



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
FACULDADE DE GEOGRAFIA**

MOIZES MARTINS FERREIRA

**CENTRO E CENTRALIDADE NA CIDADE DE MARABÁ:
ANÁLISE DA AVENIDA ANTÔNIO VILHENA COMO EIXO COMERCIAL**

**MARABÁ - PA
2019**

MOIZES MARTINS FERREIRA

**CENTRO E CENTRALIDADE NA CIDADE DE MARABÁ:
ANÁLISE DA AVENIDA ANTÔNIO VILHENA COMO EIXO COMERCIAL**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, como quesito para obtenção dos títulos de Licenciatura e Bacharelado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza.

MARABÁ – PA
2019

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Biblioteca Setorial Josineide da Silva Tavares

Damascena, Aline Ruth de Souza

Centro e centralidade na cidade de Marabá: análise da avenida Antônio Vilhena como eixo comercial / Moizes Martins Ferreira ; orientador, Marcus Vinícius Mariano de Souza. — Marabá : [s. n.], 2019.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus Universitário de Marabá, Instituto de Ciências Humanas, Faculdade de Geografia, Curso de Licenciatura e Bacharelado em Geografia, Marabá, 2019.

1. Geografia econômica – Marabá (PA). 2. Marabá (PA) - Comércio. 3. Desenvolvimento econômico. 4. Urbanização – Aspectos econômicos. 5. Urbanização – Aspectos econômicos. I. Souza, Marcus Vinícius Mariano de, orient. II. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará. III. Título.

CDD: 22. ed.: 330.91098115

Elaborada por Miriam Alves de Oliveira – CRB-2/583

MOIZES MARTINS FERREIRA

CENTRO E CENTRALIDADE NA CIDADE DE MARABÁ:
ANÁLISE DA AVENIDA ANTÔNIO VILHENA COMO EIXO COMERCIAL

Trabalho de conclusão de curso (TCC), apresentado ao departamento de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, como parte dos requisitos necessário a obtenção do título de Bacharel e Licenciado em Geografia.

Marabá-Pá, ____ de dezembro de 2019.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza (Orientador)

Prof. Dr.. Gustavo da Silva - FGEO/Unifesspa

Prof. Dr. Sergio Moreno Rendon – IEDAR/Faculdade de Economia

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço ao ETERNO que em sua infinita bondade e misericórdia me concedeu a graça da materialização deste sonho acalentado por toda minha vida.

A minha querida mamãe Antônia Martins Ferreira (in memória), que me educou para a vida, e ajudou forjar em mim o homem que sou.

A minha família que amo, Jucirene, minha diletta e empoderada esposa, Jéssica e Ronniery meus filhos queridos e amados, Jhoninson meu genro querido, juntamente com os meus netinhos, Benjamin, Pierre Levi e Chloe Patrice que sempre acreditaram em mim, me incentivaram, mesmo quando tudo parecia ruir, amo vocês, são minha razão de vida. Meu muito obrigado!

Meus grandes amigos que ao longo dessa venturosa jornada acadêmica de cinco anos, (ordem alfabética), Bruno Scherer, Caira Alves, Carlos Alberto, Juliana Lima, me auxiliaram, apoiaram e incentivaram, foram momentos que levarei pela eternidade. Aos demais colegas agradeço pelo respeito carinhoso, pela amizade e parceria, que se estenderá para além dos muros desta universidade.

Ao meu professor Orientador, Marcus Vinícius Mariano de Souza, agradeço pela paciência, tolerância e orientações durante todo o processo que durou este projeto. Aos demais professores que dividiram comigo seu conhecimento e amizade, possibilitando um novo olhar, uma cosmovisão ampliada, minha gratidão.

A esta casa de ensino, onde vislumbrei uma centelha de democracia, vendo o pobre, o rico, o índio, o negro, o quilombola, o cotista, o aluno trabalhador, todos aprendendo, compartilhando saberes e concomitantemente dividindo o mesmo espaço de formação, destituídos de preconceito. Se alguns saíram 'formados, reformados ou deformados', foi uma questão de escolha pessoal. Amo essa casa de ensino.

As amigas Frediane e Terezinha, que me incentivaram a fazer uma graduação. Obrigado.

Minha Gratidão a Katia Lúcia que me deu as boas novas de aprovação no vestibular UNIFESSPA.

RESUMO

A cidade média de Marabá no sudeste do Pará, com sua característica poli(multi)nucleada, numa fusão de posição geográfica, fronteira agrícola, e grandes reservas minerais, encerra em sua história uma vocação ao crescimento econômico, demográfico e espacial, motivada pela oferta de comércio e serviços, em decorrência destes fenômenos o desenvolvimento no passado recente, em especial no tempo presente. Sua mancha urbana tem se dilatado sobremaneira, impondo uma descentralização dos já postos centros, (Marabá Pioneira, Nova Marabá, e Cidade Nova). Graças ao advento de grandes projetos econômicos, equipamentos de grande porte, bem como de migrantes vindos de diversos estados brasileiros, sofreu profundas transformações socioculturais e sobretudo urbanas. O presente trabalho objetiva analisar a questão que engloba o eixo comercial da Avenida Antônio Vilhena, no contexto de centro e centralidade, eixo este que fomenta a aglutinação de vários comércios e serviços e como resultante, a produção de uma possível nova expressão de centralidade intraurbana, que se materializa no distanciamento do centro da Cidade Nova, centralidade esta cristalizada ou em processo, portanto, procura-se neste projeto, também esta constatação. Para sedimentar o presente trabalho, pauta-se nas definições já estabelecidas, de cidade, urbanização, centro e centralidade, eixo comercial, novas centralidades, elementos que estão no arcabouço da realidade intraurbana e ora sob o prisma da geografia urbana, à cidade média de Marabá. Para Tanto a metodologia usada para a realização do presente trabalho, consistiu de consulta bibliográfica, pesquisa de campo, mapeamento de uso e ocupação do solo no eixo comercial acima citado, no período entre Junho à agosto do ano de 2019, foram aferidos os pontos de coordenadas geográficas através de GPS (mobile Topographer), nos locais onde foram realizadas entrevistas com os proprietários/gerentes de comércios e serviços localizados nesta avenida, bem como aplicação de formulários aos clientes consumidores que frequentam estes estabelecimentos.

Palavras-chaves: Novas Centralidades, Intraurbana, Eixo Comercial, Av. Antônio Vilhena, Marabá (Pá).

ABSTRACT

The average city of Marabá in the Southeast of Pará, with its characteristic (multi)nucleada, in a fusion of geographic position, agricultural border, and great you reserve you mine, closes in its history avocation to the economic, demographic growth and space motivated for it of fers of Ideal and services, as a result of these phenomena the development in the recent passed one, in particular in the present time. Its urban spot, has if broadened excessively, imposing a decentralization of already the ranks centers, (Pioneering Marabá, New Marabá, and New City), thanks to the advent of great economic projects, equipment of great transport, as well as of come migrants of diverse Brazilian states, it suffered deep social transformations, cultural and above all urban. The presente objective work to understand the question that includes the commercial axle of the Antônio Vilhena avenue, in the context of center and centrality, axle this that foments the agglutination of some trades and services andas resulting, the production of possible a new expression of intraurbana centrality, that is materialized in the detachment of the center of the New City, centrality this crystallized or inprocess, the refore is looked in this project, also, this observation. To sediment the presente work, guideline in the definitions already yestablished, of city, urbanization, center and centrality, commercial axle, new centralities, elements that are in arcabouço of the intraurbana reality and however under the prism of urban geography, to the average city of Marabá. For In such a way the used methodology for the accomplishment of the present work, it consisted of bibliographical consultation, research of field, mapping of use and occupation of the ground in the commercial axle above which cited, was surveyed the points of geographic coordinates through GPS, in the places where managers of trades and services located in this avenue were accomplished interviews with the owners, as well as application of questionnaire to the consuming customers who frequent these establishments.

Keywords: New Centralities, intra-urban, Commercial axis, Antônio Vilhena, Marabá (PA).

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Serviço de Informática – Bairro das Laranjeiras.....	36
Figura 2 – Vista Parcial da Av. Antônio Vilhena - Liberdade	38
Figura 3 - Comércio de Confeções - Liberdade	39
Figura 4 – Supermercado Sacolão - Bairro da Independência.....	40

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 – Mapa de Localização: Eixo Comercial	33
MAPA 2 - Uso do Solo: Comércio e Serviços	44
MAPA 3 – Uso do Solo – Categoria comércios.....	46
MAPA 4 - Uso do Solo - Categoria Serviços.....	48
MAPA 5 – Locais de Aplicação das Entrevistas e Formulários.....	51

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Dinâmica Demográfica da Cidade de Marabá/PA de 1980 a 2010.....	34
---	----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Local de Moradia dos clientes pesquisados	49
Gráfico 2 – Local onde trabalham os clientes entrevistados	56
Gráfico 3 - Formas de locomoção dos clientes pesquisados.	56
Gráfico 4 - Frequência do uso de comércio/serviços.	57
Gráfico 5 - Razão do uso deste comércio/serviço	58
Gráfico 6 – Uso somente este tipo de Comércio/Serviços neste Eixo Comercial.....	59

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Entrevista com comerciante/prestador de serviços – Parte I.....	53
Quadro 2 - Entrevista com comerciante/prestador de serviços – Parte II.....	54

LISTA DE ABREVEATURAS E SIGLAS

ABMCN	Associação dos Moradores dos Bairros Cidade Nova
ABNT	Associação Brasileira de Normas e Técnicas
CBD	Central Business District
EMEFDMA	Escola de Ensino Fundamental - Deuzuita Melo de Albuquerque
EMEFJAC	Escola Mun. de Ensino Fundamental - José Alves de Carvalho
EMEFM	Escola Municipal de Ensino Fundamental e Médio - Elinda Simplício Costa
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
MTCI	Meio Técnico Científico Informacional
PDP	Plano Diretor Participativo
PDUM	Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá
PIB	Produto Interno Bruto
PPP	Projeto Político Pedagógico
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
UNIFESSPA	Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

Sumário

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO I: CENTRO E CENTRALIDADE URBANA: BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA	13
1.1. A Cidade e o espaço urbano	13
1.2. Comércio	16
1.3. O Centro: do Tradicional ao Contemporâneo	18
1.4. Centralidade Intraurbana.	21
CAPÍTULO II – CIDADE NOVA: FORMAÇÃO E EXPANSÃO	28
2.1. Cidade nova: Gênese e expansão.....	28
2.2. Dinâmica demográfica.	34
2.3. Histórico: Laranjeiras, Liberdade e Independência	35
2.3.1. Laranjeiras	35
2.3.1.1. Histórico	36
2.3.2. Liberdade.....	37
2.3.3. Independência	39
2.4 Eixo comercial: Avenida Antônio Vilhena.....	40
CAPÍTULO III: ANÁLISE DO EIXO COMERCIAL: AVENIDA ANTÔNIO VILHENA. .	43
3.1. - Eixo Comercial – Avenida Antônio Vilhena – Comércio e Serviços.....	43
3.2. - Área Consolidada - Liberdade	49
3.3. - Resultados das Entrevistas e Formulários	49
CONSIDERAÇÕES FINAIS	60
APÊNDICE	67
1 - Entrevista com o comerciante/prestador de serviços:	67
2 - Formulário aplicados a clientes	69

[...] a mais consistente e, no geral, a mais bem-sucedida tentativa do homem de refazer o mundo onde vive de acordo com o desejo de seu coração. Porém se a cidade é o mundo que o homem criou, então é nesse mundo que de agora em diante ele está condenado a viver. Assim, indiretamente, e sem nenhuma ideia clara da natureza de sua tarefa, ao fazer a cidade, o homem refez a si mesmo.

Robert Park, (1967, p.3)

INTRODUÇÃO

Não é exclusividade do tempo presente que a estrutura de produção e organização do espaço interno da cidade, tem olhares curiosos voltados em sua direção, em sua ânsia por entender o espaço que produz e consome, o homem através das ciências, tem se lançado em busca de respostas que acalme suas inquietações ou o ajude no aperfeiçoamento dos processos de administração e organização do espaço urbano.

No presente trabalho de conclusão de curso, busca-se compreender sob a ótica da geografia urbana em escala intraurbana, partindo do pressuposto que a atividade terciária continua a se desenvolver no espaço urbano, criando e formatando novas centralidades, produzindo rupturas de grande significado no percurso da história geográfica, no contexto de tais transformações, surge como inquietação a atual dinâmica das atividades de comércio e serviços que se localizam na Avenida Antônio Vilhena, importante via localizada no Núcleo Cidade Nova na cidade de Marabá, que atravessa importantes bairros daquele núcleo, como o Liberdade, Laranjeiras e Independência. A concentração de atividades terciárias na referida via suscitou os seguintes questionamentos: é possível caracterizar esta avenida como um eixo comercial? Quais os aspectos que conferem à Avenida Antônio Vilhena a característica de centralidade? Qual a área de influência desta centralidade perante o espaço urbano de Marabá? A partir de tais questionamentos, o trabalho se desenvolve com o Objetivo Geral de analisar a Avenida Antônio Vilhena a partir do uso do solo voltado às atividades comerciais, bem como aos fluxos gerados em função disso, na intenção analisar a referida via enquanto nova expressão de centralidade no cenário urbano de Marabá.

Diante de tal tarefa, torna-se necessária a realização de objetivos específicos, de modo a trilhar um caminho para responder ao objetivo maior. Assim, são Objetivos Específicos: a) realizar uma discussão teórica voltada para a compreensão da importância da centralidade na cidade e a relação do comércio com tal processo; b) compreender o histórico de formação do núcleo urbano da Cidade Nova e dos bairros cortados pela Avenida Antônio Vilhena e a própria formação da avenida em análise; c) analisar o uso e ocupação do solo na Avenida Antônio Vilhena e os fluxos gerados pelas atividades terciárias, sob o prisma de discussão da centralidade.

A metodologia empregada para subsidiar a cristalização deste trabalho, consistiu em pesquisas bibliográficas, trabalho de campo para levantamento dos diferentes tipos do uso de solo, mapeamento cartográfico, (mobile Topographer) além da aplicação de entrevistas em dez (10) estabelecimentos de comércio e serviços, escolhidos aleatoriamente. Nestes locais foram feitas entrevistas com os proprietários ou gerentes, além destes também foram aplicados nos mesmos estabelecimentos, cem (100) formulários aos clientes, no período de junho a agosto de 2019. Foi usado para tanto o soft QGIS 2.18, Las Palmas.

Quanto aos autores consultados para sedimentação dos conceitos e proposições contidos nesta monografia, lista-se: Sposito (1991, 1994, 2008, 2010); Corrêa (1987, 1989, 1995), Souza (2009), Tourinho (2006), Villaça (1999), dentre outros.

Quanto à forma como está segmentado o presente trabalho, obedece a seguinte ordem: no capítulo primeiro constrói-se um breve histórico-geográfico da formação da cidade, a influência do comércio, englobando conceitos de espaço urbano, centro e centralidade sob uma perspectiva da escala intraurbana.

No segundo capítulo, constrói-se um breve histórico da formação e expansão do núcleo da Cidade Nova, como um dos três principais núcleos da cidade média de Marabá (PA), com uma centralidade definitivamente cristalizada, em processo constante de expansão, bem como o surgimento dos três bairros que integram o eixo comercial da Avenida Antônio Vilhena, além de sua caracterização no zoneamento do Plano Diretor Participativo - PDP (2018).

O Capítulo terceiro, condensa a temática principal do recorte espacial e analisa sob a ótica dos autores já mencionados, confrontando com as características de uso e ocupação do solo urbano, suas formas, movimentos, bem como o mapeamento cartográfico do eixo em questão, para responder os questionamentos hipotetizados anteriormente.

CAPÍTULO I: CENTRO E CENTRALIDADE URBANA: BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA

O presente capítulo objetiva sublinhar algumas proposições que subsidiam a temática sobre centro e centralidade, contribuindo para essa discussão, reconhecendo sua densidade e complexidade, sem a pretensão de encerrar o assunto, nem tampouco confrontar as proposições já postas sobre o referido assunto, pelo contrário, apropriando do acervo bibliográfico que discorrem e defendem o assunto em pauta, com o fim de somar no processo de apreensão e compreensão dos conceitos e diferenciações entre *centro* e *centralidade*, além de pontuar as novas formas de centralidades e analisar os eixos comerciais como uma das expressões da centralidade na cidade média contemporânea.

Para tanto, este capítulo está subdividido em quatro partes diretamente ligados com a temática do centro e centralidade, sendo que na primeira parte será feita uma breve abordagem sobre a cidade e o espaço urbano. Na segunda parte será resgatado sumariamente o histórico do comércio e sua importância, para o surgimento da cidade e da urbanização, fomentado pela comercialização do excedente agrícola. Na terceira parte procurou-se entender como o centro tradicional perde sua condição de elemento monopolizador dos fluxos e condensador dos vários equipamentos coletivos, e por fim, na quarta parte será adensada a temática central do capítulo, ou seja, a centralidade intraurbana na cidade contemporânea. Para tanto, bibliograficamente alguns autores da geografia, sociologia dentre outras ciências nos servirão de base para estruturar o presente trabalho, a saber: Santos (1981) Munford (1985), Sposito (2008), Vargas (2001), Castells (1977), Harvey (1996), dentre outros que foram de extrema relevância para a cristalização do presente trabalho.

1.1. A Cidade e o espaço urbano

A geografia urbana deve contemplar em seu escopo a análise do espaço seja no aspecto físico da cidade, seja nos aspectos urbanos que se espacializa no exercício da vivência social, em sua incursão sobre a natureza.

A intencionalidade aqui, não é fazer um inventário sobre a temática cidade, nem uma 'dissertação' sobre o espaço urbano, todavia não há como falar de centro e

centralidades sem juntarmos a cidade e o espaço urbano enquanto elementos aglutinadores destes processos.

As cidades remontam desde o paleolítico quando o homem inicia sua fixação no território, concomitante ao advento da técnica, e a relevância dadas aos mortos, segundo Munford,

Antes da cidade, houve a pequena povoação, o santuário e a aldeia; antes da aldeia, o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e antes de tudo isso, houve certa predisposição para a vida social que o homem compartilha (MUNFORD, 1982, apud SPOSITO 1998, p. 12)

As cidades antigas estão associadas a aglomeração dos homens em volta dos símbolos, que concomitante respondiam seus inquietantes questionamentos religiosos e davam forma sua identidade coletiva, devemos ao historiador assim como o arqueólogo estas conclusões. Estando postos assim os alicerces do que mais tarde viria a ser a cidade.

“A cidade, enquanto local permanente de moradia e trabalho, se implanta quando a produção gera um excedente, uma quantidade de produção para além das necessidades de consumo imediato” (ROLNIK, 2004, p. 16).

A conceituação de cidade é inexoravelmente necessária, para a continuidade e construção do que se está propondo em termos teóricos para o entendimento da temática do centro e centralidade. Quanto ao conceito de cidade, segundo Singer (1985),

[...] por mais que variem as definições do que constitui uma cidade, a maioria delas concorda num ponto: trata-se na realidade de uma aglomeração humana, formada por um conjunto de pessoas que vivem próximas umas das outras. A questão que por muito tempo e ainda hoje representa uma característica importante é o tamanho mínimo da aglomeração: assim, para alguns, só podemos considerar uma aglomeração uma cidade quando esta possui no mínimo 2.000, outros consideram 5.000 e assim por diante. Isso, inclusive, irá depender de país para país. (SINGER, 1985, p. 6)

A cidade, portanto, é este aglomerado de pessoas na busca incessante da construção de sua existência e subsistência, é este fenômeno urbano gerado e gerador de espaços, quando vista por dentro nos propicia novas nuances, todos contextualizados, tanto a cidade quanto ao espaço urbano. Para Carlos (2007, p.27).

[...] A reflexão sobre a cidade é, fundamentalmente, uma reflexão sobre a prática sócio espacial que diz respeito ao modo pelo qual se realiza a vida na cidade, enquanto formas e momentos de apropriação do espaço como elemento constitutivo da realização da existência humana.

Não obstante, também a cidade se configura enquanto materialização do trabalho, um produto histórico social sedimentado no tempo e no espaço, daí a impossibilidade de desvinculação da sociedade e do contexto histórico geográfico. Sobre o conceito de cidade Harvey 1980, (apud CORRÊA, 1996) facilita a nossa compreensão deste conceito, afirmando: “Uma forma de organização do espaço pelo homem, expressão concreta de processos sociais, na forma de um ambiente físico construído sobre o espaço geográfico”.

Antes, no entanto, de adensarmos um olhar no interior da cidade onde o centro e as centralidades intraurbana configuram-se, nos permitindo a construção tanto no que diz respeito a conceituação, quanto a diferenciação do que é a cidade e espaço urbano, urge uma pergunta premente, o que é o espaço urbano sob o olhar geográfico?

A visão polissêmica desta temática nos instiga a uma reflexão, a qual nos levará a um ‘norte’, para nos guiar por esta jornada, observaremos o posicionamento de alguns autores: Em Carlos (2007), é nos afirmado, que o espaço urbano apresenta um sentido profundo, pois revela condição, meio e produto da ação humana – pelo uso do solo - ao longo do tempo, para Corrêa (2004), o espaço urbano é fragmentado, articulado; é também o condicionante das ações sociais e o reflexo destas, em uma interação dialética. Além disso, segundo o mesmo autor, ele pode ser compreendido como um conjunto de símbolos e como um campo de lutas, principalmente envolvendo as classes sociais.

Nas proposições de Castells (1977) levando em consideração a escola de Chicago (embora não concordasse em certos pontos), sustenta que o espaço urbano é determinado pelas forças produtivas e pelas relações de produção que se originam delas.

Não existe uma teoria espaço, mas simplesmente um desdobramento e especificação da teoria da estrutura social, a fim de explicar as características da forma social particular, o espaço, e de sua articulação com outras forças e processos, historicamente dados (CASTELLS, 1977. p. 124).

O autor continua,

Proponho a seguinte hipótese: em sociedades capitalistas adiantadas, o processo que estrutura o espaço é o que diz respeito à produção simples e extensiva da força de trabalho; o conjunto da chamada prática urbana conota a articulação do processo de estrutura social como um todo... As unidades urbanas, assim, parecem ser para o processo de reprodução o que as companhias são para o processo de produção, ainda que, naturalmente, não devam ser consideradas apenas como locais, mas como sendo de origem de efeitos específicos sobre a estrutura social. (CASTELLS 1977. p. 237).

Ainda segundo Gottdiener (1993), Castells (1977), o espaço urbano é um fragmento espacial da reprodução da força de trabalho que se desdobra em produzir novas centralidades urbanas.

O espaço urbano congrega em seu conteúdo outro elemento que é de suma importância, elemento este que foi no *continuum* temporal peça chave para a formação da cidade e seu desenvolvimento, o comércio, é sobre ele de que se discorreremos a seguir.

1.2. Comércio

Dentre todas as funções urbanas ligadas ao surgimento das cidades, talvez a mais antiga seja o comércio, pois fora a partir da comercialização do excedente agrícola que uma nova dinâmica social passou a figurar como elemento e vetor da urbanização e formação do espaço urbano. Na atualidade as atividades de comércios e serviços, são os aspectos mais pontuais percebidos na dinâmica da cidade, o setor terciário tem sido, sobretudo no caso brasileiro, aquele com maior participação no PIB, (Produto Interno Bruto). Para um melhor entendimento convém fazermos um apanhado histórico para mensurarmos a sua importância e a relação entre comércio e cidade.

O comércio na realidade contemporânea, difere em grande medida do comércio em sua gênese, pois não aglutinava em seu entorno a dimensão capitalista que ora se concretiza, vinculada ao valor de troca, ele evoluiu acompanhando a sociedade.

A revolução agrícola como resultado da fixação do homem na terra, produz por sua vez a possibilidade do comércio do excedente desta forma de produção, aqui está a gênese do comércio, que perpassa desde o antigo mercado, as feiras e *bazares*, até os modernos shopping center na cidade capitalista, onde o valor de troca suprime o valor de uso.

Os mercados e posteriormente as feiras foram muito mais além do que fornecer mercadorias para os consumidores. Agiram também como locais de distração e divertimento, proporcionando atrações como as tão famosas quanto antigas, brigas de galo. Desde o início, esses locais onde a troca realizava-se possuíam um papel muito importante, não apenas na atividade econômica mas principalmente na vida social. Fato esse que se amplia quando se considera o abastecimento da população como uma atividade social. Uma olhada através da história evidencia essa faceta do varejo de adotar uma condição de simbiose com as atividades sociais (VARGAS, 2001, p.96).

É relevante pontuar um aspecto ligado ao tempo que promoveu o surgimento e avanço do Império Romano pelo mundo, foi um dos motores de desenvolvimento do comércio, (muito embora este já existia antes) responsável por suas mais diversas formas, e nomenclaturas em diferentes partes da Europa e Oriente Médio, quando este império desmorona, conseqüentemente há um declínio do comércio, retomando sua força somente após o feudalismo, e então graças a força do comércio uma nova classe social ganha espaço no cenário social, a burguesia.

A partir do processo de constituição de uma classe social – a burguesia - com base na atividade comercial, a produção não visava apenas satisfazer as necessidades humanas, mas por seu caráter de mercadoria, propiciar o lucro e, por conseguinte, a acumulação através do comércio (SPOSITO, 1994, p. 34).

A burguesia, torna-se a classe dominante suplantando a classe feudal e possibilitando o surgimento de um novo sistema social, o Capitalismo. Esta dinâmica social, por sua vez produz novos espaços de comércio, a saber a praça de mercado, com novas formas e significados, aqui onde o valor de troca ganha força e dá formas inéditas no cenário comercial, dinamizando e fomentando a urbanização.

Para deixar de ser um simples agrupamento humano, a cidade necessita de um centro social, seja ele interno ou externo. A praça, como espaço externo e essencialmente público, é o protótipo desse elemento de sociabilização. E se for a praça a dar a cidade a sua dimensão urbana, será porque a praça não é apenas um espaço aberto, mas pertence, de fato, ao tecido urbano (VARGAS, 2001, p. 137).

Esta nova formatação social, tendo o comércio como elemento fundante na acumulação de riquezas que, por conseguinte possibilitará o advento da industrialização e conseqüentemente a revolução urbana, evidenciando a importância

do comércio e sua relevância para o surgimento de novas áreas de centralidade conforme veremos no capítulo segundo do presente trabalho.

Partindo deste breve apanhado, daquilo que se considera como elementos basais, elencados com a intencionalidade de compreendermos a questão do centro e centralidade e munidos de informações pertinentes, abordaremos estas temáticas centrais nas proposições a seguir.

1.3. O Centro: do Tradicional ao Contemporâneo

Centro e centralidade estão imbricados numa relação da estruturação e reestruturação do espaço urbano, que se dinamizam no tempo e no espaço. Um estudo do processo de produção e estruturação das cidades, passa inexoravelmente pela compreensão do centro, pois de outro modo comprometeria o entendimento das temáticas em questão. De acordo com Johnson (1974, p. 155), “Assim, pois, não adotaremos uma postura purista, mas tentaremos descrever o centro da cidade tal como é, ao invés de averiguar o que deveria ser em teoria”. Fundamentando em outro autor, agora uma referência da geografia propriamente, no que se refere ao centro, Santos (1981), ao abordar a temática, afirma:

Nos países subdesenvolvidos suas características mais marcantes são a de constituir o nóculo da rede de vias urbanas [...] e de apresentar uma forte concentração de serviços de todos os níveis, especialmente comércios [...] Em certo número de cidade dos países subdesenvolvidos especialmente nas cidades de importância média ou nas que se desenvolveram muito rapidamente, o centro é único e monopoliza todas as funções correspondentes: serviços urbanos e serviços à escala da região ou do país (SANTOS, 1981, p. 181-182).

Marabá, entretanto, enquanto objeto de estudo dentre as cidades médias da Amazônia Oriental, foge desta regra apontada na citação segunda, no tempo presente, (muito embora em sua forma passada assim o fora), tendo a mesma hoje uma característica policêntrica, não obstante as cidades de porte médio da região sudeste paraense, condizem com a citação de Santos, pois o centro de fato é esta parte onde os bens e serviços se condensam, e aglutinam-se, fomentando o fluxo de pessoas, mercadorias, informações, ideias e valores, ou seja, a centralidade intraurbana.

O centro em tempos pretérito, o chamado centro tradicional, consistia-se na parte física, construída e central da cidade, seria o território motor que comandava de modo monopolizador a cidade, diferindo do demais tecidos urbano, produtor de identidade e lugar de concentração, onde a economia prolifera mais abundantemente, onde a quantidade e qualidade de serviços se condensam, além do que nenhuma outra parte da cidade se comparavam ao centro. (VILLAÇA, 2001, p. 241).

Com a evolução dos processos de produção e reprodução do espaço e o advento do meio técnico-científico-informacional, (SANTOS, 1996), o centro passa por um processo de reestruturação, em função do congestionamento, aumento de impostos, supervalorização de imóveis e aluguéis, este mesmo centro ganha nova formatação, e conseqüentemente novas centralidades. Para Sposito, (2001), enfatizando esta redefinição, e concomitantemente conceituando centro e centralidade, afirma;

Essa redefinição não pode, no entanto, ser analisada apenas no plano da localização das atividades comerciais e de serviços, como já tem sido destacado por diferentes autores, mas deve ser estudada a partir das relações entre essa localização e os fluxos que ela gera e que a sustentam. Os fluxos permitem a apreensão da centralidade, porque é através dos nódulos de articulação da circulação intra/interurbana que ela se revela. Essa circulação é, evidente, redefinida constantemente pelas mudanças ocorridas na localização territorial das atividades que geram a concentração. Desse ponto de vista, não há centro sem que se revele sua centralidade, assim como essa centralidade não se expressa sem que uma concentração se estruture.

E ainda...

Se o centro se revela pelo que se localiza no território, a centralidade é desvelada pelo que se movimenta no território, relacionando a compreensão das centralidades, do plano conceitual prevalentemente à dimensão temporal da realidade. O que é central é redefinido em escalas temporais de médio e longo prazo pela mudança na localização de atividades. A centralidade é redefinida continuamente, inclusive em escalas temporais de curto prazo, pelos fluxos que se desenham através da circulação das pessoas, das mercadorias, das informações, das ideias e valores (SPÓSITO, 2001, p. 238).

Como afirmado por Sposito (2001) na citação acima, o centro é, portanto, o que se revela no território, o fixo, o construído, o centro da cidade, de onde irradia e condensa centralidades, monopolizada por este espaço intraurbano.

O centro tradicional que predominou desde sua gênese até o advento do que se compreende pelo denominando Meio Técnico Científico Informacional (MTCI)

(SANTOS, 1997, p. 191), se caracterizava pela concentração das principais atividades econômicas, as diferentes formas de representação do Estado, bem como os serviços, ele congrega múltiplas atividades que vai de uma rede informal de relações baseadas em encontros pessoais, até a concentração de uma enorme formas de atividades, assim como uma variedades de bens de consumo comprimidos de modos a evitar deslocamentos extensos, enfim, o centro foi enquanto centro tradicional a parte mais importante da cidade. A ideia da homogeneidade atrelada ao monocentrismo onde toda cidade teria um centro único, fixo, polarizador de todas as atividades (SPOSITO, 1991).

As novas formas de produção capitalista aliadas a outras dinâmicas sociais imprimiram convergência/divergência que impactaram a forma do centro tradicional modificando a estrutura intraurbana, em face das novas formatações impostas pelo MTCl, exigindo redefinições, revitalização de modo a ganhar novos significados e utilidade no espaço urbano, deste fenômeno emergem novas centralidades, oriundas do extrapolamento das formas antigas, evocando novas áreas de centralidade, onde concentrações de atividades terciárias distribuídas no tecido urbano desembocam num processo de (re)centralizações. Para Sposito (1991), o centro é,

[...] é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para atividades e, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela (SPOSITO, 1991, p.6).

O centro tradicional, portanto, é este fenômeno fixo, construído e condensador de atividades comerciais de bens e serviços, entretanto, este mesmo centro na proporção em que a produção capitalista do espaço e outros aspectos se dinamizam, novas centralidades se estabelecem.

Novos padrões estruturais da cidade se configuraram com o advento do MTCl, a chamada reestruturação, quando novas centralidades eclodem, em outros pontos do tecido urbano, a cidade perde sua característica monocêntrica, tornando-se policêntrica. Nas proposições a seguir, essas dinâmicas se evidenciam, segundo Hartshorn (1995), e Reis (2007),

A estrutura urbana que, além do CBD, é dotada de um (ou mais) núcleo(s) secundário(s) com funções de comércio e serviços típicos do CBD. Além disso, estes núcleos(s) secundário(s) equivalentes ao CBD caracterizam-se

pela coesão de pelo menos duas ou mais funções especializadas, por exemplo, o comércio varejista e os escritórios de serviços (FUJII; HARTSHORN, 1995 apud REIS, 2007, p. 28).

Como asseveram os autores, na escala intraurbana, no contínuo temporal de espaço-tempo, existem constantes convergência/divergência que cristalizam a estrutura urbana. Castells sintetiza o centro da cidade,

O centro da cidade pode ser apreendido, efetivamente não em único nível, mas em vários: a) no nível econômico, como espaço de trocas e de centralização; b) no nível ideológico, como espaço simbólico, onde a carga ideológica travestida nos vários signos do urbano se condensa; c) no nível político institucional, como espaço de gestão. (CASTELLS, 1983, p. 271-279).

Esta divisão decorre em função da divisão espacial e social do trabalho na formação intraurbana, onde o espaço é tomado como o reflexo da sociedade, Whitacker (2017). Esse emaranhado de proposições formam o arcabouço do que necessitamos para uma apreensão da centralidade intraurbana, e continuidade do presente trabalho.

1.4. Centralidade Intraurbana.

No decorrer dos processos de urbanização no bojo do capitalismo, as cidades condensam as funcionalidades e articulação dos modos de produção, distribuição, permutas, consumo e gestão do urbano, em suas múltiplas facetas (CARLOS, 1992). A centralidade intraurbana se materializa na cidade, como resultado da dinamicidade urbana, no contexto do modo de produção capitalista. Na pós-modernidade onde a maior parte da população mundial se concentram na cidade (IBGE, 2010), e, na proporção que os agentes produtores do espaço, se inserem na cidade, novas centralidades emergem destas inserções.

Em tempos pretéritos, as metrópoles monopolizavam estes movimentos da dinâmica atual, entretanto em nosso tempo as cidades médias incorporam estas dinâmicas, sendo Marabá, um exemplo destas centralidades que se movimentam e dão dinamismo a cidade.

Percebemos isso em como a cidade se modifica, se expande no presente, com novos equipamentos, novos bairros, outras rotas de mobilidade urbana, novas áreas comerciais, vias de mobilidade se duplicam, o movimento das pessoas, das mercadorias, ideias dos valores se intensificam exigindo do poder público e privado,

formas de sustentabilidade e viabilidades, para tornar possíveis esta demanda cada dia maior, mais rápida, volátil e exigente.

O tema das novas áreas de centralidades inter/intraurbana, eclodem nos idos de 1980 e 1990, na tentativa de compreender esta metamorfose das áreas urbanas e suas dinâmicas expansionistas, Tourinho (2006, p. 278), destaca que estes processos não somente o tecido urbano se expandiu, mas também a centralidade, subtraindo o monopólio exclusivo do centro que de modo arbitral, regia a cidade.

O Centro perdeu centralidade para as novas áreas de centralidade, uma vez que não consegue continuar comandando ele só o complexo processo de construção metropolitano (TOURINHO, 2006, p. 23).

A cidade agrega e congrega em sua contemporaneidade algumas características que extrapolam com as formas pretérita da mesma. O crescimento do tecido urbano e as novas áreas de centralidades são exemplo disto, que subtraem do centro único os fluxos que antes eram exclusividade.

Como foram postas as proposições, já se torna mais claro a diferenciação, e concomitantemente a própria definição. O processo de estruturação da cidade está estritamente ligado ao papel do centro e da centralidade. Partimos então do pressuposto de que “a análise do processo de produção e estruturação das cidades tem que passar necessariamente pelo entendimento do papel do centro” (SPOSITO, 1991, p. 5). “A questão da centralidade é chave na organização do espaço[urbano]” (SALGUEIRO, 1994, p. 71). A estruturação e reestruturação é o movimento que se dá no seio da cidade fomentando o aparecimento de “novas” centralidades.

Para Tourinho (2004), em sua tese de doutorado defende que “o Centro e a centralidade hoje já não caminham mais juntos de forma indiferenciada” (TOURINHO, 2004, p. 395) como eram tratados nos diversos estudos geográficos, sociológicos e urbanísticos que foram produzidos ao longo do século XX. E assevera que;

{...} é imperativo entender que o Centro e a centralidade hoje já não caminham mais juntos de forma indiferenciada. A centralidade, como sua miríade de atributos, tornou-se independente do Centro, distanciou-se dele, conceitual e fisicamente falando. Deixou de ser o atributo como qualidade capaz de exprimir a substância do central, para passar a ser ela mesma um substantivo adequado para identificar um espaço urbano, mais ou menos compacto, que pode conter em si as condições necessárias para que exista a concentração de fluxos diversos – riquezas, informações, decisões, mas também, pessoas e bens materiais, fontes de consumo e de lazer, atividades as mais variadas ou especializadas que habitualmente permitem acontecer

dia a dia de nossas sociedades, com independência de qualquer relação hierárquica referida necessariamente ao Centro da cidade. [...]

A centralidade que sai do Centro, por exemplo, leva com ela uma parte dos atributos que o identificam. [...] o Centro não possui hoje muitas daquelas características identificadas nele quando reinava absoluto. É, por estas razões, que se diz hoje que o Centro perdeu centralidade para as chamadas “novas centralidades”, uma vez que não consegue continuar comandando, ele só, o complexo processo de construção metropolitana, sendo obrigado entrar na arena competitiva com outras áreas da cidade, sustentado pela postura de uma parte da sociedade que pretende – por razões econômicas, de prestígio, ou ainda culturalistas – reforçar a centralidade preexistente àquelas novas centralidades. Ainda assim, o Centro continua Centro (TOURINHO, 2004, p. 395).

Destas proposições se percebe a complexidade e importância que encerram a questão do centro e centralidade, é conveniente pontuar que a palavra centro na citação acima inicia com letra maiúscula dando a ideia de “centralidade sem centro” que para Tourinho (2004) é abordada sob um diferente viés.

Outro aspecto a discutir dentro do presente trabalho será a questão que abarca as questões de multicentralidade e policentralidades que são aspectos pertinentes ao assunto em pauta. Sposito (2010), adensando a discussão assevera,

se constatamos a existência de mais de um centro temos uma multicentralidade. Se constatamos diferentes níveis de especialização e importância entre esses centros, estamos em face de uma policentralidade” (SPOSITO apud PEREIRA, 2010a, p. 205).

Na análise acerca da dispersão urbana, segundo Sposito, (2013, p. 72).

[...] Em modos de produção pretéritos, tanto quanto em boa parte do desenvolvimento do modo capitalista de produção, as cidades tiveram suas estruturas espaciais articuladas em torno de um centro principal. Na maior parte das vezes, ele era ou é único, desempenhando todos os papéis de centralidade, tanto na escala da cidade, quanto na interurbana, quando tratamos dos espaços urbanos de maior importância nas redes urbanas. A implantação de sistemas de transporte urbano, primeiramente por trilhos (bondes e trens suburbanos, seguidos pelo metrô) e depois, sobretudo, o de matriz automotiva (ônibus, carros, caminhões, motos etc.) geraram condições técnicas e funcionais para uma cidade mais expandida. Ela é menos densa, alcançando a situação de dispersão do tecido urbano e de diluição clara das formas urbanas em amálgamas em que elas se mesclam aos espaços rurais nas franjas deste tecido. Esse processo foi acompanhado, claramente, de emergência de novas áreas comerciais e de serviços.

As condições arrançadas e disponibilizadas pelo advento das técnicas e tecnologias que aparecem na anterior citação, explicam nos auxiliando na apreensão e compreensão destas novas formatações que dispõem o espaço urbano e suas

peculiaridades de multi(poli)centralidades. Ainda sobre este mesmo assunto, em Sposito (2013) lemos;

[...] Tenho usado o termo MULTICENTRALIDADE para me referir à conformação de mais de uma área de concentração comercial e de serviços nas cidades, influenciando a perda relativa do peso e da importância do centro 'principal' em estruturas espaciais tipicamente monocêntricas até então. [...] Reservo a expressão POLICENTRALIDADE para tratar de dinâmicas mais recentemente observadas, que se combinam com as sinteticamente descritas no parágrafo anterior, contendo-as, mas superando a lógica que orienta sua formação. São atinentes ao aparecimento de grandes superfícies comerciais e de serviços, que redefinem de modo profundo, a estrutura espacial que vinha se estabelecendo no decorrer do tempo. [...] especialmente, hipermercados modernos de grandes grupos do setor, shopping centres, centros especializados de grande porte (de negócios, de serviços médico-hospitalares, de feiras, de festas etc.). (SPOSITO, 2013, p. 74-75)

E continua diferenciando no tempo e no espaço os fenômenos multi(poli)centralidades.

[as grandes superfícies comerciais e de serviços] não resultam da somatória de iniciativas de comerciantes, prestadores de serviços, pequenos empreendedores e proprietários de imóveis ou terrenos que, no decorrer do tempo, fizeram novas escolhas locacionais e contribuíram para a recomposição da centralidade urbana, de modo paulatino e gradual, pois ocorrida em interregnos de dezena(s) de anos. Ao contrário, são grandes superfícies comerciais e de serviços planejadas, construídas e ocupadas, em conjunto, num intervalo temporal relativamente curto (alguns poucos anos para construção, bastando a inauguração para começarem a funcionar todas no mesmo dia). [...] Trata-se de processo de produção do espaço urbano que não resulta da história de uma cidade, no decorrer da média ou longa duração, mas que a redefine como resultado de ações deliberadas, planejadas e intencionais, pensadas por um pequeno grupo de interessados nelas. [...]. (SPOSITO, 2013, p. 75-76)

No presente recorte espacial de estudo (Marabá-Pá) e em específico a Av. Antônio Vilhena, a exemplo de multicentralidade, é constatada, muito embora não se tratando de uma metrópole e sim de uma cidade média, o que evidencia que, as novas áreas de centralidades estão cada dia mais, cristalizando-se para além do território metropolitano, como se evidenciam no presente trabalho.

Poderíamos afirmar que o aparecimento de novas centralidades, muitas das vezes desvinculadas da estrutura central tradicional, é evidente nas cidades médias brasileiras na contemporaneidade. O surgimento destas “novas centralidades” e das novas modalidades do comércio que geram novas formas de organização no espaço urbano, assim como a extensão dos processos de urbanização, novos modos de vida,

novas redes de circulação e consumo, novas áreas comerciais e concomitantemente o *declínio* das áreas centrais tradicionais ou a reconfiguração de seus usos e graus de polarização, é nos afirmado por Rolnik(2001),

Esse declínio, embora acompanhada de uma multiplicação da centralidade, não se refere a uma expansão, pois “a existência do Centro e de centros não implica, de maneira nenhuma, que exista uma expansão da centralidade. A centralidade não se expande, ela se concentra, ainda que possa multiplicar-se como poli nucleação no sistema de descentralização dos subcentros ou, no seu estado atual, ela se multiplica produzindo mais concentração e polarização (ROLNIK, 2001: p. 65)

Sob o prisma interpretativo de Sposito (2001) o centro está mais vinculado ao aspecto espacial da realidade, em contrapartida, a centralidade está para o aspecto temporal, a mesma centralidade para Pinaud (2009) é mutável no tempo e o centro por outro lado é permanente. Dilatando a temática, Tourinho (2004, p.397) escreve que

O Centro convive, e compete, atualmente com outras realidades urbanas que enriquecem ou empobrece [a cidade]. Estas, a princípio, não deveriam chamar-se “novas centralidades”, uma vez que não há “velhas centralidades”. Por tratar-se a centralidade de uma noção existente sobre um fato físico, o correto seria realmente chamar de novo ou velho ao fato propriamente dito e não a noção que se tem sobre ele. O que existem são, assim, “novas áreas” de centralidade e novos sistemas de produzir centralidade frente a uma sistemática tradicional de produção de centralidade associada a uma determinada forma física da cidade que era depositária dessa centralidade, o Centro da cidade. Este, de fato, não é uma velha centralidade, ele é simplesmente “o Centro”. (TOURINHO, 2004, p. 397).

Não se trata no tocante a dinâmicas pertinentes a cidade e ao espaço urbano, de quem é mais importante, notória ou relevante, aqui se busca apreender os movimentos que se cristalizam, - seja no campo físico ou virtual - no seio da cidade, pontuando sua existência, sua inserção e consequências. Convém ressaltar que centralidades possuem múltiplas formas e papéis em sua interconexão com o centro.

Assim, há centros, em vez de centro. Isso se desdobrará em estruturas espaciais não apenas dotados de vários centros, o que se constata pela estrutura espacial, mas também de um centro que pode expressar vários conteúdos da centralidade. (WHITACKER, 2017, p. 171).

A título de exemplo para se entender a referida citação, se faz imperativo outro comentário do mesmo autor,

Uma área pode ser ao mesmo tempo, um centro político administrativo (tanto da esfera pública quanto privada, materializada pela presença de edifícios de comando político), um centro econômico (caracterizado sobretudo pela presença de atividades terciárias), um centro lúdico (em que se realizam atividades culturais e de lazer) e um centro ideológico (de disseminação de símbolos e sinais de sustentação política e econômica). Paralelamente, constituem-se outros centros, erigidos no bojo de uma estrutura urbana multicêntrica, ou num processo em que se identifica o policentrismo. (WHITACKER, 2017, p. 172).

Para Whitacker (2017) parafraseando Lefebvre (1970), a cidade possui estruturas morfológicas e sociológicas, para os referidos autores a centralidade diz respeito a um lugar com conteúdo social, carregado de símbolos e representações, além de agregar um processo duplo que se expressa pela organização de vazios, de concentração e dispersão.

Outro aspecto da centralidade é que a mesma é cambiante, pois não se define pela localização, porém pelo movimento e também pela articulação das diferentes localizações, não estando limitada ao aspecto intraurbano, sendo resultante de níveis, dimensões e escalas diferentes imbricadas a constituição de redes e conseqüentemente dos fluxos, (WHITACKER *et al.* 2017).

Somando-se a temática sobre o fenômeno da *centralidade*, retornamos ao comércio, pois, este em tempos pretérito contribuiu de diversas formas para a formação e transformação do espaço urbano e ainda na contemporaneidade sua presença é exponencialmente preponderante para as configurações das múltiplas justaposições que o espaço urbano agrega e congrega, à guisa de exemplo pontua-se, as formas de centralidades, os eixos comerciais, dentre outros aspectos, todos, direta ou indiretamente estão conectados ao comércio e sua influência polarizadora.

A cidade de Marabá, possui como a maioria das cidades médias uma área central, ou seja, um centro agregador de centralidades, para onde flui a maioria dos fluxos urbanos, que de lá se dispersam para as demais áreas da cidade, agregando um centro com duas outras áreas de centralidades comprovadas, totalizando quatro núcleos a saber: Nova Marabá; São Felix; Morada Nova e Cidade Nova, além de eixos comerciais, caracterizando-a como uma cidade com multicentralidade.

O sítio urbano de Marabá deve ser descrito da forma a seguir, possui núcleos urbanos descontínuos, que se reflete nas centralidades intraurbana. A Marabá Pioneira sobretudo pela sua ligação histórica com a cidade, e na contemporaneidade a presença de estabelecimentos comerciais voltados aos nichos comerciais de

vestuário, além de bares e restaurantes, conforme Souza (2014), é uma importante área de centralidade, atraindo grande parte do movimento dos fluxos e para além desta. Outros núcleos foram concentrando atividades comerciais, gerando fluxos para estas áreas, a exemplo disto temos os bairros Cidade Nova, e a Avenida VP-8, no Núcleo Nova Marabá, conforme relatório apresentado por Souza et al (2014).

Em 2011, na revisão do Plano Diretor de Marabá, foi identificada a presença de diferentes tipos de centralidade na cidade, as quais aquela pesquisa classificou como “centralidades polares”, que se desenvolviam em uma área, e “centralidades lineares”, desenvolvidas ao longo de vias, assemelhando-se ao que na linguagem da geografia urbana chamamos de eixos comerciais. (PMM,2011, p. 199)

De tal maneira, partindo do pressuposto que a atividade terciária continua a se desenvolver no espaço urbano, criando e transformando centralidades, pretende-se aqui analisar a avenida Antônio Vilhena, localizado no núcleo Cidade Nova, a partir dos seguintes questionamentos: é possível caracterizar esta avenida como um eixo comercial? Quais os fatores que conferem à Avenida Antônio Vilhena a característica de centralidade? Qual a área de influência desta centralidade perante o espaço urbano de Marabá? Tais questionamentos norteiam a elaboração dos capítulos que se seguem.

CAPÍTULO II – CIDADE NOVA: FORMAÇÃO E EXPANSÃO

O presente capítulo, objetiva descrever sumariamente os processos socioespaciais de formação e expansão do núcleo da Cidade Nova, sua espacialização no decorrer do tempo histórico-geográfico sob o olhar da geografia urbana especificamente no contexto dos fenômenos de centro e centralidades além de ressaltar a importância do eixo comercial.

O capítulo está dividido em duas partes, sendo que a *primeira* descreve a gênese, formação e expansão da cidade de Marabá, pontuando os bairros de Laranjeiras; Liberdade; Independência. E sua importância para o núcleo da Cidade Nova.

Na *segunda* parte ressalta-se a nova expressão de centralidade da Cidade Nova, evidenciando a mesma enquanto centro de importância no espaço urbano de Marabá, entendendo o eixo comercial da Avenida Antônio Vilhena (recorte espacial) com uma possível expressão de centralidade em processo de cristalização no núcleo da Cidade Nova.

A cidade de Marabá está sedimentada sobre vários períodos, processos históricos políticos e sociais que, sob a ação de agentes sociais se desenvolveu a ponto de converter em centralidade interurbana, polarizando a região sudeste paraense, agregando características que a coloca como uma das cidades proeminentes do estado do Pará (CORRÊA, 1987), pois exerce uma centralidade no contexto regional amazônico (RODRIGUES, 2010),

Sua gênese está vinculada aos rios Tocantins e Itacaiúnas, que serviam como “meio natural, locomoção e sobrevivência” (ALMEIDA, 2008) para sua população, concomitante em escala regional a ocupação da Amazônia pelos portugueses, tendo como motor a produção capitalista do espaço, e a divisão social do trabalho materializado na forma do extrativismo da borracha (caucho), castanha do Pará, a produção extrativa mineral, da agropecuária dentre outras atividades econômicas (ALMEIDA, 2008), que esta cidade se forma e transforma-se no que conhecemos hoje.

2.1. Cidade nova: Gênese e expansão

Enquanto produto dos processos de urbanização amazônica, o que se conhece no tempo presente como núcleo Cidade Nova, um importante núcleo da cidade de

Marabá, tem sua gênese em 1926, ano em que ocorreu uma das maiores enchentes já registrada nesta cidade. Dois elementos foram preponderantes no processo de sua formação, o primeiro de cunho político administrativo tendo o Estado como principal agente neste engendramento. O segundo, porém, não menos relevante, elemento de cunho natural e espontâneo, as enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas que sazonalmente punham em retirada os moradores da Marabá Pioneira.

Nas décadas de 1960-1970, o município de Marabá passa por profundas transformações urbanas, econômicas e sociais, onde o mesmo é transformado em área de segurança nacional, concomitantemente ocorreu a ruptura do isolamento terrestre com o advento dos eixos rodoviários da PA-70 que ligava a cidade a BR-010 - Belém-Brasília - e posteriormente a Transamazônica (BR 230) alcança Marabá em 1971, conforme Almeida (2008), estas transformações atraíram grande fluxo de imigrantes que para cá afluíram, com isto houve comprometimento da infraestrutura urbana da Marabá Pioneira, sendo a mesma insuficiente para abrigar essa demanda populacional.

O núcleo pioneiro de Marabá mostrou se incapaz de absorver essa população recém-chegada, inclusive pelo fato de ter ocorrido uma valorização dos lotes e imóveis na área do pontal, tornando-os inacessíveis a essa população com poucos recursos (ALMEIDA, 2008, p. 139).

O Governo Federal usando de sua autoridade impõe aos líderes locais a construção de um novo núcleo urbano para Marabá. Uma licitação pública encabeçada pela SERFHAU - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (criada em 1964), concedeu a um escritório de arquitetura sediada em São Paulo, a construção do primeiro planejamento urbano de Marabá, que ficou conhecido como PDUM – Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá, ficando o referido pronto em 1973. (*Ibidem*).

A Nova Marabá terminou sendo escolhida após um voo sobre local do novo núcleo urbano, por razões diversas, dentre elas salienta-se interesses político-econômicos, o que não condizia com o que estava posto, pois já havia pessoas alocadas no bairro Jarbas Passarinho, nome dado ao que conhecemos como Cidade Nova. Conforme registrado na dissertação Almeida (2008, p. 76, 138),

Contudo, uma outra parte da cidade encontrava-se em fase acelerada de expansão e parecia ser a continuidade natural de Marabá: o bairro Amapá e

entorno. Em 1971, a Transamazônica alcançou esse bairro, tornando-o um ponto de parada do fluxo migratório vindo do Nordeste. A facilidade de ocupação dos lotes mais baratos oferecidos pela Prefeitura ajudou no crescimento da ocupação nas áreas próximas a esse núcleo, surgindo no início da década de 1970 o bairro Jarbas Passarinho, depois chamado de Vila Transamazônica, em função de se localizar as margens da rodovia do mesmo nome. (ALMEIDA, 2008, p. 76)

E continua,

Em 1972, o Governo Federal requisitou uma área do bairro Amapá para ampliação do aeroporto, que iria servir também como Base Aérea. Por meio do decreto 175/72, a Prefeitura desapropriou uma área de 13,5 km² para acomodar a ampliação do aeroporto. Nessa mesma época intensificou-se o combate à Guerrilha do Araguaia. Jornal "O Marabá", ano IX, nº 363, de 01.10.1972, página 3.

A construção de infraestrutura aeroportuária no sítio 'Quindangues' como era também chamado inicialmente, aliás o primeiro nome dado ao bairro da Cidade Nova, motivou a aglomeração urbana em suas imediações.

O próprio Governo Federal ampliou a sua presença em torno do antigo bairro Amapá, com a reforma do aeroporto, instalando o escritório do INCRA e criando uma agrópolis para abrigar os seus funcionários. Vale lembrar que a partir de 1972, o Governo Federal implantava um projeto de colonização dirigida às margens das rodovias federais na Amazônia e o Município de Marabá estava incluído no projeto, embora estivesse bem distante da sede municipal, na própria Transamazônica. Os loteamentos feitos na área próxima ao bairro Amapá, que deram origem ao bairro Jarbas Passarinho, depois Vila Transamazônica, foram os embriões do futuro Complexo Integrado Cidade Nova. Embora não fosse dotado de infraestrutura, atraiu migrantes "que não conseguiam pagar pela valorização fundiária das áreas mais bem dotadas de serviços e equipamentos urbanos do núcleo pioneiro, mas que não aceitavam residir nas menos onerosas áreas alagadas ou facilmente alagáveis daquele núcleo (OLIVEIRA, 2008, p. 140)

A escolha do bairro Jarbas Passarinho (Cidade Nova) era a tendência lógica para um novo núcleo urbano, em função de sua altitude uma vez que era interligado ao núcleo pioneiro pela balsa que fazia a esta ligação pelo rio Itacaiúnas. Em detrimento da opção pelo núcleo da Nova Marabá, a Cidade Nova expandiu-se sobremaneira condensando uma maior densidade demográfica, urbanização e centralidade.

A expansão horizontal de Marabá em consequência do relevo e da migração massiva registradas a partir dos anos de 1970, favoreceu o crescimento do núcleo da Cidade Nova, localizado a beira da rodovia Transamazônica. A constituição do núcleo integrado da Cidade Nova, conforme descrito por Tourinho (1991),

A constituição do Núcleo Integrado Cidade Nova (composto pelos bairros do Amapá, Cidade Nova, Novo Horizonte, Parque das Laranjeiras e Agrópolis Amapá) está relacionado, inicialmente, ao processo de expansão espontânea da cidade de Marabá, devido ao intenso fluxo migratório que se estabeleceu dos núcleos urbanos planejados (agrovilas, agrópolis) em direção à Marabá, diante do fracasso da política de colonização oficial empreendida pelo governo federal via INCRA, ao longo da Rodovia Transamazônica, na sub-região sudeste paraense. A partir da década de 1970, o espaço da cidade de Marabá tem sua importância “revigorada”, uma vez que passou a constituir-se ponto estratégico para a implantação do projeto de “urbanismo rural”, conduzido pelo INCRA. (TOURINHO, 1991 *apud* RODRIGUES 2010, p. 110)

Para além da temporalidade supra, no espaço urbano atual que se inscreve o presente trabalho, foram acrescentados outros bairros que integram o núcleo da Cidade Nova, podemos pontuar a presença de: Liberdade; Independência; Jardim União I e II; Bela Vista; Belo Horizonte; São Miguel da Conquista; Filadélfia; Vale do Tocantins; Bairro da Paz; Bom Planalto; Novo Planalto, dentre outros, conforme Souza (2009, p.04).

Segundo reza o plano diretor participativo de 2018, homologado pela Lei nº 17.846, de 29 de março de 2018. relativo ao zoneamento urbano do núcleo da Cidade Nova, em seu capítulo 14, inciso 1º e parágrafo III. “O Núcleo Cidade Nova subdivide-se em setores Consolidado, em Consolidação, de Uso Controlado e de Recuperação e Qualificação;

Art. 30. O setor Consolidado corresponde aos bairros Cidade Nova, Agrópolis do Incra e Novo Horizonte, *Liberdade*, caracterizados pelo predomínio dos usos de comércio, serviços e institucional.

Parágrafo único. O *Bairro Liberdade* caracteriza-se pela distribuição equilibrada de usos do solo, arruamento bem definido com adequações necessárias e subdivisões de quadras, incidência de alguma infraestrutura comercial, social e física, tal qual os setores de uso consolidado, porém possui *em áreas em processo de regularização fundiária*.

Art. 31. O setor em consolidação abrange aos bairros Amapá, *Laranjeira*, *Independência* (parte), Novo Horizonte (parte), Bairro Aeroporto, Belo Horizonte (parte) e Jardim Itacaiúnas (parte), caracteriza-se pelo uso predominantemente residencial, ocupação e arruamento claramente definidos, e provisão parcial de infraestrutura. (Grifos nosso).

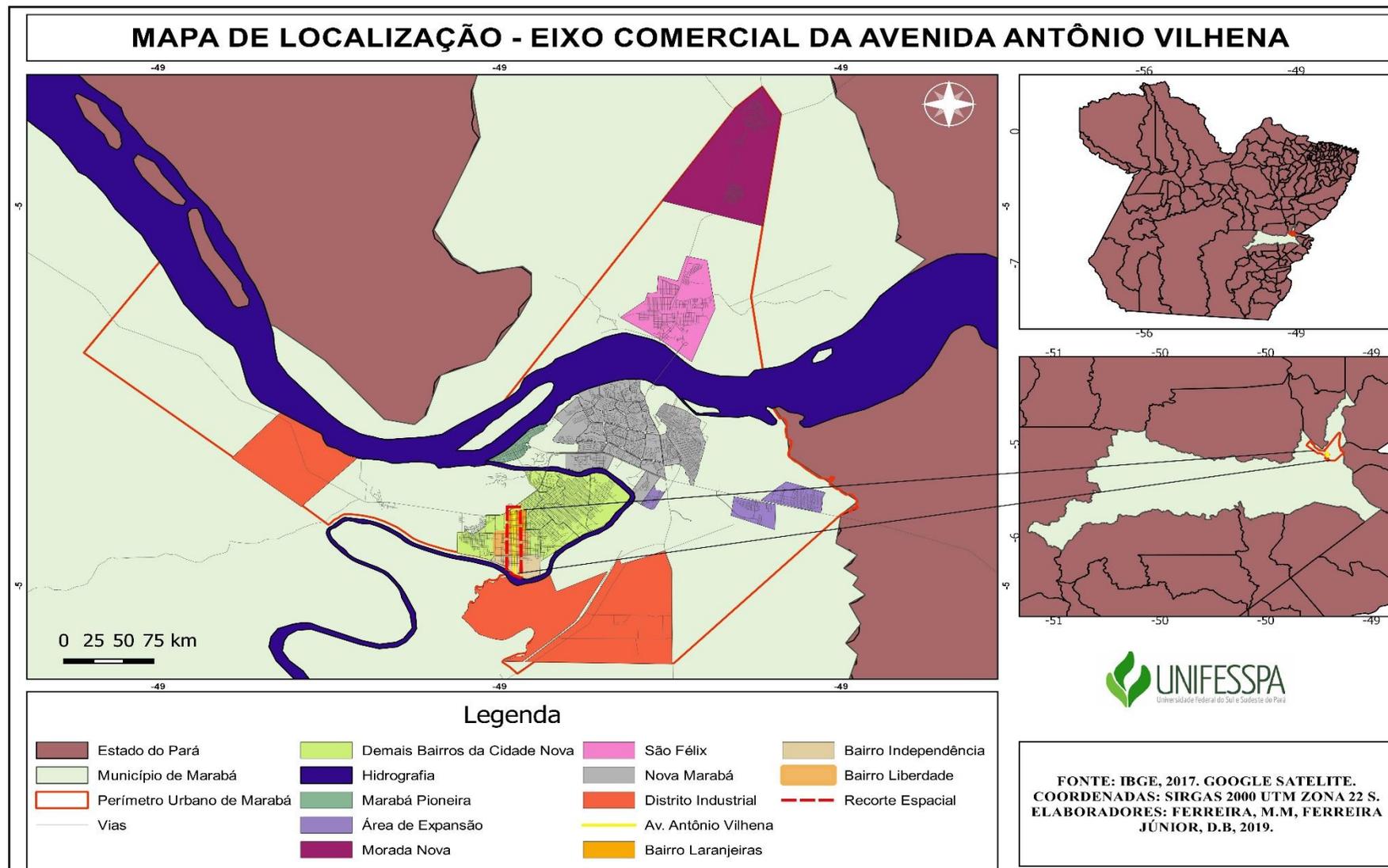
Art. 33. O setor de recuperação e qualificação do Núcleo Cidade Nova abrange aos bairros Bela Vista, *Independência*, Bom Planalto (parte), Novo Planalto (parte), Belo Horizonte (parte), Jardim Itacaiúnas (parte) e Novo Horizonte (parte), (PDP, 2018, LEI Nº 17.846, DE 29 DE MARÇO DE 2018). Grifos do autor.

O plano diretor é instrumento de valor preponderante para a organização do espaço urbano, no presente e futuro, segundo Villaça, (1999),

Seria um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infra estruturas e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos e aprovadas por lei municipal. (VILLAÇA, 1999, p. 238).

Daí a relevância do estudo das novas centralidades, dos eixos comerciais, para a administração pública e para implementação das políticas públicas de melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, assim como para administração pública, bem como a organização do espaço urbano para a expansão da mancha urbana.

MAPA 1 – Mapa de Localização: Eixo Comercial



FONTE: FERREIRA JR, D.B. FERREIRA, M.M. (2019)

No **Mapa 1** figuram os cinco núcleos que integram a cidade de Marabá a saber: Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova, São Felix, Morada Nova além do Distrito Industrial. (Em função dessa disposição geográfica, atribui-se a Marabá a designação de cidade multinucleada, uma singularidade típica de metrópoles) O recorte espacial do presente trabalho localiza-se na parte sul, em específico no núcleo da Cidade Nova e compreende três bairros, Laranjeiras, Liberdade e Independência.

A ênfase do presente trabalho está voltada à importância deste eixo comercial (Av. Antônio Vilhena) para a Cidade Nova enquanto uma possível nova feição de centralidade em processo de cristalização no cenário urbano de Marabá.

2.2. Dinâmica demográfica.

O crescimento da mancha urbana e a conseqüente descentralização da cidade, se justifica em decorrência do crescimento demográfico de Marabá (PA), entre 1980-2010, conforme se confirma na **Tabela 01**.

Tabela 1 - Dinâmica demográfica da cidade de Marabá/PA de 1980 a 2010.

Ano	Marabá				
	Total	Urbana	%	Rural	%
1980	59.881	41.752	69,72	18.129	30,27
1991	123.668	102.435	82,83	21.233	17,69
2000	168.020	134.373	79,97	33.647	20,02
2010	233.669	186.270	79,71	47.399	20,28

Fonte: Projeto de Pesquisa Edital MCT/CNPq n.14/2011. Souza, *et al* (2009),

Org.: SOUZA, B. A. S; NASCIMENTO, C. G. Adaptado Ferreira, M.M. (2019)

Neste período, Marabá apresenta as suas maiores taxas de crescimento populacional, sendo de 144,67% para a população municipal e 186,58% para a população urbana (IBGE, 2010). Em conseqüência deste fenômeno demográfico vários bairros emergem passando a integrar o núcleo da Cidade Nova, todavia se discorrerá apenas sobre os três bairros entrecortados pelo eixo comercial da avenida Antônio Vilhena, a saber: Laranjeiras, Liberdade e Independência.

2.3. Histórico: Laranjeiras, Liberdade e Independência

A massa de migrantes que afluiu para Marabá, produziu um inchaço demográfico, como não havia suficiente espaço para a cidade absorver todo este contingente, o tecido urbano se dilata sobremaneira, e conseqüentemente uma nova dinâmica se estabeleceu, as ocupações de áreas privadas, assim a cidade cresceu desordenadamente, em decorrência dos agentes produtores do espaço*, em especial os grupos sociais excluídos, aqueles sem teto e condições financeiras, os movimentos sociais organizados pressionavam o Estado na busca de soluções para esta urgente demanda, houve ocupações em todos os núcleos de Marabá, desde os varjões até as áreas de vazios urbanos reservados para a especulação imobiliária, foi neste contexto que dois dos três bairros eclodiram. Nas linhas seguintes, faz-se um breve histórico sobre os mesmos.

2.3.1. Laranjeiras

O Bairro da Laranjeiras no tempo presente (2019), composto por quatorze(14) ruas e cinco (5) avenidas, com população estimada em 10 mil pessoas, possui duas escolas públicas, sendo, EMEFM Elinda Simplício Costa e EEF Deuzuita Melo Albuquerque, e um Posto de Saúde. O sistema de transporte coletivo se faz presente na rua Manoel Bandeira e Avenidas Antônio Vilhena e Boa Esperança, Laranjeiras se caracteriza por ser um bairro predominantemente residencial.

* Segundo (CORRÊA, 1989, p. 12), os agentes principais que criam formas urbanas são: “a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, b) os proprietários fundiários, c) os promotores imobiliários, d) o Estado, e) os grupos sociais excluídos.”

Figura 1 - Serviço de Informática – Bairro de Laranjeiras



Fonte: Ferreira, M.M. (2019).

Na **figura 1**, a imagem retrata em horário comercial, a avenida Antônio Vilhena, no bairro da Laranjeira, percebe-se a presença de pessoas e veículos, inclui-se também nesta imagem um dos locais, (Net Company, serviços de informática), escolhido para aplicação de formulários e entrevista com o proprietário do estabelecimento.

2.3.1.1. Histórico

O bairro das Laranjeiras faz parte do Complexo Integrado da Cidade Nova, Sua gênese está vinculada ao loteamento promovido pelo governo Municipal na gestão do Prefeito Samuel Monção, no ano de 1975, Os primeiros moradores deste bairro foram O Sr. Joaquim Felipe de Souza e Maria Pereira de Souza, os mesmos fixaram residência por ali em Março de 1975, no local e nas palavras dos mesmos, “...só existia mato e muito coco babaçu”¹, O bairro em referência pertencia aos Sr. Manoel de

¹ Entrevista registrada por Araujo, D. A. (2005), em documento obtido na Escola EMEF Deuzuita Melo Albuquerque.

Barros e João Afonso. Segundo relato, até Junho, deste mesmo ano(1975), apenas cinco famílias residiam no bairro. Quanto a origem do nome “laranjeiras” especula se que foi em decorrência a um sítio onde havia muitas laranjeiras dentre outras frutas, no local onde hoje se localiza um posto de saúde na divisa entre o bairro das Laranjeiras e a Cidade Nova.

2.3.2. Liberdade

O Bairro da Liberdade surge em 26 de junho de 1984, descrito no Projeto Político Pedagógico - PPP, da Escola Irmã Theodora, traz-nos um breve relato histórico de como se deu o processo de ocupação do que hoje se conhece como bairro da Liberdade,

No dia 26 de junho de 1984, um considerável número de pessoas se juntou e ocupou um pedaço de terra em busca de suprir uma de suas necessidades que era a habitação. Com esta etapa de transformação da sociedade e particularidade de organização social, surge o bairro Liberdade...

Segundo o professor Lored de Sousa Lima no dia 08 de janeiro de 1984, foi criada a Associação dos Moradores dos Bairros da Cidade Nova, (ABMCN) cuja presidente foi a senhora Luzanidia Miranda Wambergue e a Secretária Ivonete Nascimento Trindade, sendo que o objetivo da mesma era lutar junto aos moradores por melhores condições de vida, saneamento básico, transporte coletivo, moradia, educação, saúde e um salário justo...

Dessa forma os sem-teto se organizaram nas associações e decidiram ocupar um terreno ocioso localizado na Colônia “Quindangue”, onde começaram a formar um bairro, o qual foi dado o nome de Liberdade...

O bairro Liberdade situa-se em área considerada periférica e é habitado por famílias de classe média baixa e classe baixa. A principal Avenida é denominada Antônio Vilhena, centralizada, liga o bairro a outros, onde é localizada a maior parte do comércio onde a população se serve e também trabalha...

Quanto à pavimentação das ruas, temos quatro avenidas calçadas, as outras ainda estão sem calçamento. Já há distribuição da rede elétrica, apesar dos problemas atende toda a população. O saneamento básico é precário. A água é retirada de poço (cisterna)...

A comunidade conta com o serviço de duas empresas de transporte coletivo que transitam pelos bairros da cidade, através das avenidas Antônio Vilhena e Boa Esperança. (PPP. Escola Irmã Theodora, p.10. 2011-2012).

A respeito dos proprietários da área, afirma-se que,

Pertencia aos senhores Guido Rolim e Antônio Arruda Rolim Neto, onde pretendiam implantar um loteamento particular, porém tiveram que enfrentar a invasão de 353 famílias, que procuravam conseguir um pedaço de terra para construir suas habitações. (MOREIRA, 2012, PPP, Escola Irmã Theodora, 2011-2012).

Conclui-se, portanto, que Liberdade constitui-se em um bairro de formação espontânea, que surge sob a égide de movimentos de ações sociais, predominantemente por agentes sociais excluídos e ação do Estado, agentes estes que integram aqueles conhecidos como agentes de formação do espaço urbano.

Figura 2 – Vista parcial da Av. Antônio Vilhena - Liberdade



Fonte: Ferreira, M.M. (2019).

Na **Figura 2**, retrata-se parte do eixo comercial em horário comercial, tendo ao lado direito desta imagem a farmácia Ultra Moderna, a mais de 15 anos neste local, imagem registrada no bairro da Liberdade área de maior aglomeração de pessoas, comércios e serviços.

Figura 3 - Comércio de Confeções - Liberdade



Fonte: Ferreira, M.M. (2019)

Na **Figura 3**, outra vista, mesmo eixo, mesmo horário da figura 2, localizado no bairro Liberdade, aqui se nota a presença de lojas de confecções comércio de maior incidência nesta área.

2.3.3. Independência

Conforme informações contidas no Projeto Político Pedagógico - PPP, da Escola Prof. José Alves de Carvalho,

Segundo os relatos do Sr. Raimundo José de Sousa, conhecido como 'chefinho', ex-vereador do Município de Marabá, o bairro Independência foi ocupado em 15 de janeiro de 1987, tendo como líder desta ocupação o Sr. Lázaro Paixão, que na oportunidade foi eleito o representante do novo bairro...

A necessidade da invasão partiu da falta de moradia devido ao grande número de migrantes de outros estados em busca de melhores condições de vida. Na ocasião a ocupação do bairro não houve conflitos entre invasores e policiamento para desocupação da área. O mesmo ainda relata que no bairro haviam inúmeros invasores que logo buscaram criar uma associação de bairro para buscar melhorias para suas famílias junto aos representantes legais do município de Marabá

Diante disso, foi necessário definir as prioridades do bairro as quais foram: a criação de uma instituição escolar denominada Avanir Tenório Ramos, atualmente é a escola José Alves de Carvalho. De acordo com as reivindicações, o prefeito da época, Hamilton Bezerra deu total apoio à comunidade do referido bairro, as reuniões aconteciam ao ar livre embaixo das mangueiras cujo mesmo estava sempre frequente nas reuniões...

Hoje o bairro Independência é constituído por um grande número de habitantes, oriundos de outros estados, contêm avenidas, ruas, porém apenas algumas são asfaltadas. O bairro não conta com o saneamento

básico, água tratada e estação de tratamento de esgoto. (PPP, 2018, Escola EMEF JOSÉ ALVES DE CARVALHO, p. 5).

Pode-se afirmar que, tal qual o bairro de Liberdade, o bairro de Independência, possui as mesmas características de formação, sendo ambas espontâneas, com ações dos mesmos agentes sociais de formação do espaço urbano, todavia este bairro é o de menos expressividade comercial e de serviços, descrito pelo PDP (2018), como área em consolidação, o referido eixo possui apenas quatro quarteirões com pavimentação asfáltica, portanto a avenida Antônio Vilhena condensa neste bairro, pouca expressividade no presente.

Figura 4 – Supermercado Sacolão - Bairro da Independência



Fonte: Ferreira, M.M. (2019)

A **Figura 4**, mostra o supermercado Sacolão, no Eixo comercial da Antônio Vilhena, o mais movimentado, não tão pequeno como aparenta, configurando-se de suma importância para os residentes do bairro.

2.4 Eixo comercial: Avenida Antônio Vilhena

A dilatação do tecido urbano, provocou um distanciamento entre o principal centro e os demais núcleos de Marabá e o conseqüente aumento de gasto monetário e de tempo para acessibilidade aos bens e serviços concentrados naquele centro. Em função desta dinâmica intraurbana aconteceu a descentralização das atividades comerciais e de serviços, (SOUZA *et al.*, 2011, p. 04), em decorrência destes

processos eclodem novas áreas de centralidades na cidade média espelhada na cidade de Marabá (PA).

Os eixos comerciais quase sempre moldurando a área central, possibilitam novas áreas de centralidades, pondo em movimento constante as dinâmicas intraurbana. O eixo comercial constitui-se um fenômeno relevante, muito embora pouco sobre o mesmo exista nos acervos bibliográficos do Brasil, aqui se constrói uma breve análise e caracterização para a contextualização da proposta objetivada neste trabalho.

O uso do solo urbano disposto ao longo do eixo comercial é carregado de importância no processo de entendimento das múltiplas nuances na geografia urbana, daí a sua relevância inscrito e descrito no recorte espacial que analisaremos cientificamente no capítulo III, O eixo comercial da Avenida Antônio Vilhena, na cidade média de Marabá (PA).

Nesta direção, convém pontuar que em um eixo comercial, o comércio varejista é predominante face ao fator circulação, segundo Duarte (1974),

Trata-se de ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentradas provoca intenso movimento diário de pessoas que se deslocam de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes (DUARTE, 1974, p. 86).

Na citação acima percebe-se aspectos que caracterizam um eixo comercial, assim como o que fomenta essa dinâmica intraurbana, o deslocamento de atividades centrais, a circulação, dentre outros.

Para Ferreira, Dores e Severino (1996), o eixo comercial constitui-se de áreas de desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços, que por sua vez podem ser fruto de planejamento do poder público ou não, outro aspecto de importância é sua localização ao longo de ruas ou avenidas que dão acesso a diferentes bairros podendo constituir-se em entrada e saída da cidade.

Para Sposito (1991), os eixos comerciais surgem em 1970, nas metrópoles, todavia, somente a partir de 1980 nas cidades médias, a referida autora interpreta os eixos comerciais, como desdobramento da área central, também ressaltando que o mesmo não congrega todas as atividades da área central, somente algumas de maneira especializada, para a demanda local, “daí a caracterização do processo como de desdobramento da centralidade, [...] como se o centro se multiplicasse,

desdobrando-se especializadamente em outros eixos da estrutura urbana” (SPOSITO, 1991, p. 10).

Os eixos comerciais, sob a ótica das diferentes ciências agrega diferentes aspectos a partir do olhar subjetivo do estudioso, para Souza (2009), ao analisar Uberlândia (MG), os ver como elemento de apropriação para o planejamento urbano enquanto área potencialmente favoráveis ao adensamento de comércio e serviços, além de favorecer a especulação imobiliária e expansão da cidade.

Entender a estrutura interna da cidade como ela se espacializa é imperativo para o entendimento da mesma, para tanto alguns autores como Corrêa (1997), Villaça (2001), Souza (2003), Castells (2009), dentre outros, apontam a seguinte estrutura intraurbana da cidade: Centro principal, subcentros de comércio e serviços, bairro residenciais e áreas industriais, estas portanto, são o que se afirma enquanto estrutura de composição da cidade.

No próximo capítulo faremos uma análise descritiva do eixo comercial da Avenida Antônio Vilhena, confrontando com as proposições que acabamos de descrever, na intencionalidade de confirmação se de fato este eixo comercial condiz com um eixo comercial de fato consolidado.

CAPÍTULO III: ANÁLISE DO EIXO COMERCIAL: AVENIDA ANTÔNIO VILHENA.

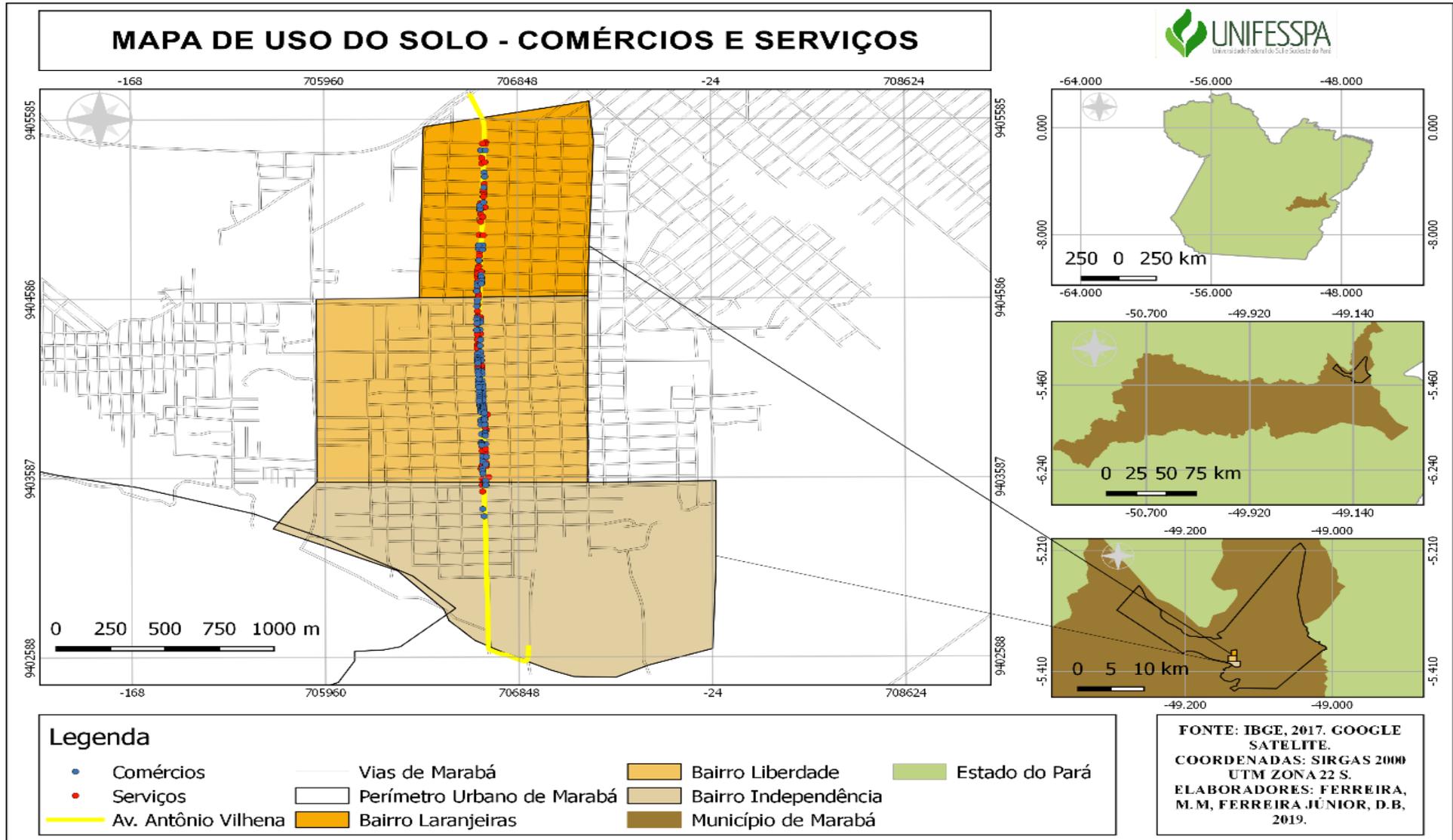
Neste terceiro capítulo, constrói-se uma relação empírica entre as proposições apontadas nos capítulos anteriores, como estão postos nos acervos bibliográficos, no tocante a cidade, ao espaço urbano, a descentralização assim como as novas áreas de centralidades em escala intraurbana, ressaltando que a tônica diz respeito a materialização destas proposições no eixo da avenida Antônio Vilhena, onde se analisa, descreve e mapeia este eixo comercial, enquanto recorte espacial de nossa proposta acadêmica.

A metodologia empregada para empreitada do presente se deu em duas fases distintas, levantamento em campo e mapeamento de uso do solo a partir de coordenadas geográficas capturada pelo aplicativo Mobile Topographer, também realizado em pesquisa *in locus* pelo autor - onde se aplicou entrevista com gerentes/proprietários em 10 pontos de comércio/serviços ao longo do eixo, além destes, em cada estabelecimento foram também aplicados formulário para usuários/clientes, onde se verificou a razão de uso, frequência, formas de mobilidades, dentre outros questionamentos - do presente trabalho.

O fator motivacional para a escolha do eixo em questão, fora a densidade de atividades econômicas como comércio e serviços, concentrados nesta via – Av. Antônio Vilhena – superior ao uso residencial, apesar de existirem outras vias neste mesmo núcleo o recorte espacial se limitou a este eixo em específico, em detrimento de outras vias como a Avenida Paraíso e Boa Esperança, que também concentram comércios e serviços merecendo atenção, ficando entretanto quem sabe, para um estudo posterior.

3.1. - Eixo Comercial – Avenida Antônio Vilhena – Comércio e Serviços

MAPA 2 - Uso do Solo: Comércio e Serviços

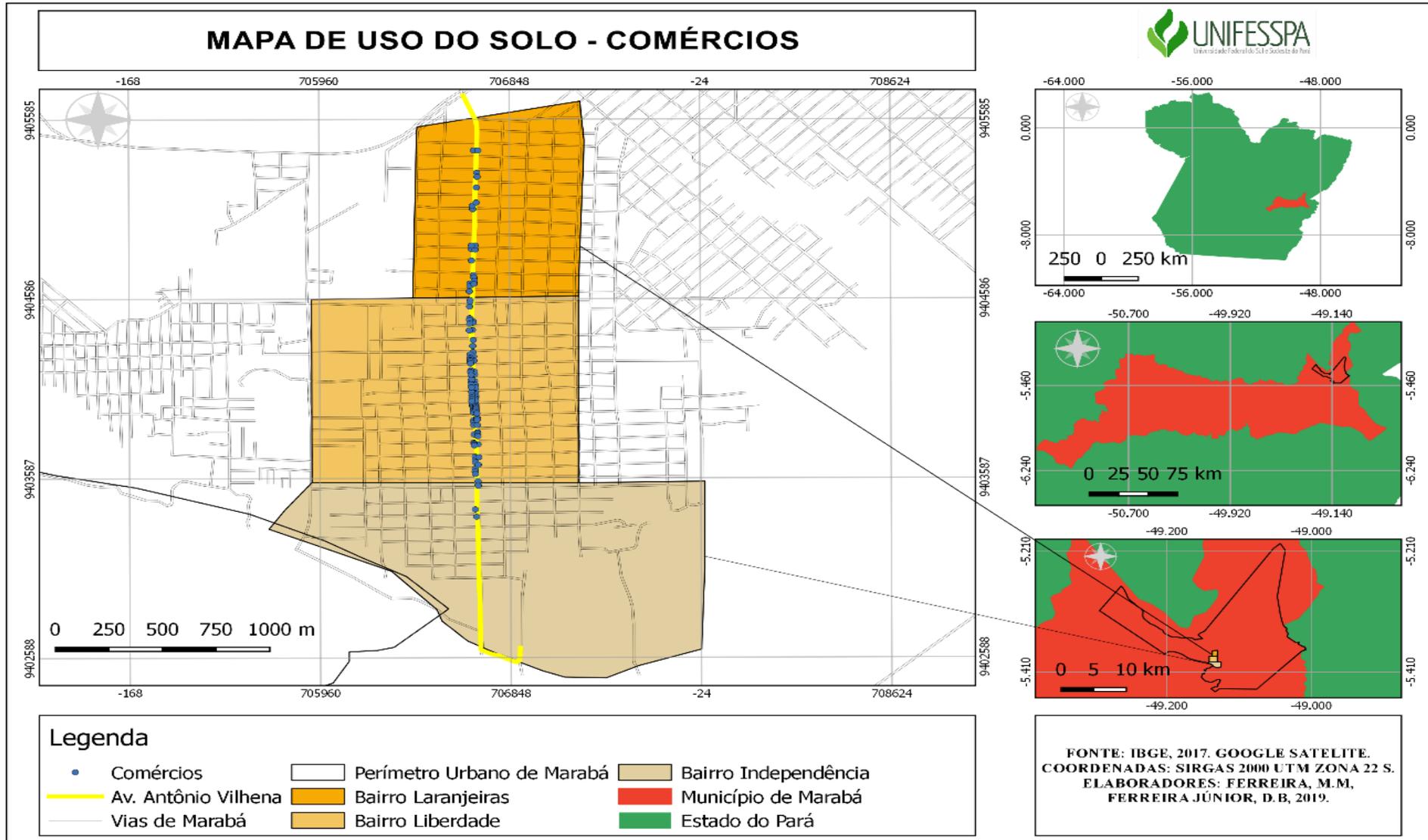


Fonte: IBGE, 2017. Adaptado por Ferreira, M.M; Ferreira Junior (2019).

Conforme o **mapa 2**, ao todo foram catalogados 171 pontos, sendo 94 caracterizados como comércios e 77 como serviços. foram verificados ao longo deste eixo diferentes tipos de uso do solo, pontos de comércio e serviços de maior relevância para este estudo, dentre os quais foi pontuado e mapeados a presença de supermercados, farmácias, lojas de confecções, lojas de moveis e eletrodomésticos, filiais das lojas mais proeminentes da cidade, dentre as quais podemos citar, Eletro Mateus, Lojas Centro, A Renovar, Morenta, consultório médico e odontológico, açougues, serviços de manutenção de computadores, lojas de materiais de construções, escola de informática, postos de combustíveis, cosméticos, assistência técnicas para celulares, distribuidora de alimentos, dentre outros tipos de comércio e serviços, consolidando a ideia de eixo comercial, hipotetizado no presente trabalho.

Estes tipos de usos pontuados no mapa 2, é próprio e caracterizador de eixo comercial, conforme afirma Duarte, (1974, p. 86), pois atrai e adensa o fluxo de pessoas que se deslocam para diferentes pontos da cidade, além de veículos, mercadorias e informações, produzindo novas expressões de centralidades.

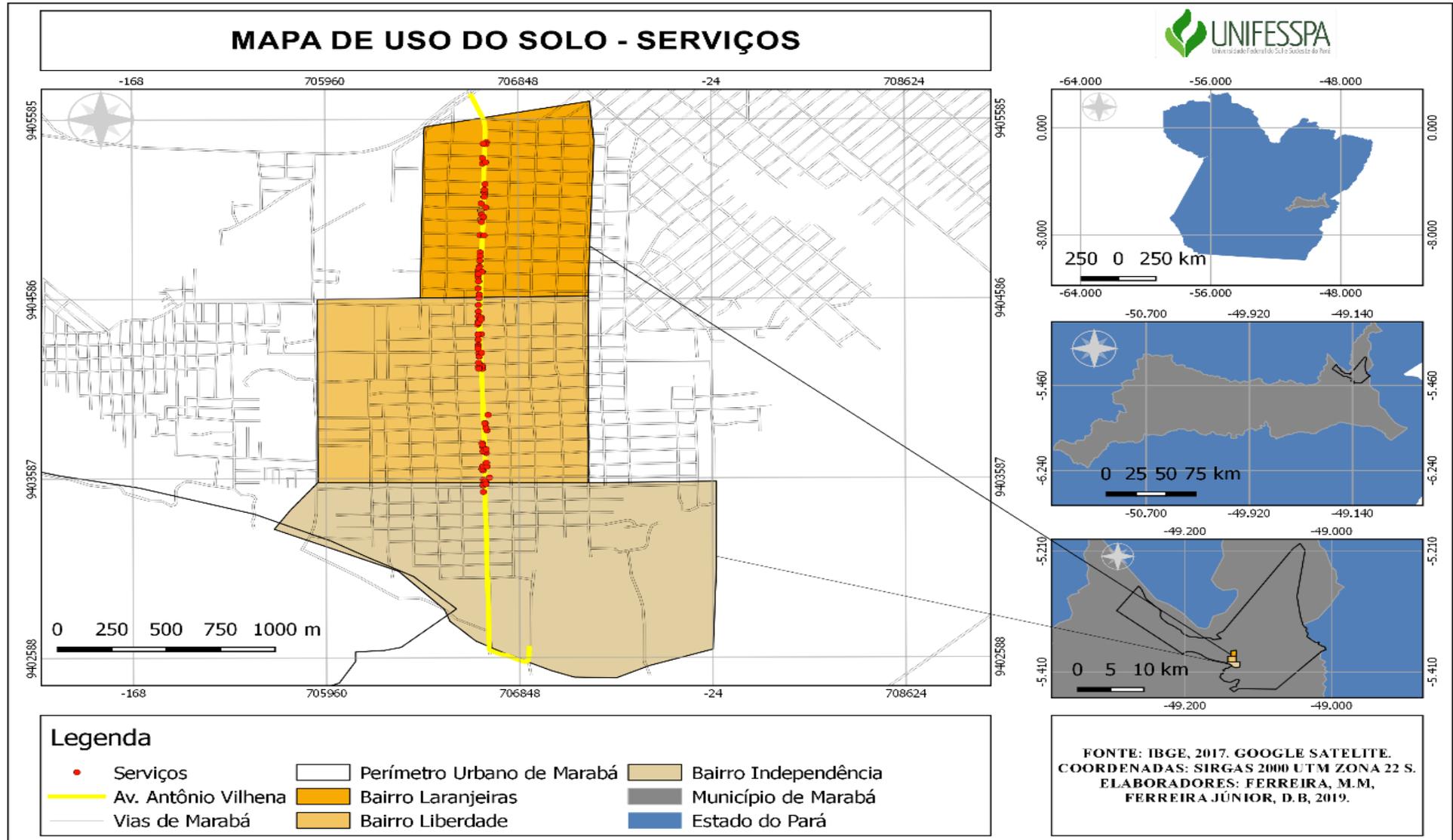
MAPA 3 – Uso do solo – Categoria comércio



Fonte: IBGE, 2017. Adaptado por Ferreira, M.M; Ferreira Junior (2019).

O **mapa 3**, registra o Eixo Comercial da Avenida Antônio Vilhena, neste mapa pontuado de azul conforme a legenda, foram computados 94 pontos de comércios, distribuídos ao longo deste eixo, como se percebe no mapa 3, sua concentração maior está no bairro da Liberdade. A extensão tendo a Rodovia Transamazônica como início, até o ponto extremo (Sacolão supermercado), do recorte espacial em análise, mede aproximadamente três quilômetros e meio, e perpassando três bairros, são eles: Laranjeiras, Liberdade e Independência,

MAPA 4 - Uso do solo - Categoria Serviços



Fonte: IBGE, 2017 Adaptado por Ferreira, M.M; Ferreira Junior (2019).

O **Mapa 4**, retrata os pontos de serviços distribuídos ao longo do eixo, nesta pesquisa foram levantados 77 pontos de serviços, que estavam em evidência, a concentração maior como se percebe no mapa, estão no bairro da Laranjeiras e Liberdade, conforme o PDP (2018) descreve este último enquanto área consolidada.

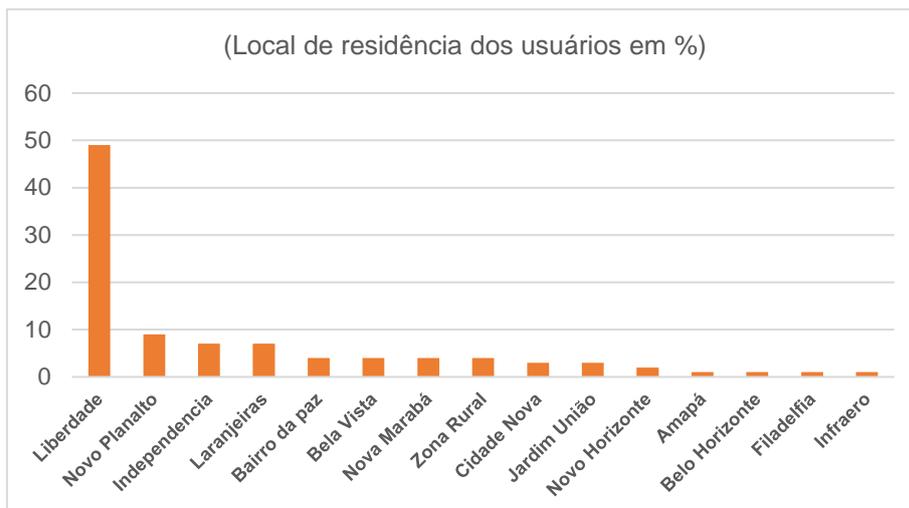
3.2. - Área Consolidada - Liberdade

Como já pontuado pelo PDP (2018) do município, o bairro de Liberdade dentre os três que compõem o eixo comercial em pauta, é o único caracterizado enquanto área urbana consolidada, com uma observação, este bairro ainda está em processo de regularização fundiária. Liberdade possui uma concentração de comércio e serviços com maior expressividade que Laranjeiras e Independência. O bairro de Independência, é o que apresenta menor concentração de comércio e serviços no eixo em questão, onde apenas quatro quarteirões da Avenida Antônio Vilhena possui asfalto, o restante ainda carece de melhorias consideráveis, constatou-se no trabalho de campo que existe apenas dois comércios de expressão no eixo comercial, são eles, um Posto de combustível e um supermercado, este o ponto final do recorte em estudo.

Laranjeira é definido pelo PDP (2018), enquanto área em consolidação, não agregando uso comercial relevante se comparado a Liberdade. O eixo em questão possui conexão com vários bairros além do núcleo da Cidade Nova, não está portanto isolado, os fluxos de pessoas, veículos e mercadorias são expressivos, conforme os formulários aplicados percebe-se que atende as demanda de vários bairros adjacentes, tais como, Laranjeiras, Liberdade, Independência, Bela Vista, Novo Planalto, Jardim União I e II, Infraero. Todavia, apesar de consolidado, o bairro da Liberdade ainda possui carências relevantes, a ausência de equipamentos como agências bancárias, (existe presença de caixa dia/noite e agência lotérica), grandes supermercados e representações do poder administrativo municipal.

3.3. - Resultados das Entrevistas e Formulários

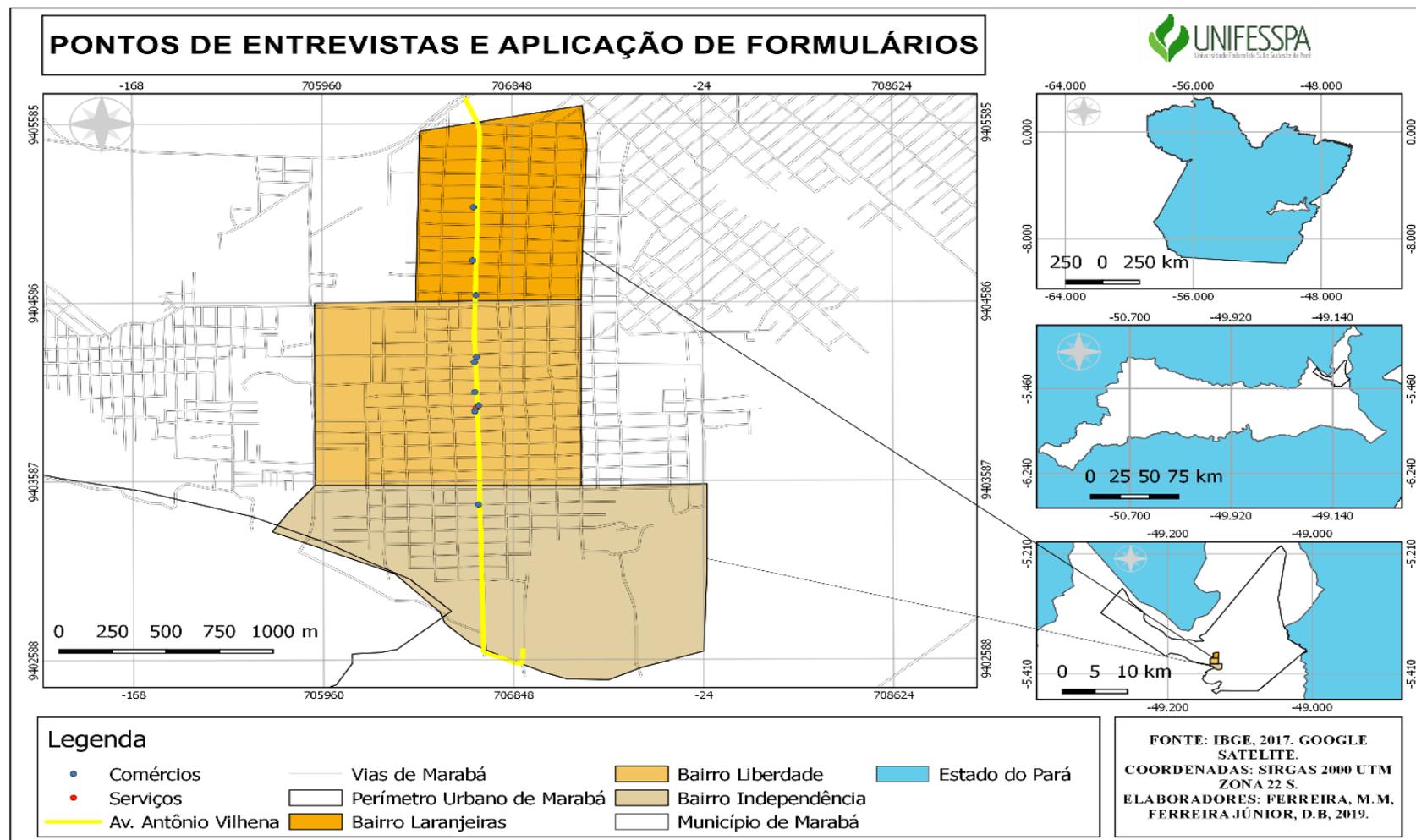
Gráfico 1 - Local de Moradia dos clientes pesquisados



Fonte: Ferreira, M.M. (2018)

Como pode se constatar a partir da leitura do **gráfico 1**, os usuários dos estabelecimentos de comércio e serviços do eixo comercial da Avenida Antônio Vilhena, em sua maioria, quase 50%, residem no bairro da Liberdade, entretanto se percebe que o referido eixo comercial, atende clientes de vários outros bairros, 14 bairros aparecem nas pesquisas realizadas, consolidando assim sua importância.

MAPA 5 – Locais de aplicação das Entrevistas e Formulários



Quanto aos locais pontuados no **mapa 5** foram aleatoriamente escolhidos 10 pontos de comércio/serviços e nestes foram realizadas entrevistas com proprietários ou gerentes, onde se perguntou a razão para a presença naquela avenida, quanto tempo estão ali fixados, se havia pretensão de saída, se sim para qual área pretendiam mudar-se, além de ter sido perguntado também, se a presença daquele comércio ali no eixo comercial da Avenida Antônio Vilhena, era garantia de sucesso, dentre outros questionamentos, as respostas dadas, estão postas nos quadros a seguir.

Quadro 1 - Entrevista com comerciante/prestador de serviços – Parte I

Estabelecimento	Área de Atuação	Tempo na Antônio Vilhena	Já existia em outro local?		Possui filiais?	
			Sim	Onde?	Sim	Onde ?
SUPERM. SACOLÃO	Local	4 anos	Sim	Av. Paraíso	Sim	Fl. 28 e Fl. 12
ELETRO MATHEUS	Regional	3 Anos	Sim	Cid. Nova	Sim	Pioneira, Fl.33, S. Felix, Cidade Nova
RENOVAR	Regional	7 anos	Sim	Pioneira	Sim	Pioneira
LOJAS CENTRO	Regional	5 anos	Sim	Pioneira	Sim	Cidade Nova
MORENTA	Regional	4 anos	Não	00	Sim	Folha 28
FARMÁCIA BEM ESTAR	Local	2 anos	Não	00	Não	00
FARMÁCIA ULTRA MODERNA	Local	15 anos	Sim	Pioneira	Não	00
EVIDÊNCIA MODAS	Local	6 anos	Sim	Pioneira	Não	00
SHOPING DO PÃO	Local	5 meses	Sim	Cid. Nova	Sim	Fl 28; Km 06; Cidade Nova
NET COMPANY (INFORM.)	Local	11 anos	Não	00	Não	00

Fonte: Ferreira, M.M.(2019)

Quadro 2 - Entrevista com comerciante/prestador de serviços – Parte II

Estabelecimentos	Qual o motivo para instalação na Antônio Vilhena?	Estar na Antônio Vilhena é importante para o sucesso deste negócio?		Mudaria o estabelecimento para outro local?/Qual?	
		Sim	Fluxo de Pessoas	Não	-
SUPERM. SACOLÃO	Prédio próprio	Sim	Fluxo de Pessoas	Não	-
ELETRO MATHEUS	Carência do local	Sim	Fluxo de Pessoas	Não	-
A RENOVAR	Movimento Comercial	Sim	Fluxo de Pessoas	Não	-
LOJAS CENTRO	Fluxo de Pessoas	Sim	Quantidade de clientes	Não	-
MORENTA SUPERM	Expansão	Sim	Fluxo de Pessoas	Não	-
FARMÁCIA BEM ESTAR	Bairro Movimentado	Não sabe	-	Sim	Nova Marabá
FARMÁCIA ULTRA MODERNA	Fluxo de pessoas/Residência	Sim	Clientela Satisfatória	Não	-
EVIDÊNCIA MODAS	Fluxo de Pessoas	Sim	Movimento do comercio	Não	-
SHOPPING DO PÃO	Fluxo de pessoas	Sim	Fluxo de Pessoas	Não	-
NET COMPANY (Inform.)	Custo Beneficio	Não	Redução de Custos	Sim	Cid. Nova

Fonte: Ferreira, M.M. (2019)

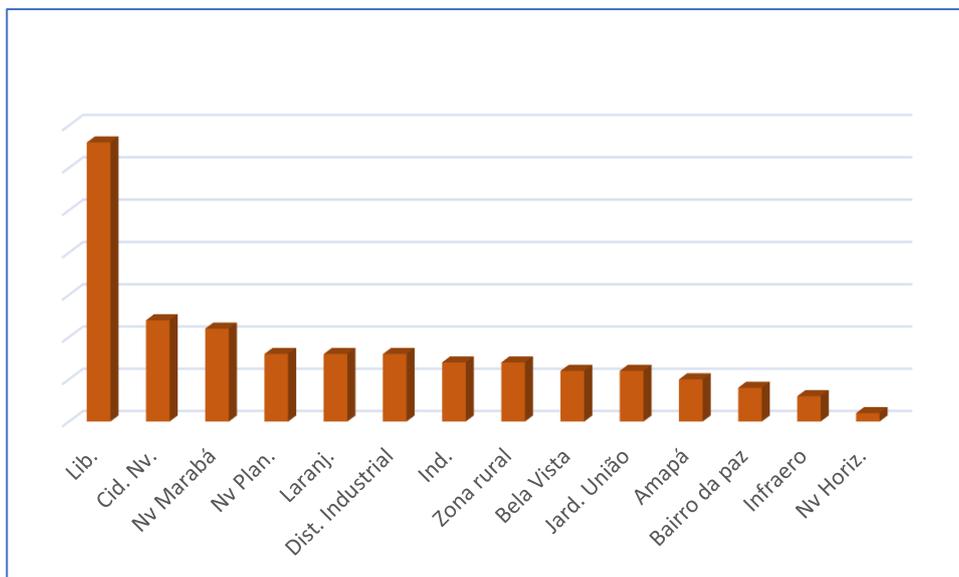
Como se constata no **Quadro 1**, 60% dos estabelecimentos pesquisados tem característica de comércio/serviços local, e 40 % regional. Quanto ao tempo em que estes estabelecimentos estão instalados nesta avenida, em média seis (6) anos, sendo que 70% já existiam em outra parte da cidade, sendo a maioria na Marabá Pioneira, Cidade Nova ou em outra rua do bairro. Outro aspecto que consta na entrevista diz respeito a filiais, neste quesito 60% responderam que sim, e estão presentes, na Nova Marabá, Cidade Nova, São Felix e Marabá Pioneira.

No **Quadro 2**, quando perguntado o por que o estabelecimento estaria ali situado, 60 % responderam que em função do fluxo de pessoas, seguidos de outras razões tais como, custo benefício, carência local, prédio próprio, expansão.

Sua presença aqui representa possibilidade de sucesso? Para este questionamento a resposta foi a seguinte, 80 % Sim, enquanto a justificativa, aparecem, carência local e fluxo de pessoas.

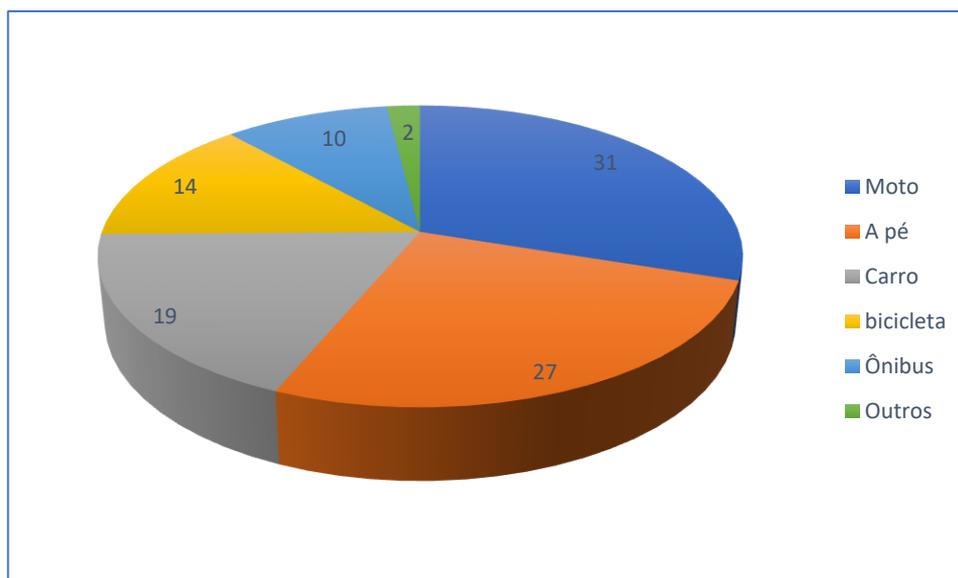
Quanto a resposta se o mesmo estaria disposto a se mudar do local, 80 %, não, evidenciando que o eixo da Avenida Antônio Vilhena, atende suas expectativas comerciais, quanto aos 20 % que tiveram resposta contrária, desejavam mudar-se para Cidade Nova e Nova Marabá, centros com maior visibilidade, segundo suas opiniões.

Além dos proprietários ou gerentes, foi aplicado nos mesmo locais, formulários com dez diferentes clientes/usuários dos comércios/serviços, ao todo, foram aplicados cem (100) formulários, (para acessar os modelos de formulários e entrevistas, ver apêndice), onde foi perguntado, qual frequência os mesmos faziam uso daquele ponto comercial, se além dali usavam outros comercio/serviços na Avenida Antônio Vilhena, em qual bairro residiam, como acessavam aqueles locais, por que usavam aquele estabelecimento em específico e em qual bairro residiam. As respostas após a aplicação e tabulação gerou os gráficos a seguir.

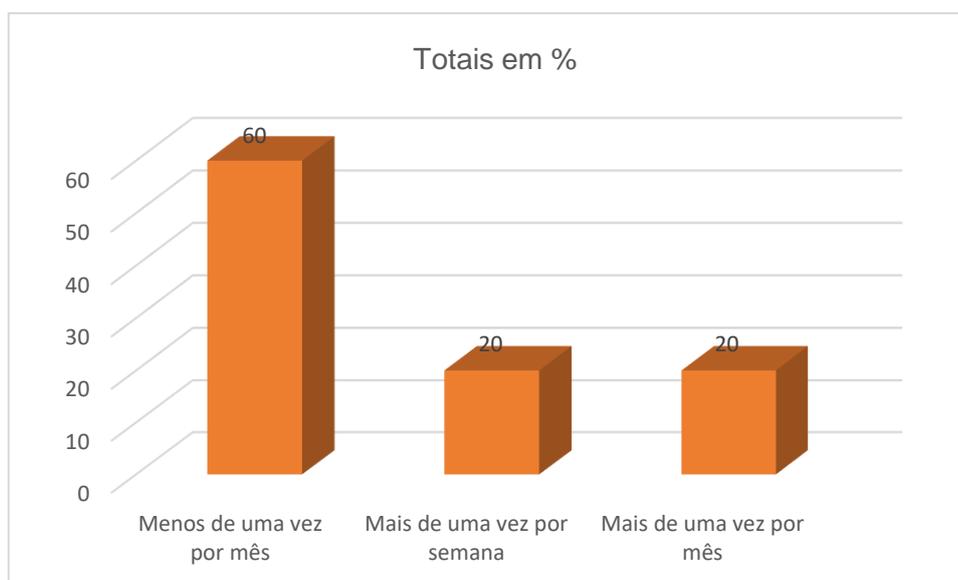
Gráfico 2 – Local onde trabalham os clientes entrevistados

Fonte: Ferreira M.M. (2019)

A predominância no **gráfico 2** do bairro de Liberdade, confirma que a mão de obra deste bairro fora aproveitada para a demanda do eixo comercial, e quanto aos bairros adjacentes, se beneficiam da presença deste, tanto na absorção de mão de obra quanto ao local de consumo que o mesmo representa.

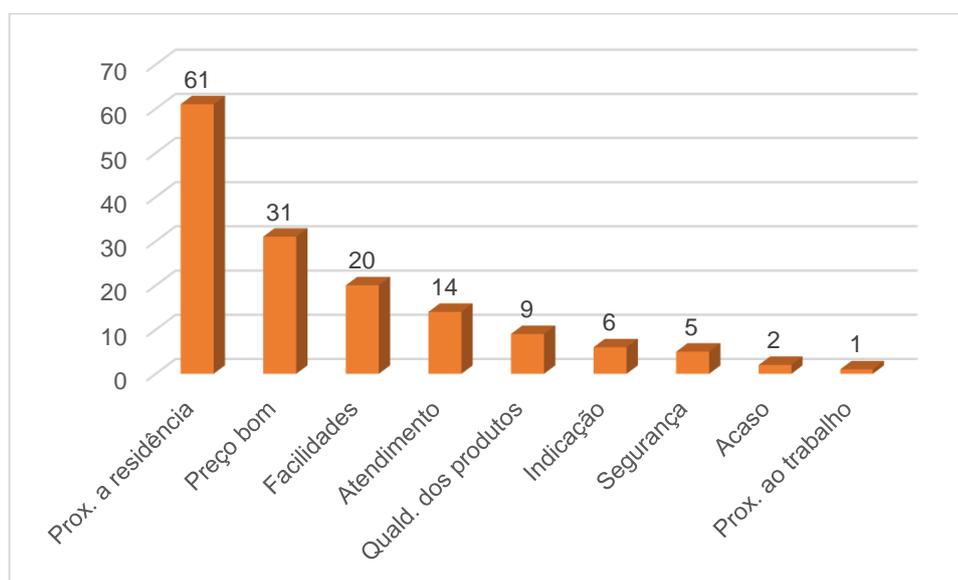
Gráfico 3 - Formas de locomoção dos clientes pesquisados.

Fonte: Ferreira, M.M. (2019)

Gráfico 4 - Frequência do uso de comércio/serviços.

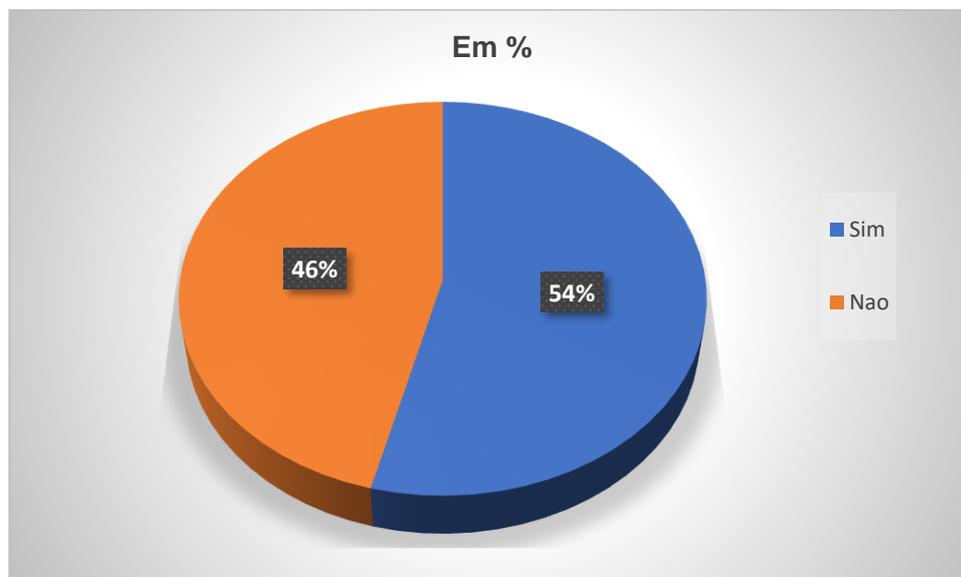
Fonte: Ferreira, M.M. (2019)

É conveniente pontuar em relação ao **gráfico 4**, que a frequência de uso está para menos de uma vez por mês, se deve as características do tipo de comércio e serviços, por exemplo: Em uma loja de moveis e eletrodomésticos, assim como de informática, a frequência não se faz tão contumaz quanto a um supermercado ou ainda uma panificadora, por esta razão o gráfico em referência nos mostram este aspecto, não se pode interpretar tais números como baixa frequência de movimento comercial.

Gráfico 5 - Razão do uso deste comércio/serviço

Fonte: Ferreira, M.M. (2019)

No **gráfico 5**, relativo ao porquê do uso deste comércio/serviço fica evidente que a proximidade do estabelecimento em relação a moradia do cliente se mostra enquanto razão maior, concluindo que estes clientes não precisam necessariamente se deslocar a outros núcleos para acessar os tipos de comércio e serviços já disponíveis neste eixo comercial. Além destas razões lógicas, percebe-se pelo referido gráfico que, preços baixos, facilidade de acesso, crediário, qualidade dos produtos, assim como segurança, são razões justificáveis para o consumo neste local.

Gráfico 6 – Uso somente este tipo de Comércio/Serviços neste Eixo Comercial

Fonte: Ferreira, M.M. (2019).

O **gráfico 6**, evidencia um equilíbrio dos usuários que usam ou não outros estabelecimentos comerciais e de serviços neste eixo, todavia suspeito que por estar dentro do estabelecimento, os clientes deram uma resposta diferente da realidade, pensando que o pesquisador fosse ligado ao estabelecimento, percebe-se que, pelo local de moradia, o número dos que usam seja maior que o apresentado no gráfico 6.

As respostas das entrevistas e formulários, após as devidas tabulações e processamentos, evidenciam que o eixo comercial da Avenida Antônio Vilhena, se concretiza, pela forma e conteúdo, quando submetidos aos conceitos e definições das proposições bibliográficas até então publicadas e pesquisadas, para a materialização do presente trabalho.

Estas dinâmicas comerciais, cidadinas, urbanicas, sociais e sobretudo lincadas com a produção capitalista do espaço, se inscrevem em decorrência das ações de agentes e sujeitos sociais que na busca de sua vivência produzem o espaço seja ele urbano ou rural.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreender os processos intraurbano da cidade média constitui-se um exercício árduo, ademais quando se analisa as novas áreas de centralidades sobretudo, a questão do eixo comercial, em função do limitado acervo bibliográfico disponível, e para além deste necessita-se um discernimento da estruturação e descentralização das áreas urbanas metropolitanas, pois fora ali que se origina estes fenômenos, para só então construir uma correlação com as áreas urbanas das cidades médias brasileira.

Para entender as novas áreas de centralidades intraurbana se fez necessário um breve apanhado histórico dos fenômenos que contribuíram para os processos urbanos que hoje se cristalizam.

Quando se construiu as acepções teóricas, falou-se do excedente agrícola, da formação da cidade do espaço urbano, assim como das características e conceitos da cidade e do urbano, do advento do capitalismo, da revolução industrial, da produção capitalista do espaço, para só então adentrarmos na temática do centro e centralidades, que Sposito (2001), sintetizou de modo apropriado como sendo, “centro o que se *localiza* no território em médio e longo prazo”, enquanto que “centralidade o que se desvela pelo que se *movimenta* no território em curto e médio prazo”, enquanto o primeiro diz respeito a localização, o segundo pelo movimento no território.

Assim se caracterizou e conceituou-se tanto centro quanto centralidade, habilitando o eventual leitor a construir sua própria definição de centro e centralidades, assim como eixo comercial.

A formação e expansão do núcleo da cidade nova enquanto um dos principais núcleos da cidade de Marabá no sudeste do Pará, tem sua gênese nos idos de 1926, por ocasião de uma das grandes enchentes que submergiu completamente a Marabá Pioneira, forçando seus moradores a se mudarem para o Amapá, após a enchentes alguns se recusaram a voltar para a Pioneira.

Foi na década de 1970 entretanto, que o bairro Jarbas Passarinho, atual Cidade Nova, se consolida enquanto um dos principais núcleos da cidade de Marabá, na atualidade o núcleo com maior densidade populacional e onde se instala e condensa os mais representativos equipamentos do Estado, além da maior quantidade de bairros emergidos de forma espontânea, tendo os agentes sociais

excluídos e a ação do Estado como os principais sujeitos de modificação e ampliação da mancha urbana de Marabá.

Seria possível caracterizar a avenida Antônio Vilhena como um eixo comercial? Quais os fatores que conferem a esta avenida as características de centralidade? Qual a área de influência desta centralidade perante o espaço urbano de Marabá?

Estes foram alguns dos questionamentos levantados no final do primeiro capítulo, pelo que se pontuou conclui-se primeiramente que, não encerra o assunto, aliás nunca se configurou como pretensão, em função de sua densidade e complexidade.

Comprovar-se a luz do confronto da pesquisa bibliográfica e trabalho de campo que a Avenida Antônio Vilhena, localizado no núcleo integrado da Cidade Nova, se constitui em um Eixo Comercial, pois a demanda de comércio e serviços que o eixo agrega e congrega, comprovam a hipótese levantada, a forma e conteúdo verificados e comprovados leva se a afirmar que o mesmo encerra em seu bojo todas as características de um eixo comercial solidificado, ainda que alguns elementos se façam ausentes, é o caso da agências bancárias dentre outros, todavia estas ausências não descaracteriza a avenida enquanto eixo comercial.

O Eixo em questão não atende somente as necessidades dos bairros Laranjeira, Liberdade e Independência, os quais são cortados pela avenida Antônio Vilhena, porém como constatados neste trabalho, são vários bairros beneficiados pela existência deste, ligados a empregos, moradia, comércios e serviços, circulação de pessoas, veículos, mercadorias, ideias e valores.

Daí sua importância para o núcleo da Cidade Nova e concomitantemente para a cidade de Marabá. Ressaltando que a distância e conseqüente descentralização dos centros foram motores dessa dinâmica intraurbana, para o surgimento do eixo comercial da avenida Antônio Vilhena.

Quando contextualizamos o eixo em estudo com as avenidas Boa Esperança, Av. Paraíso e Av. Sororó, notamos que o bairro laranjeira e independência ganham muito maior importância, o primeiro em função da feira coberta e os fluxos por esta gerados ao longo da semana e de modo especial no domingo, quando as famílias agrícola trazem seus excedentes para serem comercializados nesta feira, o segundo pelo comércio e serviços distribuídos ao longo da avenida Paraíso.

Conclui-se, portanto, que este eixo comercial aliado com as demais partes mencionadas nos três bairros configura-se como uma nova feição de centralidade no

senário urbano de Marabá. A relevância e notoriedade do recorte espacial em estudo, se faz pelo uso do solo em atividades terciárias e os consequentes fluxos gerados com isso, exponenciando a importância do núcleo da Cidade Nova para a cidade de Marabá estado do Pará.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, José Jonas. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. São Paulo. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da FFLCH da USP. São Paulo: 2008.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CASTELLS, M. (1972). **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. 4ª Ed.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p. **Centro e centralidade em cidades médias** / Doralice Sátyro Maia, William Ribeiro da Silva, Arthur Magon Whitacker. -1. ed. – São Paulo: Cultura Acadêmica, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992. (Série Repensando a Geografia).

CORRÊA (1995) **O Espaço Urbano**, de Roberto Lobato Corrêa (Editora Ática, Série Princípios, 3a. edição, n. 174, 1995. p.1-16.

_____, Roberto L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

_____, Roberto Lobato. **A periodização da rede urbana da Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v.4, n.3, p.39-68, jul./set. 1987.

DUARTE, Haidine da Silva Barros. **A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais**. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 36 (1), p. 53-98, jan/mar, 1974.

DUARTE, Paulo Araújo. **Cartografia básica**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 1986. 152 p.

EMMI, Marília. **A Oligarquia do Tocantins e o Domínios dos Castanhais**. Belém: UFPA/NAEA, 1999.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade** . São Paulo: Hucitec, 1980

JOHNSON, James H. **Geografia urbana**. Barcelona: Oikos-tau, 1974.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999[1970].

_____. **La revolucion urbana**. Madrid: Alianza, 1983.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Urupês, 1969. (Coleção Documentos).

MOREIRA, S. S. PPP **Projeto Político Pedagógico**, E.M.E.E. IRMÃ THEODORA, 2011-2012, disponível em: <http://escolairmatheodora.blogspot.com.br/p/ppp.html> acesso em: 26 de Jun.de 2019

MUNFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. Trad. Neil R. da Silva. 2. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

OLIVEIRA, Denison de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Ed. da UFPR, 2000.

PPP, **Projeto político pedagógico** 2011-12, MOREIRA, S. S. Escola EMEF Irmã Theodora. (Histórico dos bairros Liberdade e Laranjeira)

PPP, **Projeto político pedagógico** 2018, Escola EMEF JOSÉ ALVES DE CARVALHO, p. 5 (Histórico da formação do bairro Independência)

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ (PMM). **Revisão do Plano Diretor Participativo de Marabá, Pará**: relatório de leitura técnica. Marabá: PMM/Diagonal, 2011. 218p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ (PMM).PDP – PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO. LEI Nº 17.846, DE 29 DE MARÇO DE 2018

RIBEIRO, Rovaine. **As cidades médias e a reestruturação da rede urbana amazônica**: a experiência de Marabá no Sudeste paraense. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paul, 2010. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-29092010-140705/>. Acesso em: 2013-08-05.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso. **Marabá**: centralidade de uma cidade média. Belém, 2010. 188 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

ROLNIK, Raquel. São Paulo. São Paulo: Publifolha, 2001. (Folha Explica).

Robert Park, **On Social and Collective Behavior** (Chicago, Chicago University Press, 1967), p.3.

SALGUEIRO, Tereza Barata. **Do comércio à distribuição**: roteiro de uma mudança. Oeiras: Celta Editora, 1996 268p.

SANTOS, M. **Técnica, espaço e tempo**: Globalização e meio técnico-científico informacional. 2 ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

_____, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: Editora Hucitec, 1989.

_____, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001.

SILVA, William Ribeiro da. **Centralidade, shopping centers e reestruturação das cidades médias**. In: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WITACKER, Arthur Magon. *Centro e Centralidade em cidades médias*. Cultura Acadêmica, 2017.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano. **Cidades Médias e novas centralidades: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia, 2009**. 235f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.

_____. **O Projeto ALPA e a produção do espaço urbano em Marabá (PA): a cidade mercadoria e as desigualdades socioespaciais**. 2015. 297f. Tese (Tese de Doutorado) – Universidade Federal de Uberlândia, programa de Pós – Graduação em Geografia, Uberlândia, 2015

SPOSITO, Maria Encarnação B. **A cidade e seus territórios**. IN: Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geógrafos. Curitiba: AGB, 1994-a. p. 173-79. (Vol. 1).

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: Insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: editora UNESP, 2013.

_____. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana**. Revista de Geografia. Presidente Prudente, n.10, p.1-18, 1991.

_____. **Centro e centralidades no Brasil**. In: FERNANDES, José Alberto Rio & SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *A nova vida dos velhos centros* 2013. P.45-59.

_____. M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 2008.

_____. M.E.B. **Capitalismo e Urbanização**. 5ª Ed. São Paulo: Contexto, 1994.80p.

SPOSITO, **Multi(poli)centralidade urbana**. In: SPOSITO, Eliseu Savério; NETO, João Lima Sant'Anna (org.). *Uma geografia em movimento*. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 199-227

SPOSITO. M.E.B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista Geografia**: São Paulo, n 10. P. 1-18, 1991.

TOURINHO, Andréa de Oliveira Tourinho. **Centro e Centralidade: uma questão recente**. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. *Geografia das metrópoles*. São Paulo: Contexto, 2006, p. 277-300.

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. **estrutura urbana de cidades médias amazônicas**: análise considerando a articulação das escalas interurbanas e intraurbanas. Tese (Doutorado em arquitetura e urbanismo) – Universidade Federal do Pernambuco, 2011.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário**: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: Ed. SENAC, 2001. 335p.

VELHO, Otávio Guilherme. **Frentes de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

VELHO, Otávio. **Frentes de Expansão e Estrutura Agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009.

VILLAÇA, F. Dilemas do Plano Diretor. In: **O Município do século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: CEPAM. 1999. P. 237-247.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp/Lincoln Institute, 1998.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 2001, 298 p.

WHITACKER, A. M. Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto. 2003. 238f. Tese (Doutorado em Geografia)-Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual de São Paulo, Presidente Prudente, 2003.

APÊNDICE

1 - Entrevista com o comerciante/prestador de serviços:

1) Identificação do estabelecimento:

Nome do estabelecimento:

Ramo de atividades:

2) Sobre a Localização:

Há quanto tempo o estabelecimento está na Antônio Vilhena?

O estabelecimento já existia anteriormente em outro local? () Sim () Não

Se a resposta for sim: Qual era local anterior?

O estabelecimento possui alguma filial em outro local de Marabá? () Sim () Não

Se a resposta anterior for sim: Em qual local fica a filial?

Qual o motivo para a instalação do estabelecimento na Antônio Vilhena?

Na sua opinião, o fato de estar na Antônio Vilhena, é importante para o sucesso do seu empreendimento?

Explique.

Você já pensou em mudar seu estabelecimento para outro local de Marabá?

() Sim () Não. Se a resposta for sim: Por qual motivo? Para qual local seria?

2 - Formulário aplicados a clientes

1) Com qual frequência costuma utilizar este estabelecimento?

() diariamente () 1 vez por semana () mais de 1 vez por semana () 1 ou mais vezes por mês

2) Você costuma comprar/consumir este mesmo tipo de produto/serviço em outro estabelecimento? () Sim () Não

Se a resposta for 'Sim': Em qual local?

3) Por qual motivo você costuma comprar/consumir neste estabelecimento?

4) Você é consumidor de algum outro comércio/serviço que fica localizado na Antônio Vilhena?

() Sim () Não

Se a resposta for 'Sim': Qual?

5) Qual seu local de moradia?

6) Qual o seu local de trabalho (área de cidade)?

7) Qual seu meio de deslocamento para ser consumidor neste local?
