCAS RIBEIRO DA SILVA

COMÉRCIO E SERVIÇOS EM CIDADES MÉDIAS:
a centralidade urbana de Imperatriz (MA)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT), campus de Porto Nacional, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira

Linha de Pesquisa: Estudos Geo-Territoriais

Porto Nacional - TO
2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

S586c Silva, Lucas Ribeiro da .
COMÉRCIO E SERVIÇOS EM CIDADES MÉDIAS: a centralidade urbana de Imperatriz (MA) . / Lucas Ribeiro da Silva. – Porto Nacional, TO, 2021.

108 f.

Dissertação (Mestrado Acadêmico) - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus Universitário de Porto Nacional - Curso de Pós-Graduação (Mestrado) em Geografia, 2021.

Orientador: Elizeu Ribeiro Lira

1. Comércio e serviços. 2. Centralidade urbana. 3. Cidades Médias. 4. Imperatriz (MA). I. Título

CDD 910

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

LUCAS RIBEIRO DA SILVA

COMÉRCIO E SERVIÇOS EM CIDADES MÉDIAS:
a centralidade urbana de Imperatriz (MA)

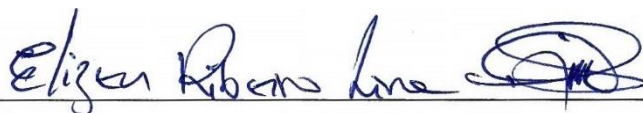
Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT), campus de Porto Nacional, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira

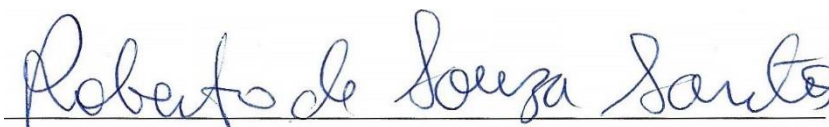
Linha de Pesquisa: Estudos Geo-Territoriais

Aprovado em: 25/02/2021

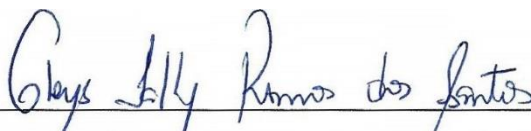
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira – UFT
(Orientador)



Prof. Dr. Roberto de Souza Santos – UFT
(Examinador interno)



Profa. Dra. Gleys lally Ramos dos Santos – UFT
(Examinadora externa)

Porto Nacional – TO
2021

À minha avó, **Francisca de Aquino
Ribeiro** (*in memoriam*), mulher forte e de
uma determinação sem igual, a quem
serei sempre grato por todos os
ensinamentos de integridade e
responsabilidade.

Não há ensino sem pesquisa e pesquisa sem ensino. [...] Enquanto ensino continuo buscando, reprocurando. Ensino porque busco, porque indaguei, porque indago e me indago. Pesquiso para constatar, constatando, intervenho, intervindo educo e me educo. Pesquiso para conhecer o que ainda não conheço e comunicar ou anunciar a novidade”

(Paulo Freire, 1997).

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela força a mim concedida e por estar sempre ao meu lado, dando-me o discernimento necessário no transcorrer de tantas dúvidas e incertezas que surgiram ao longo dessa caminhada acadêmica.

Aos meus pais, em especial minha mãe Eliane, por todas as vezes que deixou de sonhar para realizar o meu sonho de filho. A você mãe, devo tudo que sou. E tenha a certeza que todas as suas batalhas por mim, não foram em vão.

Aos meus irmãos, Cinthia Taynáh e Carlos Eduardo, por compartilharem esse sonho comigo. E a minha fonte de alegria diária, minha pequena Maria Cecília, sobrinha amada e responsável por me fazer acreditar em um mundo melhor.

Ao meu mentor e eterno amigo, Prof. Dr. Jailson de Macedo Sousa (*in memorian*), o maior exemplo que tenho de profissional ético, responsável e que se preocupava com todos a sua volta. Serei sempre grato por depositar em mim tanta confiança, por sonhar e acreditar em mim, quando nem eu mesmo acreditava. Ser humano apaixonado pela vida e pela docência. Acreditava que o ensino e a pesquisa são ferramentas que transformam vidas, e esteja onde estiver, tenha a certeza que minha vida foi transformada por sua influência.

A Helbaneth, que não por acaso tornou-se uma grande amiga e fonte de inspiração, meus sinceros agradecimentos por tantas trocas de conhecimento e por todo auxílio dado a mim desde o processo seletivo até a finalização desta dissertação.

A minha amiga e irmã, Laila, presente que a Geografia me deu, a quem sou grato por fazer parte da minha vida. Uma mulher de um coração gigante, que não cansa em ajudar os seus, seja nos momentos bons ou ruins.

Aos meus tios, Isaque e Luzenir, por me acolherem em sua casa na cidade de Palmas. Serei sempre grato por tudo que fizeram por mim durante esse período em que morei com vocês.

Aos meus primos, Isaias, Izabel de Maria, Luane e Luara Vitória, por me apoiarem nesta caminhada acadêmica e por tornarem minha adaptação no estado do Tocantins mais agradável.

Aos amigos de graduação que ainda hoje se fazem presentes no meu caminhar geográfico, Andrielly Rhanela, Francisco Marcos, Jhonatan, Maria Wsileia, Rildo Amaral, Rosária de Fátima e Simone, muito obrigado pelo companheirismo.

Ao amigo Kaio Moura, por toda ajuda na elaboração da base cartográfica deste trabalho.

Ao Grupo de Estudos e Pesquisas Urbano-Regional da Amazônia Oriental – GERAMO, vinculado a Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão – UEMASUL, do qual sou integrante, por tantas trocas de conhecimento.

Ao Núcleo de Estudos Urbanos Regionais e Agrários – NURBA, vinculado a Universidade Federal do Tocantins, pelo acolhimento e troca de saberes.

Ao Prof. Elizeu Ribeiro Lira, pela orientação e exemplo de luta em prol de uma sociedade mais justa, digna e igualitária.

Ao Prof. Roberto de Souza Santos, por participar da análise desta pesquisa, desde a etapa de defesa do projeto.

A Profa. Gleys lally Ramos, por também topar compor a banca de defesa desta pesquisa e pelas caronas concedidas no percurso entre Palmas e Porto Nacional, nas quais proporcionaram excelentes debates sobre a temática.

Aos amigos que o mestrado me proporcionou, dentre os quais destaco, Sandra e Robson, discentes da turma 2018.1, que compartilharam conosco suas experiências enquanto mestrandos. E aos companheiros da turma 2019.1, Francinaldo, Jorge e Péricles, pelas trocas de saberes e experiências de vida.

Ainda sobre a turma 2019.1, destaco meus dois grandes presentes: Elaine e Simoni, que foram meu esteio durante o período de construção dessa dissertação. Amizades construídas ao longo do curso e que perduram até hoje.

Ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins – PPGG/UFT, campus de Porto Nacional, por tanto conhecimento e experiências adquiridas, com destaque para as Profas. Carolina Bush e Mariciléia Bispo.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES, pela oferta de bolsa, na qual foi essencial para a realização deste trabalho.

RESUMO

Sendo a atividade comercial e a prestação de serviços, importantes propulsores para o desenvolvimento e crescimento econômico das cidades brasileiras, com capacidade, inclusive, de alterar padrões de consumo, esta dissertação tem como objetivo central, entender a influência deste setor para o exercício da centralidade urbana e econômica de Imperatriz, cidade média maranhense que desde a década de 1980, vem se destacando como um relevante centro terciário, seja em uma análise intraurbana ou urbano-regional. Para tanto, foram escolhidos enquanto recortes de pesquisa, o centro tradicional de comércio, popularmente chamado de Calçadão e os dois *shoppings centers* presentes em Imperatriz. No que diz respeito a metodologia, primeiramente foi feito um levantamento bibliográfico, tendo como cerne de preocupação autores que versam sobre a influência do setor terciário para a ocorrência do fenômeno urbano da centralidade. Além disso, foi efetuada observação simples, registro fotográfico, realização de entrevistas junto aos representantes da Associação dos Lojistas do Calçadão – ALC e dos *shoppings* Tocantins e Imperial, somados a aplicação de questionários aos consumidores destes espaços. A partir do uso desses procedimentos metodológicos, foi possível entender a lógica da centralidade urbana desempenhada por Imperatriz, que pode ser entendida pela oferta de serviços públicos e privados de educação superior e saúde, ou pela relevância econômica das áreas escolhidas para análise (Calçadão e *Shopping Centers*), confirmando a importância desta cidade no cenário urbano-regional.

Palavras-chaves: Comércio e serviços. Centralidade urbana. Cidades médias. Imperatriz (MA).

RESUMEN

Siendo la actividad comercial y la prestación de servicios, importantes propulsores para el desarrollo y crecimiento económico de las ciudades brasileñas, con capacidad, incluso, de alterar los patrones de consumo, esta disertación tiene como objetivo central, comprender la influencia de este sector para el ejercicio de la centralidad urbana y económica de Imperatriz, ciudad media maranhense que desde la década de 1980, se viene destacando como un centro terciario relevante, ya sea en un análisis intraurbano o urbano-regional. Para ello, se eligieron como recortes de investigación el centro comercial tradicional, conocido popularmente como Calçadão, y los dos centros comerciales de Imperatriz. Desde el punto de vista metodológico, en primer lugar se ha realizado un estudio bibliográfico en el que se han centrado los autores que abordan la influencia del sector terciario en la aparición del fenómeno de la centralidad urbana. Además, se realizó la observación simple, el registro fotográfico, las entrevistas con los representantes de la Asociación de Comerciantes de Calçadão - ALC y los centros comerciales Tocantins e Imperial, añadido a la aplicación de cuestionarios a los consumidores de estos espacios. A partir del uso de estos procedimientos metodológicos, fue posible comprender la lógica de centralidad urbana desempeñada por Imperatriz, que puede ser entendida por la oferta de servicios públicos y privados de educación superior y salud, o por la relevancia económica de las áreas elegidas para el análisis (Calçadão y Centros Comerciales), confirmando la importancia de esta ciudad en el escenario urbano-regional.

Palabras-claves: Comercio y servicios. Centralidad urbana. Ciudades medias. Imperatriz (MA).

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Taxa de urbanização das regiões brasileiras (1940-2010)	21
Tabela 02: Evolução da população urbana de Imperatriz (1950-2010)	40
Tabela 03: Nº de estabelecimentos comerciais encontrados no Calçadão	75
Tabela 04: Nº de estabelecimentos comerciais encontrados no <i>Shopping Tocantins</i>	82
Tabela 05: Nº de estabelecimentos comerciais encontrados no <i>Shopping Imperial</i>	85

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Classificação demográfica das cidades médias	30
Quadro 02: Classificação dos <i>shoppings</i> quanto ao tipo	57
Quadro 03: Imperatriz – IES e seus respectivos cursos de graduação (presenciais)	66

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Composição do PIB de Imperatriz no ano de 2017	42
Gráfico 02: Nº de <i>shoppings</i> no Brasil por região	56
Gráfico 03: Tipos de produtos mais adquiridos no Calçadão	76
Gráfico 04: Meios de locomoção mais utilizados para ir até o Calçadão	77
Gráfico 05: Calçadão - Formas de pagamento mais utilizadas	78
Gráfico 06: Freqüência de deslocamento para os <i>shoppings</i> de Imperatriz	86
Gráfico 07: Horários de maior frequência dos <i>shoppings</i> de Imperatriz	87
Gráfico 08: Meios de locomoção mais utilizados para a ir aos <i>shoppings</i> de Imperatriz	88

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Localização geográfica da Amazônia Legal	23
Mapa 02: Localização geográfica de Imperatriz (MA)	33
Mapa 03: Evolução da malha urbana de Imperatriz (MA)	41

Mapa 04: Imperatriz – Áreas de concentração do comércio varejista e atacadista	60
Mapa 05: Imperatriz – Áreas de concentração dos serviços de saúde	63
Mapa 06: Imperatriz – Áreas de concentração dos serviços de educação superior	65
Mapa 07: Localização geográfica do Calçadão de Imperatriz	70
Mapa 08: Localização geográfica do <i>Shopping Tocantins</i>	81
Mapa 09: Localização geográfica do <i>Shopping Imperial</i>	84

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Vista do rio Tocantins e Imperatriz na década de 1960	34
Figura 02: Viaduto sobre a BR-010 em Imperatriz	35
Figura 03: Os modelos de estrutura urbana da Escola de Chicago	48
Figura 04: Vista do <i>Southdale Center</i> (1956)	54
Figura 05: Vista do <i>Shopping Iguatemi</i> (1970)	55
Figura 06: Imperatriz – Feira do Mercadinho	61
Figura 07: Entroncamento de Imperatriz	62
Figura 08: Imperatriz – Hospital Macrorregional	64
Figura 09: Av. Getúlio Vargas no ano de 1968	68
Figura 10: Construção do Calçadão de Imperatriz	69
Figura 11: Terminal de Integração de Imperatriz	71
Figura 12: Casa lotérica nas mediações do Calçadão de Imperatriz	72
Figura 13: Banco da Amazônia nas mediações do Calçadão de Imperatriz	72
Figura 14: Calçadão de Imperatriz antes do processo de requalificação	73
Figura 15: Calçadão de Imperatriz após o processo de requalificação	73
Figura 16: Marisa – Loja de departamento.....	74
Figura 17: Armazém Paraíba – Loja de departamento.....	75
Figura 18: Vista parcial do Timbira <i>Shopping</i>	80
Figura 19: Loja fechada no Tocantins <i>Shopping Center</i>	83

LISTA DE SIGLAS

ABL – Área Bruta Locável
ABRASCE – Associação Brasileira de *Shopping Centers*
ALC – Associação dos Lojistas do Calçado
CEUMA – Centro Universitário do Maranhão
CPM – Programa Cidades de Porte Médio
CVRD – Companhia Vale do Rio Doce
DIT – Divisão Internacional do Trabalho
EFC – Estrada de Ferro Carajás
FACIMP – Faculdade de Imperatriz
FEST – Faculdade de Educação Santa Terezinha
HMI – Hospital Municipal de Imperatriz
HRMI – Hospital Regional Materno Infantil
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IES – Instituições de Ensino Superior
IFMA – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão
IMESC – Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ONU – Organização das Nações Unidas
PIB – Produto Interno Bruto
PMCMV – Programa Minha Casa Minha Vida
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
RECIME – Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias
REGIC – Regiões de Influência das Cidades
UEMASUL – Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão
UFMA – Universidade Federal do Maranhão
UFT – Universidade Federal do Tocantins
UNISULMA – Unidade de Ensino Superior do Sul do Maranhão

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I – CIDADES MÉDIAS E URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA NO BRASIL	19
1.1 Características da urbanização brasileira	19
1.2 Cidades médias: abordagens teóricas e conceituais	24
1.3 De vila a cidade média: a formação socioespacial de Imperatriz	32
CAPÍTULO II – COMÉRCIO, CIDADE E O FENÔMENO DA CENTRALIDADE URBANA	44
2.1 Comércio e cidade: uma relação de origem	44
2.2 Centro e centralidade: acepções e concepções	47
2.3 As novas expressões de centralidade: o caso dos <i>shopping centers</i>	53
CAPÍTULO III – NATUREZA E SIGNIFICADOS DA CENTRALIDADE URBANO-REGIONAL DE IMPERATRIZ (MA): reflexões a partir do centro tradicional de comércio (Calçadão) e dos <i>shopping centers</i> da cidade	59
3.1 Imperatriz: uma cidade de múltiplas centralidades	59
3.2 A rua enquanto espaço de consumo: a centralidade do Calçadão de Imperatriz	68
3.3 As novas expressões de centralidade e a redefinição das práticas espaciais de consumo em Imperatriz: o caso dos <i>shoppings</i> Tocantins e Imperial	79
CONCLUSÃO	90
REFERÊNCIAS	93
APÊNDICES	100
ANEXOS	108

INTRODUÇÃO

Ao analisar a história do advento das cidades, é possível apurar sua interrelação com as atividades comerciais. Para além da lógica pioneira, o comércio tem tomado, progressivamente, um lugar de relevância no processo de produção e reprodução do espaço urbano, orientado sobretudo pelas novas lógicas de consumo.

A presente dissertação constitui um movimento reflexivo pautado nas dinâmicas espaciais e econômicas resultantes do processo de reestruturação urbana e da cidade, que se consagram a partir das técnicas de reprodução capitalista, na qual estabelecem estratégias locacionais de empreendimentos comerciais fora da órbita central das cidades.

O recorte analítico utilizado para o desenvolvimento da pesquisa foi o centro tradicional de comércio e as novas expressões de centralidade, expressas pela implantação de plataformas de comércio moderno, no caso os *shopping centers*, incidindo em uma alteração das práticas espaciais de consumo.

A cidade escolhida para a realização deste estudo foi Imperatriz, a segunda maior do estado do Maranhão, ficando atrás somente da capital, São Luís. A presente cidade está situada à margem direita do Rio Tocantins, possuindo duas rodovias que fazem a sua ligação com o restante do território maranhense e do país: a BR-010 (Rodovia Belém-Brasília) e a MA-122.

Além disso, Imperatriz encontra-se localizada nos limites da produção de soja em Balsas, no sul do Maranhão, da extração de madeira na fronteira com o Pará, da atividade siderúrgica em Açailândia, da produção de energia pela implantação da Hidrelétrica de Estreito e da operação das atividades na fábrica da Suzano Papel e Celulose.

Para dar suporte a essas potencialidades, Imperatriz acaba tendo um relevante papel enquanto núcleo econômico-regional, constituindo-se em um importante entreposto comercial entre as cidades das regiões central e sul do território maranhense, do extremo norte do Tocantins e ainda às porções sul e sudeste do estado do Pará.

Isso faz com que esta cidade acabe tendo um setor terciário forte e consolidado, que se apresenta como uma das principais atividades econômicas desta cidade, tendo grande importância no cenário municipal e regional.

No transcorrer das últimas quatro décadas, Imperatriz se colocou como importante centro terciário, seja em uma análise intraurbana ou urbano-regional. O comércio e a prestação de serviços, têm-se apresentado enquanto atividades de relevo, traduzindo-se nas diversas formas comerciais que a cidade vem acolhendo ao longo do tempo.

Um exemplo disso é a variação percentual do setor terciário no Produto Interno Bruto – PIB, registrada no ano de 2017 em Imperatriz, que foi bastante expressiva, contando com um valor absoluto de R\$ 3.891.990, expressando uma participação de 67,04% da economia, segundo dados do Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos – IMESC. Estes dados confirmam a importância e os significados das atividades terciárias difundidas na cidade.

Nesse sentido, o presente estudo tem o intuito de compreender a atual configuração do setor terciário de Imperatriz, tendo como recorte espacial de pesquisa, a área considerada o centro tradicional de comércio imperatrizense, popularmente denominado de Calçadão, além da expressiva participação das novas plataformas comerciais dispostas no espaço urbano da cidade, neste caso, os *shopping centers*.

Cumprido destacar, que o centro tradicional de comércio de Imperatriz é assim considerado, por ser a mais antiga área da cidade voltada a comercialização de uma grande variedade de produtos vinculados ao setor varejista, sobretudo, os ligados ao segmento de calçados e confecções.

No entanto, diante das significativas transformações em seu tecido urbano, sejam elas de cunho espacial ou demográfico, o centro tradicional de comércio imperatrizense passou por significativas modificações, seja em sua forma ou em seu conteúdo. Isso fez com que houvesse uma redefinição desse centro tradicional, que deixou de concentrar a localização das atividades terciárias, dividindo-as com as novas plataformas comerciais, *shopping centers*.

Diante dessas especificidades, considerou-se relevante questionar: Quais as dinâmicas socioeconômicas recentes que incidem em Imperatriz (MA), levando em consideração o centro tradicional de comércio e as novas expressões de centralidade?

Para responder o questionamento acima proposto, foram delineados alguns objetivos a serem traçados. Assim, o presente estudo tem como objetivo geral, analisar a estrutura comercial da cidade de Imperatriz, a partir do centro tradicional de

comércio e das novas expressões de centralidade, destacando os *shopping centers*. Especificamente objetiva-se: a) caracterizar os diferentes mecanismos que envolveram a estruturação urbana de cidades médias brasileiras; b) entender a função do setor terciário e a sua influência para a criação de centralidades no espaço urbano das cidades; c) investigar os papéis expressos pelo centro tradicional de comércio, assim como, os *shopping centers* para a influência da economia urbana de Imperatriz.

No que diz respeito a metodologia, que nos estudos de natureza científica se constitui mediante a adoção de métodos científicos, abordagens teóricas e técnicas de pesquisa que são condizentes aos processos de investigação desenvolvidos pelo pesquisador, o presente estudo faz uso do materialismo histórico dialético, que nas palavras de Opolski e Leme (2016, p. 111), revela uma análise mais complexa e completa da sociedade e da sua produção, pois demonstra o movimento e a produção concreta realizada através da história.

A aplicação desse método foi essencial, por entender que a sociedade e o espaço estão em constante interação, assim a sociedade produz historicamente o espaço que, por sua vez, refletirá as ações da sociedade. Além disso, acredita-se que o materialismo histórico dialético trata com maior clareza as relações sociais, possibilitando uma abordagem mais complexa do que se pretende estudar.

Em consonância com o método adotado, optou-se em trabalhar com a abordagem qualitativa, por essa propiciar uma melhor análise do problema em questão, por permitir uma reflexão e análise através da utilização de técnicas que permitirão a compreensão detalhada do objeto de estudo em seu contexto histórico e/ou segundo sua estruturação. Minayo (2009), sobre essa abordagem pondera:

A pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis (MINAYO, 2009, p.21-22).

Para alcançar o objetivo proposto, inicialmente, foi efetivado o levantamento bibliográfico em livros, monografias, dissertações, teses e revistas científicas, de autores que pesquisam o espaço urbano, tendo como cerne de preocupação, a centralidade exercida pelas cidades médias.

Em conjunto com a investigação teórica, segue-se o desenvolvimento empírico da pesquisa, onde buscou-se no campo as respostas para o questionamento

levantado na problematização deste estudo. Uma delas foi a observação simples, na qual o pesquisador permanece alheio à comunidade, grupo ou situação que pretende estudar, observando de maneira espontânea os fatos que aí ocorrem.

Considerou-se também o registro fotográfico, que permitiu descrever e interpretar o centro tradicional de comércio e as novas expressões de centralidade, criando as condições necessárias para se chegar a um conhecimento mais aprofundado acerca da relação entre ambos, bem como identificar as transformações no Calçadão de Imperatriz, tendo em vista a instalação dos *shopping centers*.

Além disso foi realizada pesquisa de campo, com o objetivo de fazer o levantamento do quantitativo de estabelecimentos comerciais e de serviços presentes tanto no Calçadão, como nos *shoppings* Tocantins e Imperial.

Outra técnica utilizada para o enriquecimento deste estudo foi a entrevista semiestruturada, direcionada ao representante da Associação dos Comerciantes do Calçadão – ALC e aos diretores de *marketing* dos *shoppings* Tocantins e Imperial, no intuito de obter informações que dizem respeito a estrutura, funcionamento e atividades predominantes nas áreas em estudo.

Ademais, foram aplicados questionários eletrônicos juntamente aos consumidores desses espaços. A utilização dessa ferramenta nos permitiu obter maiores informações como: tipologia de produtos e/ou serviços mais procurados, meios de transporte utilizados, frequência de idas a estas áreas comerciais, gastos médios em compras, dentre outros esclarecimentos.

Estes instrumentos metodológicos foram essenciais para o processo de investigação científica desta pesquisa, possibilitando responder as questões levantadas na problematização, além de fornecer uma direção para a compreensão do centro tradicional e seu comportamento diante da implantação de novas plataformas comerciais no espaço urbano de Imperatriz.

CAPÍTULO I

CIDADES MÉDIAS E URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA NO BRASIL

O presente capítulo em um primeiro momento irá abordar sobre o processo de urbanização brasileira, em seus aspectos econômicos, políticos e sociais, tendo em vista que os debates em torno das cidades médias encontram estritas ligações com o contexto urbano do Brasil.

Em seguida, far-se-á uma breve discussão em torno do processo histórico dos estudos sobre cidades médias, bem como suas principais características e conceituações, além dos estudos de destaque sobre essa temática.

Por último, será retratado o caso de Imperatriz, no contexto de cidade média amazônica, apresentando os aspectos fundamentais que condicionaram sua ocupação, povoamento e desenvolvimento socioespacial, a exemplo dos papéis empreendidos pelo rio Tocantins, a BR-010 e a atividade comercial, que acabaram contribuindo para evolução urbana e demográfica desta.

1.1 Características da urbanização brasileira

Para pensar as cidades médias brasileiras, antes de mais nada, é interessante realizar uma breve apresentação sobre o processo de urbanização do Brasil. Já que a amplitude do tema exige a delimitação de alguns contornos históricos, não rígidos, mas, como tentativa de estabelecer critérios de periodização para a elucidação do fenômeno investigado (FERREIRA, 2010).

O processo de urbanização do Brasil teve início desde o período colonial, com a presença de grandes formações urbanas localizadas no litoral brasileiro, como é o caso do Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), São Luís (MA), Recife (PE) e São Paulo (SP). De início, essas cidades possuíam funções econômicas específicas, em especial, voltadas para a produção agrícola. Nessa direção, Oliveira Júnior (2008) comenta:

[...] havia a inserção do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho – DIT, enquanto país essencialmente exportador de produtos agrícolas, fato que provocava um adensamento urbano em poucos pontos do território nacional, sobretudo no litoral, em cidades que centralizavam a distribuição da produção

agrícola através dos seus portos para os mercados consumidores, centralizando também a própria recepção e distribuição dos produtos que eram importantes (OLIVEIRA JÚNIOR, 2008, p. 139).

Nessa perspectiva, a densidade populacional no interior brasileiro era mínima, com a presença de poucas cidades. Diferentemente das áreas litorâneas que já concentravam um grande contingente populacional.

Com o passar do tempo, o processo de urbanização da sociedade brasileira, passa a acontecer motivado por outras práticas econômicas, a exemplo da mineração no século XVIII e da atividade cafeeira no século XIX, contribuindo para o crescimento de algumas cidades e surgimento de outras.

No entanto, quando se fala da urbanização do Brasil de forma mais completa e intensa, estamos nos remetendo ao século XX, quando a sociedade brasileira foi periodicamente deixando de ser um país hegemonicamente rural, para tornar-se em sua grande maioria urbano, em razão da introdução e difusão dos meios técnicos científicos e informacionais, que fizeram com que o território nacional sofresse intensas modificações.

Uma das características dessa nova urbanização brasileira é o fato de o espaço rural passar a se modernizar intensivamente, criando a necessidade de uma maior inserção de insumos materiais e intelectuais, máquinas e implementos agrícolas, conforme destaca Santos (2013, p. 22), “a mecanização da produção e do território vem trazer novo impulso e nova lógica ao processo.”

No entanto, é interessante destacar que esse movimento de modernização do campo, ocorreu de forma heterogênea. Sobre isso, Reis Filho (1996) aponta:

O perfil de urbanização brasileira nas últimas décadas acompanhou as mudanças em termos de modernização do equipamento e dos processos produtivos e de desenvolvimento: as mudanças foram concentradas em umas poucas regiões e uns poucos núcleos, enquanto a quase totalidade do território repetiu com poucas diferenças os padrões precedentes, crescendo por extensão ou apresentando níveis modestos de concentração (REIS FILHO, 1996, p.17).

Essa heterogeneidade, implicou em uma acentuada desigualdade entre as regiões que compõem o território brasileiro, limitando-se a determinados setores e classes sociais, impactando os produtores locais e conseqüentemente, acarretando uma discrepância socioespacial.

A mecanização do campo fez com que parcelas significativas das populações residentes das áreas rurais se direcionassem para a cidade em busca de melhores condições de vida, gerando assim um aumento considerável da população urbana em relação às populações rurais.

A partir dos anos de 1940-1950, é a industrialização, a nova lógica econômica que passa a influenciar no processo de urbanização do Brasil. Conforme Santos (2013) adverte:

Essa nova base econômica ultrapassa o nível regional, para situar-se na escala do país; por isso, a partir daí, uma urbanização cada vez mais envolvente e mais presente no território dá-se com o crescimento demográfico sustentado das cidades médias e maiores, incluídas, naturalmente, as capitais de Estados (SANTOS, 2013, p. 30).

A industrialização influenciou sobremaneira o crescimento urbano e populacional do Brasil, sobretudo, nas regiões centro-sul do país, tendo em vista que as fábricas eram instaladas nessas áreas, por serem locais estratégicos, com uma infraestrutura já consolidada, oferta de mão-de-obra e mercado consumidor.

Em razão disso, houve uma diferença regional dos processos de ocupação e povoamento do território brasileiro, tornando a urbanização do Brasil complexa e diversificada, indo em direção ao que Santos (2013) relata:

A complexa organização territorial e urbana do Brasil guarda profundas diferenças entre suas regiões. Em 1980, é a região sudeste a mais urbanizada, com um índice de 82,79%. A menos urbanizada é a região nordeste, com 50,44% de urbanos, quando a taxa de urbanização do Brasil era de 65,57% (SANTOS, 2013, p. 63).

Essa diferenciação regional (*ver tabela 01*), pode ser explicada pelo fato de como ocorreu a divisão territorial do trabalho em escala nacional, tendo em vista que essa lógica, assim como afirma Santos (2013, p.67), “privilegia diferentemente cada fração do território em um dado momento histórico.”

Tabela 01: Taxa de urbanização das regiões brasileiras (1940-2010)

Região	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Brasil	31,24	36,16	44,67	55,92	67,59	75,59	81,23	84,36
Norte	27,75	31,49	37,38	45,13	51,65	59,05	69,83	73,53
Nordeste	23,42	26,4	33,89	41,81	50,46	60,65	69,04	73,13
Sudeste	39,42	47,55	57	72,68	82,81	88,02	90,52	92,95
Sul	27,73	29,5	37,1	44,27	62,41	74,12	80,94	84,93
Centro Oeste	21,52	24,38	34,22	48,04	67,79	81,28	86,73	88,8

Fonte: Sousa, 2015.

Os dados expostos na tabela 01 retratam o célere crescimento urbano registrado nas regiões brasileiras desde a década de 1940. É importante notar que este crescimento se deu de forma desigual nas regiões brasileiras, implicando em taxas distintas de urbanização. Cumpre ainda destacar, que as maiores taxas de urbanização são verificadas na área centralizada pela região sudeste e que se estende conforme os anos vão passando para estados do centro-oeste e sul do país.

Portanto, presencia-se nas diferentes regiões do Brasil, dinâmicas e funções diferenciadas, devido à divisão social e territorial do trabalho. Onde as regiões onde ocorreram maior concentração industrial, permitiram que houvesse um sistema moderno de transportes e comunicações, facilitando a ampliação do comércio e o controle de produção. Com isto, se expandiram as relações econômicas, conseqüentemente, ocorreu o avanço da urbanização.

Esse fato se deu graças ao incentivo que essas regiões passaram a receber na década de 1960, principalmente São Paulo, que passou a ser a maior área polarizadora do Brasil, por deter maior disponibilidade de capitais, trabalhadores qualificados e infraestrutura adequada. Sobre este fato, Santos (2013) enfatiza:

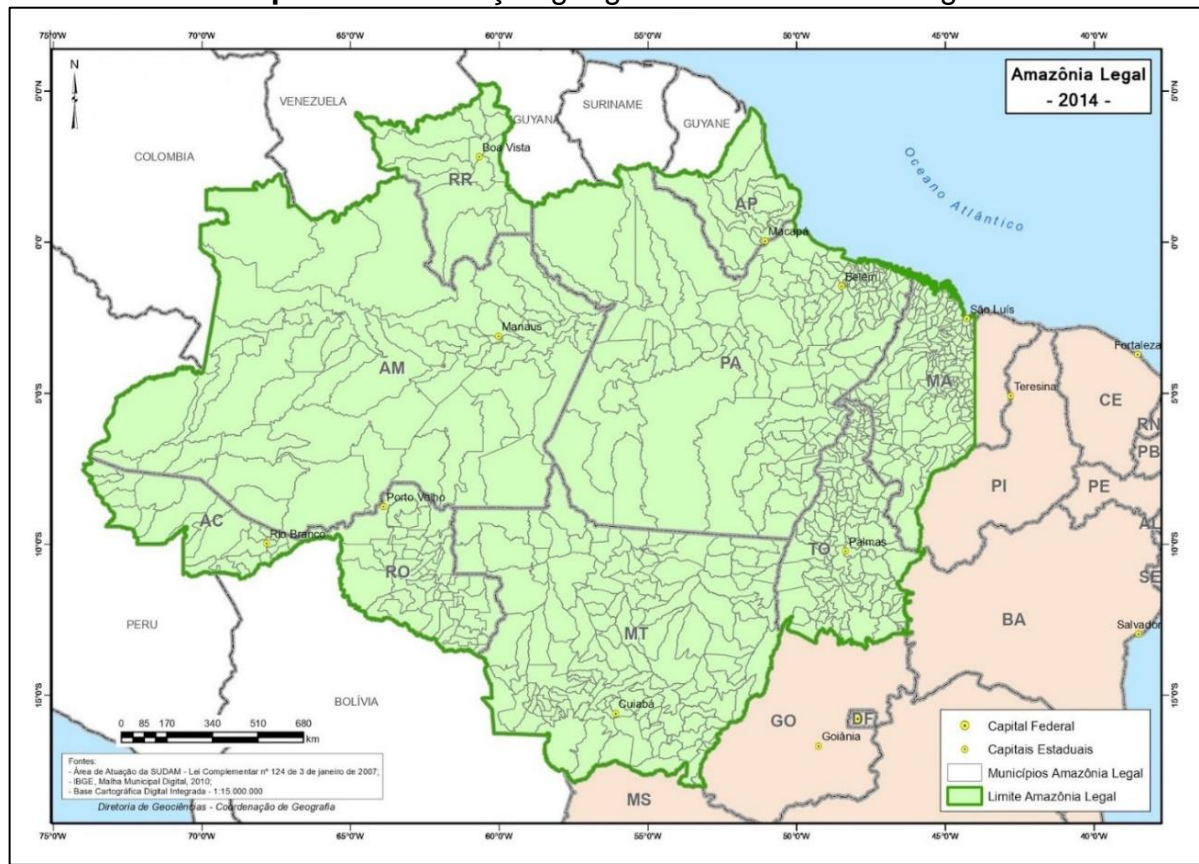
No Sul e no Sudeste, onde existe uma rede urbana mais desenvolvida, a interação entre as cidades acelera o processo de divisão territorial do trabalho que lhes deu origem e, por sua vez, vai permitir o avanço dos índices de urbanização, renovando assim, num círculo virtuoso, os impulsos para um novo patamar na divisão internacional do trabalho. (SANTOS, 2013. p. 66).

Interessa destacar que as mudanças na estrutura produtiva do território brasileiro tornaram-se cada vez mais expressivas a partir da década de 1960, implicando desse modo, num avanço crescente da participação das populações nas cidades e na intensificação do processo de urbanização.

O ritmo crescente da população se associa ainda às distintas peculiaridades que envolvem a dinamização deste processo de urbanização.

Como já foi dito anteriormente, todas as regiões do Brasil passaram a vivenciar um notório aumento em seu processo de urbanização, mesmo acontecendo em formas e níveis diferentes. Nessa direção, cumpre destacar o processo de urbanização da região amazônica (*ver mapa 01*), que ocorreu de forma desigual, com realidades complexas e diversas, o que as torna singular no âmbito da estruturação urbana, somada ao intermédio de grandes projetos econômicos, com vistas de integrar a região, as demais localidades do país.

Mapa 01: Localização geográfica da Amazônia Legal



Fonte: IBGE, 2014.

Como pode-se observar no mapa acima, a Amazônia Legal é formada por oito estados (Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e parte do Maranhão). Sua área corresponde a 59% do território brasileiro, totalizando 5,0 milhões de km².

De acordo com o IPEA (2002), o conceito de Amazônia Legal foi instituído em 1953 e seus limites territoriais decorrem da necessidade de planejar o desenvolvimento econômico da região.

É interessante salientar que até meados da década de 1960 a região amazônica estava organizada por meio de uma rede dendrítica. Nessa direção, Corrêa (2006) assinala:

Caracteriza-se pela presença de uma cidade primaz localizada excentricamente à hinterlândia, geralmente junto à embocadura de um rio navegável. Em sua forma mais simples, a rede dendrítica é orientada pela rede fluvial: os centros urbanos localizam-se junto ao rio principal, preferencialmente junto à foz de seus afluentes mais importantes (CORRÊA, 2006, p. 38 e 39).

Dessa maneira, as cidades inseridas nessa região tinham enquanto via de integração, os canais de drenagem, ou seja, os rios. E é por esse motivo, que o processo de urbanização da Amazônia é peculiar, ocorrendo de formas distintas das demais regiões do Brasil, sendo influenciada sobretudo pelas intervenções estatais que ocorreram a partir da década de 1960 e pela política de migração induzida e financiada pelo Estado.

Nesse sentido, diversos projetos de integração da região amazônica com as demais regiões do território brasileiro foram iniciados, a exemplo da implantação e recuperação de ferrovias e rodovias, da inserção de redes de telecomunicação, dentre outros. Becker (1990) reforça essa ideia

Trata-se da implantação de todos os tipos de rede, destacando-se quatro quanto aos investimentos públicos. Primeiro, as redes rodoviárias, ampliadas com a implantação de grandes eixos transversais como a Transamazônica e a Perimetral Norte, e intrarregionais, como a Cuiabá-Santarém e a Porto Velho-Manaus. [...] Redes de telecomunicações comandadas por satélites, que difundem os valores modernos pela TV e estreita os contatos por redes telefônicas eficientes. Cerca de 12.000 km de estradas foram construídos em menos de cinco anos. Terceiro, é preciso considerar a importância das redes urbanas, sede das instituições estatais e organizações privadas. [...] Por fim, a rede hidroelétrica, que se estende fornecendo energia e insumos à nova fase industrial. (BECKER, 1990, p. 14).

Assim, os mecanismos que foram inseridos como forma de possibilitar a ligação dessa região com as demais regiões do país, com o passar dos anos, acabaram influenciando na alteração da organização hierárquica das cidades, que se fez a partir do duplo movimento de concentração/desconcentração.

Esse processo de desconcentração tanto econômico, quanto populacional, foi um dos fatores que acabou impulsionando o início de uma importante preocupação, a de se constituir um equilíbrio urbano-regional entre todo território brasileiro. Tal preocupação expressa-se mais claramente no desenvolvimento de políticas urbanas que procuravam apoiar o desenvolvimento e fortalecimento de uma outra categoria de cidades no Brasil, as cidades médias (AMORIM FILHO; SERRA, 2001). E é sobre estes aspectos que trataremos no item a seguir.

1.2 Cidades médias: abordagens teóricas e conceituais

O pano de fundo para as primeiras discussões em torno das cidades médias, se dá na Europa, em especial, no final dos anos de 1950 e início da década de 1960,

em detrimento das políticas de desenvolvimento e ordenamento do território em diversos países europeus. Este facto correspondeu à emergência de novas preocupações e à formação de uma cultura técnica comprometida com o crescimento da economia, mas já sensível à problemática regional (FERRÃO et al. 1994).

E foi um importante trabalho realizado pelo geógrafo Michel Rochefort, o primeiro grande esforço para a compreensão do termo. Segundo Lima e Silveira (2018):

É creditado a Rochefort, em importante trabalho académico francês, esta inauguração, ao sistematizar as formas de organização urbana da Alsácia, em três níveis hierárquicos e funcionais na rede urbana francesa: grandes cidades, cidades médias e organismos urbanos elementares (LIMA; SILVEIRA, 2018, p. 06).

Trata-se da tese de doutorado intitulada “*L’organisation urbaine de l’Alsace*”, um estudo cujo objetivo era saber como e sob pressão de quais fatores as cidades se localizam, organizam, hierarquizam e diversificam para atender às necessidades da região (BATELLA, 2013).

As raízes geográficas e socioeconômicas para a preocupação com as cidades médias, de acordo com Amorim Filho e Serra (2001) foram

- A exacerbação de problemas de desequilíbrios urbano-regionais, cujo tipo clássico foi amplamente descrito na obra de Gravier (1958) sobre “Paris e o deserto francês”;
- O agravamento da qualidade de vida nas grandes aglomerações urbanas, bem como um aumento acelerado dos problemas sociais aí verificados;
- A frágil organização hierárquica das cidades e, obviamente, o fluxo insuficiente das informações e das relações socioeconômicas nas redes urbanas da maior parte dos países do mundo, com reflexos negativos sobre o funcionamento dos sistemas político-econômicos (fossem eles de orientação capitalista ou socialista) (AMORIM FILHO & SERRA, 2001, p. 05).

Nesse sentido, tornou-se necessário a inserção de estratégias, com atenção para os centros regionais, cujo objetivo era evitar a excessiva concentração nas grandes metrópoles. No entanto, algumas especificidades em torno dessas cidades deveriam ser levadas em consideração, tendo em vista as particularidades econômicas e sociais de cada uma, para assim, satisfazer o propósito do equilíbrio regional.

Dessa forma, vários países da Europa se propuseram a inserir políticas de desenvolvimento e ordenamento territorial. Os objetivos dessas políticas podem ser colocados em dois planos distintos, conforme mencionam Ferrão et al. (1994):

- Por um lado, dever-se-ia garantir a continuação do processo de crescimento da economia, aumentando a produtividade e melhorando as condições de acumulação e distribuição de riqueza;
- Por outro lado, procurar-se-ia corrigir eventuais desarranjos na organização do território, evitar os inconvenientes da excessiva concentração tanto de população como de atividades e fomentar a mobilidade dos factores de produção, estimulando, assim, mecanismos de desconcentração (FERRÃO et. al. 1994, p. 1124).

Procurar-se-ia sobretudo, no novo contexto de recessão, reequipar os centros urbanos, reabilitar o património edificado e melhorar as condições de vida locais (FERRÃO et al 1994).

Aqui no Brasil, os estudos sobre cidades médias ganham destaque a partir da metade dos anos 1970 e início da década de 1980, impulsionados pela elaboração de políticas de desconcentração urbano-regional. Nesse sentido, Conte e Fresca (2011) comentam:

Na década de 1970, como consequência do projeto nacional desenvolvimentista continuado pelo governo militar, que se baseava no desenvolvimento urbano-industrial, mesmo privilegiando as grandes cidades, percebe-se a primeira tentativa de criar políticas para as então cidades médias, considerando a visibilidade que estas tiveram nos planos e políticas de desenvolvimento nacionais (CONTE; FRESCA, 2011, p. 195).

A partir da década de 1970 a rede urbana brasileira passou por intensas transformações, conforme são caracterizadas por Corrêa (2006), pela desconcentração, ampliação e diversificação das atividades industriais, com o aparecimento de centros industriais especializados e diversificados.

No entanto, com a crise que se instaurou no Brasil e em outros países da América Latina na década de 1980, conhecida como “a década perdida”, tais políticas foram interrompidas. Nessa direção, Dantas e Clementino (2013) discorrem:

Essa política de desconcentração urbano-regional que resultou em certo fortalecimento das cidades médias foi interrompido na década de 1980, como resultado da crise instalada na economia do país, a partir da qual, a política governamental passou a priorizar a estabilidade monetária em detrimento da continuidade do projeto do desenvolvimento econômico regional, afetando

não apenas as áreas mais dinâmicas do país, mas também as demais regiões (DANTAS; CLEMENTINO, 2013, p. 230).

Tal fenômeno fica mais agravado quando se registra uma guerra fiscal entre o Estado e os grupos de domínio econômico. Nas palavras de Brandão (2007)

Estabelece-se um verdadeiro certame de localização, em uma interminável contenda por estabelecer uma posição máxima na gradação de ofertas tributárias, de terras e infra-estrutura, etc. O receptor das benesses (a grande empresa) é quem determina o final do torneio e define o vitorioso da guerra entre lugares (BRANDÃO, 2007, p. 49).

Esse embate entre o Estado e os grupos econômicos dominantes, fez com que o processo de desconcentração fosse paralisado e a produção industrial voltasse a se (re)concentrar na região centro-sul do país, tendo em vista os requisitos locais básicos de atração econômica, tais como um sistema moderno de transportes e comunicações, facilitando a ampliação do comércio e o controle de produção.

Todavia, já na década de 1990, são verificadas mudanças na economia mundial, entre as quais podemos destacar o evidenciado processo de internacionalização do escoamento de capital e de mercadorias, fazendo com que o interesse pelas cidades médias ressurgisse, no entanto, com algumas reformulações. Amorim Filho e Serra (2001) identificam algumas das razões para o renascimento atual do interesse pelas cidades médias:

- a boa qualidade de vida, quase sempre mais presente nesse grupo de cidades do que em outros níveis da hierarquia urbana;
- a maior facilidade de conservação dos patrimônios ambientais e arquitetônicos nesse grupo de cidades, favorecendo a manutenção da memória e da identidade coletivas, neste mundo marcado pelos nivelamentos da globalização, cujos principais emissores e difusores se encontram nas grandes metrópoles e nas megalópoles;
- o fato de as cidades médias representarem um foco privilegiado das “percepções, valores, motivações e preferências sociais e individuais, aspectos correlacionados com a intensidade e o direcionamento dos fluxos turísticos de massas humanas cada vez maiores” (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p. 30).

Para falar-se de cidades médias no Brasil, é preciso ater-se aos programas de política urbana nacional. Segundo Steinberger e Bruna (2001), os programas de maior destaque e/ou notoriedade foram o II Plano Nacional de Desenvolvimento - PND e o Programa de Cidades de Porte Médio - CPM.

De acordo com Conte e Fresca (2011) tais programas tinham o objetivo de promover uma melhor estruturação do sistema urbano com a intensificação da eficácia das funções exercidas pelas cidades e o acréscimo dos padrões de urbanização e qualidade de vida.

Embora esses programas não tenham atingido completamente seus objetivos, pelo fato de ter ocorrido de forma fragmentada, é preciso advertir sua relevância, à medida que falar de cidades médias em um período que as regiões metropolitanas imperavam, não era uma tarefa fácil.

Desde então, observa-se que no Brasil é crescente o interesse pelos estudos que englobam as cidades médias, tendo em vista o número crescente de núcleos urbanos que ultrapassaram a faixa de 100.000 habitantes, assim como, as modificações que vêm ocorrendo nas dinâmicas urbanas das cidades.

Nesse sentido, cumpre destacar o papel dos estudos realizados por Amorim Filho e pela ReCiMe (Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias), para o entendimento da temática sob a ótica da realidade brasileira.

Amorim Filho, desde 1969 vem concentrando seus estudos na temática cidades médias. Nas três últimas décadas do século XX o autor se dedicou particularmente ao estudo e elaboração da hierarquia urbana de Minas Gerais. Desde então o autor destaca que a definição, a identificação e a classificação das cidades médias não é tarefa simples.

A busca por parâmetros mais amplos que possam definir e conceituar as cidades médias passa a despertar o interesse de pesquisadores de diferentes regiões e nacionalidades, e essa é a realidade da ReCiMe. A mesma é constituída por pesquisadores de 12 instituições de ensino superior do Brasil, assim como, 02 instituições de outros países latinos, sendo o Chile e a Argentina.

Segundo Sposito et al. (2007), o objetivo da ReCiMe é oferecer elementos para entender os papéis desempenhados pelas cidades médias e compará-las entre si, verificando como se altera a posição de cada cidade na divisão territorial do trabalho na atual fase do capitalismo.

Atualmente, os projetos que estão em andamento são: Cidades médias - agentes econômicos e reestruturação urbana e regional; Cidades médias - novos papéis, novas lógicas espaciais; A produção imobiliária do PMCMV, seus agentes e a diferenciação e desigualdades socioespaciais intra-urbanas; Lógicas econômicas e

práticas espaciais contemporâneas - cidades médias e consumo; Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira - escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos.

Os múltiplos olhares presentes em cada pesquisa realizada tanto por Amorim Filho, quanto pelos pesquisadores da ReCiMe e de outras instituições, mostram o quanto o termo, cidade média é amplo e precisa ser estudado.

Nessa perspectiva, a definição de cidade média constitui uma problemática relevante no âmbito da geografia urbana. Deve-se salientar que não há um consenso teórico sobre seu conceito, daí se tira a dificuldade e complexidade que é trabalhar com essa temática. Corrêa (2007) nesse sentido fala

(...) trata-se de discutir uma expressão vaga, aberta a múltiplos significados e impregnada de idealismo que a concebe como um ideal a ser alcançado, apresentando as vantagens da pequena cidade sem ter, contudo, as desvantagens das grandes (CORRÊA, 2007, p. 23).

Ao averiguar diversos trabalhos, encontramos as sentenças “cidades de porte médio”, “cidade de média dimensão”, “cidade intermédia/intermediária”, “centros regionais ou sub-regionais”, dentre outras, o que confirma o caráter complexo e diversificado que é trabalhar com o tema. Segundo Corrêa (2007), a noção ou possível conceito de cidade média deriva de uma construção intelectual, e enquanto tal, inserida em determinado momento histórico e geográfico.

Mesmo não sendo recente o processo de investigação sobre as cidades médias, algumas dificuldades para sua compreensão se apresentam, conforme Branco (2006) ressalta

a primeira refere-se à escassez de informações quantitativas coletadas segundo o mesmo critério para a construção de indicadores; a segunda está relacionada à carência de indicadores qualitativos que atendam aos mesmos parâmetros referidos para as informações quantitativas; e a terceira está na dificuldade de incorporar a diversidade, que constitui uma das características básicas das cidades médias (BRANCO, 2006, p. 250).

Dito isso, surge uma indagação que perpassa não somente esse trabalho, mas os que vêm atravessando anos de pesquisa: Quais os critérios são utilizados para se considerar uma cidade enquanto média?

Pereira (2004) sobre esses critérios pondera:

Longe de ser um consenso entre os estudiosos da área, a noção de “cidade média” envolve uma série de interpretações e conceituações. Dois enfoques

ganham destaque nos estudos relacionados às cidades médias no Brasil. O primeiro, classifica a cidade média a partir de seu tamanho populacional; o segundo, trabalha na perspectiva da construção de um conceito de “cidade média”, incorporando elementos qualitativos tendo em vista uma nova forma de abordagem sobre o tema (PEREIRA, 2004, p. 07).

Conforme comenta o autor anteriormente, muitos estudos realizados, levam em consideração, critérios quantitativos, em especial, o parâmetro populacional mínimo. Por isso, um dos fatores que dificulta definir um valor quantitativo geral, é justamente o fato da dimensão da cidade média variar de acordo com a escala de análise (COSTA, 2000).

Dessa forma, para exemplificar como a medição populacional de uma cidade enquanto média é bem ampla, tornasse essencial mostrar o parâmetro demográfico quantitativo (*ver quadro 01*) que é utilizado por diversas regiões e países do mundo.

Quadro 01: Classificação demográfica das cidades médias

PAÍS/INSTITUIÇÃO	FAIXA DE TAMANHO DEMOGRÁFICO (HABITANTES)
Alemanha	150.000 – 600.000
Argentina	50.000 – 1.000.000
Banco Mundial	Até 1.000.000
Brasil (IBGE)	100.000 – 500.000
Dinamarca	Menor que 100.000
Espanha	30.000 – 130.000
Estados Unidos	200.000 – 500.000
França	20.000 – 100.000
Grécia	10.000 – 100.000
Irlanda	50.000 – 100.000
Itália	50.000 – 300.000
ONU	100.000 – 300.000
Paquistão	20.000 – 100.000
Portugal	20.000 – 100.000
Reino Unido	150.000 – 600.000
Suécia	50.000 – 200.000
União Europeia	20.000 – 500.000

Fonte: Souza et al, 2007.

Como pode-se observar no quadro acima, o tamanho populacional utilizado por alguns países, difere um do outro. Segundo Jerome Monod (1974), seria vão buscar uma definição científica para as cidades médias, tendo em vista sua complexidade e variabilidade de um país para outro, ou de uma região para outra.

E é essa a realidade vivida no Brasil, no sentido que é difícil utilizar apenas os dados quantitativos para definir uma cidade enquanto média ou não. Santos (2013), nessa direção explana:

Cabe, todavia, levantar uma questão: podemos classificar as cidades com mais de 20.000 habitantes como médias? Um dos problemas que se apresentam nas ciências humanas é o do uso e interpretação das séries estatísticas, pois o número, em momentos distintos, possui significado diferente. O que chamávamos de cidade média em 1940/50, naturalmente não é cidade média dos anos 1970/80. No primeiro momento, uma cidade com mais de 20.000 habitantes poderia ser classificada como média, mas hoje, para ser cidade média uma aglomeração deve ter população em torno dos 100.000 habitantes. Isto não invalida o uso de quadros estatísticos, mas sugere cautela em sua interpretação (SANTOS, 2013, p. 79).

Tal diversidade, só nos revela a dificuldade que é definir uma cidade enquanto média, levando em consideração apenas o seu caráter demográfico. Existem cidades que apesar de não estarem na faixa populacional, cumprem papéis de suporte e sustentam uma determinada estrutura econômica, política e social na região na qual estão inseridas (PEREIRA, 2004).

Segundo o IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2002) “[...] hoje, o peso demográfico de um centro urbano não mais permite qualificar de maneira definitiva e absoluta seu lugar na hierarquia das cidades”. Em síntese, o uso do tamanho demográfico como única e exclusiva característica para se identificar uma cidade média não é suficiente, contudo, não podemos desprezá-lo nas análises e estudos sobre a temática.

Dessa forma, em meados da década de 1990, as cidades médias trouxeram em seu bojo a necessidade de maior precisão conceitual, levando em consideração não somente dados quantitativos, mas também, inserir nessas discussões o caráter qualitativo. Neste enfoque, questões como situação geográfica favorável, relevância regional, distanciamento das áreas metropolitanas e oferta de bens, serviços e empregos constituem alguns dos critérios que contribuem para a definição do que seja cidade média (SPOSITO, 2001).

A cidade média está atrelada a rede urbana, onde se torna um importante eixo de ligação entre cidades maiores e menores, por tanto, devemos dar relevância para a função regional que a cidade desempenha em relação a outras. Para Santos e Silveira (2005), as cidades médias funcionam como entrepostos e fábricas, isto é, como depositárias e como produtoras de bens e de serviços exigidos por elas próprias e por seu entorno.

Na visão de Branco (2006), o tamanho populacional e econômico, o grau de urbanização, a centralidade e a qualidade de vida, são elementos básicos que devem

ser levados em consideração no processo de definição e classificação de uma cidade média. Para a autora:

O tamanho demográfico é importante, pois sempre aparece nos estudos de cidades médias. O tamanho econômico é indicativo da dinâmica econômica do centro. O grau de urbanização porque é no espaço urbano que se realiza as funções articuladoras e prestação de serviços. A qualidade de vida expressa a infraestrutura urbana (segurança, facilidade de deslocamento, entre outros). A centralidade é a principal característica dessa categoria de cidades, uma vez que nela se apoia o seu poder de articulação entre os diferentes níveis de centros urbanos (BRANCO, 2006, p. 250).

Em outras palavras, para a autora acima citada, a centralidade, objeto de estudo desta dissertação, é o principal componente a ser considerado nas pesquisas sobre cidades médias.

Somado a isso, a importância de uma cidade média pode ser medida, pela relação direta com a área em que ela é capaz de exercer influência, levando em consideração o acesso ao consumo de bens e serviços. Sposito et al (2007) sobre esse raciocínio ressaltam:

Do ponto de vista do mercado consumidor, as cidades médias continuam a desempenhar o papel de pólos para os quais moradores de cidades menores e de áreas rurais estão dispostos a se deslocar para realizar o consumo de bens e serviços mais sofisticados do que aqueles a que tem acesso nas cidades de menor porte (SPOSITO et al 2007, p. 49).

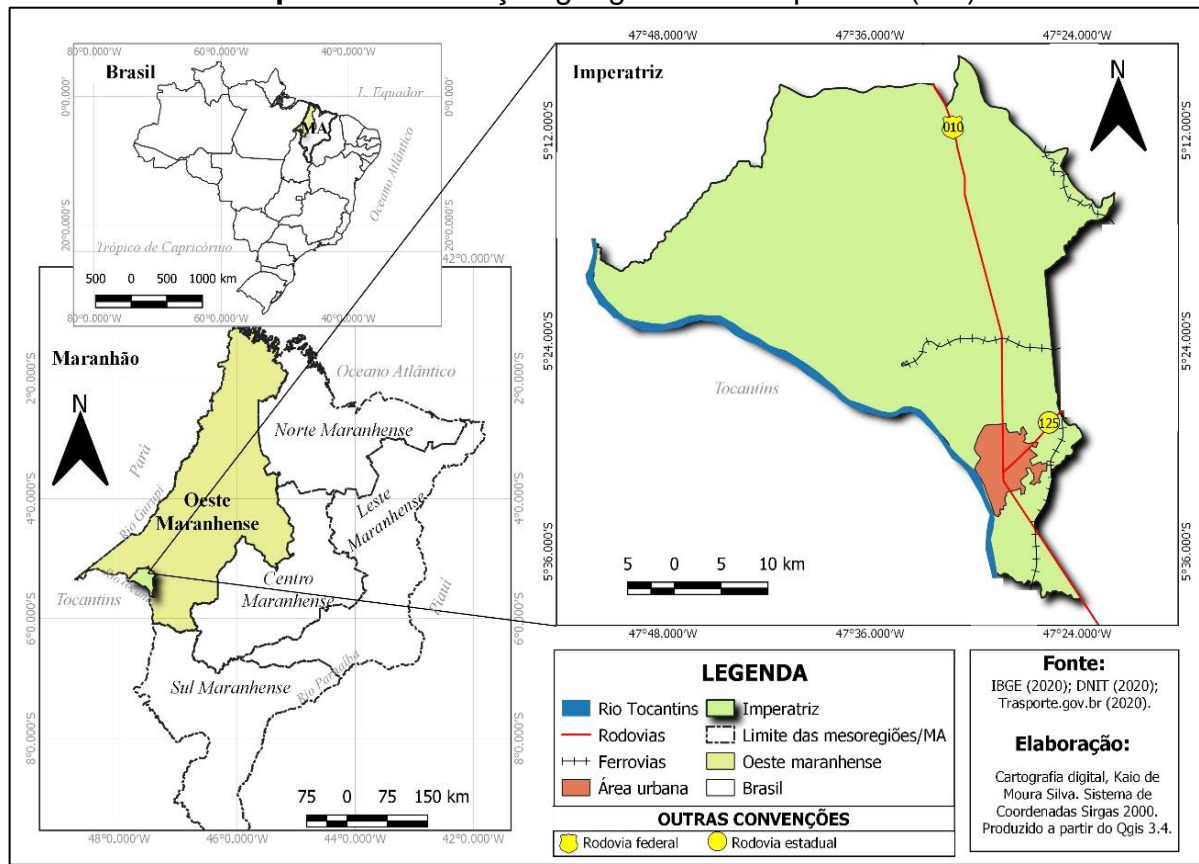
Em síntese, só é possível mensurar o tamanho e a importância de uma cidade a partir do papel que ela desempenha na rede urbana na qual ela está inserida. Desse modo, as cidades médias são definidas pelo lugar que ocupam não apenas na rede urbana, mas também no sistema econômico global (SOARES, 1999).

E é sobre estes aspectos que iremos abordar no próximo item deste estudo, tendo como foco principal a cidade de Imperatriz, que ao longo dos últimos anos, sofreu intensas modificações, até se constituir enquanto uma cidade média.

1.3 De vila a cidade média: a formação socioespacial de Imperatriz

Imperatriz, também chamada de “portal da Amazônia”, “princesa do Tocantins” ou “pré-Amazônia maranhense”, está localizada na mesorregião oeste do estado do Maranhão (*ver mapa 02*) e é a segunda maior cidade do estado.

Mapa 02: Localização geográfica de Imperatriz (MA)



Fonte: Silva, 2020.

Atualmente, Imperatriz apresenta uma população de aproximadamente 258.682 habitantes, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e constitui-se enquanto importante núcleo urbano-regional. Todavia, nem sempre a cidade teve tais características.

Dessa forma, para conceber reflexões acerca das dinâmicas mais recentes de Imperatriz, devemos dar um mergulho aos primeiros momentos de formação socioespacial desta cidade. Nessa direção, Lefebvre (2001, p. 47) afirma que “a cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizem essa obra nas condições históricas”.

A cidade é entendida, assim, como um produto das dinâmicas sociais e econômicas, na qual predomina a dimensão econômica, mas não se reduz a ela. Assim, uma indagação se faz importante enquanto condutora desse estudo: Quais fatores sociais e econômicos contribuíram para a consolidação do espaço urbano de Imperatriz?

Para responder-se o questionamento acima supracitado, faz-se necessário periodizar momentos da história de Imperatriz considerados essenciais para o

entendimento de sua forma atual. Diante desse contexto, três elementos influenciaram decisivamente no processo de estruturação urbana da respectiva cidade.

O primeiro elemento é marcado pela influência das vias fluviais, mais precisamente, pelo rio Tocantins (*ver figura 01*). Já que este, assim como outros rios amazônicos teve grande contribuição para o processo inicial de ocupação e povoamento regional desta cidade.

Figura 01: Vista do rio Tocantins e Imperatriz na década de 1960



Fonte: Acervo Albé Ambrógio, 1963.

As incursões religiosas, sobretudo, a ordem comandada por Frei Manoel Procópio e os colonizadores, tiveram o rio Tocantins como o eixo de ligação principal para esta região. Ao considerar esta perspectiva de análise, Barros (1996) enfatiza:

O rio Tocantins é o mais importante ponto de referência para todos aqueles que pretendem conhecer a história da cidade de Imperatriz. É a estrada líquida. É um caminho sempre aberto, utilizado como o principal guia desde os primórdios da colonização desta cidade (BARROS, 1996, p. 64).

A trajetória inicial da ocupação de Imperatriz também foi marcada pelo deslocamento de retirantes nordestinos, que se direcionavam para esta região por causa da seca, e que passaram a enxergar esta cidade como uma área propícia para o desenvolvimento da agricultura. Assim como os fazendeiros, cuja finalidade de migrarem para cá se deu pelas facilidades de ocuparem terras devolutas.

Com isto, estavam lançadas as bases da formação histórica da cidade de Imperatriz, que teve sua fundação no dia 16 de julho de 1852, três anos após a partida da expedição militar e religiosa, liderada por Frei Manoel Procópio do Coração de

Maria, recebendo inicialmente o nome de Colônia Militar de Santa Tereza do Tocantins. Logo após quatro anos, mais precisamente no dia 27 de agosto de 1856, a lei de nº 398 estabeleceu a criação da Vila Nova de Imperatriz, nome dado em homenagem à imperatriz Tereza Cristina.

Com o passar dos anos, mais precisamente no dia 22 de abril de 1924, no então governo de Godofredo Viana, a povoação eleva-se à categoria de cidade, entretanto, ainda com poucas perspectivas de desenvolvimento, inclusive por seu isolamento em relação a capital São Luís, o que fez com que Imperatriz ficasse conhecida por muito tempo como a Sibéria Maranhense.

No entanto, tal realidade é alterada na primeira metade do século XX, ou seja, após 1950, sob influência dos caminhos “modernos” orientados pelas rodovias, em particular, pela construção da Belém-Brasília (*ver figura 02*), iniciada no ano de 1958, no então governo de Juscelino Kubitschek, com o discurso de integrar as regiões até então isoladas ao centro sul do país.

Figura 02: Viaduto sobre a BR-010 em Imperatriz



Fonte: Prefeitura de Imperatriz, 2018.

Este é o segundo elemento a ser considerado, tendo em vista que o mesmo contribuiu fortemente para a atual estrutura urbana da cidade de Imperatriz, implicando em significativas mudanças econômicas e demográficas.

As vilas e cidades antes pautadas nas vias fluviais, como é o caso de Imperatriz, passaram a sofrer modificações em favor da implementação desta rodovia. Segundo os estudos de Ferreira (1995):

A construção da rodovia Belém-Brasília trouxe notáveis repercussões em toda região, tanto na transformação de grandes espaços vazios em áreas povoadas, como a integração entre grandes áreas das regiões norte e centro-oeste. [...] No Estado do Maranhão a Belém-Brasília atravessa no sentido sul/norte quase toda a região de Imperatriz, acompanhando na maior parte de seu percurso o vale do Tocantins. (FERREIRA, 1995, p. 91).

Por meio da construção dessa rodovia, pôde-se perceber um crescimento da cidade, não somente em termos demográficos mais também em fatores econômicos. Já que esse eixo de ligação, articulou definitivamente a porção setentrional do país e, desta feita, o território maranhense às regiões central e sul do Brasil. Nessa perspectiva, Valverde e Dias (1967) comentam:

Embora fundada em 1852 e elevada à categoria de cidade apenas em 1924, Imperatriz vem tomando, desde 1960 em diante, tal impulso que o governo do Maranhão fez construir um prédio novo para a mesa de rendas naquela cidade. [...] A abertura da BR (Rodovia Belém-Brasília) trouxe grandes benefícios a Imperatriz, sobretudo, aumentando-lhe a produção agrícola, já que esta encontra agora excelente via para o escoamento. [...]. Por esta estrada que vem de Belém para Imperatriz o sal, sabão, ferro, querosene, gasolina e até remédios. Em compensação, a navegação fluvial começou a declinar. (VALVERDE; DIAS, 1967, p. 199-200).

Foi ainda nesse período, que as frentes agrícolas, advindas principalmente do Nordeste, passaram a ocupar efetivamente esta cidade. Nessa direção, Lima (2008) comenta:

[...] a cidade de Imperatriz teve o seu crescimento acelerado a partir da década de 1950, quando recebeu um grande contingente de trabalhadores rurais expropriados das suas terras, dos chamados vales férteis do estado do Maranhão e, dos demais estados do Nordeste brasileiro. [...] Como resultado destas transformações que ocorriam na região, a cidade de Imperatriz cresceu de forma muito rápida. Neste contexto, diversos bairros foram surgindo por meio de ocupações induzidas ou não por políticos, loteamentos regulares e irregulares e conjuntos habitacionais que se espraiaram a partir do centro antigo, localizado às margens do rio Tocantins, inicialmente em direção à Belém-Brasília (BR-010). (LIMA, 2008, p. 22-24).

Cumprido associar ainda a estes aspectos, a dinâmica econômica que foi produzida pelos diferentes ciclos econômicos que prevaleceram nesta época e que foram essenciais para que essa cidade tivesse hoje o atual arranjo socioeconômico.

O primeiro ciclo iniciou no ano de 1856. Essa fase econômica inicial se baseou na produção de arroz, mandioca, feijão, milho e cana-de-açúcar. A produção de arroz teve destaque em várias regiões brasileiras, e Imperatriz não fugiu a essa regra. Sousa (2009) nessa direção afirma:

A produção agrícola do arroz apareceu em destaque, no cenário da economia centro Sulmaranhense a partir da década de 1950. O seu apogeu se deu entre as décadas de 1960 e 1970 quando a região de Imperatriz, especialmente através das cidades de Sítio Novo, Imperatriz, Montes Altos, Riachão e Porto Franco se destacaram no cultivo deste produto. (SOUSA, 2009, p. 84).

Imperatriz surgiu nesse cenário como uma das principais cidades produtoras de arroz da região sulmaranhense¹, seguida respectivamente pelas cidades de Amarante do Maranhão, Carolina e Riachão.

No fim da década de 1960, já pode-se notar que essa produção sofreu uma queda devido à falta de subsídios que os pequenos proprietários necessitavam, também pelo surgimento de outras atividades econômicas e a diminuição dos espaços para plantio acarretado pela presença de latifundiários. Nessa direção, Franklin (2005) comenta:

No entanto, as constantes disputas pela terra com fazendeiros, afastaram os lavradores que levavam desvantagens nestes embates e que muitas vezes, eram retirados por força de documentos falsos apresentados por pretensos proprietários, os chamados grilos e grileiros. [...] Então, os campos de arroz deram lugar aos pastos e aos cascos dos bois. (FRANKLIN, 2005, p. 90).

Na década de 1970 já se notava o surgimento de um segundo ciclo econômico dominante na cidade de Imperatriz e região. Esse fato se deu em razão do surgimento de um novo produto que obteve grande destaque no cenário econômico da região, pautado na pecuária e na extração vegetal da madeira e do carvão vegetal.

De acordo com Franklin (2005, p. 24) “a emergente indústria madeireira. [...] atraía cada vez mais investimentos e investidores. [...] Por volta de 1977, estimava-se a existência no município de mais de trezentas indústrias ligadas a madeira”.

Esse fato permitiu que vários migrantes nordestinos viessem para Imperatriz, o que acarretou um crescimento demográfico entre as décadas de 1960 e 1980. Apontando um aumento de 44% da população em 1970, contabilizando um contingente populacional urbano de 80.722 habitantes. Conforme Sousa (2015) destaca:

A comunhão de interesses firmados entre os produtores rurais e demais empresários do campo relacionados à exploração dos recursos naturais em razão do desenvolvimento do ciclo madeireiro na década de 1970 acelerou

¹ Sousa (2015) enfatiza que não há recortes institucionais para defini-la. No entanto, ela é constituída das regiões: Central, Sul e Sudoeste do estado do Maranhão.

ferozmente o crescimento populacional de Imperatriz. Esta assertiva pode ser confirmada ao observarmos a evolução demográfica desta cidade que saltou no início da década de 1960 de 39.169 para 80.722 habitantes na década de 1970, sendo que este crescimento foi mais intenso na sede municipal. (SOUSA, 2015, p. 336).

E junto com esse crescimento exponencial que a cidade passou a vivenciar, surge também alguns problemas de cunho social, a exemplo das invasões de terras, a falta de saneamento básico, coleta de lixo e pavimentação.

O desenvolvimento da pecuária também se intensificou a partir da década de 1970. Porém, esse movimento não é recente, visto que evoluiu junto com cidade de Imperatriz por meio das frentes pecuaristas. Para Ferreira (1995):

Nos últimos anos, a pecuária vem apresentando grande dinamismo e o maior crescimento dos rebanhos ocorreu no período de 1970/80 destacando-se principalmente muares, asininos, equinos e bovinos, por apresentarem o maior número de cabeças no contexto regional. (FERREIRA, 1995, p. 164).

Em 1985, notou-se o esgotamento das reservas madeireiras nos arredores da cidade. Esse fato apontava para o declínio do ciclo econômico da madeira, que foi motivado pela exploração errônea dessa matéria prima. Como afirma Franklin (2008):

Dois grandes problemas enfrentava, porém, a economia madeireira imperatrizense, que fatalmente levariam à sua desestruturação; o primeiro, de ordem natural, era a inobservância da finitude das florestas nativas, devastadas sem reposição das áreas desmatadas. O segundo, infraestrutura: o município não dispunha de parque gerador de energia elétrica suficiente para a demanda instalada, sujeita a constantes e longas interrupções de fornecimento, muitas vezes paralisando fábricas e a própria cidade. (FRANKLIN, 2008, p. 143).

Com o esgotamento das reservas madeireiras, outro ciclo econômico passou a ter destaque no cenário imperatrizense. Esse ciclo se pautou na difusão de atividades mineradoras, fundamentadas na exploração de ouro em garimpos da região sul do Pará. Sobre este fato Barros (1996) comenta:

A economia imperatrizense, quase sempre dependente das riquezas do sul do Pará, viu-se, de uma hora para outra, fortalecida com a descoberta de depósitos auríferos na Serra Leste, também conhecida como Serra Pelada que está localizada no sul do estado do Pará. [...] Esta exploração aurífera só foi aberta aos garimpeiros no início dos anos 1980. A nova Fronteira de exploração mineral ficou a cargo da empresa estatal, a Companhia Vale do Rio Doce – CVRD. Grandes suportes para a sua implantação e plenitude de funcionamento foram criados e construídos. Cita-se, por exemplo, a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí no estado do Pará, o Porto do

Itaqui, sediado na capital São Luís e ainda, a construção da Estrada de Ferro Carajás – EFC, que liga a grande jazida de ferro da Serra dos Carajás no sul do Pará, ao oceano Atlântico, no litoral maranhense. (BARROS, 1996, p. 225).

A cidade de Imperatriz por fazer fronteira com o estado do Pará passou a se beneficiar com essa situação, ao momento que abastecia os garimpos com mão de obra e outros produtos presentes no comércio local, ou seja, o comércio de Imperatriz serviu de suporte à produção mineral do sudeste paraense. Nessa direção Franklin (2005) comenta:

Nos primeiros meses de 1980, aconteceu a intensificação da exploração de ouro na Serra Pelada, no sul do estado do Pará. Inicialmente em toda esta região, depois em todo o país, aconteceu uma corrida ao ouro paraense. Uma das principais portas de entrada para o garimpo era a cidade de Imperatriz, que também o abastecia com alimentos, remédios, máquinas e homens. Esse garimpo movimentou a economia regional e enriqueceu os imperatrizenses, mas também faliu muitos trabalhadores que nele investiram na perspectiva de grandes achados. (FRANKLIN, 2005, p. 92).

Nesse sentido, Imperatriz se tornou um grande núcleo urbano da região sul maranhense, norte tocantinense e sudeste paraense. À medida que se apresentava como o principal polo abastecedor das necessidades dos garimpeiros e pessoas ligadas a exploração de ouro no estado do Pará.

Nos primeiros anos da década de 1980 ocorre o processo de declínio do ciclo do ouro. Todavia, a cidade de Imperatriz passa a vivenciar um novo momento, marcado pelo fortalecimento das atividades terciárias. Este é o terceiro elemento que se leva em consideração para a análise do processo de estruturação urbana e econômica desta cidade.

É por meio desta análise histórica da economia da cidade, que se pode compreender a dinâmica urbana de Imperatriz, tendo em vista a grande importância que os determinantes dessa natureza têm tido nas alterações mais recentes relativas aos papéis e funções desta, enquanto cidade média amazônica. Nessa perspectiva, Santos (2014) diz que:

A noção de espaço é assim inseparável da ideia de sistemas de tempo. A cada momento da história local, regional, nacional ou mundial, a ação das diversas variáveis depende das condições do correspondente sistema temporal (SANTOS, 2014, p. 36).

No caso de Imperatriz, o processo de estruturação da atividade comercial ganha força, tornando-se mais expressivo, a partir da década de 1980. Sousa (2015) sobre este fato, pondera:

As atividades terciárias (comércio e serviços) passaram desde a década de 1980, a exercer papéis primordiais no interior da economia urbana de Imperatriz. Os segmentos vinculados ao comércio atacadista e varejista se impuseram com intensa vitalidade, denotando importante participação no cenário regional. Esta influência emanada a partir do comércio tem se irradiado para além dos limites internos do município de Imperatriz, tendo se projetado também, para as regiões: central, sudoeste e sul do estado do Maranhão e para o extremo norte do Tocantins e para as regiões sudeste e sul do Pará (SOUSA, 2015, p. 1318).

As atividades econômicas presentes na cidade, passam a ter uma inter-relação com o capital oriundo dos ciclos econômicos, tendo em vista que a renda gerada nestes períodos, passou a ser reinvestida no setor terciário. Com isto, a atividade comercial de Imperatriz potencializa seu papel para além do cenário intra-urbano.

Nessa perspectiva, o crescimento da cidade a partir dos anos de 1980, encontra explicações pela presença notável do setor terciário. Tal período é marcado pela consolidação de Imperatriz no contexto regional, caracterizado pelo crescimento expressivo de sua população urbana (*ver tabela 02*) e sua base econômica.

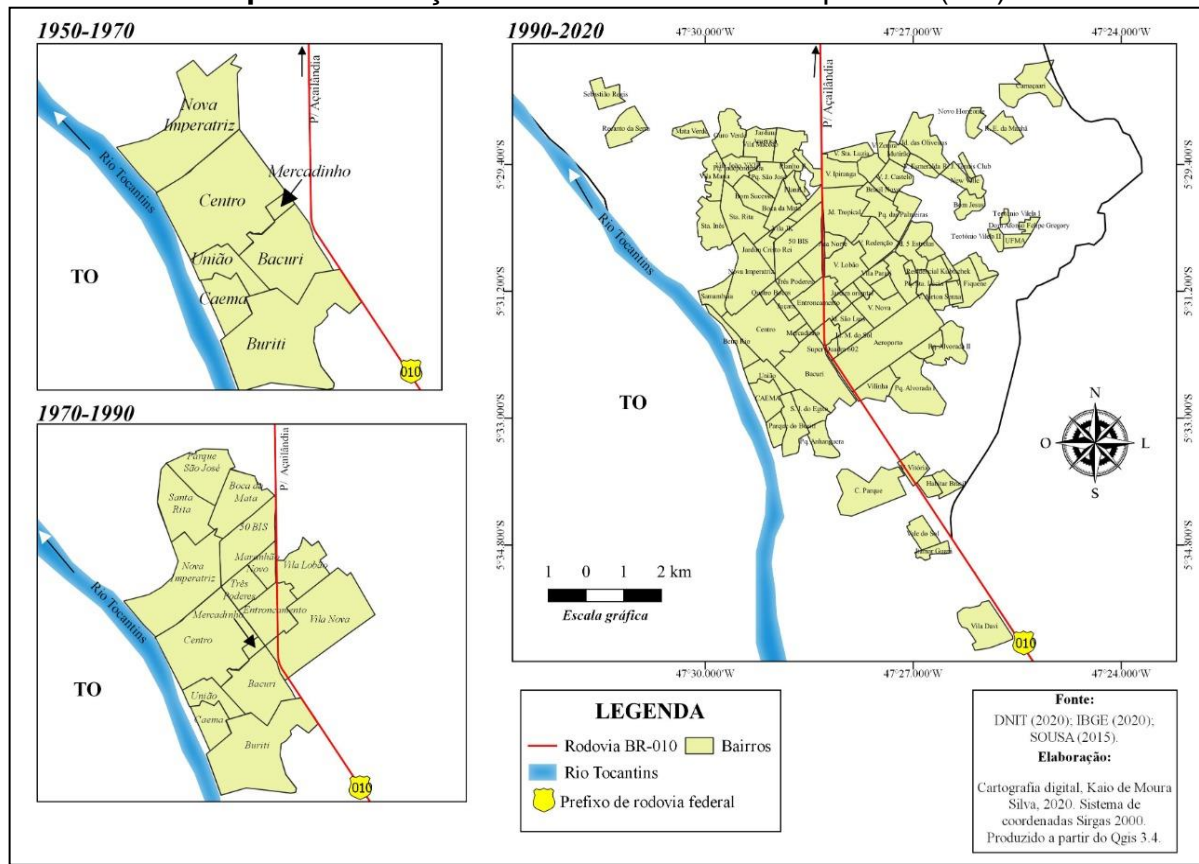
Tabela 02: Evolução da população urbana de Imperatriz (1950-2010)

Ano	População Urbana	População Rural	População Total	Taxa de Ocupação (%)		Taxa de Crescimento Anual	
				Urbana	Rural		
1950	1.630	12.434	14.064	11,59	88,41	-	-
1960	8.987	30.182	39.169	22,94	77,06	50-60	10,79
1970	34.709	46.013	80.722	44,00	56,00	60-70	7,50
1980	111.818	108.651	220.469	50,72	49,28	70-80	10,57
1991	209.970	66.470	276.440	75,95	24,05	80-91	2,08
2000	218.550	11.895	230.450	94,84	5,16	91-00	0,50
2010	234.547	12.958	247.505	94,76	5,24	00-10	7,40

Fonte: IBGE, (1950-2010).

Os dados destacados na tabela acima enfatizam a evolução da população urbana registrada em Imperatriz, entre as décadas de 1950-2010. E como pode-se analisar, desde a década de 1980, a população urbana desta cidade vem se sobrepondo a rural. Trata-se do período em que as transformações econômicas e demográficas se manifestaram com maior vigor, influenciando na expansão de sua malha urbana (*ver mapa 03*).

Mapa 03: Evolução da Malha Urbana de Imperatriz (MA)



Fonte: Silva, 2020.

Ao observar o mapa acima, nota-se que até a década de 1970 a área urbana de Imperatriz estava concentrada nos limites do rio Tocantins e a BR-010. Contudo, a partir das décadas seguintes esse cenário passa por algumas transformações, e percebe-se o crescimento da cidade para além da rodovia Belém-Brasília. Nessa direção, Sousa (2015) adverte:

O processo de expansão da malha urbana na cidade de Imperatriz apresenta estreitos vínculos com a difusão das atividades terciárias nesta cidade. A criação de novos espaços, ou seja, de novos bairros sofreu e tem sofrido as intervenções diretas do mercado que tem se preocupado com a especialização destas áreas. Muitos bairros foram surgindo em Imperatriz após a década de 1970 e com estes, surgiram também, as demandas pelas atividades comerciais e pelos serviços de educação, saúde, lazer e etc. (SOUSA, 2005, p. 116).

Somado a estes fatos, temos a participação da construção civil, que ganha força e passa a se desenvolver, principalmente a partir dos anos 2000, o que acabou contribuindo para a expansão da malha urbana de Imperatriz, realidade presente até os dias de hoje. Conforme Sousa (2015) adverte:

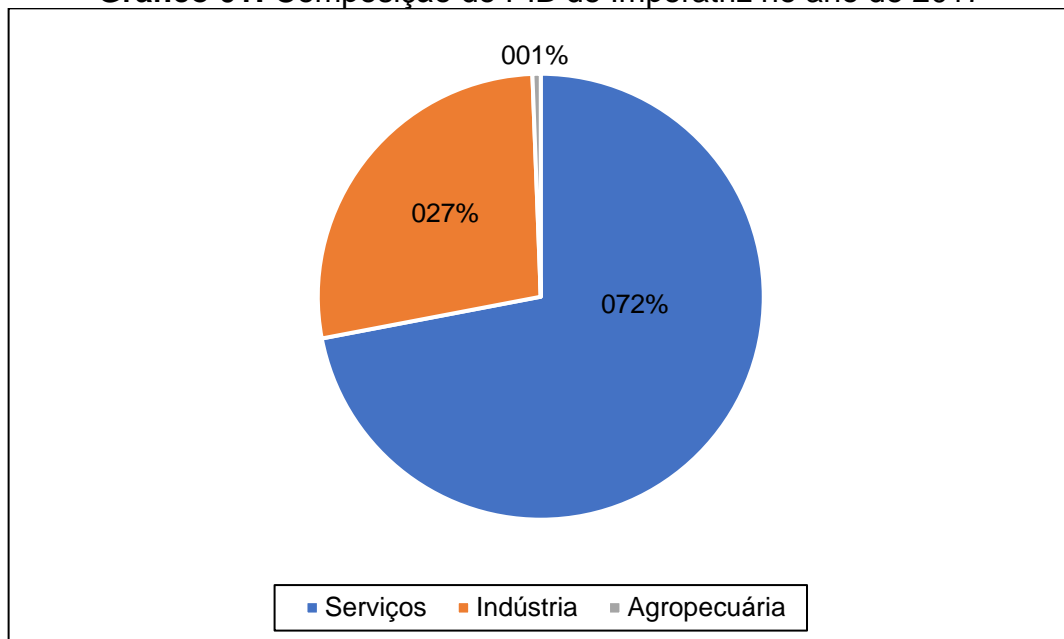
Distintas áreas da cidade de Imperatriz têm conhecido desde o ano 2000, processos contundentes de expansão urbana que são orientados pelas forças de comando do segmento da construção civil. A atuação deste setor é visível nesta cidade e se materializa em razão da presença de condomínios horizontais fechados, construção de moradias populares promovidas e gerenciadas pelo poder público em suas distintas esferas e ainda em razão da emergência dos processos de verticalização que se corporificam em algumas áreas da cidade. (SOUSA, 2015, p. 372).

A implementação desses condomínios residenciais, impulsionou o crescimento desta cidade, para as porções leste e nordeste. Com base nessa assertiva, vale ressaltar que essa emergência para o investimento na construção civil é motivada, sobretudo, pelas dinâmicas da expansão do segmento terciário.

No caso de Imperatriz, nota-se que o seu crescimento, tanto populacional quanto econômico, deu-se por forte influência do setor terciário, visto que este até os dias de hoje é a base da economia da cidade, conforme pode-se notar no gráfico a seguir.

Atualmente, Imperatriz possui o segundo maior PIB do Maranhão. Em 2017, segundo dados do Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos – IMESC (2019), a cidade possuía um PIB de cerca de R\$ 6.599.567, correspondendo a 7,37% do total maranhense. Desse valor, o setor terciário contou com um número bastante expressivo, conforme pode-se observar no gráfico a seguir.

Gráfico 01: Composição do PIB de Imperatriz no ano de 2017



Fonte: IMESC, 2019.

Ao analisar-se o gráfico acima, pode-se notar que o setor terciário contribuiu sobremaneira com mais da metade do PIB imperatrizense, o que em termos absolutos equivale a 4.751.688,24.

A expressiva participação do setor terciário na economia imperatrizense, tem contribuído fortemente para a reestruturação urbana desta cidade, colocando-a em situação de destaque no cenário urbano-regional, à medida em que a mesma acaba exercendo um importante papel funcional na rede urbana amazônica.

Levando em consideração a realidade de Imperatriz, segundo dados de 2018, publicados pela Regiões de Influência das Cidades - REGIC (2020), a cidade apresentou forte centralidade relacionada ao setor de comércio atacadista e varejista, sobretudo, os deslocamentos para compra de calçados e confecções.

Somado a isso, temos os deslocamentos realizados para suprir a necessidade de serviços ligados a saúde, em especial, os de alta complexidade, além dos serviços educacionais e bancários.

Assim sendo, a ampliação das atividades terciárias em Imperatriz tem contribuído para a consolidação da dinâmica urbana desta cidade, além de influenciar no processo de criação de áreas especializadas no espaço urbano desta. E é sobre tais aspectos que iremos discorrer no próximo item deste estudo.

CAPÍTULO II

COMÉRCIO, CIDADE E O FENÔMENO DA CENTRALIDADE URBANA

O presente capítulo tem o objetivo central de evidenciar a relação entre cidade, comércio e a produção de centralidades urbanas. Para isso, em um primeiro momento, discute-se as peculiaridades em torno do processo de formação das cidades, levando em consideração a influência das atividades comerciais.

Em seguida, retrata-se sobre a constituição da centralidade urbana, vista enquanto capacidade de determinadas áreas da cidade gerarem maiores fluxos de pessoas, mercadorias, capitais e informações, sendo vista como importante parâmetro de leitura e compreensão do processo de produção e reestruturação urbana das cidades.

Por último, destaca-se as novas expressões de centralidade que passam por se difundir no espaço urbano das cidades médias brasileiras, tendo como cerne de preocupação, os *shopping centers*, que acabam influenciando nas dinâmicas urbano-regionais destas.

2.1 Comércio e cidade: uma relação de origem

O comércio sempre estabeleceu uma estreita relação com a história de formação das cidades, sendo entendido, portanto, como uma das mais importantes atividades a dar formas e vida à cidade. Nesse sentido, a cidade e o comércio, devem ser estudados em sua interrelação, conforme Pintaudi et al. (2015) ressalta:

O comércio foi peça fundamental para o nascimento das cidades e estas, permitiram o desenvolvimento das formas do comércio. Ao longo do tempo, esta relação de dependência e complementariedade só veio a se aprofundar, alcançando o patamar que encontramos hoje, início do século XXI, onde as formas materiais do comércio não têm existência a não ser pelo processo de reprodução do espaço urbano, ou melhor pela ampliação do modo de vida urbano a todas as partes do planeta (PINTAUDI et al., 2015, p.156).

Segundo Salgueiro e Cachinho (2009), as relações entre o comércio e a cidade perdem-se no tempo; se nem todas as cidades são filhas do comércio, em nenhuma civilização a vida urbana floresceu sem a presença das trocas.

O comércio é, portanto, um dos elementos responsáveis pela estruturação e desenvolvimento das cidades, pelo crescimento econômico e por estimular mudanças no padrão de consumo da sociedade. Sobre o surgimento do comércio enquanto atividade econômica, Cleps (2005) adverte:

Entendido como uma função urbana na qual as mercadorias são trocadas, o comércio tem sua origem ligada a própria história da humanidade. Ele surgiu e se desenvolveu do momento em que passou a existir um excedente de produção, fruto do desenvolvimento das forças produtivas, que levou ao sistema de trocas. Assim, o aperfeiçoamento efetuado nos meios de produção, gerado pelo aprimoramento de novas técnicas, aumentou a produção e, conseqüentemente, intensificou a atividade comercial (CLEPS, 2005, p. 72).

Com base no exposto, entende-se que foi com a produção dos excedentes e o aperfeiçoamento das técnicas de troca e circulação que o comércio teve origem enquanto atividade econômica. Em suma, no comércio reside o verdadeiro embrião da vida urbana naquilo que esta pressupõe de interação, de troca em sentido lato e de produção de inovação.

No entanto, cumpre destacar que a relação entre a cidade e o comércio por ser dinâmica, ocorreu de formas diferentes ao longo dos tempos. No período das Cruzadas e das Grandes Navegações, por exemplo, a atividade comercial assegurou um importante incremento no desenvolvimento dos países. Nessa direção, pode-se afirmar que a intensificação dessas atividades proporcionou um importante desenvolvimento econômico, sobretudo, para os países precursores no comércio internacional, tais como Portugal e Espanha, nos séculos XV e XVI.

A Revolução Industrial também se destaca como período histórico que impulsionou a atividade comercial, tendo em vista o surgimento do excedente de produção ocasionado pela inserção das máquinas na produção, caracterizando o processo de industrialização.

Esta relação entre cidade e comércio é vista como importante objeto de estudo da Geografia, assim como de outras áreas do conhecimento que também se dedicam a compreender melhor essa inter-relação, tais como a História, a Sociologia, a Arquitetura e Urbanismo, dentre outras.

Desta maneira, estudar o comércio, consumo e sua relação com a cidade, permite compreender as relações sociais e capitalistas que sinalizam para as transformações no espaço urbano, na economia e na vida cotidiana da sociedade.

Segundo Pintaui (2001), a análise do comércio permite uma melhor compreensão do espaço urbano, na medida em que comércio e cidade são elementos indissociáveis, como podemos comprovar historicamente. Ainda na fala da autora, a atividade comercial pertence à essência do urbano e o aprofundamento dos estudos sobre o tema permite um melhor conhecimento desse espaço e da vida na cidade. Na concepção de Silva e Cleps (2010):

O comércio sempre esteve muito associado ao urbano, sendo que, ao passo em que se intensificavam as atividades comerciais, as cidades surgiam e se desenvolviam. Porém, nota-se também a influência da cidade nas atividades comerciais, tendo em vista que, na medida em que essas se desenvolvem e se modernizam, o comércio precisa se reinventar, criar novas formas para sobreviver num mercado cada vez mais competitivo e inovador (SILVA; CLEPS, 2010, p.2).

Assim, ao observar as cidades, é possível verificar uma relação direta entre elas, o comércio e o consumo. O estudo do desenvolvimento das atividades comerciais é um importante parâmetro para a compreensão das dinâmicas urbanas, conforme Salgueiro (1995) adverte:

O comércio é importante para a cidade por uma série de razões. Em primeiro lugar, a troca é aí uma atividade tão significativa que diversos autores veem nela a razão essencial do urbano. [...] Em segundo lugar, o comércio e alguns serviços contribuem fortemente para definir a estrutura dos núcleos de povoamento e para a integração funcional dos bairros periféricos [...] (SALGUEIRO, 1995, p. 183).

Nesse sentido, é fundamental entender o comércio e a cidade não somente pelas lógicas econômicas das empresas, mas também pelas práticas cidadinas dos moradores e consumidores. As lógicas econômicas das empresas, bem como as práticas espaciais da população que vive e consome na cidade impactam diretamente na estruturação da cidade, conforme Ortigoza (2010) ressalta:

Essas relações entre a cidade e o comércio são dinâmicas e a cidade vai se tornando produto das decisões e das práticas de diversos atores, entre eles os comerciantes, os consumidores, os promotores imobiliários e os produtores/fabricantes. Daí a importância da dimensão espacial na análise do comércio e do consumo (ORTIGOZA, 2010, p. 8-9).

De modo geral, a cidade está atrelada ao comércio, reforçando assim sua relação indissociável. Compreender as questões inerentes ao comércio, é de

fundamental importância para o entendimento das dinâmicas de produção e reprodução do espaço urbano e para a estruturação das cidades.

Com base nesses aspectos, considera-se que a cidade é o lugar na qual acontecem as trocas comerciais, a circulação e reprodução do capital. Com isso, nota-se que a inserção do comércio nas cidades modifica sua dinâmica e cria novos espaços de consumo, conforme Corrêa (2005) salienta:

A grande cidade capitalista é o lugar privilegiado de ocorrência de uma série de processos sociais, entre os quais a acumulação de capital e a reprodução social têm importância básica. Estes processos criam funções e formas espaciais, ou seja, criam atividades e suas materializações, cuja distribuição espacial constitui a própria organização espacial urbana (CORRÊA, 2005, p. 36).

Neste contexto da cidade capitalista, o comércio ganha destaque na compreensão da estruturação da cidade, inclusive no que se refere às modificações que podem ocorrer no âmbito da morfologia urbana. Nessa direção, cumpre destacar como o comércio acaba influenciando na criação de áreas especializadas na oferta de atividades comerciais e prestação de serviços. E é sobre estes aspectos que o próximo item irá tratar.

2.2 Centro e centralidade: acepções e concepções

Segundo Lefebvre (1999, p. 90), não existe cidade, nem realidade urbana sem um centro. Mais que isso, o espaço urbano, é um espaço onde cada ponto, virtualmente, pode atrair para si tudo o que povoa as imediações: coisas, obras, pessoas.

Apesar de não ser um tema novo, sendo consolidado nos estudos urbanos de diversos pesquisadores, as discussões em torno dos centros citadinos são perenes e um tanto quanto difíceis, afinal, como Lefebvre salienta, “a questão da centralidade não é das mais fáceis” (LEFEBVRE, 1999, p.124).

Os debates envoltos do centro e da centralidade urbana têm sido realizados por estudiosos de diferentes áreas do conhecimento, a exemplo dos geógrafos, economicistas, sociólogos, arquitetos, dentre outros, que se debruçam no estudo da temática, impulsionados pela lógica de que há lugares com maior ou menor nível de concentração urbana.

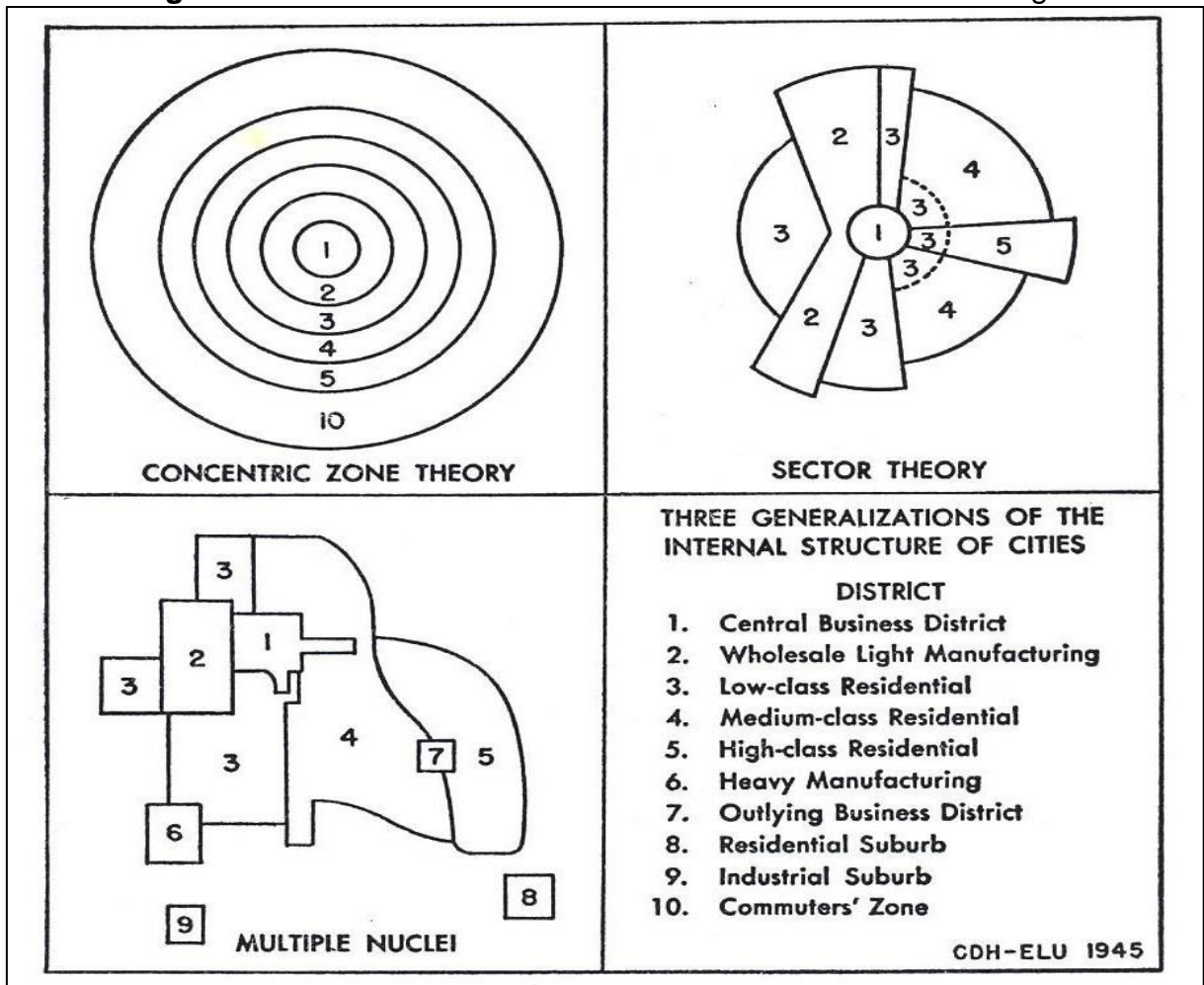
Somado a estes fatos, vale destacar que tais pesquisadores adotam distintas correntes teóricas, para o estudo das áreas centrais. Tais correntes lançam seus olhares sobre dois conceitos que apesar de parecerem similares, denotam relevantes distinções, trata-se da estrutura e estruturação urbana.

O conceito de estrutura urbana é trabalhado por estudiosos pertencentes a Escola Estruturalista de Chicago, também denominada de Ecologia Urbana. Os pesquisadores que seguem essa linha de pensamento tendem a considerar

o centro como algo fixo, preocupando-se com a forma e com a localização, procurando realizar uma minuciosa descrição das áreas em estudo, visando evidenciar o padrão de concentração, estabelecendo modelos que deem conta de explicar a forma do espaço urbano (SILVA, 2003, p. 25).

Assim, o que fica em evidência nestes estudos são as características físicas das áreas em análise, constituídas a partir de modelos (*verificar a figura 03*).

Figura 03: Os modelos de estrutura urbana da Escola de Chicago



Fonte: Harris e Ullman (1959, p. 281)

Conforme pode-se observar na figura acima, os modelos de estrutura urbana são pautados no espaço físico, havendo uma generalização rígida sobre a forma urbana das cidades, não levando em consideração as particularidades envoltas em cada uma.

Dentre os modelos de estrutura urbana mais conhecidos, destacam-se o das áreas concêntricas, o da teoria setorial e a dos núcleos múltiplos. Silva (2003), sobre estes modelos pondera:

O primeiro modelo apresentado foi o das “Áreas Concêntricas” formuladas por Burgess, em 1923, cuja organização espacial tinha como fundamental a consolidação do CBD urbano (Central Business District), o centro de negócios, e este seria circundado por áreas industriais de transição, em seguida por áreas de moradia operária e posteriormente de moradia burguesa. A segunda teoria/modelo, apresentada pelo autor é a “Teoria Setorial”, criada por Hoyt em 1939, sendo considerada um “aperfeiçoamento” da teoria das áreas concêntricas, pois também dispensava fundamental importância ao CBD urbano, como agente centralizador, mas acrescentaria o uso industrial que não se “encaixava” na teoria anterior. A terceira teoria/modelo exposta, é a dos “Núcleos Múltiplos”, formulada por Harris e Ullman, considerada mais complexa que as anteriores por aceitar a existência de centros secundários espacializados pela cidade. Johnson (1974) ainda chega a afirmar que esta contemplava aspectos sociais, econômicos e históricos das cidades e cita como exemplo o caso da cidade de Londres, que teria constituído sua área mais importante dos negócios sobre a cidade medieval (SILVA, 2003, p. 25-26).

Em síntese, nota-se que os modelos de análise de estrutura urbana partem de um pressuposto equivocado de que todas as cidades possuem características similares, no que infere aos aspectos físicos (topográficos) e históricos (sociais).

Dessa forma, a formulação destes modelos passou a receber duras críticas da Escola Francesa Clássica, tendo em vista que estes, por pautarem seus estudos nos fixos, desconsideravam outros elementos que são responsáveis pelo processo de concentração em determinadas áreas, a exemplo dos conflitos de classes, da segmentação e segregação socioespacial. Silva (2003) embasa esse raciocínio, ao falar que

os membros da Escola de Chicago mantinham-se restritos à ideia de estrutura urbana, ou seja, ao estudo do que está fixo no território, considerando pouco o que atua no seu interior e se movimenta, portanto, concebem como essencial à constituição da área central, e não da centralidade que irá se expressar a partir dela (SILVA, 2003, p. 26).

Neste sentido, por limitarem suas análises ao que está fixo no espaço urbano, as discussões sobre as áreas centrais pautadas na estrutura urbana foram sendo substituídas por um novo método de entendimento da forma das cidades. Trata-se da estruturação urbana, que leva em consideração não somente os fixos, mas também os fluxos.

De acordo com Lefebvre (1999), as funções, as estruturas e as formas não se mostram suficientes para explicar o cerne do fenômeno urbano, encontrando apenas na centralidade a essência da questão. Desta forma, a centralidade urbana torna-se o elemento capaz de realizar conexões com os demais componentes da cidade.

Segundo Sposito (1991, p. 05), não podemos discutir o espaço urbano sem falar no espaço de circulação e de produção de serviços, de verticalização, sem tocar na questão da centralidade simbólica.

Para se entender o fenômeno da centralidade urbana, torna-se necessário realizar uma análise da mesma, a partir de duas escalas territoriais, conforme Sposito (1998) comenta:

A centralidade urbana pode ser abordada em duas escalas territoriais: a intra-urbana e a de rede urbana. No primeiro nível é possível enfocar as diferentes formas de expressão dessa centralidade tomada como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros. No segundo nível a análise toma como referência a cidade ou aglomerado urbano principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede, essa por sua vez podendo ser vista em diferentes escalas e formas de articulação e configuração, de maneira a que se possam compreender os papéis da cidade central (SPOSITO, 1998, p. 27).

Assim sendo, ao se realizar um estudo tendo como cerne de preocupação a centralidade urbana, deve-se ter em mente a influência que uma cidade exerce sobre o próprio território, por meio de um ou mais centros. Ou os papéis assumidos pela cidade na rede urbana a qual pertence.

Destaca-se ainda que qualquer ponto pode tornar-se central, um nó de convergência, conforme fala Lefebvre (1999), todo espaço urbano foi, é e será concentrado e poli(multi)cêntrico.

A cidade, ao concentrar a produção, gestão de bens e serviços e o consumo, acarreta coesões entre as formas e funções espaciais que promovem a centralidade urbana. Segundo Montessoro (2006):

A centralidade pode ser entendida pelos fluxos estabelecidos nas diversas áreas que compõem o tecido urbano, pois é uma justaposição de movimentos que assinalam as constantes mudanças no tempo e no espaço em função da localização de atividades comerciais e de serviços por toda a cidade, umas com densidade maior que outras, sendo comum a cada nova localização das formas espaciais a constituição de nós de circulação e articulação entre as pessoas, mercadorias, informações que fazem parte do todo social (MONTESSORO, 2006, p. 65).

Segundo Corrêa (1994), “a centralidade de um núcleo, refere-se ao grau de importância de suas funções centrais: maior o número delas, maior a sua região de influência, maior a população externa atendida pela localidade central e maior a sua centralidade”. Em termos gerais, trata-se dos espaços que serão diretamente influenciados pela área central da cidade.

Nesta análise, a centralidade urbana se apresenta como um conceito chave que permite a compreensão das relações e interações socioespaciais estabelecidas no interior das cidades. Partindo deste pressuposto, centralidade e cidade estão intrinsecamente relacionadas, conforme Whitacker (2003) esclarece:

Não existe cidade sem centralidade, por isso, se compreende que a única categoria que pode ser utilizada para definir a cidade em todos os tempos é o centro. Mas deve-se procurar compreender o conteúdo da centralidade nos diferentes momentos históricos e recortes empreendidos para sua apreensão, na perspectiva de se entender como ela se realiza no âmbito de diferentes formações sociais (WHITACKER, 2003, p. 127).

As cidades em si, já estabelecem centralidades, através do direcionamento dos produtos do campo, das trocas comerciais e do incentivo ao capital. Nessa direção, Lefebvre (1999) afirma:

A cidade atrai para si tudo o que nasce da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações. E, no entanto, ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidades, isto é, sem relações (LEFEBVRE, 2008, p. 111).

Este comando pode se manifestar a partir da reunião e concentração de atividades econômicas dominantes do lugar central, que em geral, são oferecidos em relação aos demais espaços da cidade. De acordo com Sposito (1996), a centralidade diz respeito aos fluxos, à fluidez, ou seja, é a expressão da dinâmica da definição e redefinição das áreas centrais e dos fluxos no interior da cidade.

A centralidade é a propriedade conferida a uma determinada cidade por oferecer bens e serviços a uma população exterior. A mesma também pode ser vista como a combinação, das atividades econômicas, das funções políticas e administrativas, que contribui para o controle e a regulação do conjunto da estrutura da cidade (CASTELLS, 2000).

Ao tratar da centralidade, Vargas (2001) considera que a área central deve ser entendida como o local de encontro de fluxos de toda ordem, reunindo uma variada quantidade de atividades terciárias.

No tocante as cidades brasileiras, verifica-se que desde as médias até os grandes centros urbanos, há uma determinada área na qual se concentram as atividades do setor terciário. Mas, mesmo com essas diferenças, uma cidade com diminuta população acaba por centralizar fluxos de pessoas, seja os de seu território municipal, seja o de outros, constituindo, também, sua centralidade urbana (OLANDA, 2010).

Através destes fluxos e da entrada dos investimentos de capitais, a cidade reconfigura-se e reproduz novas centralidades urbanas, conforme salienta Bueno (2016):

A centralidade única ou monocêntrica sofre mutações em direção a uma descentralização funcional, marcada pelo desdobramento da área central, formação e consolidação de subcentros, fenômenos que se incrementam pela expansão da malha urbana (BUENO, 2016, p. 79).

Essas novas expressões de centralidade ocorrem por diversos fatores, dentre os quais, Sposito (2001a) destaca: interesses imobiliários na construção de novos equipamentos comerciais e de serviços; acelerada expansão territorial urbana, gerando tecidos descontínuos e fragmentados; ampliação da diferenciação socioespacial e melhoria das formas de transporte, com destaque para o aumento do uso do transporte individual.

Nesse sentido, vale destacar os papéis empreendidos pelos *shopping centers*, enquanto novas formas comerciais que passam a exercer centralidade urbana. Segundo Bueno (2016, p. 80), “a discussão acerca dos *shoppings* revela que modificações significativas ocorrem nas expressões da centralidade, as quais promovem uma (re)estruturação urbana.” E é sobre tais aspectos que o próximo item deste capítulo irá discutir.

2.3 As novas expressões de centralidade: o caso dos *shopping centers*

Os estudos sobre os *shopping centers* têm sido realizados por vários pesquisadores da Geografia Urbana, assim como de outras áreas do conhecimento, entretanto, cada um levanta enfoques teóricos e metodológicos distintos, que o tornam um objeto que suscita diversos debates.

Dessa forma, definir o que vem a ser um *shopping* não é das tarefas mais fáceis, levando em consideração a multiplicidade de significados que este carrega, atrelado aos diversos enfoques dados pelos distintos processos de investigação. No âmbito geográfico, uma das definições mais aceitáveis é a proposta por Pintaudi (1989) que diz:

O *shopping center* é um empreendimento imobiliário e comercial que permite a reunião, em um ou mais prédios contíguos, das mais variadas lojas de vendas a varejo, diferentes umas das outras não só pelos tipos de mercadorias que comercializam (ainda que a presença de várias lojas do mesmo ramo possibilite a compra por comparação), como também pela sua natureza (lojas de departamentos, supermercados, boutiques, serviços etc.) (PINTAUDI, 1989, p. 29).

Ainda no intuito de elucidar tais formas comerciais, cumpre destacar a conceituação apresentada pela Associação Brasileira de *Shopping Centers* – ABRASCE, que os considera enquanto

Empreendimentos com área bruta locável (ABL), normalmente, superior a 5 mil m², formados por diversas unidades comerciais, com administração única e centralizada, que pratica aluguel fixo e percentual. Na maioria das vezes, dispõe de vagas de estacionamento compatível com sua área de vendas e lojas âncoras (ABRASCE, 2020).

Com base nestas definições, além de outras, propostas por pesquisadores de diversas áreas do conhecimento, pode-se afirmar que os *shopping centers* são frutos do processo de reprodução capitalista da sociedade contemporânea.

A data de criação do primeiro *shopping center* não é um consenso entre os estudiosos, entretanto, o mais aceitável é que eles tenham surgido nos Estados Unidos, como reflexo do crescimento urbano e econômico das cidades após a segunda guerra mundial. De acordo com Silva (2017, p. 200), os *shopping centers* apareceram como uma solução de posição geográfica urbana para possibilitar a expansão territorial e do consumo nas cidades.

Para alguns autores, é bem provável que o primeiro *shopping* construído tenha sido o *Country Club Plaza*, no Kansas, em 1924. Para outros, o *Park Shopping Village*, no Texas, inaugurado em 1931, foi o primeiro *shopping center* planejado. No entanto, grande parte da literatura acredita que o primeiro *shopping center* construído foi o *Southdale* (ver figura 04), no estado americano de Minnessota, no ano de 1956.

Figura 04: Vista do *Southdale Center* (1956)



Fonte: The Guardian, 2015.

Segundo Padilha (2006, p. 60) esses equipamentos mudaram o dinamismo urbano das cidades a qual pertenciam e a rotina dos seus frequentadores, de modo que, foram se transformando em novas cidades, e seus frequentadores em novos cidadãos cujos direitos e deveres vinculam-se ao consumo de bens, serviços e imagens. Nas palavras de Rocha (2009):

Os *shoppings* foram sendo construídos nas áreas suburbanas dos Estados Unidos, provocando uma descentralização das cidades. Os subúrbios nessa época eram compostos basicamente pela classe média branca que via o *shopping* como um refúgio contra os perigos da cidade. Além disso, os subúrbios cresceram sete vezes mais do que os centros das cidades entre 1950-1954, concentrando um mercado consumidor em potencial (ROCHA, 2009, p. 08).

Ainda que tenham surgido em solo estadunidense, o modelo dos *shopping centers* também se expandiu para outros continentes. No continente europeu por exemplo, a implantação desses empreendimentos está relacionada a criação das grandes lojas de departamento. Sobre isso, Padilha (2006) comenta:

Na Europa, os primeiros *shopping centers* instalaram-se na Grã-Bretanha, na França e na Alemanha nos anos 1950 e 1960, pois esses países aceitaram mais rapidamente o novo conceito de centro comercial criado pelos Estados Unidos. A Grã-Bretanha sempre se destacou pelo número e pelo tamanho de suas instalações comerciais. [...] A Grécia é o país europeu com menor setor de *shopping centers* (PADILHA, 2006 p. 63).

No Brasil, o surgimento desse empreendimento ocorreu no ano de 1966, com a instalação do *Shopping Iguatemi* (ver figura 05), localizado na cidade de São Paulo. Para Pintaudi (1989, p.80) o surgimento dos *shopping centers* no Brasil está articulado à intensa urbanização da economia e da população ocorrida a partir da década de 1960, e que se concentrou no sudeste brasileiro.

Figura 05: Vista do *Shopping Iguatemi* (1970)



Fonte: Veja São Paulo, 2017.

A história dos primeiros *shoppings* brasileiros acabou refletindo na forte concentração espacial destes, nas regiões sudeste e sul do Brasil, implicando em uma desigualdade de distribuição por todo território nacional.

Embora tenha sido um marco econômico para a sociedade brasileira, tendo em vista que o mesmo estabeleceu uma nova forma de organização comercial, a incorporação desses empreendimentos ocorreu de forma distinta de como foi nos Estados Unidos. Silva (2017) enfatiza que

Se nos Estados Unidos os *shopping centers* foram produzidos pela lógica de intensificação do processo de descentralização e de emergência dos subúrbios na periferia geométrica, no Brasil sua implantação se deu em áreas nobres das cidades, como no bairro dos Jardins, em São Paulo, e na Zona

Sul da cidade do Rio de Janeiro, onde foi construído o *Shopping Rio Sul*, em 1980 (SILVA, 2017, p. 204).

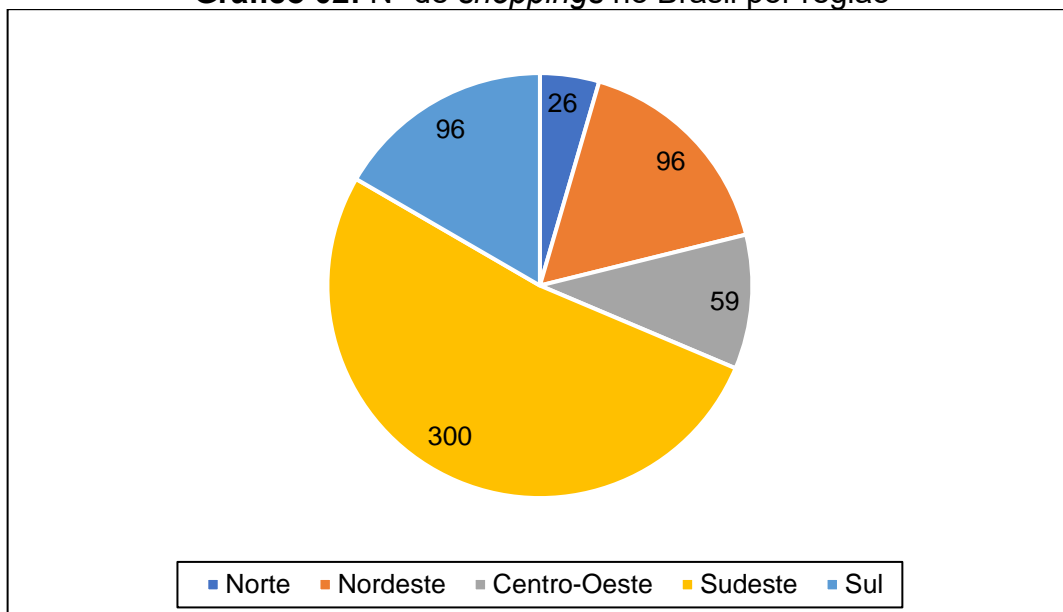
Tal cenário só passou a mudar após a década de 1990, com a abertura econômica do Brasil, influenciada pela implementação do Plano Real, na qual provocou grandes mudanças no país, o que fez com que empreendimentos como os *shopping centers*, passassem a se expandir para outras cidades brasileiras, inclusive para as de porte médio. Nessa direção, Lemos e Rosa (2002) salientam:

Esse aumento da demanda por bens de consumo refletiu-se, sobretudo, no comércio varejista, que passou por forte expansão e reestruturação no período. Foi, também, um período de expansão da atividade dos *shopping centers*, que, ao mesmo tempo em que exploravam os últimos espaços disponíveis nos grandes centros urbanos, iniciavam uma expansão rumo ao interior e aos centros menores (LEMOS; ROSA, 2002, p.14).

Dessa forma, o processo de expansão dos *shopping centers* para outras cidades, incentivaram a dinâmica das atividades terciárias em novas áreas, sendo considerado como novo locus de consumo ou uma nova forma de expressar centralidade urbana.

Atualmente, segundo a ABRASCE, existem 577 *shoppings* espalhados por todo Brasil (ver gráfico 02) e uma perspectiva de inauguração de mais 21 unidades, contabilizando um total de 598 empreendimentos ao final de 2021 e um faturamento estimado em 192,8 bilhões de reais.

Gráfico 02: N° de *shoppings* no Brasil por região



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da ABRASCE (2020)

Os dados contidos no gráfico acima, demonstram o fenômeno de concentração espacial destes, em especial, nas cidades pertencentes as regiões Sudeste, Nordeste e Sul do país. No entanto, vale destacar que esses empreendimentos ainda não se fazem tão presentes na região Norte do Brasil.

Diante desse contexto, vale destacar as particularidades desses empreendimentos no que tange a escolha locacional para sua implantação, dentro do espaço urbano de uma cidade. Pintaudi e Frugoli Junior (1992), sobre este aspecto ressaltam:

Os lugares escolhidos para a troca de produtos sempre implicaram situações estratégicas do ponto de vista espacial (geográfico). Os *shopping centers* não fogem a esta regra, e o êxito deste empreendimento é sempre atribuído a sua localização (PINTAUDI; FRUGOLI JUNIOR, 1992, p.29).

Essa realidade indica que: "...se a centralidade interurbana orienta a escolha espacial das empresas, a localização intraurbana também é pensada de modo a possibilitar e, sobretudo, facilitar o acesso do consumidor da região" (CALIXTO, 2017, p. 88). Assim, um empreendimento como esse, na grande maioria das vezes, busca por áreas que lhes permitam atender as demandas da sociedade com maior poder aquisitivo, fomentando a segmentação entre os consumidores.

Outra característica importante de um *shopping center* diz respeito a sua classificação quanto ao tipo e porte, que varia entre as cidades na qual são implantados. No caso do Brasil, a ABRASCE os classifica enquanto

Quadro 02: Classificação dos *shoppings* quanto ao tipo

TIPO	PORTE	ABL – ÁREA BRUTA LOCÁVEL
Tradicional	Mega	Acima de 60.000 m ²
	Regional	De 30.000 a 59.999 m ²
	Médio	De 20.000 a 29.999 m ²
	Pequeno	Até 19.999 m ²
Especializado	Grande	Acima de 20.000 m ²
	Médio	De 10.000 a 19.999 m ²
	Pequeno	Até 9.999 m ²

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da ABRASCE (2020)

Um *shopping* do tipo tradicional é um estabelecimento construído especificamente para acolher um centro de compras e que apresenta mercado diversificado, praça de alimentação, área de lazer, estacionamento e elevado nível de conforto. Já os *shoppings* especializados possuem características e finalidades

únicas, que proporciona uma amplitude maior de produtos e serviços singulares a determinado mercado consumidor.

Nas palavras de Romero e Calixto (2020, p. 65), a implantação de empreendimentos como os *shoppings centers* apontam para a emergência de um processo de descentralização² de algumas atividades comerciais, ocasionando uma reestruturação urbana da/na cidade. Nessa perspectiva, Queiroz (2013) corrobora com esta linha de pensamento, ao afirmar que

Um empreendimento do gênero, pela natureza e importância das suas operações, produz impactos marcantes na ordem espacial e no cotidiano de qualquer cidade. Isso porque, além de promover o seu próprio espaço, a partir da concentração de atividades e fluxos para o seu interior - com destaque, dependendo do seu porte, pela ancoragem de gigantes do setor varejista nacional e multinacional - influenciam decisivamente no redimensionamento do uso e ocupação do solo urbano ao seu redor. Afora esses reflexos mais imediatos ao empreendimento, vale salientar a repercussão do mesmo na escala regional, ao concorrer para o incremento de atividades e fluxos na cidade e, por extensão, na área de influência da cidade. (QUEIROZ, 2013, p.170).

Em síntese, a instalação desses equipamentos pode gerar novas formas de apropriação da cidade, mediante estratégias locacionais, que acabam influenciando no processo de segmentação e diferenciação socioespacial. Somado a isso, os *shoppings* podem atrair novos investimentos para as áreas na qual se instalam, estimulando a especulação imobiliária e fomentando alterações no uso e ocupação do solo urbano.

Assim, de forma geral, os *shopping centers* causam efeitos na estrutura urbana e promovem transformações nas cidades, contribuindo substancialmente para a reprodução do espaço urbano, além de atuar significativamente na reestruturação e no redimensionamento do papel das cidades na escala urbana regional (ROMERO; CALIXTO, 2013).

Nessa direção, é que o próximo capítulo desse estudo se propõe a entender as particularidades desses equipamentos no processo de reestruturação urbana da cidade de Imperatriz, levando em consideração os *shoppings* Tocantins e Imperial, atrelados ao centro de compras popular da cidade.

² Segundo Souza (2009, p. 61), “pensar a descentralização é pensar no surgimento de novas estruturas comerciais fora da área central”.

CAPÍTULO III

NATUREZA E SIGNIFICADOS DA CENTRALIDADE URBANO-REGIONAL DE IMPERATRIZ (MA): reflexões a partir do centro tradicional de comércio (Calçadão) e dos *shopping centers* da cidade

Este capítulo é dedicado a apresentação dos resultados obtidos por meio da pesquisa empírica realizada. Para tanto, em um primeiro momento aborda-se sobre a constituição das várias áreas que exercem centralidade no espaço urbano de Imperatriz, que acabam fortalecendo a economia urbana desta cidade, colocando-a em situação de destaque no âmbito regional.

Em seguida, retrata-se sobre a centralidade exercida pelo Calçadão de Imperatriz, um importante centro tradicional de comércio da cidade, que desde a sua construção desempenha um relevante papel enquanto núcleo econômico imperatrizense.

Por fim, é falado sobre as novas expressões de centralidade no espaço urbano de Imperatriz, encabeçadas neste caso pelas plataformas modernas de comércio, *shoppings centers*, e como estes influenciam no processo de redefinição das práticas espaciais de consumo.

3.1 Imperatriz: uma cidade de múltiplas centralidades

Ao considerar o debate proposto no capítulo anterior, e levando em consideração o dinamismo urbano e regional de Imperatriz, que encontra forte explicação em razão da pujança conferida ao terciário, cumpre destacar as principais áreas que acabam exercendo centralidade nesta cidade.

Com o passar dos últimos anos, as atividades de comércio e serviços em Imperatriz passaram a promover a constituição de áreas especializadas em vários bairros desta cidade, ou seja, espaços onde há a concentração de determinado serviço ou atividade econômica.

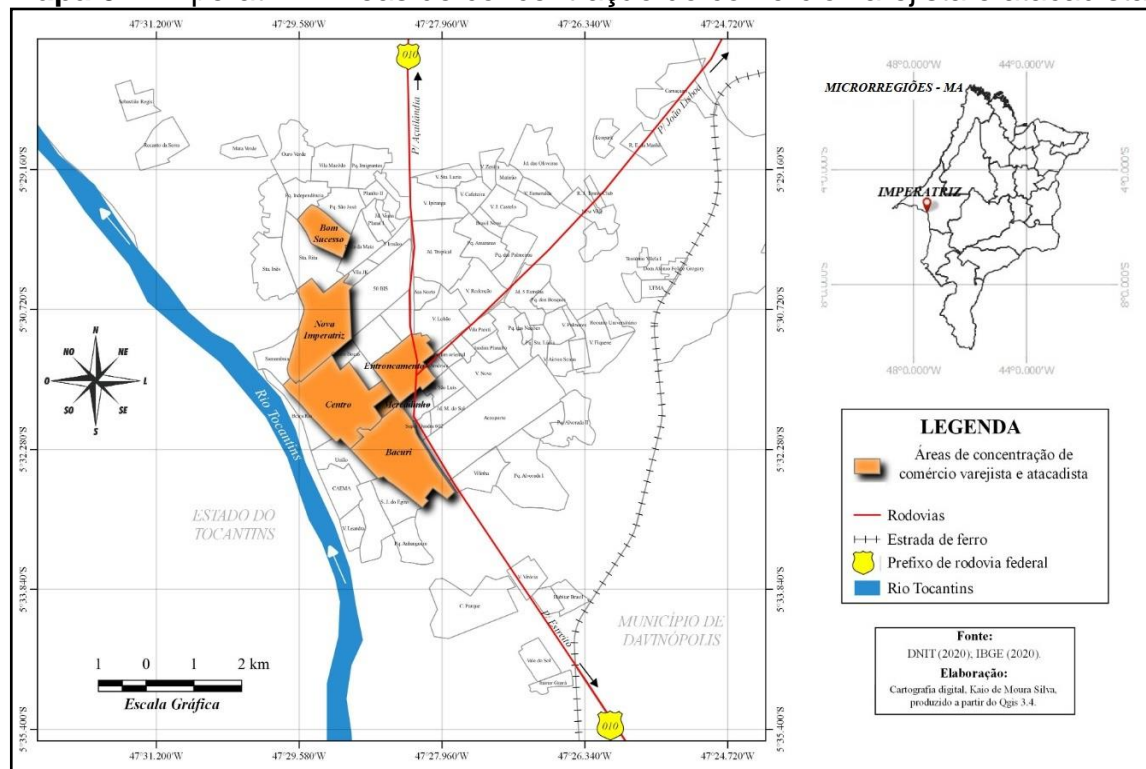
A presença de tais áreas especializadas, acabam influenciando na reestruturação e diversificação urbana de Imperatriz, à medida que são relevantes parâmetros de avaliação da dinâmica econômica desta cidade, levando em consideração os seus fixos e fluxos.

Santos (2006) admite que os fixos e fluxos, interagindo, expressam a realidade geográfica e é desse modo que conjuntamente aparecem como um objeto possível para a Geografia. Ou seja, os fixos e fluxos mostrarão a realidade, evidenciando as singularidades e particularidades dos lugares na análise geográfica.

Para exemplificar os papéis empreendidos pelo setor terciário em Imperatriz, cumpre destacar as principais atividades econômicas que influenciaram decisivamente na estruturação da mesma.

Ao falar-se de comércio varejista e atacadista, salientamos as principais áreas que exercem centralidade nesta cidade. Trata-se dos bairros Centro, Entroncamento, Mercadinho, Bacuri, Nova Imperatriz e Bom Sucesso, conforme mostra o mapa abaixo.

Mapa 04: Imperatriz - Áreas de concentração do comércio varejista e atacadista



Fonte: Silva, 2020.

São nessas áreas da cidade que podemos encontrar uma maior quantidade de estabelecimentos comerciais voltados principalmente para a comercialização de artigos do lar (cama, mesa e banho), calçados e confecções, eletrodomésticos, produtos para manutenção e reparação de veículos automotores, e sobretudo, gêneros alimentícios.

No destaque para o gênero alimentício, evidencia-se o bairro Mercadinho (ver *figura 06*), que desde o início da década de 1980, abriga a maior quantidade e variedade de estabelecimentos ligados principalmente a distribuição de produtos hortifrutigranjeiros. Segundo Sousa (2015):

No conjunto das feiras livres presentes na cidade de Imperatriz é notória a influência conferida à feira do Mercadinho. Esta importância é explicada tanto pela variedade como pela quantidade de produtos que nela são comercializados e ainda em face da quantidade de estabelecimentos e de feirantes que nela são encontrados (SOUSA, 2015, p. 350).

Esta é a principal área de comercialização de produtos varejistas voltados ao setor alimentício de Imperatriz, que de acordo com dados da prefeitura possui cerca de 300 pontos formais e informais de comércio, por onde passam diariamente cerca de 5.000 pessoas de toda a região.

Figura 06: Imperatriz – Feira do Mercadinho



Fonte: Imperatriz Online, 2019.

Cumpre destacar que nas últimas décadas, ocorreu uma desconcentração destas atividades econômicas para outras áreas da cidade. Trata-se dos bairros: Bacuri e Bom Sucesso, que passaram a acolher uma expressiva quantidade de equipamentos ligados ao gênero alimentício.

Além do segmento alimentício, destacamos os papéis empreendidos pelo setor de autopeças, na qual evidenciamos o bairro Entroncamento (ver *figura 07*), que é a área da cidade especializada na comercialização de peças, acessórios e serviços para

automóveis e motocicletas em geral, atendendo uma extensa frota não somente da cidade, como também de outras localidades da região.

Figura 07: Entroncamento de Imperatriz



Fonte: Cunha, 2016.

De acordo com Franklin (2008), com elevado índice de veículos por habitantes e sediando maior rede de revendas de veículos e peças automotivas da região, Imperatriz conta com mais de uma centena de oficinas mecânicas e de lanternagem, atendendo uma extensa frota local e regional.

Este fato só vem a confirmar a expressiva representatividade da centralidade exercida por esta área, tendo em vista sua localização privilegiada, estando as margens da BR-010, além de contribuir para a expansão da malha urbana da cidade.

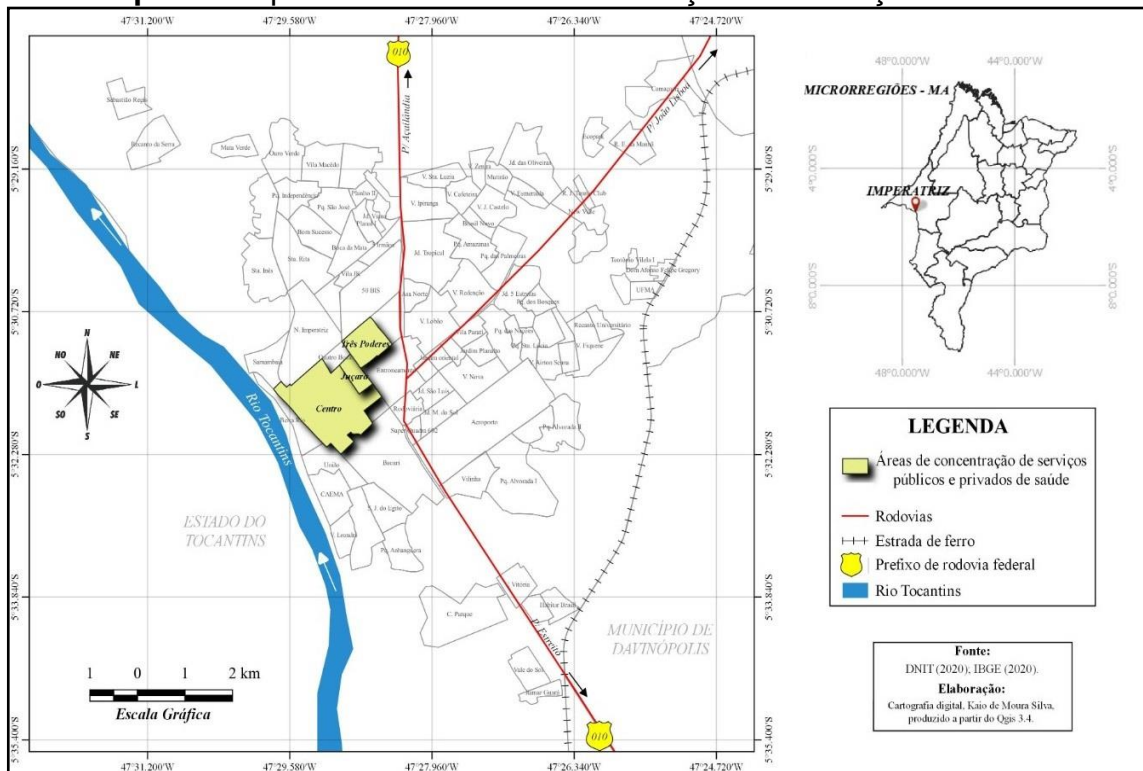
Atrelado aos papéis empreendidos pelo comércio atacadista e varejista de Imperatriz, não podemos esquecer da dinâmica desempenhada pelos serviços ligados a saúde pública e privada desenvolvidos nesta cidade. Estes serviços passaram a exercer papel de predominância na vida socioeconômica das cidades, conforme destaca Melazzo (2012):

A presença, estruturação e diversificação de serviços relacionados à área da saúde constituem, cada vez mais, importantes parâmetros de avaliação da dinâmica econômica de uma localidade, dada sua capacidade de conferir centralidade aos lugares que os fornecem (MELAZZO, 2012, p. 207).

Nessa direção, destacamos as principais áreas que concentram os hospitais e clínicas médicas públicas e privadas em Imperatriz (*ver mapa 05*) e que acabam

desempenhando forte centralidade urbana. Trata-se, sobretudo, dos bairros Centro, Juçara e Três Poderes.

Mapa 05: Imperatriz - Áreas de concentração dos serviços de saúde



Fonte: Silva, 2020.

São nessas áreas que podemos encontrar a maioria dos hospitais e clínicas especializadas da cidade. A presença de tais estabelecimentos de saúde faz com que Imperatriz assuma papel de destaque no atendimento médico-hospitalar, consagrando-se enquanto importante núcleo urbano e regional. Sobre este fato, Viana (2013) comenta:

Tal demanda também se explica porque pessoas de outros municípios do Maranhão e mesmo de outros estados, como o Sul do Pará e extremo Norte do Tocantins, procuram pelos serviços de saúde de Imperatriz. Isso se deve ao fato de que em Imperatriz se concentram procedimentos de média e alta complexidade que não são oferecidos em cidades menores (VIANA, 2013, p. 171).

É em detrimento da oferta desses serviços especializados, sobretudo, os de alta complexidade, a exemplo dos exames tomográficos, cirurgias oncológicas, dentre outras, que Imperatriz firma sua centralidade. Conforme, Silva (2011) enfatiza:

As cidades médias denotam influência no contexto regional e na oferta de serviços de saúde, principalmente quando estão distantes dos maiores centros em excelência prestadores destes serviços. Neste sentido, essas cidades equipam-se de técnicas e de profissionais especializados para atender a uma demanda de usuários que abrange o seu entorno ou mesmo o interior do estado em que estão inseridos (SILVA, 2011, p. 85).

As interações geradas pelo intenso fluxo de pessoas, dentre usuários e profissionais da área da saúde, de informação, de capital e de técnica, contribuem para a afirmação da importância de Imperatriz no contexto regional.

Cumprir destacar, que assim como ocorre na maioria das cidades médias brasileiras, grande parte dos estabelecimentos ligados ao setor de saúde encontram-se na área central da cidade, a exemplo do Hospital Municipal de Imperatriz – HMI, popularmente chamado de Socorrão e do Hospital Regional Materno Infantil – HRMI.

Entretanto, salienta-se que o presente setor passa por um processo de descentralização. Assim, destaca-se o Hospital Macrorregional de Imperatriz (ver *figura 08*), o mais recente da cidade, concluído no ano de 2016, no então governo de Flávio Dino, localizado fora do centro da cidade, no bairro Vila Machado, já nas proximidades da cidade de João Lisboa.

Figura 08: Imperatriz – Hospital Macrorregional



Fonte: Emserh, 2019.

O presente hospital oferece atendimento nas áreas de média e alta complexidade, a exemplo da cardiologia, dermatologia, endocrinologia, ginecologia, mastologia, hematologia, oncologia, ortopedia oncológica, proctologia, urologia, gastroenterologia e psicologia.

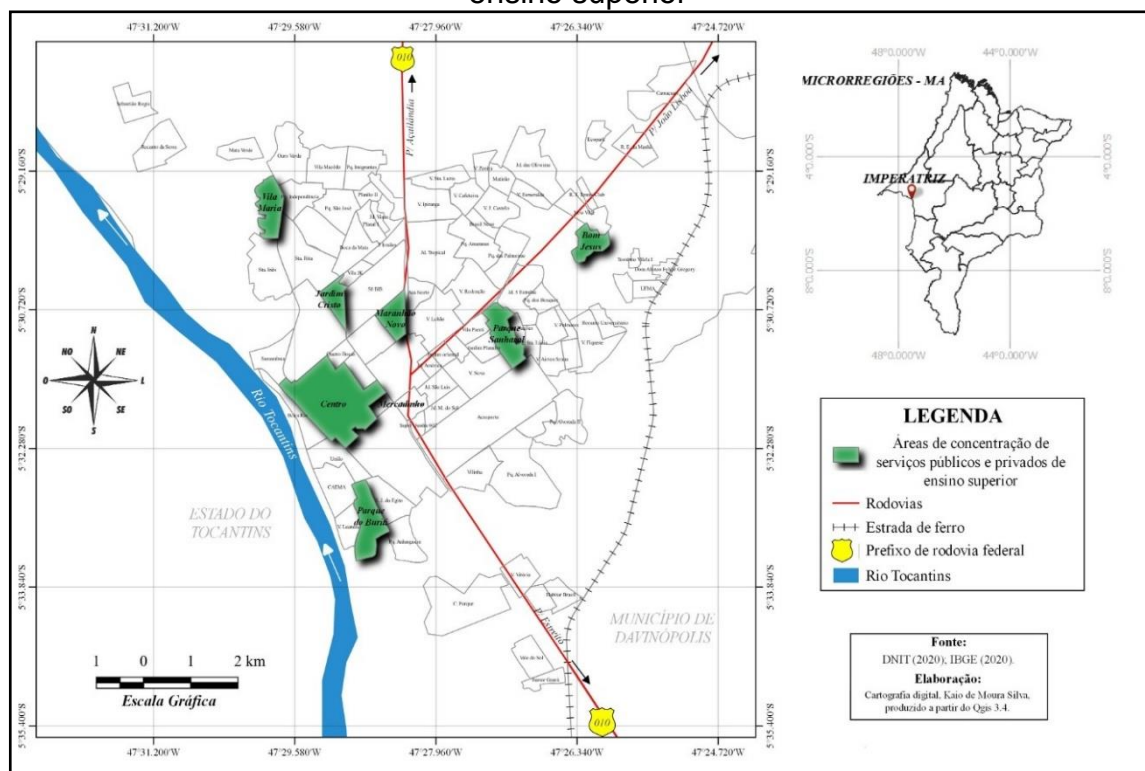
A construção deste estabelecimento só veio a somar para o atendimento médico-hospitalar da cidade e região, a medida em que antes para ser atendido por um médico de uma dessas especialidades, era necessário locomover-se para outras cidades, como São Luís, Teresina, dentre outras.

Além de dar suporte para a população imperatrizense e região nos serviços de saúde, Imperatriz também exerce forte centralidade no âmbito da educação superior pública e privada. A presença destes estabelecimentos, indicam as particularidades da cidade e reforça seu papel no âmbito regional, conforme Silva (2011) comenta:

Dentre as diversas variáveis apontadas para entender a importância das cidades médias no contexto regional, sem dúvida os serviços de educação, especialmente o ensino superior, merecem destaque, devido ao poder de atração que exerce, impulsionando fluxos de pessoas, de informação e de técnica (SILVA, 2011, p. 97).

Esses serviços acabam por atrair um significativo contingente populacional da região, que buscam um dos cursos superiores presentes na cidade. Assim, cumpre destacar as áreas que acabam exercendo centralidade no âmbito destes serviços educacionais (ver mapa 06).

Mapa 06: Imperatriz - Áreas de concentração dos serviços públicos e privados de ensino superior



Fonte: Silva, 2020.

São nessas áreas da cidade que estão dispostas as unidades de ensino superior públicas e privadas. Ao todo são (08) IES que oferecem cursos regulares, na modalidade presencial, conforme podemos observar no quadro abaixo.

Quadro 03: Imperatriz – IES e seus respectivos cursos de graduação (presenciais)

IES	CURSOS	IES	CURSOS
CEUMA	Administração, Arquitetura e Urbanismo, Biomedicina, Análise e Desenvolvimento de Sistemas, Ciência de Dados, Defesa Cibernética, Desenvolvimento de Jogos Digitais, Redes de Computadores, Ciências Contábeis, Direito, Enfermagem, Engenharia Civil e de Produção, Medicina, Odontologia e Psicologia.	PITÁGORAS	Administração, Arquitetura e Urbanismo, Biomedicina, Ciências Contábeis, Direito, Educação Física (Bacharelado e Licenciatura), Enfermagem, Engenharias (Civil, da Computação, de Produção, Elétrica e Mecânica), Farmácia, Gestão de Recursos Humanos, Nutrição, Odontologia, Pedagogia, Psicologia e Serviço Social.
FACIMP WIDEN	Administração, Análise e Desenvolvimento de Sistemas, Arquitetura e Urbanismo, Biomedicina, Ciências Contábeis, Design, Design de Interiores, Design Gráfico, Direito, Educação Física (Bacharelado), Enfermagem, Engenharias (Ambiental e Sanitária, Civil, de Produção, Elétrica, Mecânica e Química), Farmácia, Fisioterapia, Gestão Comercial, Gestão de RH, Marketing, Medicina Veterinária, Nutrição, Odontologia, Pedagogia, Psicologia, Radiologia, Redes de Computadores, Sistemas de Informação e Terapia Ocupacional.	UEMASUL	Administração, Ciências Biológicas, Engenharias (Agrônoma e Florestal), Física, Geografia (Licenciatura), História (Licenciatura), Letras (Língua Inglesa e Literatura, Língua Portuguesa e Literaturas de Língua Portuguesa), Matemática, Medicina, Medicina Veterinária, Pedagogia e Química.
FEST	Direito, Economia, Pedagogia, Psicologia e Teologia.	UFMA	Ciências Contábeis, Ciências Humanas (Sociologia), Ciências Naturais (Biologia), Comunicação Social (Jornalismo), Direito, Enfermagem, Engenharia de Alimentos, Medicina e Pedagogia.
IFMA	Física, Ciência da Computação e Engenharia Elétrica.	UNISULMA	Administração, Direito, Educação Física (Bacharelado e Licenciatura), Enfermagem, Estética e Cosmética, Fisioterapia, Nutrição, Psicologia e Serviço Social.

Fonte: Silva, 2020.

Como pode-se observar no quadro acima, a cidade de Imperatriz conta com (03) instituições públicas, sendo duas no âmbito federal (IFMA e UFMA) e uma estadual (UEMASUL). Cabe destacar que a Universidade Federal do Maranhão – UFMA, conta com duas unidades no espaço urbano imperatrizense, localizadas nos bairros Centro e Bom Jesus.

Além destas, Imperatriz dispõe de mais (05) instituições no âmbito privado (CEUMA, FACIMP WYDEN, FEST, PITÁGORAS e UNISULMA), dispostas pelo espaço urbano imperatrizense, na sua grande maioria, fora do centro principal da cidade.

Segundo Sousa (2015), a centralidade exercida pelos serviços de educação superior em Imperatriz tem se afirmado em razão da infraestrutura que esta cidade apresenta quando comparada aos demais núcleos urbanos da região Sulmaranhense.

Tal infraestrutura pode ser analisada por meio da quantidade e diversidade de cursos superiores existentes na cidade, que se expandiram através da difusão das atividades socioeconômicas de Imperatriz. Nesta perspectiva, França et al (2009) salienta:

A evolução do segmento educacional e sua diversidade, especialmente no ensino superior, apontam para a importância desse ramo, como dinamizador do setor terciário e da própria economia da cidade que, por sua vez, reitera o seu alcance regional (FRANÇA, 2009, p. 53).

A presença dessas instituições de ensino superior só vem a corroborar para a ideia de centralidade urbana e regional assumida por Imperatriz, à medida que há um grande fluxo de pessoas para esta cidade, em busca de uma qualificação profissional. A presença de instituições de ensino superior traduz em um aspecto que é peculiar às dinâmicas socioespaciais materializadas nas metrópoles e também nas cidades médias brasileiras (SOUSA, 2015, p. 358).

Sobre esses fluxos, ressalta-se que Imperatriz é alvo de um intenso deslocamento, que pode se apresentar de três formas distintas. Uma definitiva (quando os alunos e professores acabam fixando-se na cidade), uma sazonal (quando estes moram na cidade apenas no período das aulas) e uma pendular (quando estes fazem o deslocamento diário).

Esses apontamentos sobre a constituição da centralidade urbana no âmbito da oferta de comércio atacadista e varejista, e serviços especializados, sobretudo, os de

saúde e ensino superior, contribuem para expressar o caráter urbano-regional assumido por Imperatriz. Nessa direção, o próximo item deste capítulo tem a missão de refletir sobre o exercício da centralidade assumida pelo tradicional centro de comércio da cidade, visto que é uma das principais áreas voltadas para a comercialização de produtos do segmento varejista, em especial, confecções e calçados.

3.2 A rua enquanto espaço de consumo: a centralidade do Calçadão de Imperatriz

Existem ruas que acompanham a evolução das cidades, e por esse motivo carregam marcas da história de formação destas, conforme adverte Carlos (2007, p. 51), “a rua se coloca como dimensão concreta da espacialidade das relações sociais num determinado momento histórico”.

No caso de Imperatriz, diversas ruas e avenidas marcaram o processo de evolução da cidade, carregando um pouco da história de formação desta, a exemplo da avenida Getúlio Vargas (*ver figura 09*), que desde a década de 1960 já se apresentava enquanto importante via municipal.

Figura 09: Av. Getúlio Vargas no ano de 1968



Foto: Albé Ambrogio

Fonte: Associação Humanitária de Imperatriz - Albé Ambrogio, 2020.

Conforme pode-se observar na figura acima, a Avenida Getúlio Vargas já se impunha enquanto importante via de ligação da área central de Imperatriz com as

demais áreas da cidade, tendo em vista que se estendia da margem do rio Tocantins até a rodovia Belém-Brasília (BR-010). Por esse motivo, a referida avenida passou a desempenhar importantes funções de cunho comercial e prestação de serviços.

Devido ao grande fluxo de pessoas e mercadorias que ocorriam nesta área da cidade, muitos comerciantes optavam por implantar ali seus negócios. Assim, com o passar dos anos, a atividade comercial foi cada vez mais ganhando forças nesta avenida.

Nesse sentido, em 1979, no governo do então prefeito Carlos Amorim³, foi construído na avenida Getúlio Vargas, o Calçadão de Imperatriz (*ver figura 10*), uma área destinada para a atividade comercial da cidade.

Figura 10: Construção do Calçadão de Imperatriz



Fonte: Associação Humanitária de Imperatriz - Albé Ambrogio, 2020.

A figura elencada acima, mostra o processo de construção do Calçadão⁴ de Imperatriz. Cumpre destacar que os comerciantes acreditavam, que a criação de um calçadão naquela área da cidade, traria prejuízos para os seus negócios, no entanto, não foi isso que aconteceu.

Desde a sua construção até hoje, o Calçadão de Imperatriz demonstra seu potencial enquanto importante centro popular de comércio, que atrai não somente os

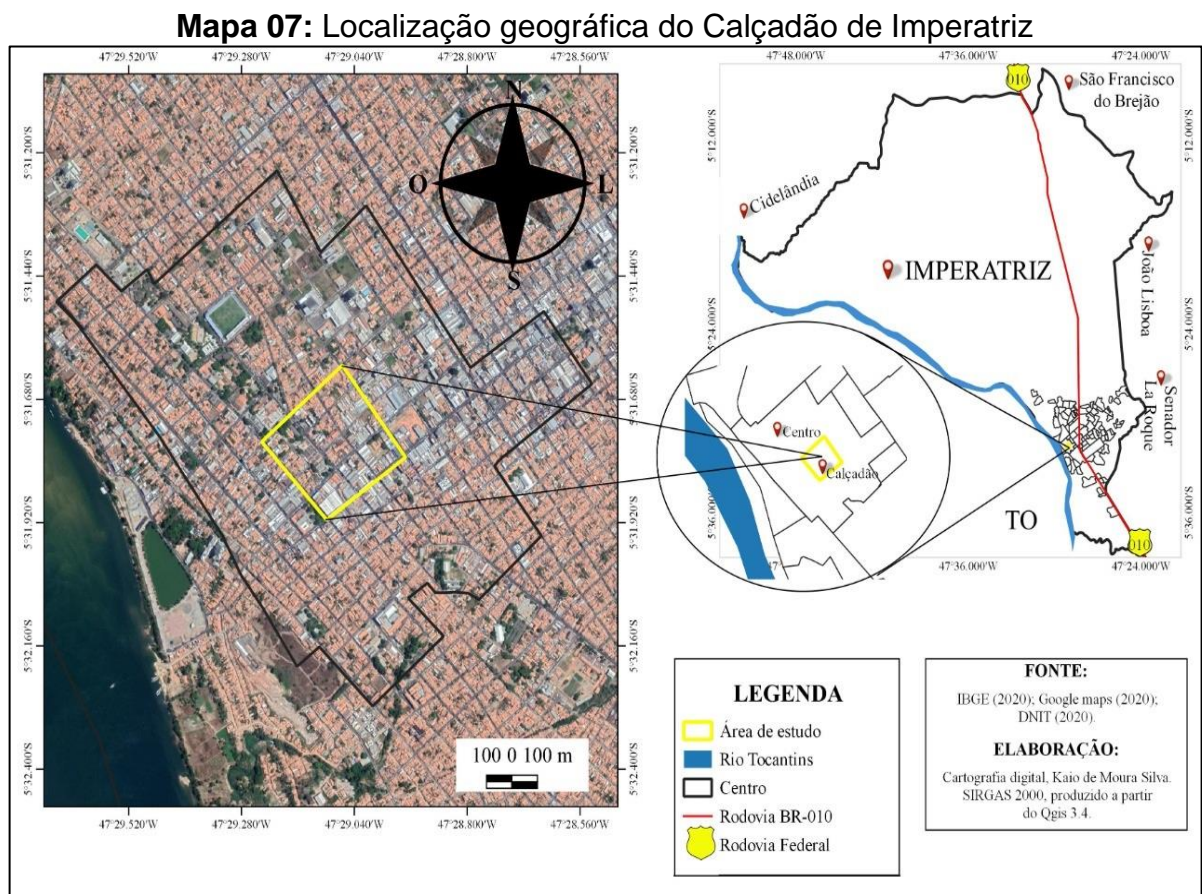
³ Por esse motivo, no dia 24 de setembro de 2019, o Calçadão de Imperatriz recebeu o nome de Carlos Gomes de Amorim, uma homenagem ao ex-prefeito da cidade, instituída pela Lei ordinária de nº 1.792/19.

⁴ Braida (2011, p. 17) define o termo calçadão como “ruas exclusivas de pedestres, cuja pavimentação homogênea não estabelece diferença de nível nem de paginação entre a calçada e a caixa carroçável, uma vez que não se destina ao tráfego de veículos de espécie alguma”.

imperatrizenses, mas também consumidores de outras cidades das regiões central e sul do território maranhense, do extremo norte do Tocantins e ainda das porções sul e sudeste do estado do Pará.

Assim, o Calçadão de Imperatriz passou a exercer forte centralidade urbana, não somente pela quantidade de estabelecimentos comerciais encontrados, como também pelos fluxos, de pessoas, capital e mercadorias, presentes nesta área da cidade, conforme destaca Sposito (2001b, p. 238), “os fluxos permitem a apreensão da centralidade, porque é através dos nódulos de articulação intra e interurbana que a centralidade se revela”.

A área que corresponde ao Calçadão de Imperatriz (ver mapa 07), fica localizada na Avenida Getúlio Vargas, conforme já foi explanado anteriormente, cortada transversalmente pelas ruas Simplício Moreira e Sousa Lima.



Conforme pode-se notar no mapa acima, o Calçadão de Imperatriz se encontra na região central da cidade. Vale destacar ainda, que esta área comercial está situada

nos limites de duas importantes avenidas, que acabam gerindo a entrada e saída da cidade, trata-se das avenidas Dorgival Pinheiro de Sousa e Luiz Domingues.

Somado a este fato, é interessante salientar a presença do terminal de integração (*ver figura 11*), localizado nas adjacências do Calçadão de Imperatriz, o que possibilita o acesso de diversas pessoas a este centro comercial, em especial, as de menor poder aquisitivo.

Figura 11: Terminal de Integração de Imperatriz



Fonte: Silva, 2020.

Passam por este terminal, linhas de ônibus municipal e intermunicipal, que fazem rota entre os bairros de Imperatriz e as cidades de Senador La Roque, João Lisboa, Davinópolis, Governador Edson Lobão e Ribamar Fiquene, o que possibilita a circulação de inúmeras pessoas da cidade e de sua região de influência, que não possuem meio de locomoção próprio.

Este fato reforça a centralidade do Calçadão de Imperatriz, indo em direção ao que Bueno (2016, p. 77) adverte: “o debate da centralidade requer a análise da acessibilidade aos equipamentos e aos serviços urbanos, o que permite vislumbrar a lógica das localizações presentes nos deslocamentos das pessoas por meio de transporte individual e/ou coletivo”.

É válido evidenciar também, a presença de correspondentes financeiros, caixas 24Horas, lotéricas e bancos, no Calçadão e nas suas adjacências (*ver figuras 12 e 13*), o que torna esta área da cidade mais atrativa para o consumo.

Figura 12: Casa lotérica nas mediações do Calçadão de Imperatriz



Fonte: Silva, 2020.

Figura 13: Banco da Amazônia nas mediações do Calçadão de Imperatriz



Fonte: Silva, 2020.

Estes elementos, somados a variedade e quantidade de estabelecimentos comerciais presentes no Calçadão de Imperatriz, tornam este espaço um importante centro de compra popular, de grande expressão no cenário intra e interurbano. Nas palavras do representante da Associação dos Lojistas do Calçadão – ALC, concedidas por meio de entrevista, esta área da cidade representa o coração do comércio imperatrizense. Ainda de acordo o mesmo,

o Calçadão é uma das principais veias do comércio de Imperatriz, já que é uma área econômica de grande importância, tendo em vista que é um pólo comercial, que atende muitos municípios circunvizinhos do próprio Maranhão e de outros estados como o Pará e o Tocantins, gerando assim muitos

empregos e renda para a cidade (Representante da Associação dos Lojistas do Calçadão. Entrevista realizada no dia 03/12/2020).

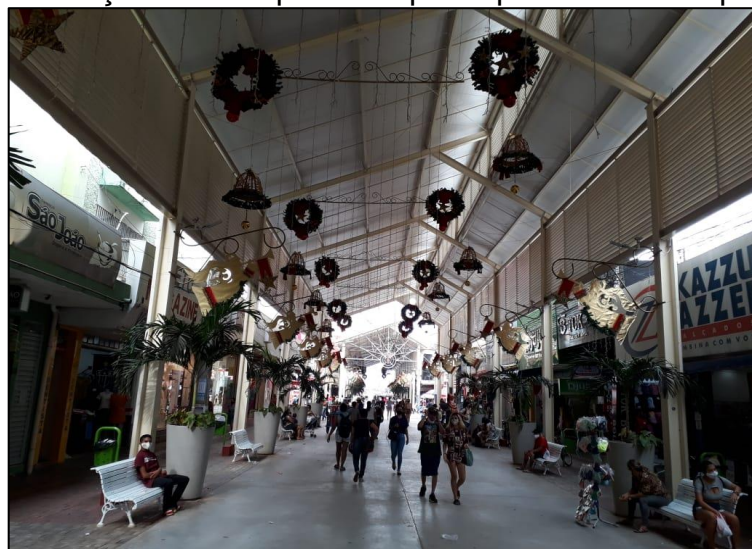
Recentemente, o Calçadão passou por um processo de requalificação⁵, o que inclui sistema de drenagem e piso novo, além da cobertura desta área, deixando-a bem diferente de como era antes (*ver figuras 14 e 15*), com objetivo de movimentar o comércio, atraindo mais consumidores.

Figura 14: Calçadão de Imperatriz antes do processo de requalificação



Fonte: Silva, 2017.

Figura 15: Calçadão de Imperatriz após o processo de requalificação



Fonte: Silva, 2020.

⁵ Nas palavras de Moreira (2007, p. 04), a requalificação abrange as alterações, desenvolvidas de forma integrada, das características de uma área urbana que está em transição devido a um processo de declínio, o que inclui aspectos de caráter econômico, social, ambiental e físico.

Com o processo de requalificação urbana, cria-se novas possibilidades de funcionamento do Calçadão, a exemplo da extensão do horário de atendimento, assim como o uso deste espaço enquanto disseminador de atividades voltadas para o lazer e a cultura local, características semelhantes a um *shopping center*.

Atrelado ao processo de requalificação do Calçadão, muitas lojas no intuito de acompanhar o ritmo de transformação deste espaço e chamar a atenção do público consumidor de forma estratégica, têm realizado algumas obras de reformas no seu interior e/ou exterior, como por exemplo o uso de vitrines espelhadas e climatização, com o objetivo de deixá-las mais arrojadas e sofisticadas.

Tais mudanças nos padrões arquitetônicos das lojas do Calçadão, valorizam este espaço e potencializam o consumo. Para Carlos (1992, p. 27), “estas mudanças são hoje cada vez mais rápidas e profundas, gerando novas formas de configurações espaciais, novo ritmo de vida, novo relacionamento entre pessoas, novos valores.”

Segundo o levantamento do uso do solo das categorias funcionais identificadas no Calçadão, foi possível encontrar diversos segmentos comerciais, que vão desde lojas departamentais⁶ (ver figuras 16 e 17) a pequenos comércios⁷.

Figura 16: Marisa - Loja de departamento



Fonte: Silva, 2020.

⁶ Nas palavras de Golobovante; Moraes e Ribeiro (2013, p. 02), “esse tipo de ponto de venda opera com o sistema *one stop shopping*, cujo objetivo é oferecer um portfólio de produtos completo para que o consumidor tenha suas demandas atendidas em apenas uma parada.”

⁷ Segundo Lima (1987, p. 123), o pequeno comércio caracteriza-se pelas pequenas dimensões de seu negócio; às vezes, reduzidíssimo espaço físico, capital até mesmo redutível, estoques de mínima quantidade e poucas pessoas ocupadas nos estabelecimentos, geralmente familiares.

Figura 17: Armazém Paraíba - Loja de departamento

Fonte: Silva, 2020.

Essas lojas de departamento oferecem alguns diferenciais em relação ao pequeno comércio, como por exemplo, lanchonete e cartão próprio da loja. Entretanto, apesar destes empreendimentos estarem instalados no Calçadão, o que prevalece são os pequenos estabelecimentos comerciais, conforme pode-se apreender por meio da tabela a seguir.

Tabela 03: Nº de estabelecimentos encontrados no Calçadão

SEGMENTO COMERCIAL E PRESTADOR DE SERVIÇO	QUANTIDADE
Acessórios e bijuterias	06
Artigos do lar	01
Artigos para bebês	08
Bolsas	03
Calçados	14
Clínica dentária	01
Clínica oftalmológica	01
Confecções	61
Cosméticos e perfumaria	02
Eletrônicos	07
Farmácias	03
Instituições bancárias	03
Joalheria e óticas	02
Lanchonetes e restaurantes	02
Lojas de departamento	02
Outros	03
Total	119

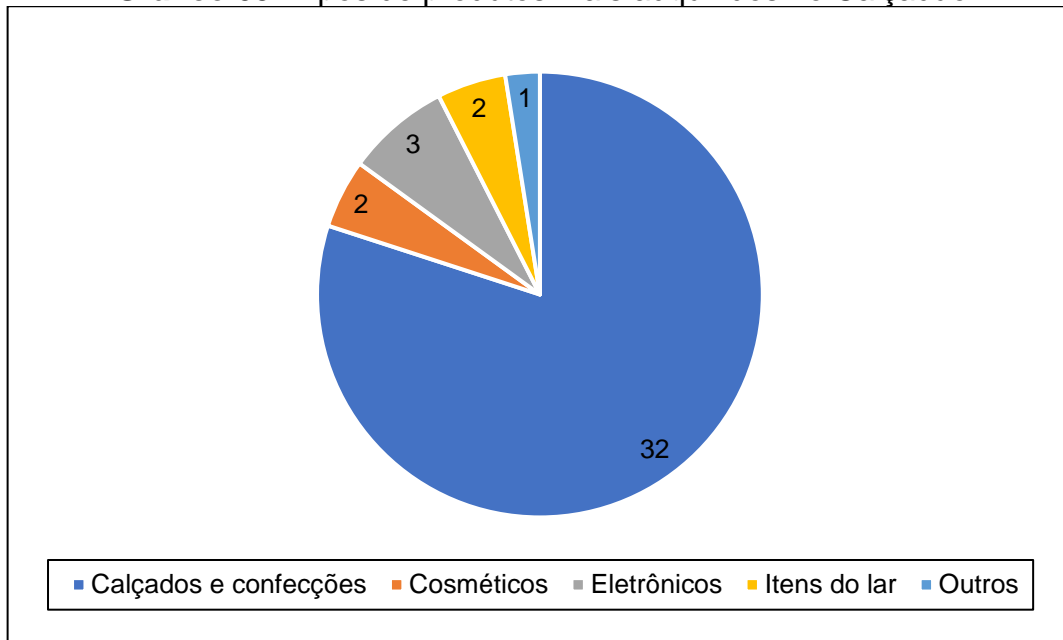
Fonte: Silva, 2020.

A partir da tabela 03 é possível verificar que a área analisada apresenta considerável variedade de segmentos comerciais. No entanto, o setor de confecções compõe a maioria dos pontos de comércio levantados na pesquisa de campo, com

um total de 61 lojas. Na sequência de estabelecimentos comerciais com maior abrangência, tem-se o setor de calçados, com 14 lojas.

Essa assertiva entra em consonância com as respostas dadas via questionário eletrônico, que fora aplicado a 40 cidadãos que frequentam o Calçadão, tendo em vista que ao serem perguntados sobre os tipos de produtos que mais costumam comprar quando vão a este espaço da cidade, 80% responderam calçados e confecções, conforme pode-se analisar no gráfico a seguir.

Gráfico 03: Tipos de produtos mais adquiridos no Calçadão



Fonte: Silva, 2020.

Os dados dispostos no gráfico anterior demonstram que o fluxo de pessoas no Calçadão dá-se quase que exclusivamente para compras de calçados e/ou confecções, tendo em vista a variedade de lojas voltadas para esses setores, sendo estes um dos principais responsáveis pela relevância urbana e econômica desta área de comércio.

Ainda com base neste gráfico, verifica-se que alguns segmentos comerciais possuem apenas uma ou duas unidades, como é o caso do setor de cosméticos e eletrônicos, entretanto, estes conseguem manter fluxos de consumidores que se direcionam a estas lojas a procura destes produtos específicos.

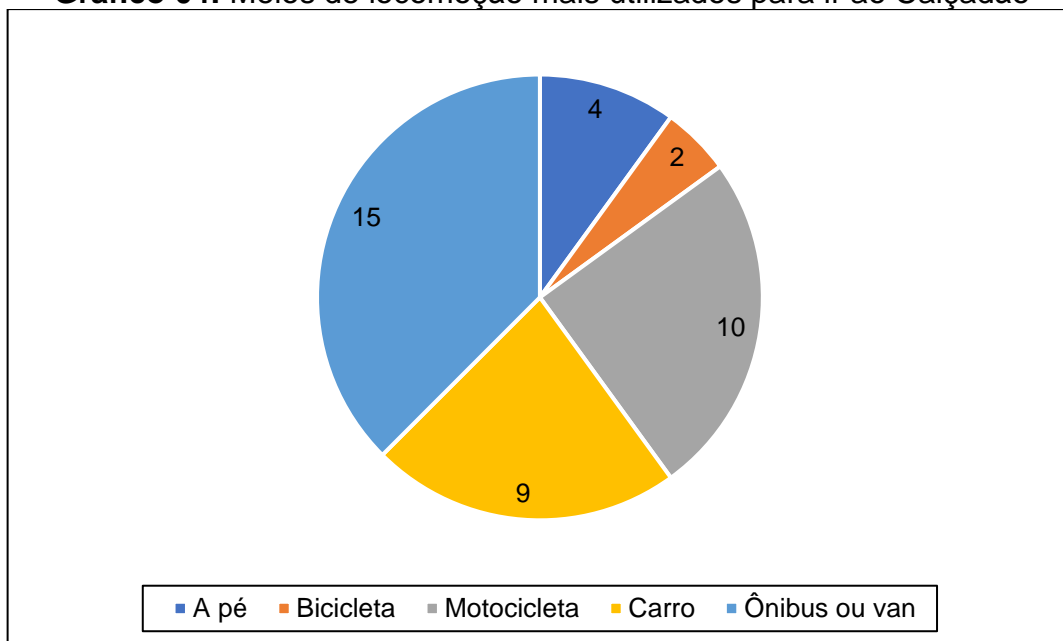
Ao serem questionados sobre a rotina de idas ao Calçadão, ou seja, com que frequência costumam se direcionar para esta área da cidade, metade dos cidadãos (20 pessoas) disseram ir mensalmente, sobretudo no início de cada mês, o que acaba

revelando um público consumidor que na sua grande maioria, é composto por trabalhadores assalariados, que possuem uma renda mensal única, que varia de um a três salários mínimos.

Ressalta-se ainda que dez (10) pessoas responderam ir diariamente ao Calçadão, tratando-se de funcionários de empresas inseridas neste espaço ou nas suas mediações, o que possibilita o acesso a esta área comercial cotidianamente. Entre os demais participantes da pesquisa, sete (07) disseram deslocar-se ocasionalmente e três (03), semanalmente.

Conforme já destacado anteriormente, uma das principais características da centralidade urbana refere-se à acessibilidade. Nesse sentido, ao questionar os cidadãos sobre os meios de locomoção mais utilizados para o deslocamento até o Calçadão, foi possível aprender os seguintes dados (*ver gráfico 04*).

Gráfico 04: Meios de locomoção mais utilizados para ir ao Calçadão



Fonte: Silva, 2020.

Os dados expostos no gráfico acima, demonstram que uma relativa parcela da população (15 pessoas) utiliza ônibus ou van para deslocar-se até este centro comercial, o que demonstra o caráter popular atribuído ao Calçadão. Em seguida, tem-se o uso de motocicletas (10 pessoas), tendo em vista a popularização deste meio de transporte no cenário nacional, sobretudo, nas pequenas e médias cidades.

Sobre as principais motivações que fazem esses cidadãos comprarem nesta área de comércio da cidade, evidencia-se a variedade e qualidade dos produtos

encontrados no Calçadão, resposta dada por vinte e cinco (25) participantes, seguida do fator preço, com sete (07) respostas. Além destas, cinco (05) pessoas responderam que o diferencial deste espaço é a acessibilidade e três (03), apresentaram outras motivações, dentre as quais pode-se destacar a facilidade de crédito ofertado por algumas lojas.

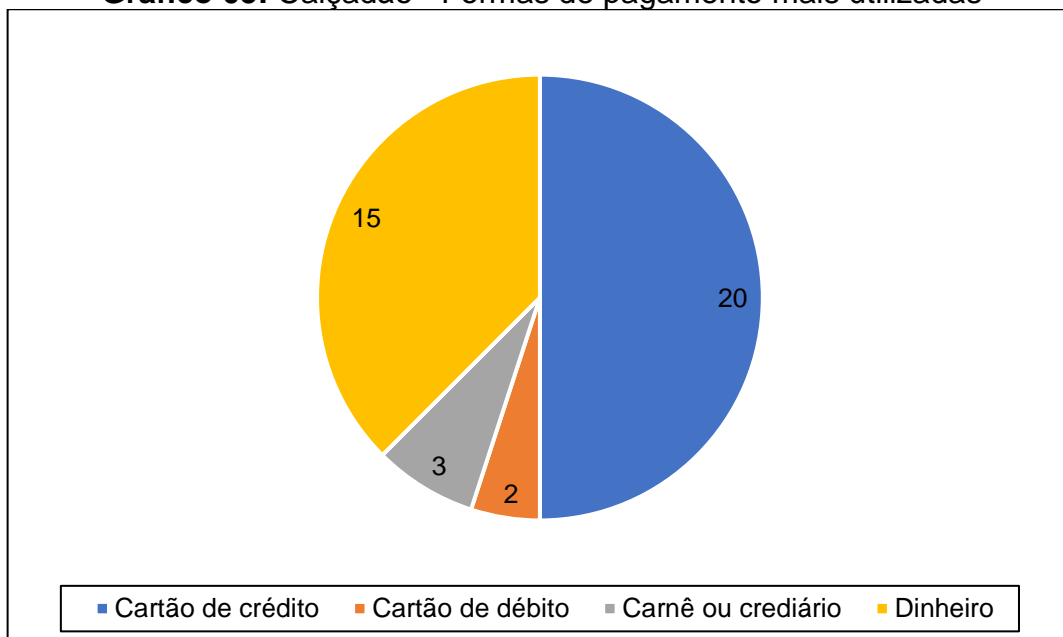
Nessa perspectiva, vale destacar algumas falas apreendidas nos questionários aplicados aos consumidores do Calçadão, quarenta (40) no total, sobre a relevância desta área comercial para a cidade de Imperatriz.

O Calçadão é um local de muitos fluxos. É muito importante para a cidade de Imperatriz. Promove uma diversidade de produtos que atraem populações de distintas áreas da própria cidade e de outros municípios (Participante nº 01. Questionário aplicado no dia 15/11/2020).

Após as obras de revitalização, ficou mais agradável caminhar pelo principal centro de compra popular de Imperatriz. O local tem uma boa estrutura, grande variedade de lojas e tudo por ali é perto e de fácil acesso (Participante nº 02. Questionário aplicado no dia 15/11/2020).

Estas falas reforçam o que vem sendo dito sobre o Calçadão, sobretudo, com relação a variedade e qualidade dos produtos encontrados nessa área, somados a sua localização estratégica. Posteriormente, ao serem indagados sobre as principais formas de pagamento utilizadas nas suas compras, os cidadãos deram as seguintes respostas (ver gráfico 05).

Gráfico 05: Calçadão - Formas de pagamento mais utilizadas



Fonte: Silva, 2020.

Com base nos dados anteriores, verifica-se que a maior parte dos entrevistados utilizam o cartão de crédito como principal forma de pagamento. Este fato pode indicar mudanças no comportamento econômico da população, motivadas pelas novas lógicas de consumo atreladas a fase contemporânea do capitalismo.

Por outro lado, nota-se que as compras à vista ainda têm grande expressividade no cenário de pagamento de compras realizadas no Calçadão, o que revela que alguns entrevistados consideram o uso de cartão de crédito não muito confiável.

Destarte que três (03) pessoas disseram pagar as suas compras realizadas no Calçadão via carnê ou crediário. Isso demonstra que as relações comerciais foram modificadas ao longo do tempo, de modo que aquele famoso “nome na praça”, foi sendo substituído por novos mecanismos que permitem facilitar as vendas e garantir lucratividade.

Atrelado a esses dados, evidencia-se as respostas referentes a quantidade média de gastos com compras realizadas no Calçadão. Dos 40 participantes da pesquisa, metade (20 pessoas) disse gastar entre R\$ 100,00 e 300,00. Outras (10 pessoas) assinalaram gastos de até R\$ 100,00. Alguns poucos (06 pessoas) responderam ter dispêndios entre R\$ 300,00 e 500,00. Já os demais (04 pessoas) informaram que gastam mais de R\$ 500,00.

A soma destes elementos reforça a centralidade do Calçadão de Imperatriz, uma área que na sua essência carrega um pouco da história desta cidade, além de estabelecer diversos fluxos, de pessoas, capital e mercadorias, que a projetam não somente no cenário intraurbano, como também no urbano regional.

Todavia, diante das várias transformações em seu tecido urbano, Imperatriz passa a vivenciar o surgimento de novas plataformas comerciais, que acabam gerando novas centralidades intraurbanas, redefinindo as práticas espaciais de consumo e tornando possível a reestruturação da cidade. E sobre tais aspectos que o próximo item deste estudo irá abordar.

3.3 As novas expressões de centralidade e a redefinição das práticas espaciais de consumo em Imperatriz: o caso dos *shoppings* Tocantins e Imperial

Diante das dinâmicas contemporâneas de desconcentração territorial urbana, as cidades médias brasileiras passam a ser caracterizadas por uma nova organização

espacial, na qual ocorre a fragmentação do seu espaço urbano e a multiplicação de novas áreas que expressam centralidade.

Nota-se, então, a ocorrência do processo de descentralização, que expressa uma centralidade polimulticêntrica, que amplia a distribuição dos fluxos e conseqüentemente a diferenciação e/ou segmentação urbana. Nessa direção, Silva (2003, p. 29) afirma que, “estas novas centralidades podem aparecer em diferentes escalas, sendo de atuação intra e interurbana, e se diferenciando quanto à camada social a que atendem, sendo, portanto, segmentada quanto ao nível de rendimento”.

Estas novas centralidades que se formam, podem se constituir a partir de eixos comerciais, áreas especializadas ou subcentros, que nas palavras de Villaça (1998) são réplicas, em tamanho menor, do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar.

Além destes, outro fenômeno que concretiza uma reestruturação urbana da cidade é o dinamismo atribuído aos *shopping centers*, que permitem não somente a reprodução do capital, mas também a redefinição da centralidade e das práticas espaciais de consumo, o que avigora a necessidade de estudá-los por meio de apontamentos empíricos.

No caso específico de Imperatriz, área escolhida para a realização deste estudo, o surgimento do primeiro *shopping center*, deu-se na década de 1990, mais precisamente no ano de 1996. Localizado no centro desta cidade, o Timbira *Shopping* (ver figura 18), durante muitos anos foi o único no espaço urbano imperatrizense.

Figura 18: Vista parcial do Timbira *Shopping*



Fonte: Silva, 2020.

Atualmente, o Timbira *Shopping* ainda consegue gerar e manter fluxos de pessoas, mercadorias e capital, entretanto, apresenta características bem semelhantes a uma galeria comercial⁸, não se enquadrando mais na categoria de um *shopping*.

Em 2010, é inaugurado em Imperatriz o Tocantins *Shopping Center*, localizado em uma área geograficamente estratégica (ver mapa 08), situada no centro da cidade e com uma área total de 15.000m².



Fonte: Silva, 2020.

Conforme pode-se apreender no mapa acima, este empreendimento encontra-se localizado na área central de Imperatriz. Além disso, esta plataforma comercial está posta nas proximidades do centro tradicional de comércio e em frente ao Timbira *Shopping*, o que viabiliza que as pessoas que frequentam estes espaços também se direcionem a esta superfície comercial.

⁸ Segundo Hertzberger (1996, p.77), o conceito de galeria contém o princípio de um novo sistema de acesso no qual a fronteira entre o público e o privado é deslocada e, portanto, parcialmente abolida; em que, pelo menos do ponto de vista espacial, o domínio privado se torna publicamente mais acessível.

Em entrevista realizada com o diretor de *marketing* do *Shopping Tocantins*, foi perguntado sobre as razões de escolherem esta área da cidade para a construção deste empreendimento, e nas palavras do mesmo, “a principal motivação é o fato de estar localizada no coração de Imperatriz, estando diretamente ligado ao nosso slogan: *Tocantins Shopping Center, o shopping do coração da cidade*”.

A localização deste *shopping* na área central de Imperatriz e nas mediações do centro tradicional de comércio – Calçadão, implica em uma centralidade que está estritamente atrelada a expressão original já existente no espaço em que se instalou. Nas palavras de Devai (2014, p. 162), “a localização de qualquer empreendimento desse porte em uma área central, significa o aproveitamento de um fluxo muito grande de pessoas já atraídas para este espaço em virtude das vantagens presentes”.

O mesmo possui uma Área Bruta Locável – ABL de 5.393m², constituindo-se enquanto um *shopping* tradicional de porte pequeno, segundo dados da ABRASCE. Além disso, conta com um estacionamento que contém 1.000 vagas rotativas no subsolo e uma variedade de estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços, distribuídos no seu I e II piso (ver tabela 04).

Tabela 04: Nº de estabelecimentos encontrados no *Shopping Tocantins*

SEGMENTO COMERCIAL E PRESTADOR DE SERVIÇO	QUANTIDADE
Academia	01
Acessórios e bijuterias	01
Agência de viagens	01
Alimentação	12
Bancos/ Caixas 24h	02
Brinquedos e artigos para presente	02
Calçados	06
Cinema	01
Confecções	29
Cosméticos/Perfumaria	02
Eletrônicos	03
Espaço recreativo	02
Livrarias	01
Lojas fechadas	14
Móveis	01
Óticas/Joalherias	01
Quiosques	11
Serviços educacionais	01
Serviços de saúde, beleza e bem estar	02
Total	94

Fonte: Silva, 2020.

Mediante análise da tabela acima, pode-se perceber que o segmento de confecções é o mais abrangente no interior do *shopping*, com 29 lojas no total. Em

seguida têm-se o ramo alimentício, com 12 estabelecimentos, entre restaurantes, lanchonetes e chocolateria. Destaque também para os quiosques, 11 no total, que têm se apresentado enquanto opções de negócios rentáveis.

Ainda com base nos dados contidos na tabela 04, salienta-se a presença de uma escola idiomas, o que influencia nos fluxos de pessoas que procuram um serviço específico, que é a obtenção de uma segunda língua. Evidencia-se também a relativa quantidade de lojas fechadas (*ver figura 19*), 14 no total, o que demonstra sinais claros da crise do setor.

Figura 19: Loja fechada no Tocantins Shopping Center



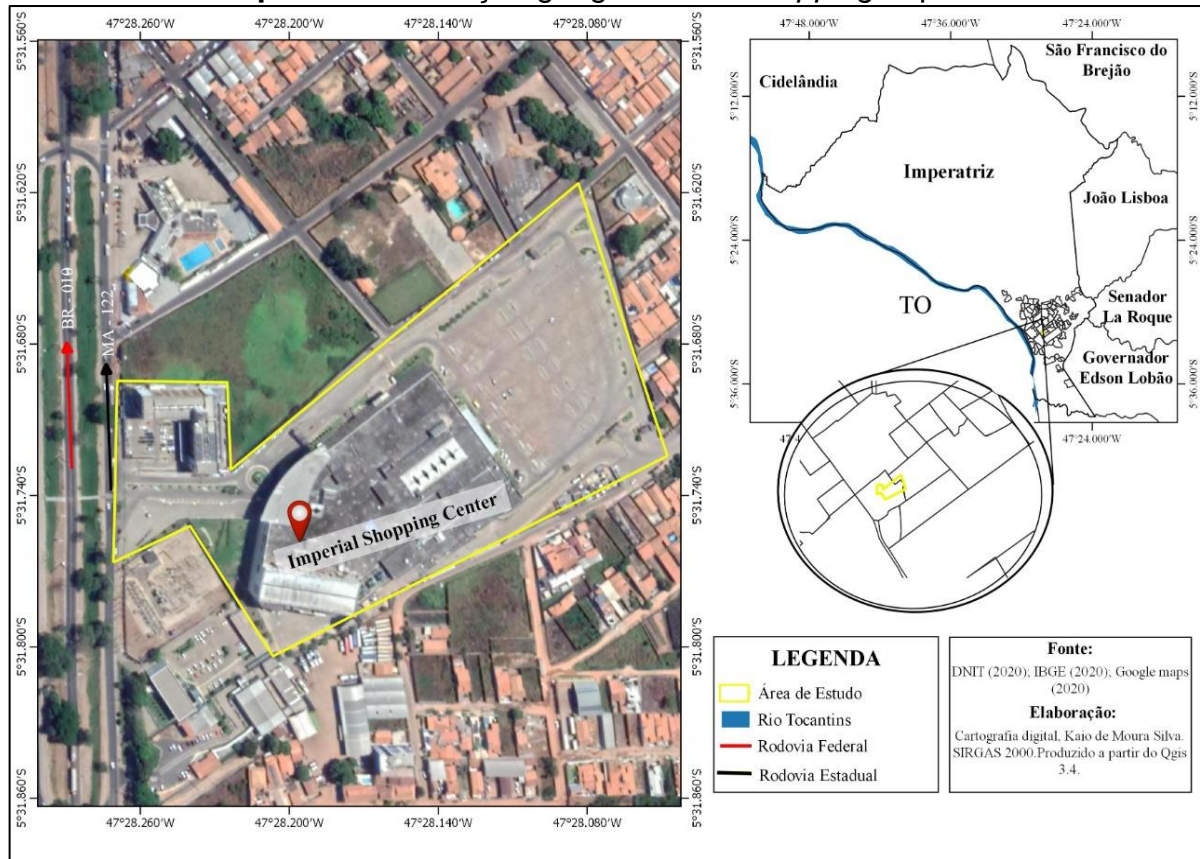
Fonte: Silva, 2020.

O fechamento de lojas nos *shoppings* não é um fenômeno exclusivo do Brasil, tendo em vista a forte influência da crise sanitária da covid-19, que assola o território mundial e impacta estes empreendimentos. Ainda assim, o Tocantins Shopping Center consegue manter fluxos de pessoas, mercadorias e capital, que reforçam seu dinamismo econômico. Segundo dados fornecidos pelo diretor de *marketing* do shopping, passam mensalmente neste ambiente cerca de 90.000 a 100.000 pessoas.

Não obstante, cumpre destacar as particularidades do Imperial Shopping, o maior e mais recente de Imperatriz. Inaugurado no ano de 2012, o mesmo pertence a rede MR Corporation e é administrado pela MR Malls. Tendo surgido no espaço urbano imperatrizense de forma descentralizada, esta plataforma comercial tem contribuído sobremaneira para o processo de reestruturação urbana desta cidade, à medida que acaba expressando uma nova centralidade.

A localização geográfica desta plataforma comercial (ver mapa 09), assim como o *Shopping Tocantins*, é bem estratégica, seguindo a tendência que é comum destes empreendimentos que surgem fora da órbita da área central das cidades.

Mapa 09: Localização geográfica do Shopping Imperial



Fonte: Silva, 2020.

Ao examinar o mapa acima, pode-se reparar que o mesmo se encontra às margens da Rodovia Belém-Brasília (BR-010), importante via federal que corta a cidade. Além disso, está situado nas proximidades do aeroporto, da parada do transporte público e dos pontos de transporte alternativo (micro-ônibus e vans) que vem de outras cidades do Maranhão e de outros estados, como Pará e Tocantins.

A presente plataforma comercial apresenta uma área total de 64.000 m², da qual 28.000 m² são de Área Bruta Locável – ABL, constituindo-se enquanto um *shopping* tradicional de porte médio, de acordo com a tipologia estabelecida pela ABRASCE.

A instalação desse *shopping* constitui-se um marco importante no desenvolvimento das atividades terciárias em Imperatriz, uma vez que possui um destaque regional, ao passo que é capaz de atrair consumidores da cidade e região e

por dispor uma diversidade de lojas comerciais e prestadoras de serviços (ver tabela 05), distribuídas em seus três pavimentos (subsolo, I e II piso).

Tabela 05: Nº de estabelecimentos encontrados no *Shopping Imperial*

SEGMENTO COMERCIAL E PRESTADOR DE SERVIÇO	QUANTIDADE
Academias	01
Alimentação	25
Artigos esportivos	02
Bancos/Caixas 24h	03
Brinquedos e artigos para presente	04
Calçados	20
Cinema	01
Confecções	21
Cosméticos/Perfumaria	04
Eletromóveis	01
Eletrônicos	07
Espaço recreativo	02
Farmácia	01
Gráficas	01
Livraria/Papelaria	02
Lojas departamentais	12
Lojas fechadas	09
Óticas/Joalherias	05
Quiosques	31
Serviços educacionais	02
Serviços de saúde, beleza e bem estar	06
Telefonia celular	03
Utilidade e artigos do lar	02
Variados/Outros	05
Total	170

Fonte: Silva, 2020.

A partir da tabela acima, é notório que uma relativa quantidade de estabelecimentos comerciais, encontram-se no formato de quiosques, uma característica peculiar de muitas marcas, principalmente quando se tratam de franquias⁹, que diminuem a sua estrutura física, mas conseguem manter sua lucratividade.

Em seguida, tem-se o setor alimentício, com 25 estabelecimentos no total, que estão distribuídos na sua grande maioria na praça de alimentação, entre restaurantes, lanchonetes, chocolaterias, cafeterias, sorveterias e açaiterias.

⁹ De acordo com a lei nº 8.955, de 15 de dezembro de 1994, “franquia é o sistema pelo qual um franqueador cede ao franqueado o direito de uso de marca ou patente, associado ao direito de distribuição exclusiva ou semiexclusiva de produtos ou serviços e, eventualmente, também ao direito de uso de tecnologia de implantação e administração de negócio ou sistema operacional, desenvolvidos ou detidos pelo franqueador, mediante remuneração direta ou indireta, sem que, no entanto, fique caracterizado vínculo empregatício (BRASIL, 1994, on-line).

O Imperial *Shopping* também apresenta uma variedade de lojas voltadas para os segmentos de confecções (21 lojas) e calçados (20 lojas), que vão desde pequenas a grandes marcas.

O que chama a atenção neste *shopping*, em comparação com o Tocantins, é a presença de lojas departamentais, 12 no total, que ofertam vários produtos, dentro os quais se destacam as confecções, calçados, cama/mesa/banho, eletroeletrônicos, cosméticos e perfumaria, e outros.

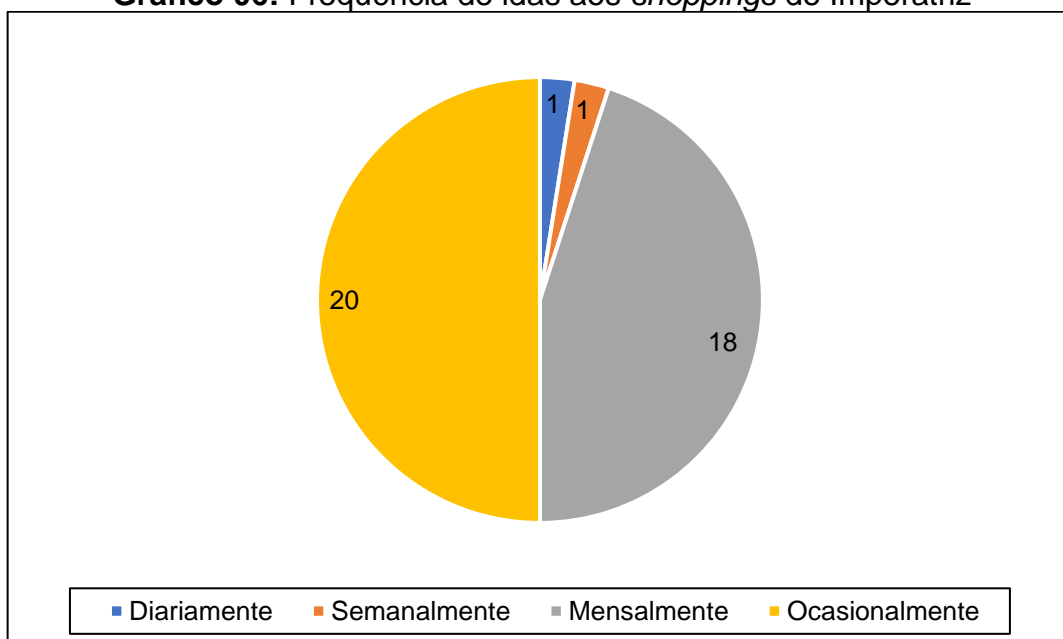
Não diferente do que vem acontecendo no *Shopping Tocantins*, o Imperial apresenta uma quantidade expressiva de lojas fechadas, 09 no total, na qual tem-se como influência, o fenômeno da covid-19, conforme já mencionado anteriormente.

Estes apontamentos sobre a multiplicidade de estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços, inseridos nestes *shoppings*, ajudam na compreensão dos fluxos de pessoas, mercadorias e capital, uma das características que é peculiar do fenômeno da centralidade urbana.

Assim, tendo em vista a necessidade de refletir como esses empreendimentos alteram a lógica de consumo em Imperatriz, foi essencial a interlocução com os sujeitos frequentadores destas plataformas comerciais. Dessa forma, foram aplicados 40 questionários, no total, aos frequentadores desses *shoppings*.

Ao serem questionados sobre a frequência de idas aos *shoppings* da cidade, foram assinaladas as seguintes respostas:

Gráfico 06: Frequência de idas aos *shoppings* de Imperatriz



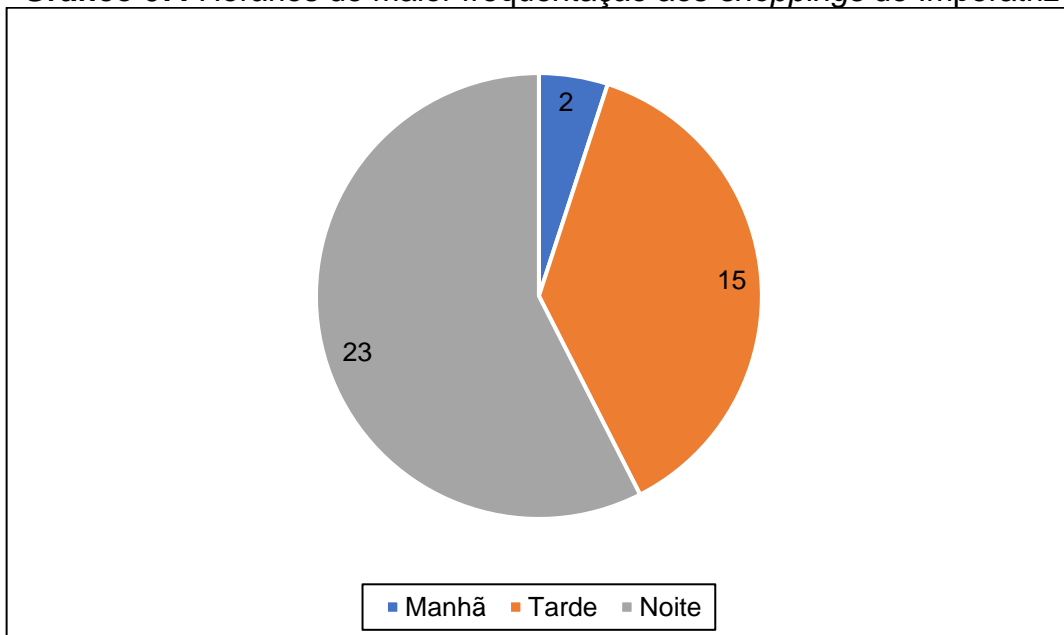
Fonte: Silva, 2020.

Por meio do gráfico acima, nota-se que metade das pessoas que participaram da pesquisa, disseram ir aos *shoppings* ocasionalmente, o que demonstra que estas plataformas comerciais não se dinamizaram por toda a população da cidade, tornando-a assim, segmentada. Entretanto, cumpre destacar que 18 pessoas informaram que se direcionam aos *shoppings*, mensalmente, principalmente em função do lazer proporcionado por estes espaços, tendo em vista a presença de cinemas e redes de restaurantes especializados em *fast-food*, conhecidas em território nacional e internacional.

Essas informações, vão de encontro ao questionamento sobre as principais motivações de frequentarem esses espaços, na qual metade dos investigados (20 pessoas) revelaram ir a passeio ou lazer, levando em consideração o conforto, a comodidade, a climatização e segurança ofertados pelos *shoppings*. Entre as demais respostas, (13) foram direcionadas para compras, (06) para outras motivações, dentre as quais se destacam a academia e os serviços de documentação pessoal e (01) destinada a trabalho.

Com relação aos dias da semana em que mais costumam ir aos *shoppings*, os participantes da pesquisa deram as seguintes respostas: (20) para os sábados, (10) para os domingos, (08) para as sextas-feiras e (02) para as segundas. Atrelado a estas informações, é válido ressaltar os horários de maior frequência, ainda de acordo com os investigados (ver gráfico 07).

Gráfico 07: Horários de maior frequência aos *shoppings* de Imperatriz



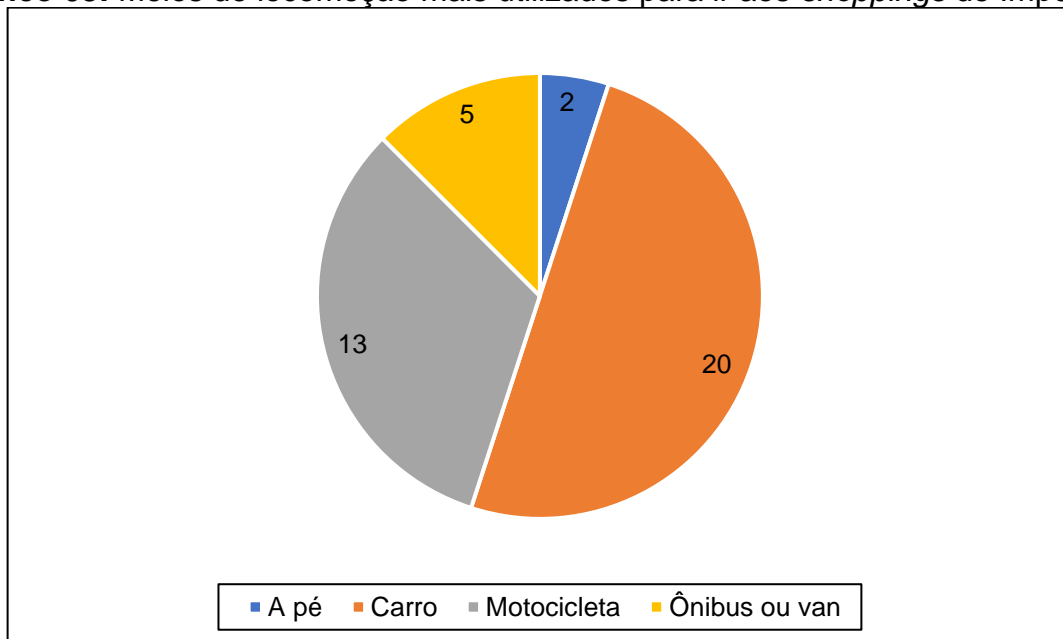
Fonte: Silva, 2020.

Mediante o gráfico acima, nota-se que os *shoppings* de Imperatriz, assim como ocorre em outras cidades, delineiam novas formas de consumo na cidade, alterando os hábitos dos consumidores, principalmente com relação aos dias e horários destinados às compras ou apenas visitação, tendo em vista que o funcionamento destas plataformas comerciais possui especificidades diferentes no centro tradicional de comércio, uma vez que seu funcionamento se estende até as 22 horas.

Essa assertiva, vai de encontro as informa es explanadas anteriormente, na qual a maior parte dos investigados, afirmaram, frequentarem os *shoppings* aos sábados e domingos, sobretudo, durante a noite. Red n (2017, p. 147) argumenta que com a altera o do horário comercial em cidades médias, “muda-se o conteúdo do lugar e também o acesso; ao alterar o conteúdo, também se alteram as rela es espaciais, isto  , os fluxos.”

Com rela o aos meios de transporte mais utilizados pelas pessoas para o deslocamento até os *shoppings*, foram repassadas via questionário eletrônico, as seguintes respostas (*ver gráfico 08*).

Gráfico 08: Meios de locomo o mais utilizados para ir aos *shoppings* de Imperatriz



Fonte: Silva, 2020.

A partir dos dados contidos no gráfico acima, observa-se que o carro predominou, enquanto principal meio de locomo o até os *shoppings*, 20 respostas no total, o que evidencia um público mais elitizado. Posteriormente tem-se a

motocicleta, o ônibus/van e o deslocamento a pé, com 13, 05 e 02 respostas, respectivamente.

Quanto aos gastos médios com compras, 19 pessoas disseram gastar até R\$ 100,00; 18 informaram gastar entre R\$ 100-300 e 03 responderam que os gastos em média R\$300-500. Em consonância com estas informações, vale destacar as principais formas de pagamento utilizadas, dentre as quais, se destacam os cartões de crédito e débito, com 16 e 12 respostas, respectivamente. Logo depois, tem-se o pagamento a vista (dinheiro), com 10 respostas, seguido do carnê ou crediário da própria loja, com 02 respostas.

A somatória dessas informações, nos ajudam a compreender o processo de reestruturação urbana de Imperatriz, que se faz mediante a influência desses *shoppings centers*, enquanto novas expressões de centralidade e que redefinem as práticas espaciais de consumo da população imperatrizense. Além disso, contribuem para o entendimento desta cidade, enquanto importante núcleo econômico-regional da Amazônia Oriental.

CONCLUSÃO

Ao concluir o presente trabalho, observa-se que a temática que foi proposta para este estudo está longe de ser findada, necessitando assim de outros olhares e percepções acerca da mesma. O processo de (re)estruturação do espaço urbano das cidades, tem sido um grande desafio para muitos pesquisadores da Geografia Urbana, tendo em vista que são vários os fatores que influenciam na materialidade deste processo, que no caso de Imperatriz, apresenta-se variantes que vão além da perspectiva abordada aqui.

Tendo em vista discutir as expressões e os significados da centralidade urbana e econômica de Imperatriz, pautamos nossos esforços em compreender os papéis desempenhados pelo centro tradicional de comércio – Calçadão e pelos dois *shoppings centers* da cidade, o Tocantins e o Imperial.

Para tanto, foi necessário em um primeiro momento caracterizar o processo de urbanização do Brasil e seus desdobramentos na região amazônica, em particular, na cidade de Imperatriz que se encontra localizada na porção oriental desta região.

O objetivo da análise destas rugosidades do fenômeno urbano foi compreender as suas características e significados, semelhanças e diferenças. Sendo assim, foi possível identificar que o processo de urbanização no Brasil tem sido marcado e caracterizado por forte diversificação e complexidade.

Há sem sombra de dúvidas um maior aumento da população urbana em relação à população rural. Este fato ocorreu, dentre muitos motivos, em detrimento da industrialização, que motivou a migração das populações do campo para as grandes cidades; a modernização do processo produtivo no campo, que passou a absorver cada vez menos mão-de-obra nos espaços rurais e os papéis assumidos pela mídia, que através dos meios de comunicação, passaram a atrair as populações do meio rural para o urbano.

Já o fenômeno urbano na região amazônica se dá em detrimento das políticas de modernização empregadas pelo governo militar, atribuindo especificidades diretas na urbanização de Imperatriz, que desde a década de 1960, vem sofrendo uma grande evolução da população urbana, tendo como fator chave dessa evolução, a construção da rodovia Belém-Brasília e o desenvolvimento de projetos de natureza econômica, seguindo os padrões do capitalismo mundial.

Este crescimento populacional e urbano registrado na cidade de Imperatriz está relacionado ao modo como as atividades econômicas foram difundidas nesta cidade, sendo que entre as décadas de 1950-1980 foi bastante expressiva a participação dos ciclos agrícolas relativos à produção de arroz. Entre as décadas de 1960-1970 se sobressaiu o ciclo madeireiro que foi responsável pelo dinamismo econômico registrado na cidade.

A partir da década de 1980 é possível observar que o crescimento populacional e urbano de Imperatriz encontra explicações no desenvolvimento da atividade comercial e dos serviços que se apresentaram como as atividades econômicas de destaque presentes nesta cidade desde então e que passaram a exercer forte centralidade no cenário intraurbano e regional.

A centralidade é compreendida pela especialização funcional de determinadas atividades comerciais e prestação de serviços, em uma cidade ou fração espacial, articuladas entre fixos e fluxos, que dinamizam os deslocamentos de pessoas, mercadorias e informações.

Nessa direção, a produção do espaço urbano a partir da constituição de áreas especializadas na produção e consumo de atividades comerciais e de serviços, possibilita um jogo dialético entre sociedade, mercado e Estado, o que se reflete nas formas e conteúdos espaciais, sendo a centralidade produto e produtora da realidade vivida.

Daí que o debate da centralidade exercida pelas atividades comerciais e serviços presentes na cidade permite compreender a (re)produção do espaço urbano das cidades e auxiliam no entendimento dos processos de (re)estruturação urbana e da cidade na contemporaneidade.

No caso específico de Imperatriz, sua centralidade é medida a partir da oferta de serviços especializados, sobretudo, os ligados ao ensino superior e saúde de média e alta complexidade, que é responsável por atender não somente a população imperatrizense, mas também oriundos de outras cidades. Este fato pode de certa forma ser explicado através das políticas regionais que se centralizam em Imperatriz e também da força econômica que a cidade exerce através da atividade comercial.

Além destes, temos a participação do centro tradicional de comércio – Calçadão, que continua exercendo seu papel de principal localidade para a oferta de mercadorias e serviços, produzindo especializações funcionais e reafirmando sua centralidade. A permanência das lojas ali presentes revela que o conteúdo

socioespacial desta área de comércio está estrategicamente direcionado para a consolidação de uma localidade destinada a um público que, além de consumir, faz do Calçadão sua expressão simbólica.

Assim como os *shoppings* Tocantins e Imperial, que passam a expressar uma nova fase do processo de acumulação de capital por meio de novas lógicas de consumo e que, por sua vez, redefinem a centralidade desta cidade. Estes processos se reproduzem constantemente impulsionados pela diversidade de atividades simultâneas que vão além da simples compra e venda de produtos.

A partir daí fica a nossa preocupação em destacar que a temática está longe de ser esgotada, revelando vários desdobramentos, reforçando a importância de novos estudos e pesquisas que busquem ampliar o escopo analítico.

REFERÊNCIAS

- ABRASCE - Associação Brasileira de *Shopping Centers*. Disponível em: <https://abrasce.com.br/>. Acesso em: 15 de agosto de 2020.
- AMORIM FILHO, O. B; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, Thompson A.; SERRA, Rodrigo V. **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 01-34.
- BARROS, E. M. M. **Imperatriz: memórias e registro**. Imperatriz: Ética, 1996.
- BATELLA, W. **Os limiões das cidades médias**: reflexões a partir de Teófilo Otoni-MG. 2013. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP), campus de Presidente Prudente.
- BECKER, B. K. Fronteira e urbanização repensadas. In: BECKER, Berta K; MIRANDA, Maria Helena; MACHADO, Lia Osório. **Fronteira amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília: Editora da UNB; Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1990. p. 1-15.
- BRAIDA, F. **Passagens em rede**: a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões de Juiz de Fora e Buenos Aires. Juiz de Fora: UFJF, 2011.
- BRANCO, M. L. C. Cidades médias no Brasil. In: SPOSITO, E. S; SPOSITO, M. E. B; SOBARZO, O. (org). **Cidades Médias**: produção do espaço. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 245-277.
- BRANDÃO, C. **Território e Desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Editora da UNICAMP, 2007.
- BRASIL. Dispõe sobre o contrato de franquia empresarial (*franchising*) e dá outras providências. **Lei nº 8.955, de 15 de dez. de 1994**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18955.htm. Acesso em: 16 de dez. de 2020.
- BUENO, P. H. C. Centralidade intraurbana: uma abordagem conceitual. **Revista Equador**, v. 05, n. 05, p.71-93, 2016.
- CALIXTO, M. J. M. S. A centralidade regional de uma cidade média no estado de Mato Grosso do Sul: uma leitura da relação entre diversidade e complementaridade. In: OLIVEIRA, H. C. M.; CALIXTO, M. J. M. S.; SOARES, B. R. (org.). **Cidades médias e região**. São Paulo: Unesp/Cultura Acadêmica, 2017. p. 57-100.
- CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 8ª. ed. São Paulo: Contexto, 1992.
- CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CLEPS, G. D. G. **Estratégias de reprodução do capital e as novas espacialidades urbanas: o comércio de auto - serviço em Uberlândia – MG.** 2005. 312 f. Tese (Doutorado) – Curso de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, Rio Claro (SP), 2005.

CONTE, C. H; FRESCA, T. M. Cidades médias: percursos conceituais e realidade - o exemplo de Foz do Iguaçu-PR. **Revista Geografar**, Curitiba, v. 06, n.01, p. 192-211, 2011.

CORRÊA, R. L. **A rede urbana.** São Paulo: Ática, 1994.

CORREA, R. L. **O espaço urbano.** 4. ed. São Paulo: Ática, 2005.

CORRÊA, Roberto L. **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto L. Construindo o Conceito de Cidade Média. In: SPOSITO, M. E. B. (org). **Cidades Médias: espaços em transição.** São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-34.

COSTA, E. P. V. S. M. **Cidades médias e o ordenamento do território: o caso da Beira Interior.** 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de Lisboa, 2000.

COSTA, E. M. Cidades Médias: contributos para a sua definição. **Finisterra**, v. 37, n. 74, p. 101-128, 2002.

DANTAS, J. R. Q; CLEMENTINO, M. L. M. O papel das cidades (inter)médias para o desenvolvimento regional: um estudo a partir dos centros sub-regionais (Pau dos Ferros-RN, Cajazeiras-PB e Sousa-PB). **Revista Geo Uerj**, n. 24, v. 01, 2013, p. 228-255.

DEVAI, L. E. A formação de novas centralidades a partir de *shopping centers* em Londrina/PR. **Revista Geografia e Pesquisa**, n. 01, v. 08, 2014, p. 142-169.

FERRÃO, J; HENRIQUES, E. B.; NEVES, A. O. Repensar as cidades de média dimensão. **Revista análise social**, v. XXIX, p. 1123-1147, 1994.

FERREIRA, B. **As relações cidade/campo no vale do Tocantins: o caso de Imperatriz no Maranhão.** (Tese de Doutorado). Universidade de São Paulo, 1995.

FERREIRA, S. C. **Rede urbana, cidade de porte médio e cidade média: estudos sobre Guarapuava no estado do Paraná.** Tese (Doutorado em Geografia). FCT – UNESP, 2010.

FRANÇA, I. S; PEREIRA, A. M; SOARES, B. R; MEDEIROS, D. L. In: **Revista Formação**, n.16, v. 2, p. 52-70, 2009.

FRANKLIN, A. **Breve História de Imperatriz.** Editora Ética: Imperatriz, MA, 2005.

FRANKLIN, A. **Apontamentos e fontes para a história econômica de Imperatriz.** Imperatriz, MA: Ética, 2008.

GOLOBOVANTE, A. F. M; MORAES, H. B; RIBEIRO, P. C. C. Identificação de inovações de marketing em lojas de departamento: uma análise de canais de distribuição. In: Encontro Nacional de Engenharia de Produção, 33., 2013, Salvador. **Anais eletrônicos...** Salvador: ABEPRO, 2013. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/publicacoes/index.asp?ano=2013>. Acesso em: 15 de janeiro de 2021.

HERTZBERGER, H. **Lições de arquitetura.** São Paulo: Martins Fontes, 1996.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de Influência das Cidades:** REGIC, 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Panorama populacional de Imperatriz.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/imperatriz/panorama>. Acesso em: 20 de janeiro de 2020.

IMESC – Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. **Produto Interno Bruto dos Municípios do Estado do Maranhão (2017).** São Luís: IMESC, 2019.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil:** redes urbanas regionais – norte, nordeste e centro-oeste. Brasília: IPEA, v.4, 2002.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana.** Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. **O direito a cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LEMOS, M. L. F; ROSA, S. E. S. Os setores de comércio e de serviços. In: SÃO PAULO, E. M; KALACHE FILHO, Jorge (Org.). **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social 50 anos:** histórias setoriais. Rio de Janeiro: DbA, 2002. p. 129-151.

LIMA, T. T. O pequeno comércio e o grande comércio. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, p. 121-125, 1987.

LIMA, R. M. **O rural no urbano:** uma análise do processo de produção do espaço urbano de Imperatriz-MA. Imperatriz, MA: Ética, 2008.

LIMA, J. G; SILVEIRA, R. L. L. Cidades médias brasileiras a partir de um novo olhar denominacional e conceitual: cidades de comando regional. **Revista desenvolvimento em questão**, ano 16, n. 42, p. 8-41, jan/mar, 2018.

MELAZZO, E. S. Marília: especialização industrial e diversificação do consumo. Trajetórias de uma cidade média. In: SPOSITO, M. E. B; ELIAS, D; SOARES, B. R. **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional:** Chillán e Marília. São Paulo: Outras Expressões, 2012. p. 161-274.

MINAYO, M. C. S. (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2009.

MONOD, Jérôme. **Transformation d'un pays – La technocratie em question**. Paris: Fayard, 1974.

MONTESSORO, C. C. L. **Centralidade urbana e comércio informal: os novos espaços de consumo no centro de Anápolis-GO**. (Tese de Doutorado). Universidade Estadual Paulista – Presidente Prudente, 2006. 384p.

MOREIRA, M. G. S. A. Requalificação urbana: alguns conceitos básicos. **Artitextos**, nº 05, p. 117-129, 2007.

OLANDA, E. R. **Sanclerlândia: do povoado do Cruzeiro às novas centralidades**. 2010. 208f. Tese (Doutorado em Geografia). São Paulo: Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2010.

OLIVEIRA JÚNIOR, G. A. **Novas expressões de centralidade e (re)produção do espaço urbano em cidades médias: o Jequitibá Plaza Shopping Itabuna-BA**. Dissertação de Mestrado. Brasília-DF, 2008. p. 01-449.

OPOLSKI, C. A; LEME, R. C. B. O método materialista histórico dialético e a relação com a diretriz curricular orientadora de Geografia do Paraná. **Geografia, Ensino & Pesquisa**, Santa Maria, v. 20, n. 02, p. 103-111, 2016.

ORTIGOZA, S. A. G. **Paisagens do Consumo**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010.

PADILHA, V. **Shopping Center: a catedral das mercadorias**. São Paulo: Ed. Boi tempo, 2006.

PEREIRA, J. C. M. **Importância e significado das cidades médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)**. 2004. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém.

PINTAUDI, S. M. **O Templo da Mercadoria**. Estudo sobre os *shopping centers* do Estado de São Paulo. 1989. 156 f. Tese (Doutorado em Geografia). São Paulo: Universidade de São Paulo, 1989.

PINTAUDI, S. M.; FRÚGOLI, H. **Shopping centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: Ed. Unesp, 1992.

PINTAUDI, S. M. A cidade e as formas do comércio. In: CARLOS, A. F. A. (Org.) **Novos Caminhos da Geografia**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2001, p. 143-160.

PINTAUDI, S. M. et al. Mutações das formas comerciais varejistas no espaço urbano. In: XVI ENANPUR, 2015, Belo Horizonte. **Anais eletrônicos...** Belo Horizonte: ENANPUR, 2015. p. 01-06. Disponível em: <http://anpur.org.br/xvienanpur/index.html>. Acesso em: 20 de junho de 2020.

QUEIROZ, I. S. **A Metrópole do Cariri**: institucionalização no âmbito estadual e a dinâmica urbano-regional da aglomeração do Crajubar/CE. 2013. 205 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano – MDU) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal do Pernambuco. Recife, 2013.

REDÓN, S. M. A expansão temporal das atividades comerciais varejistas na cidade de Presidente Prudente (SP): as fronteiras do horário noturno e dos finais de semana. In: SPOSITO, M. E. B.; SILVA, W. R. da (org.). **Perspectivas da urbanização**: reestruturação urbana e das cidades. Rio de Janeiro: Consequência Editora. 2017. p. 145- 167.

REIS FILHO, Nestor Goulart. As condições gerais do planejamento e as políticas de desenvolvimento urbano: a propósito do programa de cidades de porte médio. **Cadernos de pesquisa do LAP**, São Paulo, n.11, jan/fev, 1996.

ROCHA, F. A. P. **Mercado de shopping center**: evolução no Brasil. Monografia (Graduação em Economia). Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2009.

ROMERO, H; CALIXTO, M. J. M. S. A redefinição da centralidade urbana em Dourados-MS: um estudo a partir do *Shopping Avenida Center*. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2013. Rio de Janeiro. **Anais ...** Rio de Janeiro: UERJ, 2013.

ROMERO, H; CALIXTO, M. J. M. S. As novas dinâmicas do comércio na cidade de Dourados – MS: uma análise do processo de redefinição da centralidade intraurbana em uma cidade média. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 42, v. 01, p. 58-78, jan-jun, 2020.

SALGUEIRO, T. B. **Do comércio a distribuição**: roteiro de uma mudança. Lisboa: Celta, 1995.

SALGUEIRO, T. B; CACHINHO, H. As relações cidade-comércio: dinâmicas de evolução e modelos interpretativos. In: CARRERAS, C; PACHECO, S. M. M. **Cidade e comércio**: a rua comercial na perspectiva internacional. Rio de Janeiro: Armazém das Letras, 2009.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. 7. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SANTOS, M. **A natureza do Espaço**: Tempo e Técnica, Razão e Emoção. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. 5. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SILVA, W. R. A formação do centro principal de Londrina e o estudo da centralidade urbana. **Revista Geografia**, Londrina, v. 12, n. 2, jul./dez, p. 21-44, 2003.

SILVA, V. F. **Os papéis de Dourados – MS no contexto regional**: apontamentos para análise de uma cidade média. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal da Grande Dourados, 2011. f.166.

SILVA, W. R. Centralidade, *shopping centers* e reestruturação das cidades medias. In: MAIA, D. S; SILVA, W. R; WHITACKER, A. M. **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.

SILVA, R. R. da; CLEPS, G. D. G. A geografia do comércio e os processos de descentralização e criação de novas centralidades em Uberlândia (MG) a partir da instalação e operação de *shopping centers*. In: XVI ENG, 2010, Porto Alegre. **Anais eletrônicos...** Porto Alegre: XVI ENG, 2010. p. 01-10. Disponível em: <http://www.agb.org.br/xvieng/anais/index.html>. Acesso em: 12 de maio de 2020.

SOARES, B. R. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. **Revista Formação**, Presidente Prudente, v. 1, n. 6, p. 55-63, 1999.

SOUSA, J. M. Aspectos históricos da urbanização de Imperatriz. In: **A cidade na região e a região na cidade**: a dinâmica socioeconômica de Imperatriz e suas implicações na região Tocantina. Imperatriz, MA: Ética, 2009.

SOUSA, J. M. **Enredos da dinâmica urbano-regional Sulmaranhense**: reflexões a partir da centralidade econômica de Açailândia, Balsas e Imperatriz. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Uberlândia, 2015. 558p.

SOUZA, M. V. M. **Cidade médias e novas centralidades**: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG). Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Uberlândia, 2009. 248f.

SPOSITO, M. E. B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 10, p. 01-17, 1991.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação da cidade. In: MELLO, J. (org.). **Região, cidade e poder**. Presidente Prudente, GASPERR, 1996 (p. 111-126).

SPOSITO, M. E. B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território**. Rio de Janeiro: ano III, nº 4, jan. - jun. 1998. p. 27 -37.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (coord.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: UNESP/GAsPERR, 2001. p. 609-643a.

SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: UNESP/GAsPERR, 2001b.

SPOSITO, M. E. B. et al. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. **Cidades Médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-67.

STEINBERGER, M; BRUNA, G. C. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: ANDRADE, T. A; SERRA, R.V. **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

VALVERDE, O; DIAS, C. V. **A rodovia Belém-Brasília**: estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.

VARGAS, H. C. **Espaço terciário**: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.

VIANA, J. A. A. Expressões da centralidade urbano-regional de Imperatriz – MA: uma análise a partir dos serviços públicos de saúde ofertados no hospital municipal de Imperatriz – HMI. In: SOUSA, J. M. **O regional e o urbano no sul do Maranhão**: delimitações conceituais e realidades empíricas. Imperatriz: Ética, 2013. p. 156-185.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

WHITACKER, A. M. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto - SP**. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, 2003.

APÊNDICES

Apêndice 01: Carta de apresentação**CARTA DE APRESENTAÇÃO**

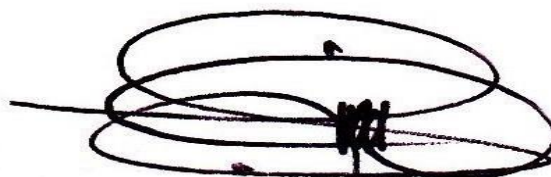
Ilustríssimo (a) Senhor (a):

Eu, **Elizeu Ribeiro Lira**, docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins – PPGG/UFT, apresento-vos o mestrando, **Lucas Ribeiro da Silva**, residente e domiciliado nesta cidade, discente que está vinculado a este programa sob a matrícula 2019132463. O aluno desenvolve uma pesquisa intitulada: **Comércio e serviços em cidades médias: a centralidade urbana de Imperatriz (MA)**.

Considero de grande valia a vossa colaboração no sentido de fornecer dados essenciais à referida pesquisa para a confecção do trabalho de dissertação. A sua participação nesta pesquisa se associa ao repasse de informações referentes a representatividade da atividade comercial e dos serviços, para a economia urbana desta cidade.

Certos de contar com a vossa colaboração no processo de repasse e disseminação do conhecimento por meio destas informações, desde já agradecemos a vossa valiosa contribuição.

Atenciosamente,



Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira
ORIENTADOR

Apêndice 02: Questionário direcionado ao público consumidor do Calçadão**QUESTIONÁRIO****Idade:****Sexo:** () M () F**Profissão:****Bairro/Cidade:****Renda mensal:** () Até 1 salário () 1-3 salários () 3-5 salários () 5-15 salários
() Acima de 15 salários

1. Com que frequência costuma ir ao Calçadão?

() Diariamente () Semanalmente () Mensalmente () Ocasionalmente

2. Qual fator o leva a realizar compras nesta área da cidade?

() Acessibilidade () Preço () Variedade e qualidade dos produtos () Outro

3. De que forma costuma ir ao Calçadão?

() A pé () Bicicleta () Motocicleta () Carro () Ônibus ou van

4. Quais produtos mais costuma comprar quando vai ao Calçadão?

() Calçados e confecções () Itens do lar () Eletroeletrônicos () Cosméticos
() Outros/Mencionar _____

5. Quanto em média costuma gastar em compras?

() R\$ 100-200 () R\$ 200-300 () R\$ 300-400 () Acima de R\$ 400

6. Qual forma de pagamento você mais utiliza?

() Cheque () Cartão de débito () Cartão de crédito () Dinheiro

() Outros/Mencionar _____

7. Como você avalia o Calçadão de Imperatriz?

Apêndice 03: Questionário direcionado ao público consumidor dos *shoppings centers***QUESTIONÁRIO**

Idade:

Sexo: () M () F

Profissão:

Bairro/Cidade:

Renda mensal:

1. Com que frequência costuma ir aos *Shoppings de Imperatriz*?

() Diariamente () Semanalmente () Mensalmente () Raramente

2. Dia em que mais frequenta os *shoppings*?

() Domingo () Segunda () Terça () Quarta () Quinta () Sexta () Sábado

3. Horário em que mais frequenta os *shoppings*?

() Manhã () Tarde () Noite

4. De que forma costuma ir aos *shoppings*?

() A pé () Bicicleta () Motocicleta () Carro () Ônibus/Van

5. Normalmente frequenta os *shoppings* para:

() Fazer compras () A passeio ou lazer () Estudo/Trabalho () Academia

() Outros/Mencionar

6. Quanto em média costuma gastar em compras?

() R\$ 100-200 () R\$ 200-300 () R\$ 300-400 () Acima de R\$ 400

7. Qual forma de pagamento você mais utiliza?

() Cheque () Cartão de débito () Cartão de crédito () Dinheiro ()

Outro/Mencionar

8. Quais os principais diferenciais o levam a frequentar os *shoppings de Imperatriz*?

Apêndice 04: Roteiro de entrevista direcionado ao Representante da Associação dos Lojistas do Calçadão de Imperatriz (ALC)

ROTEIRO DE ENTREVISTA

1. Quando foi criada a Associação dos Lojistas do Calçadão de Imperatriz?

2. Quais as finalidades da ALC?

3. Há quantas lojas no Calçadão de Imperatriz?

4. Quantas pessoas circulam em média no Calçadão durante o dia ou semana?

5. Qual é a procedência dos produtos comercializados no Calçadão?

4. No que diz respeito à clientela, ela é oriunda de quais localidades?

5. Quais são os períodos do ano de maior venda?

6. Comente sobre a relação do Calçado e os empregos gerados para a população imperatrizense.

7. Qual a importância do Calçado para a economia urbana da cidade de Imperatriz?

Apêndice 05: Roteiro de entrevista direcionado aos Representantes dos *Shoppings***ROTEIRO DE ENTREVISTA**

1. Quando iniciou a construção deste *Shopping Center*? E quando ele foi inaugurado?

2. Comente sobre as motivações para a escolha do local de instalação do empreendimento.

3. Atualmente o *shopping* conta com quantos estabelecimentos?

4. Quais são os períodos de maior venda?

5. Número de empregos gerados.

6. Quantas pessoas circulam em média no *shopping*?

7. Qual a influência do *shopping* para a economia de Imperatriz?

ANEXOS

Anexo 01: Lei de nomeação do Calçadão de Imperatriz (MA)**ESTADO DO MARANHÃO
PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ
GABINETE DO PREFEITO****LEI ORDINÁRIA Nº 1.792/2019****DENOMINA DE CARLOS GOMES DE AMORIM
O CALÇADÃO DE IMPERATRIZ .****O PREFEITO MUNICIPAL DE IMPERATRIZ, ESTADO DO MARANHÃO, FAZ SABER A
TODOS OS SEUS HABITANTES QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES
APROVOU E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:****Art. 1º - Fica denominado de CARLOS GOMES DE AMORIM, o Calçadão de
Imperatriz, no centro desta cidade.****Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogando-se
as disposições em contrário.****GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE IMPERATRIZ, ESTADO DO MARANHÃO,
AOS 24 DE SETEMBRO DO ANO DE 2019, 199.º DA INDEPENDÊNCIA E 131.º DA
REPÚBLICA.**
**FRANCISCO DE ASSIS ANDRADE RAMOS
PREFEITO MUNICIPAL**