

VII CINCCI

VII Colóquio internacional
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

A dinâmica urbana e regional vista a partir do comércio: o caso de Araguaína - TO

The urban and regional dynamics seen from commerce: the case of Araguaína - TO

La dinámica urbana y regional vista desde el comercio: el caso de Araguaína - TO

SILVA, Nathália Canêdo de Lima; Mestranda em Desenvolvimento Regional e Urbano da Amazônia; Universidade do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA)

arqnathaliacanedo@gmail.com

NUNES NETO, José Evilázio de Brito; Mestrando em Desenvolvimento Regional e Urbano da Amazônia; Universidade do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA)

j_netto_nunes@hotmail.com

Resumo

Este trabalho tem como objetivo explorar as transformações referentes a centralidade da cidade de Araguaína na rede urbana regional da Amazônia Oriental no início do Século XXI. Parte-se da premissa de que os processos de reestruturação econômicas e produtivas nessa região possibilitaram uma modificação no papel dessa cidade, ampliando o seu poder de polo regional e a sua articulação com as diferentes escalas locais, regionais e nacionais.

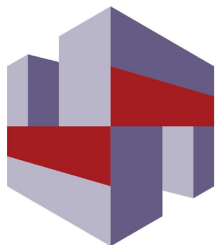
Palavras-chave: Rede Urbana. Centralidade. Comércio. Araguaína.

The urban and regional dynamics seen from commerce: the case of Araguaína – TO

Abstract

This work aims to explore the transformations regarding the centrality of the city of Araguaína in the regional urban network of the Eastern Amazon at the beginning of the 21st century. The premise is that the economic and productive restructuring processes in this region have enabled a change in the role of this city, expanding its power as a regional pole and its articulation with different local, regional and national scales.

Keywords: Urban Network. Centrality. Commerce. Araguaína.



VII CINCCI

VII Colóquio internacional
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

La dinámica urbana y regional vista desde el comercio: el caso de Araguaína – TO

Resumen

Este trabajo tiene como objetivo explorar las transformaciones con respecto a la centralidad de la ciudad de Araguaína en la red urbana regional de la Amazonía Oriental a principios del siglo XXI. Se basa en la premisa de que los procesos de reestructuración económica y productiva en esta región han permitido un cambio en el papel de esta ciudad, ampliando su poder como polo regional y su articulación con diferentes escalas locales, regionales y nacionales.

Palabras clave: Red Urbana, Centralidad, Comercio. Araguaína.

1 Introdução

O artigo tem como objetivo fazer uma exploração inicial da influência que o setor de comércio e serviços promove sobre a rede urbana na fronteira oriental da Amazônia legal¹ através das centralidades geradas por suas cidades médias usando como estudo de caso a cidade de Araguaína - TO.

Optou-se por essa cidade como estudo de caso primeiro pelo fato dela ser uma importante representante das cidades médias amazônicas e por estar criando dinâmicas que permitem os fluxos financeiros e comerciais diretamente com outros centros econômicos, exercendo grande poder de centralidade na região.

Segundo porque a cidade está inserida na dinâmica bem particular da rede urbana amazônica que se desenvolveu principalmente após a década de 1960, a partir da expansão da fronteira agromineral para os limites entre o Cerrado e Amazônia. De fato, apesar das cidades médias amazônicas contarem com diferenças históricas e demográficas elas exercem importante papel dentro da hierarquia urbana na região.

Sodré et al. (2015) destaca que a internacionalização da produção agrícola na região impôs novas relações cidade-campo que incrementaram o processo de urbanização, especialmente o das cidades médias. Assim, essas cidades se caracterizam por exercer

[...] o papel de intermediação entre as pequenas e as grandes, então são cidades que comandam uma região, que polarizam uma região, que crescem em detrimento da sua própria região ou crescem em função da sua própria região, as duas coisas acontecem. Cidades médias que ampliam seus papéis, porque diminuem os papéis das cidades pequenas a partir de uma série de mecanismos econômicos, ou cidades que, em função do tipo de atividade que têm, das lideranças que ali se encontram, são capazes de crescer e propor um projeto ou desempenhar um papel político, econômico e social de crescimento para toda uma região (SPOSITO, 2009, p. 19).

No entanto, como será discutido, a hierarquia urbana amazônica tem particularidades fundamentais, como a visível carência de infraestrutura principalmente nos setores de transporte e comunicação, além do grande contingente populacional extremamente vulnerável e as grandes distâncias geográficas entre seus núcleos urbanos.

Essa última corrobora com nossa terceira justificativa para a escolha dessa cidade, pois apesar dela não ser capital do seu estado ela está inserida dentro de uma rede onde acaba tendo grande importância regional como polo de atração para uma diversidade de municípios, à semelhança de outras cidades médias amazônicas, tanto pelos fatores de distância quanto por outras particularidades conjunturais.

Nesse contexto observamos que as novas dinâmicas econômicas geradas pela difusão de atividades de comércio e serviços tem papel fundamental na transformação de suas formas e conteúdo espacial, o que contribui para o

¹ Amazônia Legal é a área composta por nove estado da federação: Acre, Amapá, Amazonas, parte do Maranhão, Mato Grosso, Pará, Roraima, Rondônia e Tocantins

fortalecimento de suas centralidades na rede urbana regional em que estão inseridas.

2 Metodologia

O trabalho tem uma natureza exploratória a fim de familiarizar-se com o fenômeno dos processos de estruturação regional e urbana a partir da influência do setor de comércio e serviços. Divide-se, basicamente, em duas partes: num primeiro momento uma revisão bibliográfica baseada em Santos (2008, 2014); Sposito (2004; 2007; 2009; 2010); Corrêa (2001; 2007), Becker (1985, 2005, 2009) e outros.

Inicia-se fazendo considerações a respeito na natureza particular do processo de urbanização recente da Amazônia. A partir das ideias de Christaller e do processo de urbanização extensiva que acontece na Amazônia proposto por Monte-Mor (2005) pretende-se entender a hierarquia urbana na região e compreender como o setor terciário impacta na organização dos fluxos e nas centralidades de cidades médias na Amazônia Oriental.

No segundo momento, analisaremos como a concentração e a centralização espacial e econômica ocorre em Araguaína a partir das atividades de comércio e serviços. Os dados utilizados foram da pesquisa de Regiões de Influência das Cidades (REGIC) 2018, especialmente aqueles referentes a região da Amazônia Legal.

3 As dinâmicas urbanas na Amazônia Oriental

O processo de urbanização recente da Amazônia é marcado por profundas transformações e contradições, sobretudo a partir da segunda metade do século XX. A integração da região na divisão territorial do trabalho a nível internacional, na condição de fronteira, estabeleceu uma série de alterações nas dinâmicas socio-territoriais tais como o aumento da conexão da Amazônia em várias escalas através das construções de estradas e da implantação de redes de comunicação, a reestruturação econômica com o desenvolvimento de atividades agrominerais e industriais, além do surgimento de um novo padrão de povoamento regional, localizado em torno das grandes rodovias de integração nacional.

Essas transformações tiveram como uma de suas consequências um acelerado processo de crescimento demográfico que se concentrou espacialmente nos espaços urbanos. Esse crescimento urbano foi formado pela associação entre uma intensa migração de trabalhadores em busca de terras e oportunidades de trabalho aliada a uma tendência de expropriação da terra, dois processos que juntos transformaram a Amazônia, a partir da década de 1970 na região com as maiores taxas de crescimento urbano do país (BECKER, 2005).

Percebe-se que a expansão da fronteira induzida pelo movimento do capital e a difusão do Meio Técnico-Científico e Informacional (SANTOS, 2008) ampliaram o processo de urbanização na Amazônia. Becker (1985) utiliza o conceito de floresta urbanizada ao descrever esse processo de utilização dos núcleos urbanos como precursores na ocupação do território e base logística de expansão da fronteira. Hoje, a maior parte da população amazônica já vivia em áreas urbanas.

Essa urbanização, no entanto, segundo Sant-Clair (2010) não pode ser pensada como um fenômeno homogêneo, mas a partir de suas particularidades,

uma vez que a difusão da cidade no território amazônico não obedeceu um padrão único, mas sim a uma diversidade de formas e conteúdos associados ao modo como a relação entre o urbano e rural foi sendo costurado, o que levou a formação de diferentes tipos de cidades com papéis distintos na rede urbana regional.

“Ainda que existam cidades onde predominem um ou outro padrão de urbanização, a urbanodiversidade é revelada não somente por diversos tipos de cidades e pela existência de múltiplos tipos de urbanização, que decorrem de um único processo, mas também por formas mistas de espaços que indicam a hibridização de relações marcadas por contatos e resistências em face de processos de diferentes natureza, o que nos faz considerar a pluralidade de tempos e de espaços [...]” (TRINDADE JR., S-C. p. 57, 2010)

A diferença interna nos padrões de urbanização pode ser explicada pela distinta distribuição de dinâmicas econômicas e da força de trabalho que promovem na escala regional um organização de formas diferentes de cidades como as grandes aglomerações metropolitanas com papel de comando e centralização na rede urbana regional, as cidades de porte médio que passam a desempenhar uma função de centros regional de atração populacional e econômica a partir do processo de reestruturação produtiva da Amazônia na segunda metade do século XX e a multiplicação de cidades locais, além de vilas, povoados e uma série de aglomerações que passam a surgir ao longo das estradas ou nas proximidades dos projetos minerais e de colonização.

Becker (1985) fala dos movimentos de expansão-consolidação, expansão-concentração e retração ocorridos nas décadas de 1970 e 1980 que explicam o fenômeno do crescimento urbano relacionado a circulação promovida pela implantação da rodovia.

Esses processos refletem o movimento do capital de “se expandir, acumular, reformar constantemente o processo de trabalho e relacionamentos sociais na produção, assim como mudar constantemente as dimensões e as formas de acumulação” (HARVEY, 2005, p.73).

Nesse contexto, os exemplos do fenômeno de expansão-consolidação de centros regionais, sub-regionais são cidades como Araguaína (TO), Marabá (PA), Altamira (PA), Itaituba (PA) e Imperatriz (MA). Em comum está o fato de serem cidades de 10mil a 50mil habitantes que tiveram à época crescimento bastante expressivo principalmente por serem bases de operações produtivas impulsionadas pelo Estado.

Isso ocorreu principalmente por uma posição estratégica favorável à circulação da força de trabalho advinda do Nordeste brasileiro além de conseguir se ligar ao centro-sul do país através das rodovias recém implantadas.

Sua importância fica ainda mais evidente no papel que essas cidades possuíam, e ainda possuem, em ofertar serviços bancários, de transporte, comunicação além do papel de logística ao serem grandes entrepostos de distribuição e circulação de mão de obra e mercadorias.

Essa função de apoio logístico desempenhado por essas cidades acaba por promover um adensamento da população que visualiza a possibilidade de crescimento e melhora de vida. De fato, “as mudanças no padrão de distribuição da população urbana refletem as transformações processadas na economia e o efeito de políticas públicas, e são esses centros de comando que promovem a incorporação ao tecido produtivo[...]” (BECKER, 2009, p. 97).

São para essas cidades que a massa de trabalhadores se direciona em busca de empregos e oportunidades, são nelas também que se instalam as sedes dos órgãos governamentais e das grandes empresas que tem como intenção explorar a floresta e consolidar a fronteira agrícola modernizada. Tudo isso leva a uma maior concentração e especialização funcional do espaço urbano para ofertar produtos e serviços, que passam a atender não só a população residente em seus municípios, mas toda a estrutura regional.

O núcleo urbano é a base logística de ordenação do território. Para Becker (1985), eles passam a ser residência e mercado de trabalho para os antigos trabalhadores rurais que se tornam excedente com a expansão da fronteira agrícola para a região. Além desses, os novos migrantes vindos principalmente do nordeste e sul do país são atraídos pelos serviços que são concentrados ali como escolas e postos de saúde, além da expectativa de acumulação a partir de empregos no terciário.

Importante destacar que a essa urbanização amazônica acontece como forma de suporte para os avanços do capital na região, ou seja, a própria fronteira já nasce urbanizada. Aliás, tanto Becker (2013) quanto Corrêa (2006) alertam para o fato de que a criação de pequenos e médios núcleos urbanos sempre foi a forma utilizada para promover uma ocupação e consequentemente controle territorial da região.

Por causa desse processo de urbanização baseada em pequenos núcleos, há que se compreender que as redes urbanas que se estendem pela Amazônia legal têm particularidades que merecem um olhar mais atento.

3.1 Redes urbanas

A desigual organização da urbanização brasileira é um elemento fundamental para a compreensão da estrutura urbana das cidades, já que essa desigualdade determina como as relações entre cidades pertencentes a um mesmo sistema urbano e as práticas sociais e espaciais dessa relação. Sposito (2014), utiliza o termo “sistema urbano” para designar o conjunto de redes urbanas articuladas em diferentes níveis de integração a partir do desenvolvimento do processo de urbanização realizado em tempos e realidades socioespaciais distintas.

Para Corrêa (1989) as redes urbanas se caracterizam por um conjunto de centros funcionalmente articulados. Para ele uma rede urbana existe quando há uma economia comum à produção que permita um mínimo de divisão territorial do trabalho, quando há pontos fixos no território onde esses negócios são feitos de forma que esses pontos concentrem atividades vinculadas a esses negócios como comércio, serviços e produção industrial, além de controle político-administrativo e ideológico. Além disso, é preciso haver uma articulação mínima entre os núcleos através da circulação. É a partir dessa articulação que será possível haver uma diferenciação entre os núcleos urbanos gerando uma hierarquização entre eles.

Em geral, quando se trata das dinâmicas das redes urbanas considera-se questões que foram inicialmente propostas por Christaller na Teoria do Lugar Central. A partir de conceitos como centralidade e bens e serviços centrais entre outros ele constrói um modelo como forma de determinar lugares centrais a partir do comportamento de pessoas e da oferta de bens e serviços primeiro dentro da cidade e depois a partir da formulação de uma teoria da localização e do relacionamento das cidades dentro de um sistema de lugares centrais.

Para ele, existiriam princípios que regulariam o número, o tamanho e a distribuição dos núcleos de povoamento em grandes, médios, pequenos e minúsculos semi-rurais. Todos eles teriam atividades de distribuição de bens e serviços para uma população tanto local quanto de uma área de influência determinada pela sua posição central. Assim o tamanho dessa influência seria definido pelo grau de importância a partir de suas funções centrais, ou seja, quanto maior a população externa atendida, maior a área de influência.

Haveria, portanto, uma hierarquia de localidades identificadas e hierarquizadas a partir das funções ali disponíveis. Uma localidade central teria um maior nível hierárquico se contasse com um maior número de funções centrais, uma maior população urbana e maior região de influência e consequentemente, uma maior população total servida.

Para se determinar a importância do lugar central para uma região seria preciso considerar além da extensão territorial, a densidade populacional e suas diferentes distribuições em diferentes distâncias em relação ao centro que seriam medidas em tempo de transporte e meios de transporte disponíveis.

Como hoje tem-se uma rede urbana muito mais complexa, fruto da mundialização da economia, de um longo processo de criação e recriação de atividades produtivas e desenvolvimento dos meios de comunicação e transporte percebe-se uma forte interdependência entre lugares e a compreensão tanto do papel dos centros quanto do movimento e intensidade dos fluxos torna-se imperiosa para a administração e controle do território. (VARGAS, 2006)

A partir da criação de novos núcleos urbanos há um aumento da complexidade funcional dos centros e fluxos, com intensificações, variedades de tipos e multidirecionamentos que estão em constantes reconfigurações.

Para Sathler et al. (2009) é possível dizer que os níveis hierárquicos urbanos amazônicos apresentam algumas diferenças nas dinâmicas demográficas, socioeconômicas e espaciais daqueles estabelecidos em redes de cidades do centro-sul do país onde considera-se questões que foram inicialmente propostas na teoria de Christaller.

No caso das redes amazônicas, um olhar precipitado pode mostrar uma rede urbana dinâmica composta por várias cidades médias e centros locais com forte poder de interação, no entanto percebe-se algumas características particulares que fragilizam a rede e impedem o fluxo de pessoas, bens e serviços (SATHLER et al., 2009).

Essas diferenças se devem as grandes distâncias que separam as capitais das demais cidades e vilas, a carência de uma infraestrutura nos setores de comunicação e transporte em grandes porções do território, a grande quantidade de população carente de recursos materiais e educacionais que limita sua participação nos fluxos (SATHLER et al., 2009). Além disso a própria dificuldade de modernização da infraestrutura econômica e social faz com que as centralidades oferecidas por certas cidades amazônicas se limitem a atender apenas aos fluxos e mesmos estes de forma muito deficitária.

Dentre os cinco subsistemas da rede urbana regional amazônica apontados por Becker (2009) que são os comandados por Manaus, Belém, São Luís São Paulo e Goiânia percebe-se que todos têm alcances espaciais diferentes, que vão desde uma atuação limitada ao próprio estado como é o caso de São Luís até aqueles que abrangem vários estados como é o caso do subsistema comandado por Goiânia.

De fato, é nesse último que o estado do Tocantins, além de porções do Maranhão e do Pará, está inserido. Nesse caso, as grandes distâncias entre a cidade central do subsistema - Goiânia, ou até mesmo da capital regional - Palmas é uma das evidências da fragilidade da rede colocada por Sathler et al. (2009) e de como que essas cidades médias amazônicas têm dificuldade de desenvolver seu papel de intermediador de fluxos como seria o esperado.

Apesar disso, ou talvez exatamente por causa disso, esses municípios polos como é o caso de Araguaína, acabam por exercer uma força centrípeta, uma centralidade, que atrai investimentos e contingente populacional de municípios menos desenvolvidos e passa por grandes mudanças estruturais econômicas e sociais que acabam por possibilitar a atração de investimentos que proporcionam uma infraestrutura suficiente para alcançar um certo nível de desenvolvimento sustentável (MARQUES, 2019).

Não por acaso, Sposito (2004) observa que a situação geográfica influi tanto na centralidade interurbana quanto no peso regional que a cidade exerce, ou seja, a distância de outras cidades de mesmo porte ou maior influenciam na área de influência dessa cidade. Nesse caso parece fundamental compreender como a centralidade ocorre nessas cidades.

3.2 Centralidades

A relação entre as cidades e a região em seu entorno abre a possibilidade de se discutir o tema da centralidade e do papel que esse fenômeno exerce sobre a estrutura urbana e regional e seu papel na formação das redes urbanas amazônicas.

Para Lefebvre (1999) a centralidade, em seu caráter dialético, é uma dimensão essencial do fenômeno urbano. Segundo esse autor, a centralidade faz parte das formas e estruturas urbanas e pode ser um “amontoado de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças de mercado, multidões, pessoas caminhando, pilhas de objetos variados, justapostos, superpostos, acumulados” (LEFEBVRE, 1999, p.110).

Para Villaça (2012) o centro e o “não centro” formam uma unidade dialética. Na medida em que são criados por um único e mesmo processo, ou seja, “o centro de uma cidade se constitui somente se e quando a própria cidade se constitui” (VILLAÇA, 2012 p.99).

Correa (1989), afirma que a centralidade é um dos processos espaciais que são responsáveis pela organização espacial complexa que caracteriza a cidade industrial, sendo esse processo espacial relacionado com a capacidade que determinados espaços na cidade possuem de concentrar atividades, que se articulam aos diferentes espaços intraurbanos possibilitando uma maior acessibilidade dos fluxos no interior da cidade (CORRÊA, 1989).

Esses espaços se constituem a partir de “uma aglomeração de estruturas que abrigam as instituições fundamentais de interesse coletivo de uma sociedade” (VILLAÇA, 2012, p.102). Ele surge a partir do impulso do ser humano de otimizar os deslocamentos sistemáticos necessários ao “intercambio de produtos do trabalho (troca, escambo, comercio) e instituições coletivas, como o governo e a religião. (VILLAÇA, 2012 p.101-102)

Sposito (2001) concorda que a centralidade, enquanto fenômeno inerente ao urbano, se revela através da movimentação dos fluxos que se deslocam entre os

diferentes arranjos localizados no território urbano, tanto na escala do intraurbano, quanto na escala interurbana. Para a autora, esse fenômeno não pode ser confundido com um lugar específico, pois, a condição de central que algum lugar pode exercer em um determinado momento (SPOSITO, 2013) é dinâmico e mutável ao longo do tempo, sendo influenciado por diversas situações que promovam mudanças na estrutura e no papel da cidade dentro da divisão territorial do trabalho ou em função de transformações na malha urbana da cidade. Para ela a articulação entre esses dois níveis em que o fenômeno da centralidade se expressa permite a compreensão da gestão do território urbano em múltiplas escalas (SPOSITO, 1998).

Ou seja, a centralidade pode ser apreendida em múltiplas escalas referindo-se tanto à escala do espaço urbano, quanto na escala da rede urbana – que é o foco deste artigo, sem deixar de vista que ambas as dimensões mantem uma relação dialética e de influência mútua.

Sposito (2001) destaca também que tanto a forma do centro quanto o fenômeno da centralidade podem ser determinados por processos objetivos, como por exemplo, a localização privilegiada de uma determinada área próxima as vias de circulação que interligam a cidade ou pelo desenvolvimento de uma lógica de mercado que imponha os signos de consumo a uma determinada localidade dentro da malha da cidade, da mesma forma em que também podem ser determinadas por conteúdos simbólicos construídos historicamente.

Cardoso (2012) aponta que a centralidade enquanto potência que se realiza a partir da práxis social depende da correlação de forças entre as diferentes classes e de seus projetos de poder para se efetivar o que faz com que “não casualmente, no processo de criação/destruição/recriação da centralidade, o espaço urbano seja tensionado pelos distintos conteúdos das relações sociais que produzem essa dinâmica socioespacial.” (CARDOSO, 2012).

Essa afirmação nos permite compreender como a reestruturação capitalista leva a formação de novas formas de estabelecimento da centralidade que surgem no espaço da cidade em função do interesse econômico de determinados grupos, como por exemplo os shoppings centers e demais espaços de consumo (SPOSITO, 2001), que por mais que possibilitem a reunião e aglomeração o fazem sobre o signo do consumo e do valor de troca.

Nesse sentido, se considerarmos a realidade da urbanização amazônica recente e seu caráter extensivo, percebemos que há uma ausência de uma “herança urbana” oriunda uma urbanização anterior fazendo com que o modelo da cidade capitalista domine a sociedade e o espaço urbano (VILLAÇA, 2012). Assim, as forças de mercado e a aglomeração dos estabelecimentos de comércio e serviços representam um domínio do econômico nas cidades, principalmente nas cidades médias.

4 Comércio e Serviços nas dinâmicas socioespaciais

A partir dos processos apontados que explicam a urbanização da região amazônica, seu sistema de redes e o papel e influência que algumas cidades possuem de centro e centralidade percebe-se que a cidade de Araguaína se sobressai num processo de urbanização mais robusto na medida em que se manifesta nessa cidade a instalação de empresas nacionais e internacionais, aumento de oferta de serviços públicos e privados além da expansão de empresas locais com influência em todo o mercado regional.

Apesar de no território da Amazônia oriental as estratégias territoriais mais expressivas serem focadas em geral numa produção agromineral modernizada visando comércio para exportação, as redes de cidades se desenvolveram na premissa de atuarem como uma rede de centros de comercialização locais que servem de apoio à produção e aos produtores.

No caso do Tocantins, Marques (2019) acredita que foi somente a partir dos anos 2000 que o estado começou a estruturar e fortalecer economicamente as atividades do setor da base econômica como forma de superar a dependência do setor público como grande empregador. Nesse ponto, outras atividades econômicas estão em expansão como comércio e serviços, além da construção civil e indústria de transformação.

Segundo ele, em 2010, apenas três cidades do estado, Palmas, Araguaína e Gurupi somaram 35% do total dos produtos agregados dos setores primários, secundários e terciários, ou seja, dos 139 municípios do Tocantins, apenas três cidades concentram 1/3 do PIB. Esses municípios polarizam a economia estadual, fazendo com que a pouca oferta nos demais municípios levem a população a buscar produtos, serviços e lazer nessas cidades.

Sodré e Pereira (2015) enfatiza que nessa articulação o processo de centralização se destaca, assim como a concentração tanto econômica quanto espacial do comércio e serviços nesses municípios.

Isso se evidencia ao observarmos os dados do RAIS 2018 onde Araguaína se destaca por ser a cidade que teve maior fonte de geração de empregos na área de comércio - 9529 empregos - e serviços - 12927 empregos, enquanto o setor público gerou 4019 empregos (BRASIL, 2019).

Essa realidade é muito diferente da maioria das cidades da região que contam com média de 5 mil habitantes e são dependentes do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), já que têm baixa arrecadação e pouca atividade produtiva, e em geral tem no serviço público principal fonte de renda (MARQUES, 2019), ou até mesmo da capital, Palmas que apesar da grande importância do setor de comércio e serviços, ainda é o setor público que sobressai.

Sendo assim, compreender as relações entre as atividades terciárias e o seu rebatimento espacial parece significativo para compreender as redes urbanas na região, o papel das cidades médias e suas regiões de influência.

Esse olhar é importante na medida em que as atividades terciárias são a principal causa e consequência dos deslocamentos tanto de pessoas quanto de bens e serviços, e tem impacto profundo na qualidade de vida. Além disso, a relação entre fluxos urbanos gerados a partir de atividades comerciais e de serviços e suas opções locais têm sido objeto de estudos desde o século XIX (VARGAS, 2020).

Primeiro, é importante compreender que as atividades terciárias apresentam diferentes demandas locais (VARGAS, 2020). No entanto o que as reúne é o fato de que para as atividades terciárias existirem é a demanda, ou seja, no capitalismo, comércio e serviços só se estabelecem se houver consumidores suficientes para viabilizá-los. As cidades são, portanto, o lugar em essência para abrigar esse setor.

Além disso, a própria expansão e consolidação do setor que busca ampliar-se economicamente e espacialmente se desdobram na ampliação dos papéis intermediários das cidades médias através da ampliação do consumo de bens e

serviços que, em grande parte, explica as centralidades interurbanas em nível regional (SODRÉ, PEREIRA, 2015).

Por isso as atividades do terciário são fundamentais na constituição de uma dinâmica urbana, logo que ela faz uso intensivo de recursos humanos e funciona como polo gerador de fluxos de pessoas advindas tanto da própria cidade quanto as vezes de uma região de influência. Além disso esses fluxos atraem novas atividades comerciais relacionadas.

Nesse contexto podemos observar o papel que cidades médias como Araguaína exercem dentro da hierarquia ao exercer uma centralidade e atrair populações de muitas cidades menores e criarem padrões de deslocamento.

4.1 A região de influência de Araguaína

Através dos dados preliminares da Pesquisa Regiões de Influência das Cidades REGIC 2018 divulgadas pelo IBGE (2020) podemos observar os padrões de deslocamento de mercadorias e do comércio no território da Amazônia Legal e abstrair algumas informações que corroboram a importância de Araguaína como cidade que exerce centralidade no território.

Observamos os dados a partir de duas áreas temáticas: a compra de vestuário e calçados e compra de móveis e eletroeletrônicos (TABELA 1). Em ambas as áreas, ao se observar a classificação das cidades pelo Índice de Atração Temática² vemos Araguaína está na 13ª colocação dentre todos os 772 municípios da Amazônia legal.

Alguns pontos precisam ser observados: primeiro que desses treze colocados no ranking sete são capitais estaduais e por essa razão já é natural esperar centralidade dessas cidades. O que chama a atenção são aquelas que podem ser classificadas como cidades médias tal qual Imperatriz, Marabá, Santarém e Araguaína.

Além disso, as diferenças da rede urbana amazônica ficam evidentes nos padrões de deslocamento que ficam muito diferenciados regionalmente. Enquanto as distâncias a serem percorridas para aquisição de vestuário e calçados nas redes coordenadas por Manaus e Belém chegam a superar os 160 km, no Tocantins essa média é de 85 km (IBGE, 2020).

Importante destacar que no caso da compra de vestuário e calçados não se limita territorialmente por um consumo varejista ou atacadista. Em geral percebeu-se que junto a aquisição para revenda, também há consumo próprio. Também ocorre que deslocamentos para outras finalidades tal qual tratamentos de saúde, eventos ou visita a parentes também são oportunidades para compra de vestuário e calçados, ou seja, cidades que oferecem outras oportunidades de serviço e lazer, podem se favorecer desse comércio indiretamente.

Quanto aos deslocamentos para bens mais complexos como os móveis e eletroeletrônicos, incluídos os eletrodomésticos e itens de informática, constatou-se um deslocamento geral médio menor na medida em que as demandas são

² Índice de Atração (IA) das Cidades, obtido pelo desempenho médio em todas as questões, e o Índice de Atração Temático (IAT) para cada questão, com o objetivo de identificar Cidades de destaque e dinâmicas características para cada temática. Para informações mais detalhadas, consultar as notas metodológicas da Regic 2018 no portal do IBGE, no endereço: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-doterritorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>.

atendidas utilizando-se a Internet combinada à entrega direta ao consumidor. No entanto, na média estados como Tocantins, Maranhão, Goiás e Piauí apresentaram médias semelhantes de deslocamentos para compras de eletroeletrônicos e móveis (entre 85 km e 95 km) (IBGE,2020).

Tabela 1: Dados referentes a classificação pelo Índice de Atração Temático (IAT) para a questão de opção de primeira opção para compra de vestuário e calçados, móveis, eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e de informática dos municípios da Amazônia Legal.

Classificação	Município como primeira opção para compra de vestuário e calçados	Município como primeira opção para compra de móveis, eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e de informática
1	Belém (PA)	Belém(PA)
2	Manaus (AM)	Manaus(AM)
3	São Luís (MA)	São Luís(MA)
4	Imperatriz (MA)	Imperatriz(MA)
5	Santarém(PA)	Marabá(PA)
6	Castanhal(PA)	Castanhal(PA)
7	Marabá(PA)	Macapá(AP)
8	Santa Inês(MA)	Santarém(PA)
9	Macapá(AP)	Porto Velho(RO)
10	Rio Branco(AC)	Palmas(TO)
11	Porto Velho(RO)	Santa Inês(MA)
12	Palmas(TO)	Rio Branco(AC)
13	Araguaína(TO)	Araguaína(TO)

Fonte: Fonte: REGIC 2018 IBGE - organizado pelos autores (2020).

Olhando mais atentamente para o caso de Araguaína, são 25 cidades onde os moradores apontam a cidade como primeira opção para compra de artigos de vestuário e calçados e/ou móveis, eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e de informática (TABELA 2). Dessas cidades a maioria são cidades pequenas, com média de 5mil a 10 mil habitantes. No entanto destaca-se na região de influência algumas cidades maiores para os padrões locais além de outros estados como é o caso de Colinas do Tocantins (TO) e Tocantinópolis (TO) Carolina (MA) e São Geraldo do Araguaia (PA).

Marques (2019) destaca que na região as atividades predominantes são agroindústria, pecuária, indústria de transformação, frigorífico e construção civil tendo como forte fator de crescimento e desenvolvimento a BR-153.

Apesar disso, administração pública, comércio e serviço representaram 80% do total de empregos gerados no Tocantins e 75% do PIB do estado (Marques, 2019). Em Araguaína a maior geração de empregos já é puxada pelo setor de comércio e serviços (BRASIL, 2019).

Ou seja, Araguaína constrói sua centralidade e exerce sua influência a partir da oferta de bens de consumo e serviços que não são ofertadas nas outras cidades. Ela se beneficia da sua localização e da presença de infraestrutura econômica e social mais desenvolvida.

Além disso, para Sodré et al. (2015) as empresas que se localizam em Araguaína, atuam e planejam tomando como referência os consumidores da cidade e de toda a região de influência. Isso porque as pessoas que procuram a cidade para consumir, não só artigos de vestuário e calçados e/ou móveis, eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e de informática, mas também buscam estabelecimentos para abastecimento de seus pequenos comércios nas cidades menores.

Além disso, pela localização e infraestrutura tanto empresas criadas em Araguaína quanto aquelas nela instaladas usam a cidade como apoio logístico para a interiorização em toda essa região.

Tabela 3: Dados referentes a quais municípios tem Araguaína como primeira opção para compra de vestuário e calçados e/ou móveis, eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e de informática.

Cidade de Origem	População Estimada	Distância percorrida	Compra de artigos de vestuário e calçados	Compra de móveis, eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e de informática
São Geraldo do Araguaia (PA)	24.847	143	x	x
Ananás (TO)	9.549	118	x	x
Angico (TO)	3.433	128	x	x
Aragominas (TO)	5.758	43,7	x	x
Araguanã (TO)	5.729	97,2	x	x
Arapoema (TO)	6.643	158	x	x
Babaçulândia (TO)	10.664	62,3	x	x
Barra do Ouro (TO)	4.591	96,2	x	x
Campos Lindos (TO)	10.116	243	x	x
Carmolândia (TO)	2.580	40	x	x
Colinas do Tocantins (TO)	35.424	108	x	x
Darcinópolis (TO)	6.097	82,6	x	x
Filadélfia (TO)	8.856	107	x	
Goiatins (TO)	13.019	155	x	x
Muricilândia (TO)	3.551	64,1	x	x

Nova Olinda (TO)	11.819	59,4	x	x
Palmeirante (TO)	6.026	112	x	x
Pau D'Arco (TO)	4.849	169	x	x
Piraquê (TO)	3.028	65,2	x	x
Riachinho (TO)	4.645	111	x	
Santa Fé do Araguaia (TO)	7.512	73,6	x	x
Wanderlândia (TO)	11.683	51,4	x	x
Xambioá (TO)	11.540	140	x	x
Carolina (MA)	24.322	111	x	
Tocantinópolis(TO)	22.870	148		x

Fonte: REGIC 2018 IBGE (organizado pelos autores) (2020).

5 Considerações Finais

O processo de reestruturação econômica colocado em curso na Amazônia a partir da segunda metade do século XX (BECKER, 1985; 2009), engendrou na região um processo de urbanização extensivo (MONTE-MOR, 2005) que reorganizou a rede de cidades e os papéis e funções desempenhados pelos aglomerados urbanos nesse território. O surgimento de novas cidades, a mudança de importância de outras, as novas vias de circulação espaciais e a difusão de novas práticas econômicas e sociais constituíram uma renovada e ampliada divisão territorial do trabalho na escala interurbana, impulsionando uma formação de novas interações espaciais entre as cidades na região.

É nesse contexto que no interior de um sistema urbano regional se fortalece a importância de cidades que conseguem articular diferentes fluxos e interações a partir da qualidade dos papéis urbanos que apresentam. Essas qualidades dizem respeito aos arranjos e atividades de uso e ocupação de solo que nelas se estruturam e se desenvolvem, seja pela maior acessibilidade ou pela simples busca de externalidades com a aglomeração de atividades econômicas em um centro com forte poder de atração regional, fortalecendo o conteúdo da centralidade em uma escala local e regional.

O fenômeno da centralidade a partir da análise das atividades de comércio e serviços em cidades de porte médio na Amazônia, evidencia um novo padrão de produção do espaço urbano nessa região comandado pelos interesses de lógicas distantes guiadas pelas necessidades de reprodução do capital. Percebe-se que essas cidades ao se tornarem os espaços privilegiados para a localização de atividades comerciais e de serviços com a capacidade de atrair para si fluxos e deslocamentos de toda a região tem a possibilidade de realizar interações ampliadas, podendo se associar a várias escalas, que vão desde as cidades locais próximas territorialmente e que delas dependem de modo mais forte até as metrópoles nacionais e cidades de outras redes urbanas mais distantes.

Araguaína é um exemplo dessa nova configuração urbana da rede de cidades da Amazônia. Sua capacidade de polarização e centralização de fluxos e deslocamentos não se limita somente a sua região de maior contiguidade espacial, abarcando também uma articulação com cidades de outras regiões e de diferentes portes e tamanhos. Essa qualidade de polarização que se materializa na forma de centros comerciais também ganha uma nova configuração na estrutura interna dessa cidade, a partir da instalação de novos objetos de consumo, como hipermercados, grandes lojas de varejo e redes e franquias nacionais, que podem ser interpretadas como uma nova expressão da centralidade impactando a estrutura dos usos e ocupações dessa cidade e a sua morfologia de modo geral.

6 Referências

ABLAS, L. A. de Q. **Teoria do Lugar Central: bases teóricas e evidências empíricas**. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1982.

BECKER, B. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

BECKER, B. Fronteira e urbanização repensadas. **Revista Brasileira de Geografia**, n.º 47(3/4), p. 357-371, 1985.

BRASIL. Ministério da Economia. **RAIS 2018**. Brasília, DF, 2019.

CARDOSO, I. C, C. Cidade capitalista e política urbana no Brasil no século XXI: como pensar a realidade periurbana. In. SANTANA, J, S; HOLANDA, A. C, G.; MOURA, A.S, F. (Org). **A questão da habitação em municípios periurbanos na Amazônia**. Belém. ed. UF, 2012.

CORREA, R. L. **A Rede Urbana**. São Paulo: Editora Ática S.A., 1989.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **Regiões de Influência das Cidades 2018**. Rio de Janeiro, 2020.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999

LEFEBVRE, H. **O direito a cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2001

MARQUES, N. **Desenvolvimento regional e territorial do Tocantins**. Palmas: EDUFT, 2019.

MONTE-MÓR, R. L. “O que é urbano no mundo contemporâneo”. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba: N. 111, 2005, p. 09-18.

SANTOS, M. Espaço e globalização. In: **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico e informacional**. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2008, p. 45-54.

SATHLER, D; MONTE-MOR, R. L., CARVALHO, J. A. M. de. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Nova econ. [online]**, vol.19, n.º 1, p. 11-39, 2009.

SPOSITO, M, E, B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista território**, Rio de Janeiro, ano III, n. 4, p.26-37, 1998

SPOSITO, M.E. B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de geografia**, São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991

SPOSITO, M, E, B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, M, E, B. **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: UNESP, p. 235-253, 2001.

SPOSITO, M, E, B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCCNCELOS, P. A; CORRÊA, R, L; PINTAUDI, S. M. (Orgs). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 61-94

SPOSITO, M. E, B. **Capitalismo e urbanização**. 16ª ed., 1ª reimpressão. São Paulo, 2014.

VARGAS, H. C. Comércio, Serviços e Cidade: subsídios para a gestão urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n.º 22, p. 1-22, 2000

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.