



O ESTADO E AS (RE)CONFIGURAÇÕES NAS CENTRALIDADES EM CIDADES MÉDIAS: CONTRIBUIÇÃO A PARTIR DE MARABÁ - AMAZÔNIA - BRASIL

Magno Ricardo Silva de Carvalho ¹

RESUMO

Após a virada do século, muitas cidades médias no Brasil têm experienciado reconfigurações em suas centralidades na escala intraurbana. Estas mudanças estão atreladas à instalação de grandes espaços privados de consumo, conforme aponta a literatura. Este artigo² objetiva discutir a influência do poder público nesses processos. Para tanto, elegemos as escalas nacional e local para análise. Nossa aproximação empírica é Marabá-PA. Tal escolha, nos possibilitou visualizar as interferências dos agentes públicos tanto no âmbito geral, com reverberações na urbanização brasileira e particularmente nas cidades médias, quanto em um caso específico. Além de referencial teórico sobre os temas de interesse, recorremos a: entrevistas com agentes bem-informados, ao plano diretor participativo do município, informações da mídia como matérias de jornais, blogs de notícias e magazines. Utilizamos recursos imagéticos como mapas, figuras e fotografias. Destacamos as políticas que levaram ao aumento da capacidade de consumo dos brasileiros e à criação de uma economia favorável à expansão das empresas, além de volumosos empréstimos do BNDES para construção de shopping centers e super/hipermercados. Em Marabá, algumas ingerências estatais se entrelaçam, estando a maioria relacionadas a uma completa reforma e duplicação da rodovia Transamazônica que possibilitou a instalação dos empreendimentos e efetivação dessa via na escala da cidade enquanto importante centralidade.

Palavras-chave: Cidade e comércio. Poder público. Supermercados. Shopping centers. Marabá-PA.

ABSTRACT

Since the turn of the century, many medium-sized cities in Brazil have experienced reconfigurations in their intra-urban centralities. These changes are linked to the installation of large private consumer spaces, as the literature points out. This article aims to discuss the influence of public authorities on these processes. To this end, we have chosen the national and local scales for analysis. Our empirical approach is Marabá-PA. This choice allowed us to visualize the interference of public agents both at a general level, with reverberations in Brazilian urbanization and particularly in medium-sized cities, and in a specific case. As well as theoretical references on the topics of interest, we used interviews with well-informed agents, the municipality's participatory master plan, information from the media such as newspaper articles, news blogs and magazines. We used imagery such as maps, figures and photographs. We highlighted the policies that led to an increase in Brazilians' consumption capacity and the creation of an economy favorable to business expansion, as well as large loans from the BNDES to build shopping malls and super/hypermarkets. In Marabá, a number of state interventions are intertwined, most of them related to the complete renovation and duplication of the Transamazônica highway, which made it possible to set up the enterprises and make this road an important centrality on the scale of the city.

Keywords: City and commerce. Public government. Supermarkets. Shopping centers. Marabá-PA.

¹ Doutorando em geografia na Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp), Câmpus Presidente Prudente. mrs.carvalho@unesp.br.

² Publicado originalmente, em versão ampliada, na GEOPUC – Revista da Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio, no âmbito do dossiê “Dinâmicas urbano-regionais da Amazônia meridional”.

INTRODUÇÃO

Muitas cidades médias no Brasil têm experienciado rearranjos em suas centralidades nas últimas décadas. A literatura mostra que tais processos se relacionam fortemente com a chegada de grandes espaços privados de consumo, como shopping centers e supermercados (Sposito, 2009; Sposito, 2013; Couto, 2015; Silva, 2017; Carvalho; Gomes, 2022; Miyazaki, 2022; entre outros). O objetivo deste é, para além das práticas espaciais das empresas, compreender como o poder público se vincula a tais reconfigurações.

Para além da escala nacional apresentamos, enquanto aproximação empírica, a cidade de Marabá, importante cidade média da Amazônia Brasileira, situada no Sudeste do Pará (Figura 1). Esta cidade vivenciou na década de 2010 consideráveis mudanças no intraurbano no que concerne à configuração de suas centralidades (Carvalho; Gomes, 2022). Carvalho (2019) e Carvalho e Gomes (2022) lançam luz sobre essas transformações e evidenciam como as corporações – proprietárias dos grandes espaços privados de consumo – com elas se relacionam. Aqui, interessa-nos mostrar como o Estado também contribuiu com tais rearranjos.

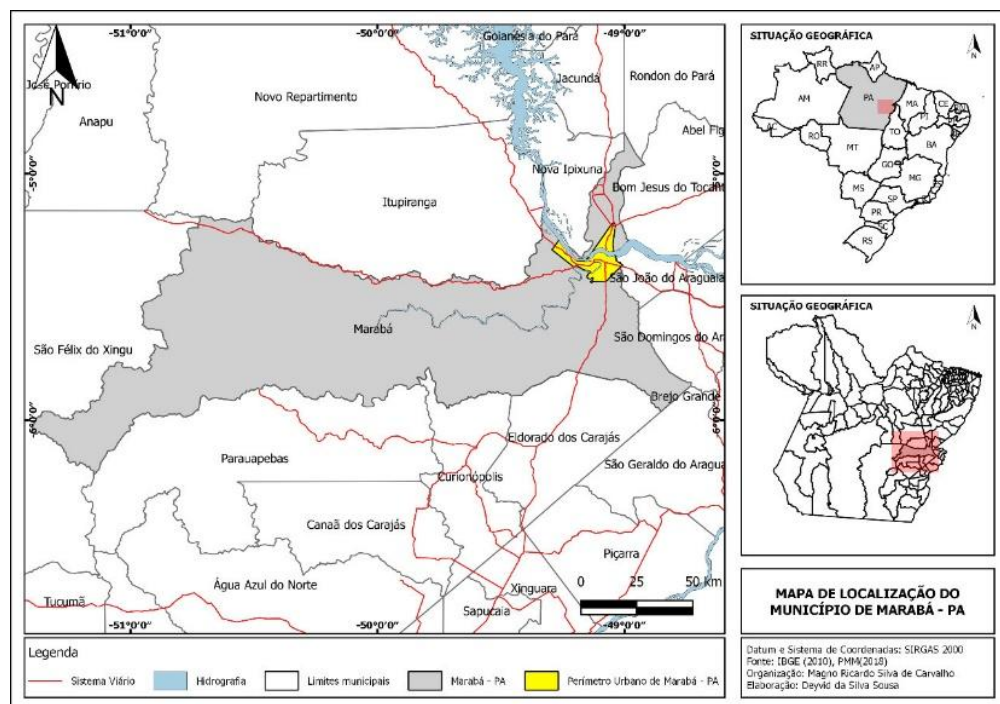


Figura 1. Mapa da situação geográfica do município de Marabá.

Fonte: Carvalho e Gomes (2022).

O artigo se subdivide em quatro partes: 1ª) apresenta o entendimento de autores acerca de temas importantes para nosso esforço de pesquisa; 2ª) expõe as relações entre o Estado Brasileiro e as mudanças nas centralidades em cidades não-metropolitanas, mormente cidades médias; 3ª) traz uma contextualização acerca da estrutura e estruturação da cidade de Marabá –



especialmente no que tange à configuração prévia das centralidades antes da chegada dos grandes espaços privados de consumo; 4ª) dedicado a deslindar as relações das mudanças nas centralidades nesta cidade e o poder público; além desta introdução e considerações finais.

METODOLOGIA

Etapas: 1ª) compreensão de noções e conceitos basilares. Privilegiamos duas escalas, a nacional e a local – a escala da cidade. Para o entendimento de ambas fizemos levantamento bibliográfico, em que prezamos por pesquisas que nos permitissem desvelar a contribuição estatal para as mudanças nas centralidades nos âmbitos geral e particular – a urbanização brasileira e as cidades médias – e no singular, o caso de Marabá-PA; 2ª) análise documental, em que recorremos à revisão do plano diretor participativo do município; 3ª) utilização de entrevistas com agentes bem-informados, tanto realizadas por nós, quanto disponibilizadas em outras fontes do tipo revistas, magazines e outras publicações. Quanto às entrevistas cedidas a nós³, trata-se do tipo semiestruturadas, realizadas com gerentes de supermercados em Marabá e com o então secretário de indústria e comércio deste município. As demais entrevistas, de fontes secundárias, são com políticos e representantes do ramo supermercadista; 4ª) fizemos uso de recursos imagéticos como fotografias, figuras e mapas.

OBSERVAÇÕES, NOÇÕES E DEFINIÇÕES

O que entendemos por “cidade média”? Sposito afirma que não se trata de um conceito, “chegaria, no máximo, ao patamar de uma noção científica” (Sposito, 2014, p. 27). Ela sustenta que são aquelas cidades, além das metrópoles, que exercem funções de relevância regional e de intermediação em dada rede urbana (Sposito, 2004; 2007; 2010; 2013; 2014; 2017), “sendo, portanto, tributárias das metrópoles e polarizadoras das cidades pequenas que estão em sua área de influência direta” (Sposito, 2013, p. 51). São espaços que, por sua centralidade na rede urbana, recebem intervenções em suas respectivas estruturas, por parte tanto de empresas privadas, quanto do Estado, com vistas a alcançar, para além da própria cidade, a região.

Apesar desses processos envolverem a centralidade da cidade média na rede, nosso foco é a escala da cidade. Lembrando que existem dois tipos de centralidade urbana: a intraurbana e a da rede, uma questão escalar. Nas contribuições de Fernandes (2013), enquanto centro é um “lugar”, centralidade é uma “condição”. Para Maia, Silva e Whitacker (2017) “centro” é uma forma espacial, enquanto “centralidade” é a propriedade de uma área de ser central. Prezamos

³ Entrevistas concedidas em 2019 para a pesquisa de mestrado “As centralidades em Marabá-PA” da qual este artigo é, em parte, derivado. Optamos por não citar os nomes dos entrevistados.



pela centralidade, seguindo “a evolução semântica que se registrou na literatura de caráter geográfico de ‘centro’ ou ‘lugar central’ para ‘centralidade’” (Barata-Salgueiro, 2013, p. 14), visando “corresponder à vontade ou necessidade em sublinhar outras dimensões que não apenas a da geometria” (ibidem). Ou seja, ao usarmos “centralidade”, nos referimos ao poder de determinado espaço de atrair mercadorias, informações, capitais e, sobretudo, pessoas.

Muitas cidades médias brasileiras têm lidado com rearranjos em suas centralidades devido à chegada de novos espaços privados de consumo. *Shopping centers*, super/hipermercados e lojas de departamento expandem suas operações, cada vez mais, para cidades não-metropolitanas que exerçam centralidade regionalmente. É o que aponta a literatura (Sposito, 2009; Sposito, 2013; Sposito; Góes, 2015; Couto, 2015; Silva, 2017; Miyazaki, 2022; Gomes, 2022 entre outros). Por serem mais atrativos (por preço, conforto, acessibilidade, tecnologia etc.) e por, em muitos casos, se localizarem fora das antigas áreas centrais, atraindo fluxos (de capitais, mercadorias, pessoas) para locais que antes não atraíam, se estabelecem enquanto novas e importantes centralidades na urbe (Sposito, 2013; Silva, 2017).

A localização destes espaços é sempre em grandes eixos de circulação (Silva, 2003; Sposito; Goes, 2015). Nas cidades médias há a particularidade de estarem, geralmente, em rodovias (Sposito; Goes, 2015; Sposito; Sposito, 2017; Carvalho, 2022), transformando-as ou reforçando-as (por completo ou em certos trechos no intraurbano) em espaços de centralidade. Assim, atribuem importância às estradas na escala da cidade para além da relevância interurbana, com estas passando a atrair, cotidianamente, trabalhadores e consumidores. Essas mudanças complexificam a estrutura, promovem mudanças na estruturação e, em vários casos, se tornam importantes agentes de reestruturação da cidade (Sposito, 2013, 2015).

Castells (1983, p.182) é enfático ao afirmar que “o espaço urbano é estruturado, quer dizer, ele não está organizado ao acaso”. Sendo o Estado um importante produtor do espaço urbano e o grande agente regulador (Corrêa, 1989), nos cabe fazer questionamentos: as ações das corporações ocorrem dissociadas das ações do poder público? O Estado poderia, de alguma maneira, usar esses espaços privados para o ordenamento regional e urbano? E as empresas, recorrem ao Estado ou dele dependem para a implantação de seus empreendimentos?

O ESTADO E A DESCONCENTRAÇÃO ESPACIAL DOS GRANDES ESPAÇOS PRIVADOS DE CONSUMO

A “interiorização” de grandes espaços de consumo no Brasil ocorreu mais intensamente a partir dos anos 2000, sob forte influência de uma conjuntura econômica favorável para o setor



terciário, especialmente para o comércio, em que houve grande aumento do acesso ao consumo, tanto de bens duráveis como não duráveis. Esse crescimento do consumo foi resultado direto e indireto de uma série de políticas adotadas pelo Governo Federal a partir de 2003 (gestão do Partido dos Trabalhadores-PT). Podemos citar: o processo de distribuição de renda com base em investimentos sociais (Singer, 2009); aumento do acesso ao crédito (Barone; Sader, 2008); aumento do emprego formal e a política de valorização real do salário-mínimo (Gomes, 2022).

Todas essas mudanças econômicas fizeram com que milhares de famílias aumentassem seu poder de consumo, estimulando o crescimento do terciário, atraindo grandes lojistas para cidades onde ainda não atuavam ou para ampliação de suas operações naquelas em que já operavam. Vejamos o ramo supermercadista. É com entusiasmo que em 2013 o presidente da Associação Brasileira de Supermercados (Abras), Fernando Teruó Yamada, fala que “o Brasil evolui permanentemente. Nossa economia evoluiu muito nos últimos dez anos, assim como as condições de toda a população” (Revista Super Ilha, 2013, p. 18). Em outra ocasião ele diz:

Nosso setor ainda colhe os frutos da inserção de milhões de pessoas no mercado de consumo, do aumento da massa salarial, do crescimento no número de brasileiros empregados e da expansão do consumo de itens com maior valor agregado. A gente sabe que esse período não durará para sempre, mas ainda há demanda reprimida no Brasil [...] (Revista SuperHiper, 2014, p. 46).

Gomes (2022) estuda o crescimento desse ramo no país e mostra que entre 2003 e 2014 houve, no Brasil, um incremento superior a dez mil estabelecimentos, indo de menos de 22.000 para 32.000. Essa conjuntura favorável e todas as consequências

[...] condições positivas no período após 2004 proporcionaram [também] uma paulatina complexificação da prática consuntiva de parte da população brasileira, ampliando a adesão à busca por novos itens, notadamente os importados, artesanais, naturais, de preparo rápido, semiprontos ou com apelo saudável, além de mudarem o foco do preço para a qualidade naqueles anteriormente incorporados, com a adoção de novas marcas/variantes. Isto indica, consigo, que a nova base econômica permitiu uma ampliação da dimensão diferenciadora do consumo realizado a partir dos supermercados (Gomes, 2022, p. 58).

A construção da conjuntura favorável não foi a única ingerência do Estado em âmbito federal e com alcance nacional, a contribuir para que essas empresas expandissem operações.

É possível apontar duas estratégias traçadas pelas empresas que, juntamente com as dinâmicas socioculturais, demográficas e de renda e crédito, auxiliam na explicação do crescimento do número de lojas, são elas: 1) ações de desmobilização de ativos imobiliários e 2) obtenção de financiamentos junto a bancos públicos (Gomes, 2022, p. 76, grifo nosso).

Gomes (2022) mostra que são os bancos estatais os principais financiadores do avanço supermercadista no país. Verifica-se investimentos provenientes de bancos públicos regionais, mas é a partir da esfera federal, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que redes supermercadistas – tanto nacionais, quanto internacionais –



conseguiram vultuosos empréstimos para financiarem seus processos de desconcentração espacial. O autor destaca que entre as de atuação internacional, as que mais receberam empréstimos do BNDES no período estudado (2004-2014) foram: Pão de Açúcar, Makro e Carrefour. Este último com loja, sob a bandeira “Atacadão”, em Marabá.

A Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade (InvestSP) publicou em 2009 uma matéria sob a manchete “BNDES aumenta empréstimos para varejo”. O texto traz situações de desembolsos do banco público para redes de lojas de departamentos e supermercadistas e toma o grupo francês de exemplo. Segundo a publicação, na ocasião, a corporação tomou de empréstimo R\$ 300 milhões para capital de giro e outros R\$ 300 milhões para abertura de novas lojas Carrefour e Atacadão (InvestSP, 2009, online⁴).

O ramo supermercadista não foi o único a expandir operações no território do país atraído pela complexificação do consumo e aumento do poder de compra do brasileiro. Construtoras e administradoras de shopping centers se lançaram “Brasil adentro”, para além das regiões metropolitanas. E, do mesmo modo, contando com financiamento do Estado. De acordo com Primon e Monetti (2010), por conta dos altos custos para a construção e implantação, estes empreendimentos, geralmente, recorrem a um conjunto de financiamentos para a efetivação de uma mesma unidade. Trata-se de recursos próprios, investimentos estrangeiros, fundos de investimento imobiliário, fundos de pensão e financiamentos bancários.

Entre estes últimos, destacam-se os empréstimos do BNDES, pois este “tem se consolidado no país como um relevante agente FINANCIADOR de expressiva parte dos empreendimentos em Shopping Centers” (Primon; Monetti, 2010, p.11, grifo dos autores). Os financiamentos do BNDES para a implantação de shopping centers têm início ainda nos anos 1990, quando na segunda metade dessa década, se constatou o sucesso do Plano Real, que trouxe junto certa expectativa de aumento do consumo (Primon; Monetti, 2010). O BNDES,

Apresenta a particularidade de investir em Shopping Centers visando, além de empreender a edificação em si, desenvolver e valorizar a região no entorno do futuro SC (BNDES 2007 e MONETTI, 2008), justamente por tratar-se de um banco federal de desenvolvimento [...]. As atividades para financiar o segmento também incluíam a possibilidade de praticar juros mais elevados que a média dos praticados pelo BNDES, dado o alto retorno dos SCs [...], e, pelo viés do desenvolvimento regional, havia também a perspectiva de criação de empregos, numa relação financiamento (em reais)/emprego gerado vantajosa na comparação com o financiamento de outros setores (BNDES, 2003; BNDES, 2007; apud Primon; Monetti, 2010, p. 11).

Percebe-se a intencionalidade do governo nos desembolsos do BNDES no que tange ao ordenamento do espaço, objetivando, com a efetivação dos shopping centers, utilizar o consumo como ferramenta de desenvolvimento econômico e regional para além das cidades que abrigam

⁴ <https://www.investe.sp.gov.br/noticia/bndes-aumenta-emprestimos-para-varejo/>



os empreendimentos. Muitas são as reverberações espaciais desses processos. A nível de ratificação, a relevância de apresentarmos tais informações, sobre o financiamento estatal dos grandes espaços de consumo, se dá porque é a partir, principalmente, desse período, que

o consumo aparece como um importante vetor de reestruturação, acarretando mudanças não apenas de caráter econômico ou na composição dos gastos individuais e familiares, mas também, que podem ser observadas na dimensão espacial, através de processos que a literatura tem denominado como reestruturação urbana e reestruturação das cidades (Couto, 2015, p. 3).

O que foi mostrado até aqui é referente a escala nacional. Daremos agora atenção para o caso de Marabá, com o olhar direcionado para a escala da cidade, mais especificamente para mudanças nas centralidades. Veremos que, para além das já apontadas, há outras relações entre políticas e ações do Governo Federal e os rearranjos espaciais nesta cidade, bem como interligações com outras esferas do poder público.

DE CIDADE MONOCÊNTRICA À CENTRALIDADE *UNA* E MÚLTIPLA DA TRANSAMAZÔNICA: A PRODUÇÃO DAS CENTRALIDADES EM MARABÁ

Diferente de muitas cidades, Marabá desenvolveu a multicentralidade antes da chegada dos grandes espaços privados de consumo. A cidade manteve sua vida urbana regida por três expressões de centralidade dos anos 1980, quando estas se consolidaram, até os anos 2010, período de inauguração destes novos espaços de consumo (Souza et al, 2013; Carvalho; Gomes, 2022). A existência de três espaços centrais é consequência de ações governamentais. Para entendimento dessa afirmação é necessário termos em perspectiva que Marabá é uma cidade fortemente marcada por intervenções estatais (Almeida, 2008; Carvalho; Souza, 2021).

A partir da década de 1970, o Governo Brasileiro, por meio de políticas de desenvolvimento e integração da Amazônia, fez grandes investimentos na porção oriental, que junto com o Projeto Grande Carajás (PGC) e a chegada de outras frentes econômicas, resultou em intensos processos de – nos termos propostos por Sposito (2004, 2007) – reestruturação urbana e da cidade. Quanto a este último, a principal marca foi a expansão do tecido urbano com a criação de dois núcleos habitacionais (Almeida, 2008; Carvalho; Souza, 2021).

Estes núcleos são “Cidade Nova” e “Nova Marabá”. Um, em grande medida, proveniente das políticas de “ocupação” do espaço amazônico empreendidas pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra). O outro planejado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau) sob encomenda da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), cujo objetivo era ser base para as grandes obras que o Estado estava realizando (como uma ponte rododiferroviária para atender ao PGC e outra na

Transamazônica/BR 230 ligando os dois novos núcleos), além de espaço de habitação para o contingente populacional que chegava à cidade (Almeida, 2008; Carvalho; Souza, 2021).

“Configurava-se, assim, a cidade tripartite de que nos fala Becker (1990a), com três núcleos bem definidos e descontínuos, ainda que compondo uma só unidade urbana” (Trindade Júnior et al, 2010, p. 20). Além dos três citados, Marabá é, atualmente, formada por mais dois núcleos urbanos, São Félix e Morada Nova, a doze quilômetros da Nova Marabá (Figura 2).

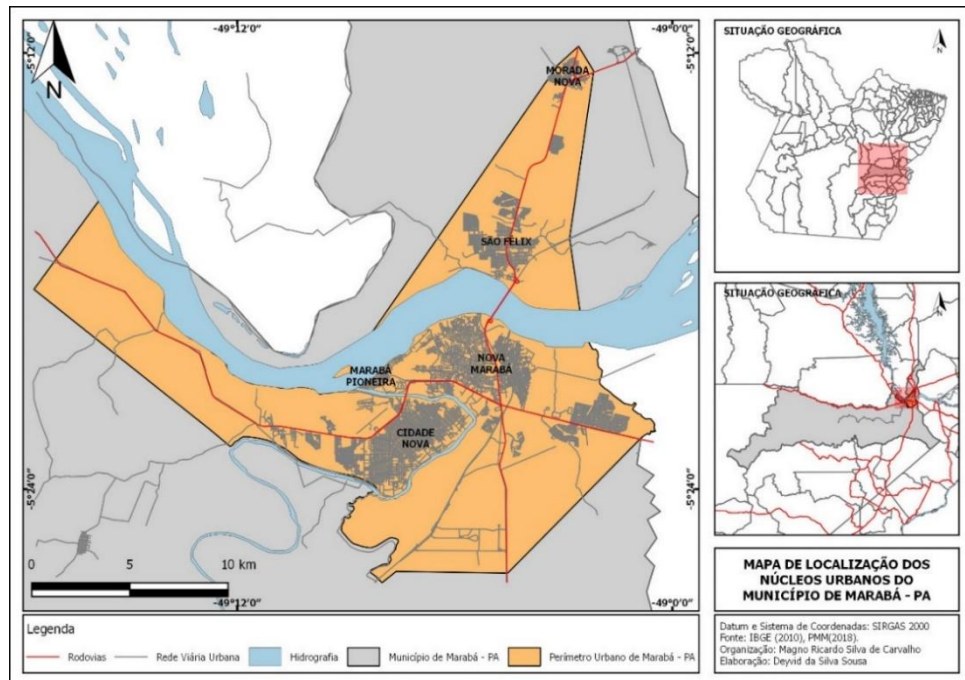


Figura 2. Mapa de localização dos núcleos urbanos de Marabá-PA⁵.

Fonte: Carvalho; Gomes (2022).

A cidade ter passado a ser polinucleada, a partir de ações do Estado, é o que a leva a ser multicêntrica⁶ (Souza, et al., 2013), haja vista que a expansão aumentou a distância entre o centro único, na Marabá Pioneira, e a população que residia nos novos núcleos, o que elevou os gastos com transporte e o tempo para acessar a área comercial. Isto motivou a descentralização do comércio e dos serviços, que deixaram de se concentrar exclusivamente na Velha Marabá e começaram a se reunir também nos núcleos Nova Marabá e Cidade Nova (Souza et al., 2013). “Consequentemente, Marabá desenvolveu diferentes e importantes centralidades no intraurbano, que coexistem e se complementam desde que se consolidaram na década de 1980” (Carvalho; Gomes, 2022, p. 60). Essa estrutura se manteve até o início dos

⁵ Uma mancha urbana mais a Leste no mapa, desconectada das demais, é a Zona de Expansão do núcleo Nova Marabá. Outra entre São Félix e Morada Nova, é um residencial do Programa Minha Casa Minha Vida e integra, oficialmente, o núcleo São Félix.

⁶ A respeito da(s) diferença(s) entre multicentralidade e policentralidade, ler Sposito, 2013.

anos 2010, com a cidade possuindo três expressões de centralidade e cada uma concentrando a maioria de seus equipamentos em uma avenida (Carvalho; Gomes, 2022).

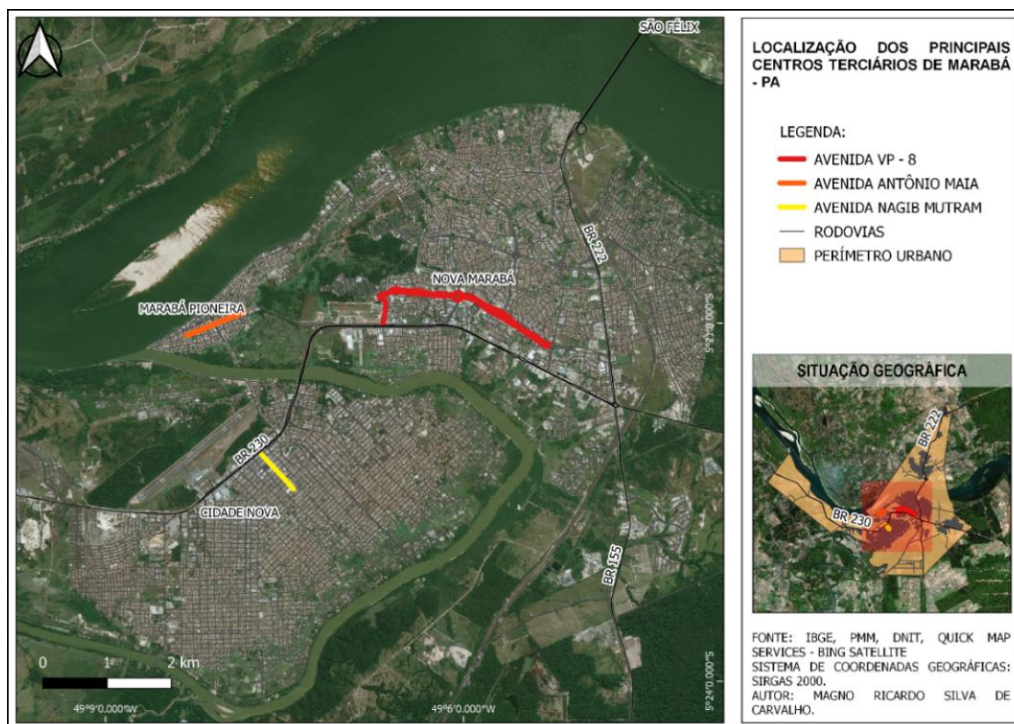


Figura 3. Principais centros terciários de Marabá (PA).

Fonte: Carvalho; Gomes, 2022.

Para Carvalho e Gomes (2022) ocorre no ano de 2012 o início de uma mudança significativa nas centralidades na cidade: a inauguração do primeiro supermercado distante de uma dessas três vias. Referem-se à inauguração de um supermercado da Rede Mateus na rodovia Transamazônica, que foi seguida da instalação de outros artefatos terciários. Isso marcou a mudança de uma via dedicada, quase que exclusivamente, ao “consumo produtivo”, para um novo momento que apresenta, também, os principais espaços da cidade voltados para o “consumo consuntivo” – no sentido atribuído por Santos (1993, 2002) a estes termos.

Desde então, vários estabelecimentos terciários foram inaugurados no eixo rodoviário, em especial, na Transamazônica. Eles são de variados tipos, ramos comerciais e tamanhos. Destacam-se, porém, as seguintes grandes plataformas: no núcleo Cidade Nova, uma loja de departamentos, a Havan, e o *cash and carry* Mix Mateus, e na Nova Marabá, quatro do setor supermercadista e um *shopping center*. No mesmo período já se notava significativa diminuição no número de grandes estabelecimentos supermercadistas de empresas de capital local, os quais, em sua maioria, localizavam-se nas áreas centrais ou próximas a estas (Carvalho; Gomes, 2022, p. 63).

Os autores apontam a desaparecimento dos antigos supermercados, que se localizavam nas antigas centralidades ou próximos, somada ao simultâneo “aparecimento” dos novos nas rodovias, como testemunho de uma mudança nas centralidades, cujo principal resultado é a consolidação do trecho da Transamazônica na cidade enquanto importante via central, uma

centralidade linear. Corroborando essa asseveração, Carvalho e Gomes (2022) apresentam ainda todos os muitos artefatos terciários que passaram a se localizar na BR – 230, com destaque para o shopping center, e afirmam que essa via, desde então, passou a ser utilizada

[...] tanto como caminho para ir até o trabalho em um mesmo núcleo ou de um núcleo a outro da cidade, mas também, como o destino diário de centenas de trabalhadores (incomparavelmente maior que antes da instalação dos grandes empreendimentos). Ademais, deixou de ser apenas caminho para ir consumir e passou a ser um dos principais, senão o principal destino, aonde o cidadão vai para realizar compras, além das possibilidades de lazer e alimentação (Carvalho; Gomes, 2022, p. 79).

A BR-230, a partir desse momento, passou a ser mais que uma via de importância regional e nacional, mas também na escala da cidade, se tornando uma “avenida” exercendo grande centralidade. Carvalho e Gomes (2022) afirmam que a centralidade da Transamazônica é “*una e múltipla*”, pois cada grande estabelecimento vem a ser uma expressão de centralidade (Silva, 2017), enquanto a soma destes com muitos outros estabelecimentos terciários de pequeno e médio porte que passaram a existir a partir de 2012, constroem a Transamazônica urbana e central na cidade de Marabá. Carvalho e Gomes (2022) apresentam um mapa das centralidades em Marabá. Neste, além de nomenclaturas como “centralidade linear e polar” usadas pelo plano diretor participativo (PMM; Diagonal, 2011), adicionam as “centralidades nodais” para referirem-se aos espaços privados de consumo. A exceção foi o avizinhamiento do Shopping com o hipermercado Lider, que, segundo os autores, formam uma centralidade polar.

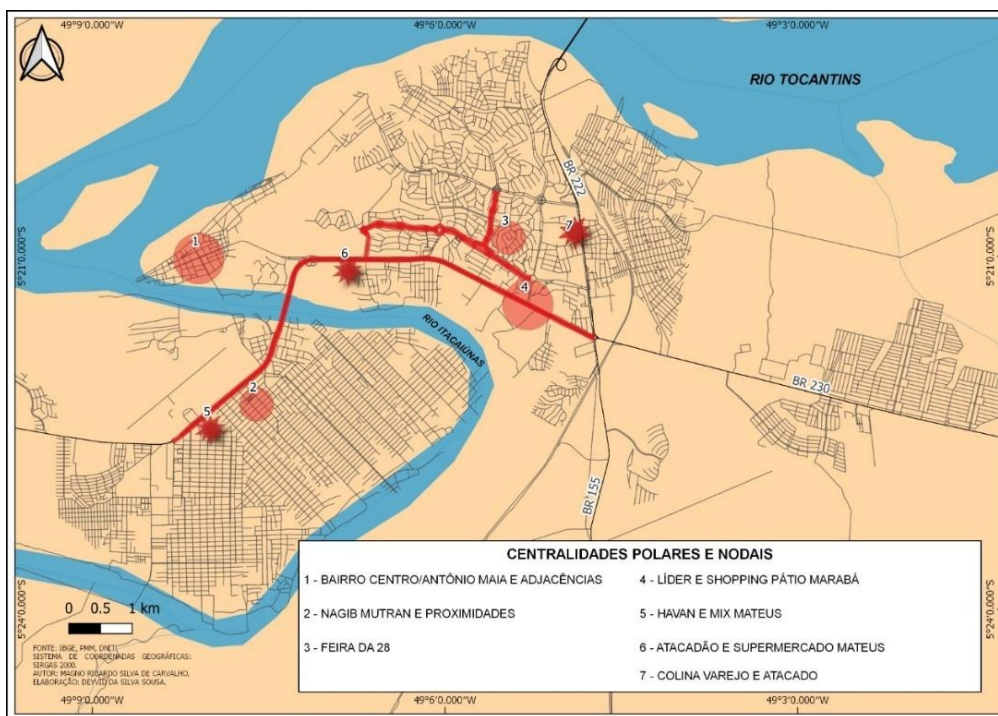


Figura 4 – Mapa das centralidades em Marabá – PA, 2019.

Fonte: Carvalho; Gomes (2022).



A seguir, veremos como diferentes instâncias do poder público, por intermédio de práticas espaciais e políticas de ordenamento implementadas em/para distintas escalas, influenciaram nestas mudanças nas centralidades em Marabá.

O PODER PÚBLICO E AS (RE)CONFIGURAÇÕES NAS CENTRALIDADES EM MARABÁ-PA NOS ANOS 2010

O contexto local que levou Marabá – combinado ao âmbito geral da desconcentração dos grandes espaços privados de consumo no país – a atrair as empresas foi um momento de “euforia” causado pelo anúncio de um grande empreendimento da Vale S/A em Marabá, a Aços Laminados do Pará (Alpa) que prometeu gerar mais de 17 mil empregos e provocou, além de acelerados fluxos migratórios, uma corrida por investimentos e mudanças na estrutura e estruturação da cidade (Souza, 2015). É significativo o fato de que na ocasião da divulgação do empreendimento estavam presentes várias autoridades, com destaque para o então presidente da república Luíz Inácio Lula da Silva e a governadora do Pará, Ana Júlia Carepa (Figura 6).



Figura 5. Anúncio da chegada da ALPA no Jornal Correio do Tocantins (2008).
Fonte: Souza (2015).

O governo estadual, para além dos benefícios fiscais, desapropriou um imóvel de 1.318,6 hectares, para a implantação da Alpa, removendo e indenizando a população (Diagonal; PMM, 2011; Souza, 2015). Já o Governo Federal se comprometeu a,

[...] dar condições logísticas aos empreendimentos relacionados ao polo industrial de Marabá, concluindo as obras das eclusas de Tucuruí e da hidrovia que liga a cidade de Marabá à Barcarena, de forma a garantir a plena navegabilidade durante todo o ano, além de realizar o desvio do trecho da BR-230 (Transamazônica) dentro do distrito industrial do município para atender às demandas e, ampliar o porto de Vila do Conde no município de Barcarena/PA para recebimento de insumos e embarque de produtos siderúrgicos (DIAGONAL; PMM, p. 163).

Empresas do ramo imobiliário foram atraídas (Souza, 2015). Consta na revisão do plano diretor (PMM, Diagonal, 2011) que só em 2009 e 2010, foram aprovados 23 projetos para implantação de residenciais e condomínios. Entre 2008 e 2013 – ano de anúncio da não



efetivação da Alpa – houve intenso crescimento do tecido urbano a partir de ocupações, por conta do grande contingente populacional atraído (Souza, 2015; Carvalho; Souza, 2021). Marabá ainda recebeu três conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) (Souza, 2016). O rápido crescimento da mancha urbana, materializado na criação e expansão de espaços de habitação, levou Souza (2015) a afirmar que tal anúncio provocou mudanças na estrutura e estruturação da cidade.

Essa expectativa econômica na cidade atraiu não apenas empreendimentos habitacionais, mas também shopping centers, super e hipermercados, que anunciaram nesse período que iriam operar em Marabá. Além de ter atraído esses investimentos terciários, outra influência desse contexto sobre os atuais grandes espaços de consumo se deu, relacionada às escolhas locacionais das empresas na cidade, na rodovia Transamazônica. Carvalho (2022) afirma que as empresas fincaram seus espaços de consumo na Transamazônica buscando atender: a) a zona rural e as cidades do entorno; b) a logística de transportes (chegada e saída de caminhões); c) fácil acesso dos cidadãos dos distintos núcleos urbanos, tanto dos antigos bairros, quanto de todos os bairros provenientes do “Pós-Alpa”, especialmente os condomínios e residenciais privados, habitados por pessoas de diferentes estratos de classe média e alta.

Em 2011, ao passo que a iniciativa privada anunciava intenções de inaugurar hipermercados e shopping centers⁷, estando um deles em construção margeando a Transamazônica, o Estado reestruturava completamente essa via. A obra foi uma parceria entre o Município e a União e consistiu, principalmente, na duplicação do trecho da rodovia na Nova Marabá e da ponte sobre o Rio Itacaiúnas, que liga os dois maiores núcleos. A frota da cidade, que dependia da Transamazônica (e da ponte) para ir de um núcleo a outro, somada ao fluxo rodoviário, fizeram da rodovia em Marabá, sobretudo próximo ao entroncamento que liga os três núcleos, uma via de trânsito problemático.

Os interesses na melhoria desta via não tinham como preocupação apenas o trânsito urbano. A duplicação de trechos da BR-230 fazia parte de uma série de obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, objetivando melhor viabilização das atividades da mineração. Como havia interesse por parte do município, firmou-se parceria entre as esferas nacional e local de governo. A primeira etapa da obra consistiu na duplicação da ponte sobre o Rio Itacaiúnas (Figura 8), que liga Nova Marabá e Cidade Nova.

⁷ Dois anúncios não se concretizaram: um hipermercado do Grupo Yamada e o Empreendimento Unique Shopping.

Segundo o então deputado federal Zé Geraldo (PT/PA)⁸ “a duplicação da Transamazônica [...] e a construção da ponte sobre o Rio Itacaiúnas, recebeu investimentos de aproximadamente 100 milhões do PAC e uma contrapartida de 5% do município marabaense”. A duplicação da ponte é parte importante dessa mudança, mas não a totalidade. De 2010 a 2012 a cidade lidou com os transtornos e com a expectativa gerados pelas grandes obras.



Figura 6. Obras da duplicação da rodovia Transamazônica em Marabá (2011).

Fonte: (Jordão Nunes).

<https://www.facebook.com/photo?fbid=2080128721790&set=a.1572595433775>

A obra da rodovia foi finalizada e entregue no primeiro semestre de 2012, como noticiou o Jornal Correio do Tocantins na edição de 5 e 6 de junho daquele ano (Figura 07a). Além da duplicação da ponte e da rodovia, as obras contaram com a construção de vias marginais e a completa transformação do trevo. O antigo foi substituído por um mais eficiente, com viaduto combinado com rotatórias ligando OS três principais núcleos urbanos (Figura 07b). Com a duplicação da rodovia, da ponte, e todas estas melhorias, estava garantida uma melhor fluidez entre os núcleos, seja para o cidadão, seja para o transeunte rodoviário. Após as obras estruturais, houve também investimento em arborização, paisagismo e iluminação pública que, ao menos na parte da Nova Marabá, não havia (Figura 08).

⁸ Em entrevista ao Blog de notícias Zé Dudu:

<http://www.zedudu.com.br/marab-ministro-inaugura-ponte-na-segunda-feira-25/>

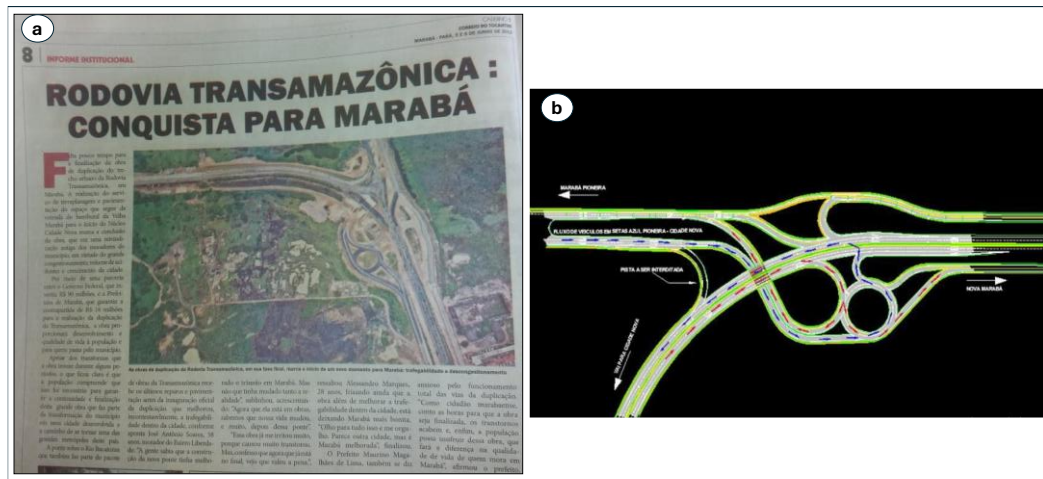


Figura 07. a) Notícia da conclusão das obras de duplicação da BR-230 em Marabá-PA/ b) Entroncamento entre os núcleos após a duplicação da Transamazônica.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Marabá - Fundação Casa da Cultura de Marabá. / <https://metroq.blogspot.com/2011/12/maraba-duplicacao-causara-mudanca-no.html>.



Figura 08. Entroncamento entre os núcleos após a duplicação da Transamazônica.

Fonte: Jordão Nunes (a,c e d); Prefeitura de Marabá (b).

No segundo semestre do mesmo ano em que foram finalizadas as obras, foi inaugurado o primeiro grande espaço privado de consumo na Transamazônica, um supermercado pertencente ao Grupo Mateus. Em entrevista com o gerente dessa loja, indagamos acerca dessa relação entre inauguração da loja e a “reestruturação” da rodovia. Perguntamos se o grupo teria instalado o empreendimento naquele local se a rodovia não tivesse sido completamente modificada, se ainda apresentasse as condições de tráfego anteriores a reforma. Ele respondeu:

[...] não justamente por isso [falávamos de acessibilidade], eu digo já pelo ponto estratégico. Quando se tem um livre acesso, uma maior facilidade de tráfego, obviamente que você vai ter mais facilidade do cliente chegar até você, então é



complicado você colocar uma loja em um local em que o cliente vai ter dificuldade de chegar até você.

Quando perguntado acerca da localização da loja, na Transamazônica e próxima ao entroncamento, o gerente do Atacadão, respondeu que

[...] é em um lugar estratégico... Como Marabá é dividida em três polos... Velha, Nova e Cidade Nova, a gente tentou posicionar onde desse para atender as três [...]. E a própria circulação de grandes veículos que traz nossas mercadorias hoje, que em alguns centros são proibidos em horário comercial. [São] Grandes carretas...

As obras partiram de interesses em/e escalas maiores, mas as empresas aproveitaram muito bem essa melhoria nos acessos (de pessoas, veículos, mercadorias...). Todo o processo de intensa reforma da BR-230 no espaço urbano, foi muito importante para a instalação desses grandes espaços de consumo. Carvalho e Gomes (2022, p. 65) concordam que as grandes superfícies comerciais se instalaram no espaço rodoviário em grande medida “em função das melhorias pelas quais passou a Transamazônica no início dos anos 2010”. Como escreveu Santos (2002, p. 219), ao explicar e exemplificar acerca do funcionamento dos sistemas de objetos, “um grande supermercado ou *shopping center* seriam incapazes de existir se não fossem servidos por vias rápidas, estacionamentos adequados e acessíveis, sistemas de transportes públicos [...]”.

Mais que apenas usufruir das melhorias na rodovia Transamazônica, o ramo supermercadista interferiu nas obras. Nos referimos, mais especificamente, ao Grupo Yamada. Esta empresa havia adquirido um terreno margeando a BR -230 e interveio, por meio de influência política, no planejamento original da duplicação em prol de beneficiar o empreendimento que planejavam inaugurar. Em entrevista, o então secretário de indústria e comércio do município conta que

[...] a rodovia hoje tem alguns defeitos construtivos causados principalmente por uma força política que tinha na época o [Grupo] Yamada. Porque ele tinha aquela área do semáforo da rodovia, que era dele e ele não permitiu a construção de um viaduto. Porque ali teria um viaduto, que entraria direto para a Nova Marabá, e o viaduto precisaria ficar naquela região, e a construção passaria na [frente da] fachada [do hipermercado]. É uma construção [do empreendimento] que você só vê as bases ali [...]. Prejudicou o projeto, intercedeu junto... [a autoridades] e foi colocado um semáforo [em substituição ao viaduto], aquele negócio horroroso. Ali tinha [no projeto original] um viaduto, e tiveram que colocar um retorno ali no outro lugar por causa do Yamada, ou seja, fez uma bagunça danada.

O proprietário do Grupo Yamada naquele período era presidente da Associação Brasileira de Supermercados (Abras), como, inclusive, vimos em entrevistas da época citadas em tópico anterior. A fala do secretário expõe que só é possível ver as bases da construção porque o grupo Yamada acabou não dando continuidade ao projeto de instalação do hipermercado, deixando no terreno as bases da obra e na rodovia a ausência de um viaduto que



conectaria com muito mais qualidade um bairro (Folha 33) com o restante do Núcleo Nova Marabá, além de deixar o trânsito mais fluido, eficiente e seguro.

Na ocasião da escrita desse texto, catorze anos após a finalização das obras, a Prefeitura de Marabá está construindo um túnel por baixo da rodovia para amenizar os prejuízos causados pela ausência do viaduto (o que inclui a perda de vidas humanas). Esse episódio mostra como as empresas exercem influência sobre o poder público a favor dos interesses privados, interferindo no planejamento e, conseqüentemente, no espaço. Mostra também que é o Estado quem arca com os possíveis prejuízos destas ingerências. “O poder público acaba aceitando uma ordem de prioridades que privilegia alguns poucos atores, relegando a um segundo plano todo o resto (Santos, 2002, p. 308)”.

As informações aqui apresentadas reafirmam a contribuição de Corrêa (1989) de que a cidade, no modo capitalista de produção, é um produto resultante do planejamento de distintos agentes, com suas várias práticas sobrepostas a partir de diferentes interesses, sendo estes não apenas produtores, mas também consumidores do espaço urbano. Reforçam também a afirmação de Fernandes (2013, p.35) de que “o ambiente de cada cidade, a política e o pensamento dos líderes da administração pública e o planejamento [...], assim como o projeto e a intervenção pública têm um papel muito relevante” no que tange ao desenvolvimento e transformações espaciais.

Para concluir, elencaremos os principais resultados alcançados em nossa busca por compreender esse aspecto da urbanização brasileira: as relações existentes entre mudanças nas centralidades em cidades médias e o poder público e, a partir de nossa aproximação empírica – a cidade média amazônica de Marabá – como podem os entes do Estado, por meio de políticas públicas e do planejamento em/para vários níveis e escalas geográficas, contribuírem de maneira específica para um caso singular.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As mudanças e rearranjos nas centralidades na escala intraurbana, em cidades médias, acontecem intensamente relacionadas ao ordenamento espacial e econômico realizado pelo Estado. Notoriamente, o poder público age em conformidade com os interesses dos grupos – produtores e controladores de grandes espaços privados de consumo – sobretudo, com os esforços empresariais no sentido das suas operações alcançarem, cada vez mais, maiores porções do território brasileiro.

Estes processos de desconcentração espacial passaram a ocorrer, nomeadamente, a partir de 2003. Os governos do Partido dos Trabalhadores, por meio de uma série de políticas



adotadas, aumentaram, consideravelmente, a capacidade de consumo dos brasileiros, criando, assim, um ambiente economicamente favorável para que as corporações se lançassem para além das metrópoles. Uma vez que as grandes superfícies comerciais passam a operar nas cidades médias, se firmam enquanto importantes expressões de centralidade.

Ademais, o Estado Brasileiro contribuiu imensamente com o aporte financeiro. Trata-se do subsídio aos processos de desconcentração espacial a partir de bancos públicos, tanto regionais quanto nacionais. Destaque para a pujante atuação do BNDES, como grande financiador da expansão de shopping centers, super e hipermercados, além de outros artefatos comerciais como lojas de departamentos.

Ingerências do poder público também foram observadas na escala local analisada, a cidade de Marabá. É imperioso lembrar que muito antes da instalação de grandes espaços privados de consumo nos anos 2010, a configuração das centralidades nessa cidade já se relacionava com o Estado Brasileiro, quando da criação de dois novos núcleos urbanos, nos anos 1970, que demandaram a criação de novos espaços de concentração terciária que, juntamente com o velho centro, passaram a reger a vida urbana.

O momento em que os grandes empreendimentos comerciais são impelidos a atuarem na cidade, é sob forte expectativa econômica gerada pelo anúncio de uma empresa da Vale S/A, a Alpa, que possuía o Estado, em âmbito federal e estadual, dando diversos incentivos, auxílios e subvenções. Esse cenário de expectativas economicamente positivas mexeu ainda mais com o ramo imobiliário, levando à criação de muitos loteamentos e condomínios privados, bem como ao surgimento e crescimento de assentamentos informais. A localização dos estabelecimentos comerciais na rodovia também é consequência dessa produção espacial, já que fincaram ali seus estabelecimentos de forma estratégica, para alcançar mais facilmente os moradores dos novos bairros, que majoritariamente estão margeando a Transamazônica ou com fácil acesso a ela.

Faz-se mister lembrar que a Transamazônica não apresentava, no espaço urbano de Marabá, condições para a instalação de grandes espaços de consumo antes da duplicação e intensa reforma realizada pelo Estado, em uma parceria do governo federal com o municipal, sendo a instância federal responsável por grande parte dos investimentos, haja vista as obras estarem no âmbito do PAC e serem do interesse governamental em nível regional e nacional.



REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, J. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. 2008. 273 f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- BARATA-SALGUEIRO, T.. Do centro às centralidades múltiplas. In: FERNANDES, J.; SPOSITO, M. (Orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Lisboa: Cegot, 2013. p. 13-30.
- BARONE, F.; SADER, E.. Acesso ao crédito no Brasil: evolução e perspectivas. **Revista de Administração Pública** (FAE/FGV), Rio de Janeiro, v.42, n.6, p. 1249-1267, nov-dez. 2008.
- BRASIL. Lei nº 12.382, de 25 de fevereiro de 2011. Dispõe sobre o valor do salário-mínimo em 2011 e a sua política de valorização de longo prazo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2011.
- CARVALHO, M. As centralidades e os novos espaços de consumo em uma cidade média amazônica: hipermercado e supermercados em Marabá-PA. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 5, n. 17, p. 1-17, 2019.
- CARVALHO, M. Estratégias espaciais de empresas: articulações interescares do setor supermercadista no sudeste paraense. **Sociedade e Território**, [s. l.], v. 34, n. 3, p. 113–137, 2022.
- CARVALHO, M.; GOMES, I. Reconfiguração nas centralidades em cidades médias brasileiras: reverberação do setor supermercadista em Marabá (PA). **Revista Cerrados**, [s. l.], v. 20, n. 2, p. 52–83, 2022.
- CARVALHO, M.; SOUZA, M. A produção do espaço urbano em Marabá – PA: do caucho à Alpa. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 7, e202110, 2021.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1983.
- CORRÊA, R. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.
- COUTO, E. A expansão do consumo e a produção de novas configurações espaciais nas cidades médias brasileiras. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 14., 2015, Fortaleza. **Anais [...]**. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2015.
- DIAGONAL CONSULTORIA; PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. **Revisão do Plano Diretor Participativo de Marabá, Pará**: relatório de leitura técnica. Município de Marabá, Marabá, PA, jun. 2011.
- FERNANDES, J. Muitas vidas tem o centro e vários centros tem a vida de uma cidade. In: FERNANDES, J.; SPOSITO, M. (Orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Lisboa: Cegot, 2013. p. 13-30.
- GOMES, V. O ramo supermercadista brasileiro no período recente. In: MIYAZAKI, V.; GOMES, V.; SPOSITO, M.; SOUSA, G. (Orgs.). **As lógicas econômicas e espaciais do ramo supermercadista**. 1ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, v. 1, p. 53-138.



MAIA, D.; SILVA, W.; WHITACKER, A. Apresentação – Centro e centralidade nas cidades médias: os caminhos de uma pesquisa. In: MAIA, D.; SILVA, W.; WHITACKER, A. (Orgs.). **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 9-26.

MIYAZAKI, V. O ramo supermercadista nas cidades médias. In: MIYAZAKI, V.; GOMES, V.; SPOSITO, M.; SOUSA, G. (Orgs.). **As lógicas econômicas e espaciais do ramo supermercadista**. 1ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, v., p. 207-301.

PRIMON, H.; MONETTI, E. Implantação e expansão de shopping centers no Brasil: um estudo da evolução recente das fontes de investimentos. In: 10ª Conferência Internacional da Lares - Latin American Real Estate Society, 2010, São Paulo. **Anais: 10ª Conferência Internacional da Lares - Latin American Real Estate Society**. São Paulo: Ponto.COMM, 2010.

RIBEIRO, R. **As cidades médias e a reestruturação da rede urbana amazônica: a experiência de Marabá no Sudeste Paraense**. 2010. 136 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. Ed. Hucitec: São Paulo. 1993.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2002.

SILVA, C. As grandes superfícies comerciais: os hipermercados Carrefour no Brasil. **GEOUSP - espaço e tempo**, São Paulo, n. 14, p. 89-106, 2003.

SILVA, W. Centralidade, shopping centers e reestruturação das cidades médias. In: MAIA, D.; SILVA, W.; WHITACKER, A. (Orgs.). **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 199-226.

SINGER, A. Raízes sociais e ideológicas do lulismo. **Novos Estudos**, São Paulo, v.10, n. 1 p. 85-102, 2009.

SOJA, E. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SOUZA, M; NUNES NETO, J.; SOUZA, C.; SOUZA, B. “**Centro, centralidade e descentralização em cidades médias: avaliação da dinâmica das atividades de comércio e serviços em Ituiutaba (MG) e Marabá (PA)**”. ReCiMe, Projeto de Pesquisa Edital MCT/CNPq n. 14/2011, Relatório de Pesquisa, 2013.

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

SOUZA, M. A produção do espaço urbano a partir do Programa Minha Casa Minha Vida: inserção urbana e/ou desigualdades socioespaciais em Marabá - PA. **Revista Cerrados**, [s. l.], v. 14, n. 2, p. 30–51, 2016.

SOUZA, M. Grandes projetos e transformações urbano-regionais na Amazônia Oriental: consolidação de uma cidade média e reestruturações contemporâneas a partir de Marabá/PA. In: OLIVEIRA, H.; CALIXTO, M.; SOARES, B. (Orgs.). **Cidades médias e região**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 245-280.



SPOSITO, M. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 4, p. 27-37. 1998.

SPOSITO, M. **O Chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 2004. 508 f. Tese (Livre Docência em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SPOSITO, M. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana In: SPOSITO, M. (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

SPOSITO, M. Globalização, consumo e papéis intermediários de cidades médias no Brasil. In: SANFELIU, C.; SPOSITO, M. (Orgs.). **Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado**. 1ª.ed. Lleída: Ediciones de la Universitat de Lleída, 2009, v. , p. 41-69.

SPOSITO, M. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. **Geografia**, Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 51-62, jan./abr. 2010.

SPOSITO, M. Centros e centralidades no Brasil. In: FERNANDES, J.; SPOSITO, M. (Orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Porto: Cegot, 2013. p. 45- 59.

SPOSITO, M. Cidades médias e pequenas: as particularidades da urbanização brasileira. In: DIAS, P.; LOPES, D. (Orgs.). **Cidades médias e pequenas**: desafios e possibilidades do planejamento e gestão. 1ª ed. Salvador: Secretaria de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2014, v. 1, p. 23-35.

SPOSITO, M. Metropolização do espaço: cidades médias, lógicas econômicas e consumo. In: FERREIRA, Á., RUA, J.; MATTOS, R. (Orgs.). **Desafios da metropolização do espaço**. 1ª.ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2015, v. 1, p. 125-154.

SPOSITO, M. Cidade média (verbetes). In: SPOSITO, E. (Org.). **Glossário de geografia humana e econômica**. 1ed. São Paulo: Editora da Unesp, 2017, v. 1, p. 39-47.

SPOSITO, M.; GÓES, E. Grandes grupos econômicos, consumo e redefinição de centralidade urbana, em cidades médias. in: BELLET, C.; MELAZZO, E.; SPOSITO, M.; LLOP, J. (Orgs.). **Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermedias = Urbanização, produção e consumo em cidades médias/intermediárias**. Presidente Prudente; Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, 2015. p.107 – 132.

SPOSITO, M.; SPOSITO, E. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. **Geosp** – espaço e tempo, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 462-479, 2017.

TRINDADE JÚNIOR, S.; RIBEIRO, R.; AMARAL, M.; MALHEIRO, B.; RODRIGUES, J. **Uma cidade média na Amazônia Oriental**: a centralidade urbano-regional de Marabá no Sudeste Paraense. ReCiMe, Relatório de pesquisa, 2010.