



UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPG-GEO

FRANCISCO MONTEIRO DE SOUSA FILHO

A INFLUÊNCIA DO PÁTIO RORAIMA SHOPPING NA DINÂMICA DE REPRODUÇÃO
DO ESPAÇO URBANO DOS BAIRROS AEROPORTO E CAUAMÉ EM BOA VISTA/RR

BOA VISTA, RR
2017

FRANCISCO MONTEIRO DE SOUSA FILHO

A INFLUÊNCIA DO PÁTIO RORAIMA SHOPPING NA DINÂMICA DE REPRODUÇÃO
DO ESPAÇO URBANO DOS BAIROS AEROPORTO E CAUAMÉ EM BOA VISTA/RR

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da (PPG-GEO) da Universidade Federal de Roraima - UFRR, como parte dos requisitos para obtenção do título de mestre em Geografia.
Linha de Pesquisa: Produção do Território Amazônico.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Tolrino de Rezende Veras.

BOA VISTA, RR
2017

Dados Internacionais de Catalogação na publicação (CIP)
Biblioteca Central da Universidade Federal de Roraima

S725i Sousa Filho, Francisco Monteiro de.

A influência do Pátio Roraima Shopping na dinâmica de reprodução do espaço urbano dos Bairros Aeroporto e Cauamé em Boa Vista/RR / Francisco Monteiro de Sousa Filho. – Boa Vista, 2017.

157f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Tolrino de Rezende Veras.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Roraima, Programa de Pós-Graduação em Geografia.

1 – Pátio Roraima Shopping. 2 – Reprodução do espaço. 3 – Práticas socioespaciais. 4 – Entorno. I – Título. II – Veras, Antonio Tolrino de Rezende (orientador).

FRANCISCO MONTEIRO DE SOUSA FILHO

A INFLUÊNCIA DO PÁTIO RORAIMA SHOPPINGNA DINÂMICA DE REPRODUÇÃO
DO ESPAÇO URBANO DOS BAIROS AEROPORTO E CAUAMÉ EM BOA VISTA/ RR

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação (PPG-GEO), em Geografia da Universidade Federal de Roraima, como parte dos requisitos para obtenção do título de mestre em Geografia. Área de Concentração: Produção do Território Amazônico.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Antonio Tolrino de Rezende Veras
Orientador - UFRR

Prof. Dr. Artur Rosa Filho
Avaliador Interno - UFRR

Prof.^a Dra. Joani Silvana Capiberibe de Lyra
Membro Interno - UFRR

Prof. Dra. Maria Barbara de Magalhães Bethonico
Membro - UFRR

Seguindo uma hierarquia de grandeza, a Deus pela graça da vida e o fortalecimento em frente às adversidades. Meus pais, Sr. Monteiro e Dona Eunice, a minha esposa e companheira Patrícia Feitoza, e aos filhos Julie, Geovana e Rodrigo ainda no ventre.

AGRADECIMENTOS

A Deus, força maior em minha vida, que me permitiu galgar nesta jornada e que colocou pessoas em minha vida que contribuíram para que eu pudesse estar hoje escrevendo este texto.

A amiga Núbia Andrade, que inicialmente me encorajou a iniciar esta jornada, mesmo a princípio um mestrado não fazendo parte das minhas futuras pretensões.

Aos amigos Vera Mônica Araújo Soares e Alexandre Cosme Silva pelas contribuições e socialização dos seus conhecimentos desde o grupo de estudo para ingresso no mestrado até a reta final dessa jornada.

Ao professor doutor Vladimir Souza que durante o processo para ingressar no mestrado e durante a construção desta dissertação sempre se mostrou acolhedor e atencioso cedendo sempre que necessário sua casa para servir de grupo de estudo.

A meu orientador doutor Antonio Tolrino de Rezende Veras, por ter compartilhado comigo seus conhecimentos teóricos e por sempre se mostrar disposto a ajudar no percurso de construção da dissertação, muitas vezes com seu jeito peculiar de dá bronca, estas que foram primordiais para despertar que o tempo passa rápido e que mestrado não é brincadeira.

Ao Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Roraima, assim como a todos os professores que compõe o Programa.

Aos professores doutores Alexandre Magno Alves de Diniz, Joani Silvana Capiberibe de Lyra e Rildo Dias da Silva, participantes da minha banca de defesa do projeto de qualificação, pelas valiosas sugestões que só vieram a enriquecer esta pesquisa.

A todos os colegas de turma com os quais tive a oportunidade de pagar disciplina, inclusive os alunos especiais do Programa.

Aos meus pais, que mesmo distantes têm sua parcela de contribuição nesta pesquisa e por entenderem que os momentos que não pude estar com eles, foram em razão desta pesquisa.

A minha querida esposa Patrícia Feitoza Nogueira que, talvez, seja a maior responsável pela concretização desta pesquisa, uma vez que em alguns momentos que pensei em desistir, ela sempre fez com que repensasse e retomasse os estudos.

Aos meus filhos Julie, Geovana e Rodrigo, este que mesmo no ventre já faz parte desta história.

Por fim, a todos os amigos, seja do trabalho ou pessoais, que contribuíram com opiniões, críticas, com incentivos e, em orações.

O Sol nasce e ilumina as pedras evoluídas,
que cresceram com a força de pedreiros suicidas.
Cavaleiros circulam vigiando as pessoas,
não importa se são ruins, nem importa se são boas.

E a cidade se apresenta centro das ambições,
para mendigos ou ricos, e outras armações.
Coletivos, automóveis, motos e metrô,
trabalhadores, patrões, policiais, camelôs.

A cidade não para, a cidade só cresce
o de cima sobe e o de baixo desce.
A cidade não para, a cidade só cresce
o de cima sobe e o de baixo desce.

A cidade se encontra prostituída,
por aqueles que a usaram em busca de saída.
Ilusora de pessoas e outros lugares,
a cidade e sua fama vai além dos mares.

No meio da esperteza internacional,
a cidade até que não está tão mal.
E a situação sempre mais ou menos,
sempre uns com mais e outros com menos.

A cidade não pára, a cidade só cresce
o de cima sobe e o de baixo desce [...]

A cidade - Chico Science

RESUMO

Esta pesquisa visa à compreensão da reprodução do espaço urbano da cidade de Boa Vista, a partir das alterações das práticas socioespaciais decorrentes da inserção do Pátio Roraima Shopping, sobretudo no que diz respeito às suas áreas envoltórias com evidência aos bairros Aeroporto e Cauamé. Para tanto, fundamentou-se em informações obtidas a partir da aplicação de questionários e entrevistas junto à população em um raio delimitado de mil metros, com ênfase no uso e ocupação do espaço urbano considerando as categorias de análise espacial: forma, função, estrutura e processo. Boa Vista enquanto cidade média tem atraído investimentos dos vários setores da economia, com destaque na área de comércio e serviços, nos quais se enquadram os recém criados shopping centers. Por estes empreendimentos necessitarem de uma ampla área para se instalarem, gradativamente influenciam em uma nova dinâmica ao seu entorno, fato que desperta o interesse dos agentes sociais que vislumbram, nestas áreas, um mercado potencial para seus ganhos por meio de investimentos principalmente de ordem especulativa, que condicionam uma série de consequências a este espaço. Neste contexto, os resultados obtidos apontam que a partir da introdução da forma Pátio Roraima Shopping na zona Oeste da cidade, houve aumento de sinergias geradas na dinâmica de reprodução do espaço urbano em decorrência das alterações do empreendimento, assim como das novas formas instaladas no seu entorno em virtude das novas vantagens como aumento de fluxos de pessoas e veículos e da valorização espacial, aos quais agregaram novas funções inter-relacionadas com as pré-existentes, que conseqüentemente implicam em mudanças nos elementos da paisagem e em novas formas de usos e ocupação do espaço urbano.

Palavras-chave: Pátio Roraima Shopping. Reprodução do espaço. Práticas socioespaciais. Entorno.

ABSTRACT

This research aims at understanding the reproduction of the urban space of the city of Boa Vista, based on the changes in the socio-spatial practices resulting from the insertion of the Pátio Roraima Shopping, especially with regard to its involving areas with evidence to the districts Aeroporto and Cauamé. To do so, it was based on information obtained from the application of questionnaires and interviews with the population within a delimited radius of 1,000 meters, with emphasis on the use and occupation of urban space considering the categories of spatial analysis: form, function, structure and process. Boa Vista as a medium-sized city has attracted investments from various sectors of the economy, especially in the area of commerce and services, in which the newly created shopping centers are located. Because these enterprises need a large area to settle, they gradually influence a new dynamic to their surroundings, a fact that arouses the interest of the social agents who see in these areas a potential market for their gains through investments mainly of a speculative nature, That condition a series of consequences to this space. In this context, the results obtained indicate that since the introduction of the Pátio Roraima Shopping form in the western zone of the city, there has been an increase in the synergies generated in the urban space reproduction dynamics due to the changes in the project, as well as the new forms installed in its The new advantages such as increased flows of people and vehicles and spatial enhancement, which have added new functions interrelated with pre-existing ones, which consequently imply changes in landscape elements and in new forms of use and occupation Of urban space.

Key words: Pátio Roraima Shopping. Reproduction of space. Socio-spatial practices. Surroundings.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1:	Pátio Shopping Roraima.....	19
Figura 2:	Localização dos bairros Aeroporto e Cauamé na cidade de Boa Vista, enfatizando o raio de estudo desta pesquisa.....	22
Figura 3:	Rotatória em frente ao PRS na avenida João Alencar (BR-174)	23
Figura 4:	Rotatória na intersecção da Avenida João Alencar com a Rua Joca Farias e Rua Deco Fonteles.....	23
Figura 5:	Trecho de estudo da Avenida João Alencar trecho urbano da BR-174.....	24
Figura 6:	Matriz da relação entre estrutura, forma, função e processo espacial urbano.....	30
Figura 7:	Foto tomada a bordo do hidroavião de Hamilton Rice, em outubro de 1924.....	54
Figura 8:	Processo de formação da cidade de Boa Vista –RR (1890-2011)	55
Figura 9:	Registro do Shopping Center Iguatemi de 1967.....	68
Figura 10:	Características da evolução da Indústria de Shopping Centers no Brasil, de 1960 a 1990.....	71
Figura 11:	Distribuição dos shoppings em operação por região no ano de 2015.....	73
Figura 12:	Caracterização da área de estudo com destaque no raio de estudo.....	80
Figura 13:	População dos bairros Aeroporto e Cauamé.....	82
Figura 14:	Bairros/Conjuntos Habitacionais de Boa Vista (1988-1991).....	83
Figura 15:	Mapa dos Bairros/Conjuntos Habitacionais de Boa Vista (1988-1991).....	84
Figura 16:	Comparativo de datas de inauguração do primeiro shopping center em capitais do Brasil.....	86
Figura 17:	Shopping Center Hum, localizado na Avenida Jaime Brasil, Centro.....	87
Figura 18:	Shopping Fortaleza localizado na Avenida Jaime Brasil, Centro.....	87
Figura 19:	Boa Vista Shopping.....	88
Figura 20:	Panfleto de divulgação do PRS, enfatizando localização e raio de influência.....	89
Figura 21:	Panfleto de divulgação do PRS, enfatizando o potencial mercado consumidor.....	90
Figura 22:	Panfleto de divulgação enfatizando melhorias programadas para cidade Boa Vista.....	91
Figura 23:	Localização das melhorias na malha viária da cidade de Boa Vista.....	91
Figura 24:	Tempo de residência dos moradores dos bairros Aeroporto considerando o raio de estudo.....	96
Figura 25:	Tempo de residência dos moradores do bairro Cauamé considerando o raio de estudo.....	96
Figura 26:	Avaliação das mudanças do entorno do PRS.....	97
Figura 27:	Avenida João Alencar.....	99
Figura 28:	Relação cíclica entre os impactos no ambiente urbano e os impactos no sistema viário relacionados à implantação de um empreendimento gerador de viagens.....	100
Figura 29:	Foto A: Cruzamento da Rua Guarulhos com a Avenida João Alencar em 2012; Foto B: Mesmo cruzamento após obra de revitalização da prefeitura.....	102
Figura 30:	Pessoas praticando caminhada na BR-174, trecho urbano da Avenida João Alencar.....	103
Figura 31:	Síntese das opiniões da questão quatro das entrevistas realizadas com os	

	proprietários de atividades comerciais no raio de estudo, enfatizando Forma e Função.....	105
Figura 32:	Opinião em relação à influência das novas formas na dinâmica urbana.....	106
Figura 33	Opinião em relação à influência das novas formas na dinâmica urbana por bairro.....	107
Figura 34:	Hotel ZII acoplado ao PRS.....	107
Figura 35:	Supermercado Nova Era acoplado ao PRS.....	108
Figura 36:	Variação do preço do solo por metro quadrado, 2000 – 2015 – valores aplicados com base na lei de mercado (Oferta e demanda)	110
Figura 37:	O processo primário de gentrificação na dinâmica da (re) organização urbana no Brasil.....	111
Figura 38:	Renda familiar dos moradores do raio em estudo.....	112
Figura 39:	Renda familiar dos moradores recentes do raio de estudo.....	112
Figura 40:	Gráfico com avaliação das mudanças e novas relações do raio de pesquisa	113
Figura 41:	Quadro com os impactos diretos e impactos derivados da implantação de um Shopping Center.....	115
Figura 42:	Processo de descentralização e surgimento de Novos Centros.....	120
Figura 43:	Mapa de uso e ocupação da Avenida João Alencar trecho urbano da BR-174.....	122
Figura 44:	Infográfico com descrição das atividades da Avenida João Alencar.....	123
Figura 45:	Opinião a respeito da disposição de produtos e serviços.....	124
Figura 46:	Atividades antigas e recentes distribuídas no raio de estudo.....	125
Figura 47:	Percentual das atividades antigas e recentes do raio de estudo	126
Figura 48:	Mapa com distribuição das atividades do setor terciário no raio da pesquisa.....	128
Figura 49:	Opinião sobre a inserção do shopping.....	129
Figura 50:	Opinião sobre as pretensões de mudanças de bairro.....	130

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABL -	Área Bruta Locável
ABRASCE -	Associação Brasileira de Shopping Centers
DENATRAN -	Departamento Nacional de Transporte
ECS's -	Eixos comerciais e de serviços
EIV-	Estudo de Impacto de Vizinhança
EUA -	Estados Unidos da América
HSI -	Hemisfério Sul Investimentos
IBGE -	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
MA -	Moradores Antigos
MR -	Moradores Recentes
PGT -	Pólo Gerador de Tráfego
PLANMOB -	Plano de Mobilidade Urbano
PPGGEO -	Programa de Pós-Graduação em Geografia
PRS-	Pátio Roraima Shopping
SC -	Shopping Center
SCs -	Shopping Centers
SEGAD -	Secretaria Estadual de Gestão Estratégica da Administração
SEMDES -	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social
SUFRAMA -	Superintendência da Zona franca de Manaus
UFRR -	Universidade Federal de Roraima
ZC -	Zona Central
ZI -	Zona Industrial
ZIL -	Zona Institucional
ZR's -	Zona Residencial

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	14
2	METODOLOGIA.....	19
2.1	CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA.....	19
2.2	UNIVERSO DE ESTUDO.....	20
2.3	AMOSTRA.....	25
2.4	INSTRUMENTOS DE COLETAS DE DADOS.....	26
2.5	ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS.....	28
3	PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO POR MEIO DA CIDADE.....	32
3.1	ALGUMAS CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DA URBANIZAÇÃO E CIDADES MÉDIAS.....	32
3.2	TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NAS CIDADES MÉDIAS AMAZÔNICAS.....	38
3.3	BOA VISTA NO CONTEXTO DE CIDADE MÉDIA.....	45
3.4	ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NO PROCESSO DA EXPANSÃO FÍSICO-TERRITORIAL DE BOA VISTA.....	52
4	DA EVOLUÇÃO DOS MERCADOS A CONSTITUIÇÃO DOS SHOPPING CENTERS.....	57
4.1	DA EVOLUÇÃO DAS ATIVIDADES COMERCIAIS A GÊNESE DOS SHOPPING CENTERS.....	57
4.2	O SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DOS SHOPPING CENTERS NO BRASIL.....	64
4.3	A REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA PERSPECTIVA DO SHOPPING CENTER.....	73
5	O PAPEL DO PÁTIO RORAIMA SHOPPING NA DINÂMICA DE (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO SEU ENTORNO.....	80
5.1	CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: BAIRRO AEROPORTO E BAIRRO CAUAMÉ.....	81
5.2	HISTÓRICO DO PÁTIO RORAIMA SHOPPING.....	85

5.3	O PÁTIO RORAIMA SHOPPING NA DINÂMICA DE REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO SEU ENTORNO – ANÁLISE DA FORMA E FUNÇÃO.....	94
5.4	DINÂMICA DO SETOR TERCIÁRIO NO ESPAÇO URBANO: AVENIDA JOÃO ALENCAR, TENDÊNCIAS A CRIAÇÃO DE UMA NOVA CENTRALIDADE.....	117
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	133
	REFERÊNCIAS.....	136
	APÊNDICE.....	151
	ANEXOS.....	156

1. INTRODUÇÃO

Na Geografia um dos conceitos chave é o espaço geográfico determinado pela tríade relações sociais de produção, consumo e reprodução em um determinado espaço. Desta forma, o espaço geográfico é um espaço modificado/utilizado pela ação humana a fim de atender suas necessidades.

A partir do momento em que o espaço geográfico é modificado para atender as demandas de um grupo que se organiza com interesses afins, ele recebe o nome de espaço urbano. Então, o espaço urbano é o produto das relações antrópicas que se estabelecem em função dos interesses comuns dos envolvidos.

É importante entender que o espaço urbano não é imutável, já que o espaço é um sistema de valores, que se transforma permanentemente (SANTOS, 2006). Desta forma, o espaço urbano se apresenta em uma relação dinâmica de produção e reprodução onde cada forma presente nesta interação tem sua função.

Este conceito pode ser ampliado se levarmos em conta que Corrêa (1989) considera a cidade como o próprio espaço urbano. Assim, as manifestações que acontecem neste espaço, ou seja, que se materializam na cidade podem acarretar em influências e possíveis alterações no modo de uso do espaço, assim como da sociedade que dele faz uso.

Há que se considerar, ainda, que a cidade é um elemento impulsionador do desenvolvimento e aperfeiçoamento das técnicas. “Diga-se então, que é, a cidade, lugar de ebulição permanente” (SANTOS, 2008, p.19) e que assim sendo, é o elemento fundamental da organização do espaço ditada pelos anseios de quem a organiza (BEAUJEU-GARNIER, 1995).

Para Spósito (2008) a compreensão da cidade vai além de simples combinações ou articulações entre alguns elementos contidos nela, mas para sua compreensão é preciso ir além da regressão do tempo, buscar sua gênese, e proceder a uma análise das diferentes manifestações urbanas no mundo presente.

As manifestações da cidade se dão no intuito de produzir e reproduzir-la, principalmente para atender a uma demanda crescente por espaço urbano, além de atender intenções dos agentes sociais envolvidos na sua produção.

Corrêa (1989) explica que os agentes sociais agem de maneira complexa sobre o espaço urbano e para uma melhor compreensão sugere que são cinco agentes sociais produtores e consumidores do espaço urbano: os proprietários dos meios de produção,

sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; os grupos sociais excluídos.

Considerando-se os proprietários dos meios de produção, e mais detidamente o papel dos Shopping Centers - SCs na reprodução do espaço urbano, reporta-se a Padilha (2006) que analisa estes empreendimentos como responsáveis por redesenhar a geografia dos centros urbanos, desarticulando as áreas públicas a favor daquelas em que reina a mercantilização.

Elementos como a implantação de um empreendimento como um SC, em um espaço urbano pode contribuir para suscitar o desenvolvimento de novas formas de produção e consumo do espaço. Assim, “cada vez mais o uso dos lugares da cidade estão submetidos à lógica do valor de troca e o lazer e o flunar” (CARLOS, 2007b, p. 112).

Considerando que o espaço urbano é suscetível a constantes metamorfoses e que os agentes sociais determinam este processo, esta pesquisa visa analisar a (re) produção do espaço urbano nos bairros Aeroporto e Cauamé a partir da inserção do Pátio Roraima Shopping - PRS, localizado na BR - 174 no bairro Cauamé, no vetor de expansão da cidade de Boa Vista.

Neste contexto, é de suma importância delimitar o que se pretendeu pesquisar nesta reprodução do espaço urbano, uma vez que os impactos do Shopping Center sobre o espaço urbano são múltiplos e direcionam-se simultaneamente em várias escalas, a se destacar os impactos: na paisagem, nas funções urbanas, no padrão de consumo, nas atividades laborais, no mercado imobiliário, nas atividades comerciais, na sociabilidade, nas relações espaço público e espaço privado, na geração de emprego e renda, na rede prestadora de serviços e na circulação urbana.

Desta forma, a fim de não perder o foco diante da gama de opções que podem ser desenvolvidas acerca da temática levantada, esta pesquisa priorizou a contextualização do papel do PRS na dinâmica de reorganização do espaço urbano do seu entorno.

Posto isto, o estudo da influência do PRS na dinâmica socioespacial do seu entorno torna-se fundamental devido à importância na compreensão de possíveis mudanças na sociedade e economia podendo, assim, contribuir para o desenvolvimento de novas formas de produção e consumo do espaço.

Neste contexto, vale frisar que em razão da dimensão de suas atividades, os grandes proprietários industriais e as grandes empresas comerciais são grandes consumidores de espaço, pois necessitam de terrenos amplos e baratos que satisfaçam requisitos locais pertinentes às atividades de suas empresas (CORRÊA, 1989).

Desta maneira, os agentes sociais que fazem e refazem a cidade são, por excelência, os principais consumidores do espaço, principalmente em virtude da dimensão de suas atividades, que agem transformando-o para satisfazer as necessidades das suas atividades que condicionam uma nova significação ao espaço inserido que, por conseguinte, afeta toda a dinâmica preexistente.

Conforme Fagundes (2012) o modo como se conjugam estes agentes e interesses na produção do espaço revela uma busca da sociedade pela produção de objetos urbanos e de acessos, proclamando meios que se manifestam de maneira diferenciada no espaço.

Neste contexto se entende os SCs como um dos elementos que expressam a produção monopolista do espaço, haja vista que eles modificam a paisagem, o sistema viário, a estrutura do comércio, os hábitos de consumo e de convívio, o que “significa dizer que ele não é fruto do prolongamento, da expansão comercial de um lugar, mas antes fruto de uma ruptura com o virtual destino do lugar” (PINTAUDI, 1992, p. 42)

Os SCs, enquanto símbolos de modernidade e progresso, surgem como redefinidores do espaço urbano e vem se afirmando gradativamente em todo o tecido urbano do Brasil, uma vez que todas as capitais já possuem os possuem, sendo Boa Vista a última capital a recebê-lo.

Pode-se dizer que a implantação do shopping center na cidade de Boa Vista/Roraima marca uma nova fase do processo de urbanização, que introduz novas formas de expressão do poder de compra, acentuado por meio dos símbolos de distinção social, já que de acordo com Carvalho (2008) os SCs influenciam em toda dinâmica do seu entorno.

Os SCs funcionam como se fossem unidades autônomas na malha urbana, influenciando a área ao seu redor e podendo ocasionar mudanças na estrutura onde são implantados como a exemplo de valorização do solo, de mudanças de uso no entorno e de alterações no tráfego (CARVALHO, 2008).

O shopping Center, enquanto empreendimento, detém uma ampla estrutura que necessita de elementos como infraestrutura que lhe propicie viabilidade econômica, a ele e isto faz com que o seu entorno sofra modificações. Assim, comércios e serviços são criados para atender a demanda gerada pela sua implantação.

A instalação do PRS em Boa Vista-RR implica no processo de (re) produção do espaço urbano e das novas relações a partir das possíveis mudanças na sociedade, onde esta nova fase no processo de urbanização expressa à materialização das relações sociais.

Assim, acredita-se na colocação de Corrêa (2007, p. 26) de que “a relevância de qualquer tema derive da capacidade do pesquisador em problematizá-lo, de transformá-lo em

uma questão teórica ou empírica, visando quer a uma ação prática quer à compreensão de um ou mais aspectos associados à ação humana”.

Diante destas premissas surgem às seguintes indagações: o Pátio Roraima Shopping exerce influência na (re) produção socioespacial do seu entorno (bairros: Aeroporto e Cauamé)? O Shopping Pátio Roraima determina a expulsão de pequenos negócios das suas proximidades ou é um atrativo aos negócios de todos os gêneros devido à valorização das áreas próximas a ele?

De forma a conhecer o fenômeno em análise, o objetivo geral desta pesquisa foi analisar a influência do Pátio Roraima Shopping na dinâmica da reprodução do espaço urbano dos bairros Aeroporto e Cauamé em Boa Vista – RR.

Como acréscimo ao objetivo geral, foi de fundamental importância descrever os objetivos específicos para nortear os estudos e as análises delineando assim o escopo da pesquisa, visto que a partir de cada objetivo específico foi desenvolvido as seções desta pesquisa. Os objetivos específicos traçados para a pesquisa foram: Entender a reprodução do espaço urbano por meio da cidade; Apresentar um histórico da origem e evolução dos shopping centers no Brasil; Compreender a dinâmica da produção do espaço urbano dos bairros Aeroporto e Cauamé com a implantação do Pátio Roraima Shopping e o seu papel na reorganização do espaço urbano da cidade de Boa Vista/RR.

Logo, a fim de demonstrar a importância desta pesquisa, ela foi dividida em três níveis de relevância: pessoal, social e científica.

Pessoal - Como geógrafo e atualmente acadêmico do curso de pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Roraima (UFRR), observei que devido ao grande aumento populacional da cidade de Boa Vista/RR, vários equipamentos comerciais de moldes globais vem paulatinamente incorporando-se à cidade, fazendo com que hábitos e costumes da população sejam alterados por padrões universais.

Neste sentido, cumprindo um dos pré-requisitos para ingressar no Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGGEO da Universidade Federal de Roraima - UFRR (pré-projeto individual relacionado à Linha de Pesquisa) vislumbrei o estudo do Pátio Roraima Shopping devido a sua recente inserção na cidade e, por se caracterizar como núcleo capaz de estabelecer novas funcionalidades e/ou novas formas de uso ao espaço, a destacar os processos de revitalização e requalificação urbana que, em muitos casos, levam a gentrificação.

Neste intuito foram feitas pesquisas e encontrados vários artigos, monografias, dissertações e teses sobre shopping centers, mas a grande maioria dos trabalhos publicados é

das áreas de Arquitetura, Sociologia, Antropologia e Urbanismo caracterizando carência de estudos geográficos voltados a esta temática, mormente, quando se restringe à Amazônia, fato que aguçou a curiosidade acerca de como este instrumento de moldes globais irá transformar ou não o espaço da cidade de Boa Vista e mais especificamente o entorno do shopping.

Social - A implantação de um shopping center em um determinado espaço geográfico condiciona a formação de novos pólos que possuem um poder de atração de atividades ligadas ao comércio e aos serviços que surgem nas áreas envoltórias, as quais se caracterizam por uma concentração de usos que possibilitam a consolidação de novas formas de ocupação urbana.

Assim, o estudo da influência do PRS na dinâmica socioespacial do seu entorno se torna fundamental devido à importância em se compreender possíveis mudanças na sociedade e na economia, podendo, assim, contribuir para o desenvolvimento de novas formas de produção e consumo do espaço. Através desta compreensão, o resultado final desta pesquisa servirá de subsídio à administração pública no direcionamento de futuras políticas relacionadas tanto ao ordenamento urbano quanto ao plano diretor da cidade.

Científico - Por se tratar de uma inovação urbana na cidade de Boa Vista, a implantação de tal empreendimento necessita de estudos a cerca dele. Assim, destaca-se a importância do projeto vinculado a necessidade de um conhecimento aprofundado e sistematizado a respeito das mais diversas relações (social, cultural, econômica), uma vez que as possíveis alterações espaciais podem implicar em conflitos que se refletem na própria reprodução da vida, no cotidiano da sociedade.

Seguindo a linha de pesquisa do mestrado intitulada “produção do território amazônico”, observa que o estudo do shopping pode constatar uma mudança significativa no padrão de produção do espaço urbano de seu entorno, com um intenso desenvolvimento urbano e valorização imobiliária da região, resultando em alterações físicas, econômicas e sociais, que afetam o espaço e a dinâmica urbana da área, de maneira geral. Desta forma, a pesquisa ora empreendida substanciará a compreensão da estrutura e função urbana na área em estudo.

Para orientar esta análise, foram percorridas as seguintes etapas de trabalho:

Seção 1: apresenta os aspectos teóricos referentes à categoria espaço geográfico, com ênfase na urbanização brasileira e cidades médias, cidades médias amazônicas, fazendo uma análise da cidade de Boa Vista no contexto de cidade média e sua organização espacial.

Seção 2: é abordado aspectos gerais relacionados ao comércio varejista até o surgimento e evolução dos shopping centers no Brasil, com ênfase no papel destes empreendimentos na dinâmica de reprodução do espaço urbano.

Seção 3: disserta sobre os bairros em estudo e posteriormente apresenta os resultados desta pesquisa com foco no papel do PRS na dinâmica de reprodução do seu entorno.

2. METODOLOGIA

Para atingir os objetivos delimitados nesta pesquisa foi fundamental desenvolver uma metodologia consistente, que serviu de plano estratégico e indicou os caminhos a serem seguidos em busca de subsídios suficientes para responder ao problema

2.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

A metodologia utilizada para a construção desta pesquisa teve como base a pesquisa documental, de campo e a revisão bibliográfica, com foco na urbanização brasileira e seus desdobramentos na reprodução do espaço brasileiro, delimitando-a para Amazônia, no intuito de compreender o papel dos Shopping Centers na reestruturação de cidades médias amazônicas, mais especificamente na cidade de Boa Vista – RR, focalizando nas áreas envoltórias do “Pátio Roraima Shopping” (Figura 1) e tendo como objeto de estudo as alterações socioespaciais.

Figura1 – Pátio Roraima Shopping



Fotografia: Francisco Monteiro, 2016.

Para tanto, os procedimentos adotados para analisar as alterações deste entorno foram embasadas por levantamento e interpretação de dados primários e secundários e por trabalhos de pesquisa de campo.

Assim, esta pesquisa se caracteriza como uma pesquisa exploratória com abordagem qualiquantitativa, no intuito de familiarizar o pesquisador diante do objeto de estudo e, assim, permitir compreender e interpretar de que forma o PRS exerce influência na reprodução do espaço urbano do seu entorno.

Para Martins Junior (2012) a pesquisa exploratória é realizada quando o tema escolhido ainda não possui suficientes fontes de referência e por sua atualidade necessita esclarecer conceitos; estabelecer prioridades para futuras pesquisas; obter informações sobre possibilidades de realizar novas pesquisas sobre o tema pesquisado e delimitar problemas urgentes por pessoas que trabalham em determinado campo de atuação. Ela tem como objetivos proporcionar maiores informações sobre o assunto que vai ser investigado, facilitar a delimitação do tema a ser pesquisado (PRESTES, 2012).

Gil (2012) argumenta que as pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar uma visão geral, quando argumenta que este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado e torna-se difícil formular hipóteses precisas e operacionalizáveis. As pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e idéias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores.

No processo qualitativo de construção científica, é preciso valorizar as técnicas no intuito de novas descobertas e relevâncias; para organizar, categorizar, contextualizar e construir o relato final, fruto sempre de uma análise provisória: “desta forma, a análise qualitativa de um objeto de investigação concretiza a possibilidade de construção de conhecimento e possui todos os requisitos e instrumentos para ser considerada e valorizada como um construto científico” (MINAYO, 2012, p.626).

De acordo com Minayo (2010, p. 57), “as abordagens qualitativas se conformam melhor a investigações de grupos e segmentos delimitados e focalizados, de histórias sociais sob a ótica dos atores, de relações e para análises de discursos e de documentos”, desta forma responde as questões particulares de um nível de realidade que não pode ser quantificado.

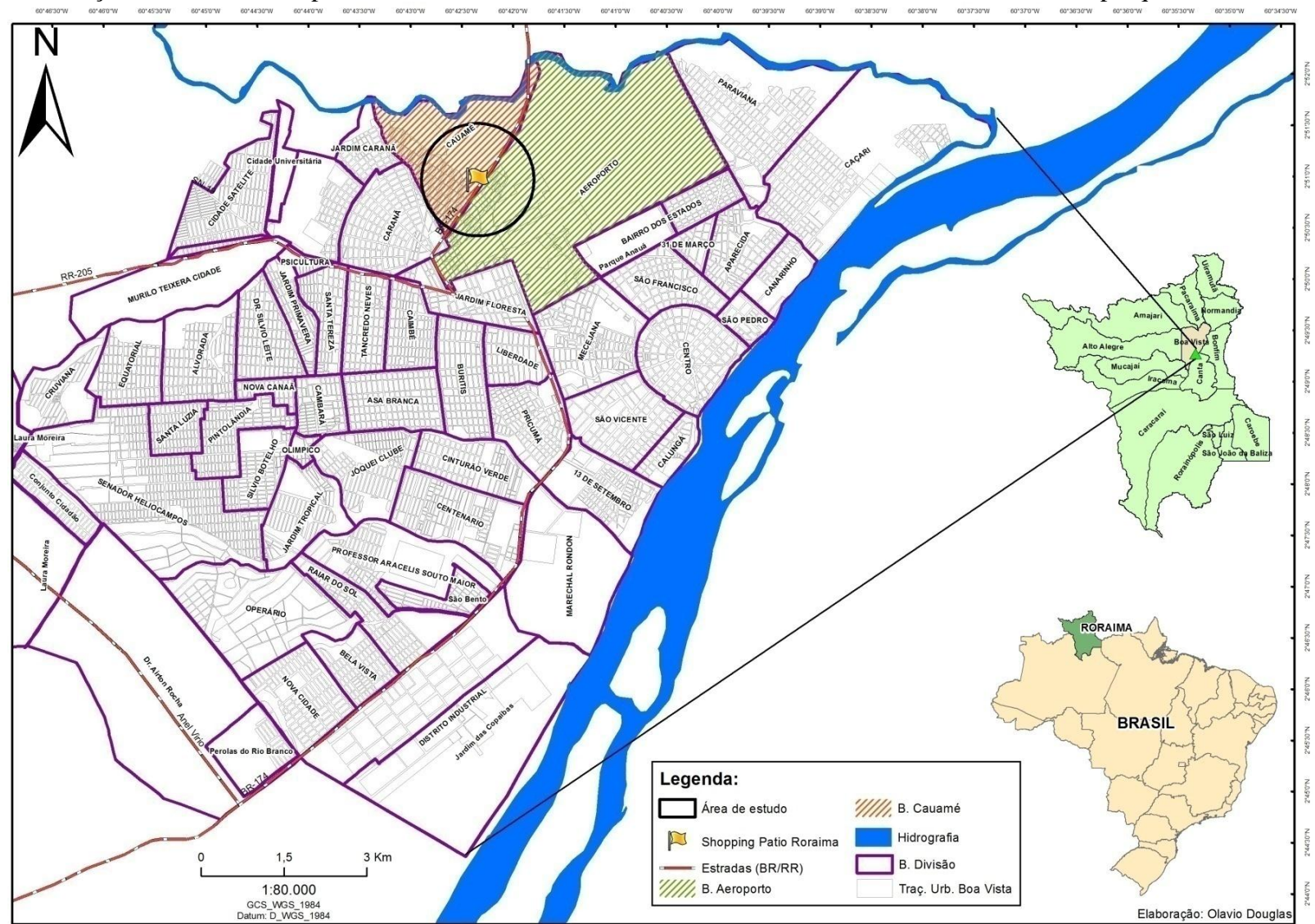
Logo, o método qualitativo, agregado ao quantitativo, que quantifica as informações por meio de técnicas estatísticas, fundamentou as análises dos dados obtidos nesta pesquisa

hora por informações numéricas (gráficos), hora por análises e interpretações subjetivas das informações obtidas.

2.2 UNIVERSO DE ESTUDO

A pesquisa ora empreendida foi desenvolvida no perímetro urbano da cidade de Boa Vista, mais precisamente nos bairros Aeroporto e Cauamé levando em consideração a inserção do PRS. Para definição deste entorno foi considerado um raio de 1000 (mil) metros, partindo do PRS, conforme a figura 2. Neste recorte foi analisada a produção do espaço urbano dos bairros Aeroporto e Cauamé, com enfoque no uso e ocupação do solo urbano neste perímetro.

Figura 2: localização dos bairros Aeroporto e Cauamé na cidade de Boa Vista, enfatizando o raio de estudo desta pesquisa.



Fonte: Modificado por Olávio Douglas e Francisco Monteiro da base cartográfica da Prefeitura de Boa Vista, 2016.

No intuito de verificar os possíveis impactos comerciais do entorno imediato do PRS, foi dado um enfoque especial à Avenida João Alencar (perímetro urbano da BR - 174) da rotatória em frente ao PRS (Figura 3), até a intersecção da Avenida João Alencar com as ruas: Joca Farias e Deco Fonteles (Figura 4). A escolha deste recorte espacial aconteceu em função de concentrar o maior fluxo comercial, mesmo que o trecho em destaque tenha excedido o limite do raio de estudo (Figura 5).

Figura 3: Rotatória em frente ao Pátio Roraima Shopping na Avenida João Alencar (BR174)



Fotografia: Francisco Monteiro, 2016

Figura 4: Rotatória na intersecção da Avenida João Alencar com a Rua Joca Farias e Rua Deco Fonteles



Fotografia: Francisco Monteiro, 2016.

Figura 5: Trecho de estudo da Avenida João Alencar trecho urbano da BR- 174



Fonte: Modificado por Francisco Monteiro da base de dados do Google Earth, 2016

Vale salientar que a análise não se restringiu apenas a Avenida João Alencar, trecho urbano da BR- 174, mas a todas as atividades comerciais dentro do raio delimitado, uma vez que nas ruas secundárias ao PRS podem sofrer os maiores impactos, sobretudo os pequenos comércios.

A Avenida João Alencar funciona como divisor/limite entre os bairros Aeroporto e Cauamé e pode ser considerada como a principal via de acesso para estes. A sua importância se dá em virtude de se tratar de uma rodovia de responsabilidade do Governo Federal (BR) que, de maneira transversal, liga os estados de Roraima e Amazonas à República Bolivariana da Venezuela.

Tal delimitação se justifica pela dinâmica que vem acontecendo nestes bairros em virtude da implantação do PRS, fato que vem propiciando uma requalificação em uma área destinada ao desenvolvimento de zonas residenciais e áreas institucionais.

2.3 AMOSTRA

Com a definição do universo de estudo desta pesquisa a próxima etapa se constituiu em categorizar a população alvo (sujeitos da pesquisa) para assim conseguir obter resposta de acordo com objetivos traçados e delimitar a amostra deste estudo.

Sendo assim, a área em estudo, ou seja, o entorno do Pátio Roraima Shopping foi dividido de acordo com os objetivos específicos desta pesquisa. Assim, para formar um banco de dados para geração de mapas temáticos foram entrevistados os responsáveis (proprietários, gerentes e/ou funcionários) dos empreendimentos comerciais presentes no perímetro delimitado no universo de estudo.

Para entender o uso e ocupação do solo os moradores foram divididos em dois grupos, os moradores antigos (MA) residentes antes do ano da implantação do shopping (2011), e moradores recentes (MR), ou seja, os que fixam residência do ano de 2011, em diante, período de edificação e consolidação do PRS.

Vale salientar que para a pesquisa com os moradores (aplicação de questionários) não foi analisado todo o grupo que compreende o raio traçado, por questões de tempo, de energia e de recursos que seriam envolvidos.

Para definição do subconjunto da população do raio delimitado para a aplicação destes questionários (que totalizam 1724 residências, sendo 474 no bairro Aeroporto e 1250 no bairro Cauamé) utilizou-se de amostragem sistemática, que por meio de um sistema pré-

estabelecido, isto é por um sistema determinado, seguiu intervalos regulares na contagem dos elementos.

A amostragem sistemática é feita sobre os nós de uma malha regular definida com base em uma origem escolhida aleatoriamente. Teoricamente, a componente aleatória seria dada pela escolha do ponto de origem, mas isso não é o que ocorre na prática, pois a malha regular é definida inicialmente pelo responsável pela amostragem para otimizar a coleta das unidades dentro da região de estudo (YAMAMOTO; LANDIM, 2013. p. 49).

Assim, de posse de planta cadastral com o recorte do estudo, foi elaborada uma rota que contemplou todas as ruas de cada bairro do raio de mil metros, tendo como ponto de referência o PRS. O intervalo estipulado na seleção das residências se deu por sorteio de uma entre as quatro primeiras casas do bairro Cauamé, e a partir daí foi aplicado o questionário a cada quarta casa da rota iniciando pela sorteada. Da mesma forma aconteceu com o bairro Aeroporto, no entanto com a aplicação a cada quinta casa do bairro.

O salto amostral foi calculado levando-se em consideração o total de casas, dividido pelo total de casas a serem amostradas. Desta forma se teve uma amostra que sistematicamente percorreu todo o território de interesse da pesquisa. A amostra foi calculada segundo a metodologia de Blalock (1979).

Devido aos imprevistos nas rotas traçadas, como casas fechadas ou residentes que não quiseram contribuir com a pesquisa, a opção foi descartá-las e substituídas, seguindo o mesmo critério de seleção: a próxima quinta casa no Aeroporto e a próxima quarta casa no Cauamé. Os questionários (apêndice A) foram aplicados aos adultos de ambos os sexos (acima de dezoito anos) residentes do imóvel.

Para se obter uma margem de erro de $\pm 5\%$ em um intervalo de confiança de 95%, padrão definido para as ciências sociais, foram aplicados 375 questionários domiciliares, distribuídos da seguinte forma: 87 no bairro Aeroporto e 288, no bairro Cauamé.

2.4 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS

A coleta de dados desta pesquisa se caracterizou como um momento de indagar a realidade e correlacionar os dados obtidos com as categorias elencadas pela aplicação de técnicas, que se deu em campo. As técnicas utilizadas para a coleta de dados desta pesquisa foram baseadas nos levantamentos de dados secundários: pesquisa bibliográfica e

documental, e os dados primários: pesquisa de campo, entrevistas, questionários e observação simples.

As técnicas exercem um importante papel no processo de produção científica, auxiliando o pesquisador na obtenção e sistematização de informações que irão subsidiar os argumentos, atribuindo-lhes consistência e objetividade (VENTURI, 1949).

Na primeira etapa de obtenção de dados secundários, foi feita uma pesquisa bibliográfica, que para Gil (2012) é a pesquisa desenvolvida a partir de material já elaborado, principalmente, de livros e artigos científicos. Desta maneira, a fim de melhor conhecer a respeito do assunto foram utilizadas literaturas já existentes, desde os clássicos, até as mais contemporâneas sejam livros, periódicos, teses, dissertações, monografias, anais, revistas, jornais e internet.

A obtenção dos dados secundários se deu por intermédio de documentos obtidos nos sítios eletrônicos da Prefeitura de Boa Vista, Instituto de Geografia e Estatísticas (IBGE), Associação Brasileira de Shopping Centers (ABRASCE). Para Gil (2012) a pesquisa documental é aquela que se vale de materiais que não receberam tratamento analítico ou, ainda, que podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa.

A etapa de campo nesta pesquisa foi a fase de coletar dados com os elementos envolvidos e de aprofundamento das questões propostas. Minayo (2014) conceitua pesquisa de campo na pesquisa qualitativa como o recorte espacial que diz respeito à abrangência, em termos empíricos, do recorte teórico correspondente ao objeto da investigação. Barros e Lehfeld (2007) enfatizam que em pesquisas de campo, é comum o uso de questionários e entrevistas.

Logo, os questionários, entrevistas semiestruturadas e observações foram de importância significativa, já que a partir da coleta destes dados pode-se verificar e analisar subjetivamente as opiniões obtidas em campo. Vale salientar que as entrevistas direcionadas as atividades do setor terciário que compreende o raio de estudo foram georreferenciadas para permitir a confecção do mapa de uso e ocupação (modelo no apêndice B).

Para Barros e Lehfeld (2007) o questionário é o instrumento mais usado para o levantamento de informações podendo ser entregue por escrito e também será respondido por escrito sendo compostas perguntas fechadas que são aquelas que apresentam alternativas de resposta fixa e perguntas abertas que leva o informante a responder livremente a questão enquanto a entrevista é uma técnica que permite o relacionamento estreito entre entrevistado e entrevistador.

As entrevistas podem ser definidas como as técnicas em que o investigador se apresenta frente ao investigado e lhe formulam perguntas, com o objetivo de obtenção dos dados que interessam à investigação, ou seja, é uma forma de dialogo assimétrico, em que uma das partes busca coletar dados e a outra se apresenta como fonte de informação (GIL, 2012).

Já os questionários podem ser definidos como a “técnica de investigação composta por um conjunto de questões que são submetidas a pessoas com o propósito de obter informações sobre conhecimentos, crenças, sentimentos, valores, interesses, expectativas, aspirações, temores, comportamento presente ou passado etc.” (GIL, 2012, p. 121).

Para Minayo (2014) a entrevista semiestruturada é aquela que combina perguntas fechadas e abertas, em que o entrevistado tem a possibilidade de discorrer sobre o tema em questão sem se prender à indagação formulada.

Em relação às observações que foram feitas, estas serviram para a obtenção de dados de forma subjetiva sobre os sujeitos, o cenário e o comportamento social facilitando assim analisar as opiniões coletadas com a realidade vista. Para Gil (2012) a observação simples é aquela que o pesquisador de maneira imparcial observa de maneira espontânea os fatos do grupo ou situação que pretende estudar sendo mais adequada aos estudos qualitativos, sobretudo aqueles de caráter exploratório.

2.5 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

Após a coleta de dados, a fase seguinte da pesquisa foi a análise e interpretação. Estes dois processos, apesar de conceitualmente distintos, aparecem sempre estreitamente relacionados, em que o objetivo dá resposta ao problema proposto para investigação (GIL, 2012).

Na visão de Gil (2012) a análise dos dados na pesquisa qualitativa que é a abordagem proposta nesta pesquisa passa a depender muito da capacidade e do estilo do pesquisador. Para tanto esta pesquisa se sustentou no método dedutivo, referente à análise do grau de influência do PRS no seu entorno e para fins analíticos dos dados obtidos foi utilizado o método de Milton Santos que preconiza quatro categorias para estudar o espaço e sua relação com a sociedade: forma, função, estrutura e processo.

Para compreender o objeto de estudo desta pesquisa é importante levar em consideração que o espaço constitui um produto social em permanente processo e para sua compreensão torna-se necessário a compreensão da atual organização espacial por meio das

categorias primarias: formas, função, estrutura e processo. Forma é o aspecto visível de uma coisa; Função sugere uma tarefa ou atividade esperada de uma forma; Estrutura implica na inter-relação de todas as partes de um todo e o Processo pode ser definido como uma ação contínua desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo e mudança (SANTOS, 2012).

As categorias de análise tomadas “individualmente representam apenas realidades parciais, limitadas do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade” (SANTOS, 2012, p.52).

Logo, o espaço em análise deve ser considerado como um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja a sociedade em movimento (SANTOS, 2008, p.28).

O conteúdo (da sociedade) não é independente, da forma (os objetos geográficos), e cada forma encerra uma fração do conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento. As forma, pois têm um papel na realização social (SANTOS, 2008, p.28).

Para consecução da análise dos dados desta pesquisa foi utilizado o método da dedução combinado com o método de Milton Santos que é embasado na análise da forma, função estrutura e processo, a fim de compreender qualitativamente os dados obtidos.

Depois de formado um banco de dados foi selecionado dados relevantes da pesquisa e posteriormente confeccionados mapas temáticos da área de estudo. Os mapas temáticos constituem uma ferramenta importante para evidenciar mais do que apenas a posição do lugar, ou seja, vão além de capacitar somente para responder a questão “onde?”. Eles podem caracterizar o lugar (MARTINELLI, 2003).

Com os mapas temáticos pretende-se obter uma visualização da produção do espaço por meio das práticas de uso e ocupação do solo gerando um produto que possibilite aos órgãos públicos uma melhor gestão pública e que venha servir a futuras pesquisas relacionadas à temática abordada.

Vale frisar que para a análise dos dados foi de suma importância a utilização de uma matriz elaborada por Tourinho (2011) no qual é representada a interpretação acerca da relação entre as categorias estrutura, forma, função e processo, mostrando no cruzamento dessas categorias, seus significados (e resultados) e como podem ser representados (Figura 6).

Figura 6: Matriz da relação entre estrutura, forma, função e processo espacial urbano

	ESTRUTURA	FORMA	FUNÇÃO	PROCESSO
ESTRUTURA	<p>Diz respeito a um modo de organização dos elementos essenciais que compõem um todo, incluindo as relações desses elementos entre si e com o todo</p>	<p>ESTRUTURA DA FORMA</p> <p>Trata dos elementos (objetos) fundamentais que compõem a forma – aparência da cidade e seus relacionamentos entre si e com a forma urbana total. É representada, para cada recorte temporal, através de mapas, plantas, desenhos, fotos, maquetes volumétricas, etc. contendo os objetos físicos fixos no solo urbano e os objetos que os articulam.</p>	<p>ESTRUTURA DA FUNÇÃO</p> <p>Trata dos elementos essenciais que compõem as funções urbanas e seus relacionamentos entre si e com as funções gerais da cidade.</p> <p>É representada por diagramas, quadros, textos etc., e relações fundamentais existentes ou necessários para o desempenho das funções urbanas. O espaço físico, aqui, não é, necessariamente, elemento fundamental.</p>	<p>ESTRUTURA DO PROCESSO</p> <p>Trata dos elementos fundamentais que determinam os processos urbanos e suas relações. É representada por fluxograma, tabelas, textos etc., contendo os elementos e relações fundamentais que determinam as dinâmicas e as transformações urbanas, incluindo aqui os agentes e suas lógicas de atuação.</p>
FORMA	<p>FORMA DA ESTRUTURA</p> <p>Trata da configuração espacial dos elementos e relações estruturais do espaço urbano.</p> <p>É representada por mapas, cartogramas, modelos, etc. contendo os objetos fixos isolados e os objetos que os articulam</p>	<p>Diz respeito ao aspecto visível de algo, ou seja, à aparência física.</p>	<p>FORMA DAS FUNÇÕES</p> <p>Trata da configuração espacial das funções do espaço urbano</p> <p>Na escala intraurbana é representada, por exemplo, em mapas de zoneamento e de usos dos solos</p>	<p>FORMA DOS PROCESOS</p> <p>Trata da configuração espacial dos processos urbanos</p> <p>É representado por exemplo, em mapas e diagramas de evolução da malha urbana, das áreas segregadas, de formação de centros e subcentros, etc.</p>
FUNÇÃO	<p>FUNÇÃO DA ESTRUTURA</p> <p>Trata dos papéis que a estrutura desempenha no todo urbano</p> <p>É representado em textos, mapas, esquemas e gráficos que mostrem a evolução no tempo, dos modelos de estrutura espacial</p>	<p>FUNÇÃO DA FORMA</p> <p>Trata dos papéis que a forma desempenha, no todo urbano</p> <p>É representada, normalmente, em textos e quadros estatísticos</p>	<p>Diz respeito a um desempenho, a um papel que se espera de algo</p>	<p>FUNÇÃO DO PROCESSO</p> <p>Trata dos papéis que os processos desempenham no todo urbano</p> <p>É representada, normalmente, em textos analíticos</p>
PROCESSO	<p>PROCESSO DA ESTRUTURA</p> <p>Trata das dinâmicas de geração e transformação das estruturas urbanas.</p> <p>É representado em textos, mapas, esquemas e gráficos que mostrem a evolução, no tempo, dos modelos de estrutura espacial</p>	<p>PROCESSO DA FORMA</p> <p>Trata das dinâmicas de geração e transformação das formas urbanas.</p> <p>É representado em textos, gráficos, quadros estatísticos, mapas e análises que mostram como as formas se alteram ao longo do tempo</p>	<p>PROCESSO DA FUNÇÃO</p> <p>Trata das dinâmicas de geração e transformação das funções urbanas</p> <p>É representado, normalmente em textos, gráficos, quadros estatísticos e análises que mostram como as funções se alteram no tempo.</p>	<p>Diz respeito à ação contínua no tempo, implicando em continuidade e/ou mudança.</p>

Fonte: TOURINHO, 2011, p. 109.

Com base na tabela foi possível relacionar as categorias de análise espacial de Milton Santos, com o objeto de estudo, para assim, interpretar os dados fundamentados num estudo consolidado, sem correr risco dos resultados se reduzirem numa descrição de objetos urbanos.

3. PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO POR MEIO DA CIDADE

A fim de situar o leitor a respeito desta discussão, a abordagem inicial feita nesta seção é composta por uma retrospectiva acerca do processo de produção do espaço enfocando no desenvolvimento da urbanização no Brasil, delineando para a compreensão das cidades médias. Estes apontamentos são importantes para o entendimento da organização do espaço brasileiro e, também, para que nas próximas seções se possa entender a relação dos shopping centers com o desenvolvimento urbano.

3.1 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DA URBANIZAÇÃO E CIDADES MÉDIAS NO BRASIL

Geralmente o termo urbanização está ligado à concentração populacional em área urbana superior a área rural, “deste modo emprega-se o termo urbanização para designar o processo pelo qual a população urbana cresce em proporção superior à população rural. Não se trata de mero crescimento das cidades, mas de um fenômeno de concentração urbana” (SILVA 2000, p. 26).

Tomamos aqui o termo urbanização no sentido de aumento da população que vive nas cidades em relação à população total, ao qual pressupõe a diminuição relativa da população rural (SPOSITO, 2008).

A urbanização é o movimento de desenvolvimento das cidades, simultaneamente em número e em dimensão, isto é, o desenvolvimento numérico e espacial das cidades; ocupa-se de tudo o que está ligado à progressão directa do fenómeno urbano e transforma, pouco a pouco, as cidades ou os arredores e, frequentemente, uma e outros (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 16).

Para Castells (2011, p. 46), o termo urbanização refere-se, ao mesmo tempo, “à constituição de formas espaciais específicas das sociedades humanas, caracterizadas pela concentração significativa das atividades e das populações num espaço restrito e da existência e à difusão de um sistema cultural específico, a cultura urbana”.¹

O capital marca predominantemente as relações entre a sociedade e a natureza e as transformações, que historicamente se deram, permitindo a estruturação do modo de

¹ Cultura urbana- fato do sistema cultural característico da sociedade industrial capitalista (CASTELLS, 2011, p. 42).

produção capitalista que ocasionam em consequências contundentes do próprio processo de urbanização (SPOSITO, 2002).

As transformações, que historicamente se deram, permitindo a estruturação do modo de produção capitalista, constituem consequências contundentes do próprio processo de urbanização. A cidade nunca fora um espaço tão importante, e nem a urbanização um processo tão expressivo e extenso a nível mundial, como a partir do capitalismo (SPOSITO, 2008, p. 30).

Diante das premissas acima se infere que a urbanização está ligada ao crescimento populacional em áreas urbanas em detrimento da área rural, ou seja, está ligada a aspectos quantitativos quanto à produção e reprodução do capital, através de seus objetos e difusão de uma cultura urbana em constante transformação, destarte, a urbanização pelas técnicas de produção em uma forma específica de organização do espaço.

A urbanização brasileira faz parte de um processo ainda em construção. Para Azevedo (1994) o processo de urbanização iniciou timidamente no período colonial do país onde foi instituído o regime de Capitanias, que conforme rezavam as cartas-régias, os donatários tinham o direito de povoar e criar vilas, sendo que a primeira a ser criada foi a de São Vicente em 1532 no litoral paulista, que sob certos aspectos pode ser considerada a primeira capital do Brasil.

Foi somente no século XVIII que a urbanização conseguiu se libertar definitivamente da orla atlântica ao alcançar o interior do país em consequência da expansão povoadora e da conquista de larga porção do Planalto Brasileiro e da própria Amazônia (AZEVEDO, 1994).

A partir de mapas das vilas e cidades do século XVIII, Azevedo (1994) destaca que um dos principais motivos da urbanização no interior foi a:

[...] penetração do Bandeirismo, o povoamento da Chapada Diamantina e do vale médio do rio São Francisco, a expansão pastoril no sertão do Nordeste, a obra dos missionários na Amazônia e, em menor escala, a influência do chamado "ciclo do luar" e da conquista de caráter militar levada a efeito no extremo sul (AZEVEDO, 1994, p.41)

A partir do século XVIII, a urbanização brasileira desenvolve-se com o deslocamento da elite rural para as cidades e, posteriormente, as bases deste processo se firmaram com os impulsos da expansão da agricultura comercial e exploração mineral, culminando na mecanização da produção e do território. Mesmo assim, ainda foi necessário mais de um século para que a urbanização atingisse sua maturidade, ou seja, foi no século XIX que a urbanização ganhou as características atuais (SANTOS, 2005).

Maricato (2011) reitera que a partir do século XIX e das primeiras décadas do século XX, o processo de urbanização da sociedade começou realmente a se consolidar, impulsionado pela emergência do trabalhador livre, a proclamação da República e uma indústria ainda incipiente que se desenrola na esteira das atividades ligadas à cafeicultura e às necessidades básicas do mercado interno.

O processo de urbanização brasileira se dinamizou na totalidade do território com a modificação da predominância do lugar de residência (do rural para o urbano) entre 1940 e 1980, a população total do Brasil triplicou, ao passo que a população urbana se multiplicou por sete vezes e meia (SANTOS, 2005).

A modificação acima citada se deu prioritariamente pelo advento do atrativo da industrialização do Sudeste do país na segunda metade do século XIX e início do século XX que contribuiu para as migrações do campo para a cidade, já que nela a necessidade de mão de obra era evidente, tendo explicação de uma economia baseada em atividades primárias para uma economia secundária, que favoreceu o setor terciário de comércio e dos serviços.

Yurgel (1983) acredita que a revolução industrial implicou em alterações radicais na urbanização dos países mais desenvolvidos, determinando o aumento da rede urbana e da população dos núcleos urbanos, em uma escala até então desconhecida.

Desta forma, em poucas décadas, o Brasil transformou-se em um país urbano, comprimindo no tempo um processo que alhures se fez muito mais lentamente. Assim sendo, no início da década de 90, as áreas urbanas ultrapassaram o limite dos 100 milhões de indivíduos. Ao contrário de seus vizinhos sul-americanos, cuja distribuição urbana foi mais estabilizada (IPEA, 2002).

Um fator preponderante para o desenvolvimento da urbanização no Brasil foram as inovações das técnicas diante do sistema natural, que agregada ao aprimoramento científico pós Segunda Guerra Mundial, determinou uma nova dinâmica na urbanização com o advento da informação global, fenômeno classificado por Santos (2005) como meio técnico - científico - informacional, o qual é marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização.

Em decorrência da implementação de técnicas científicas no Pós Segunda Guerra Mundial suprimiu-se a mortalidade devido a fatores como progressos sanitários proporcionando melhoras significativas no padrão de vida conseqüentemente do processo social. Dessa forma, os vários segmentos do processo de urbanização tendem a se

desenvolver para atender o mercado consumidor em célere expansão de demanda exterior (SANTOS, 2005).

A geografia e a urbanização do Brasil foram ditadas pela divisão do trabalho que propiciou diferenciações entre as cidades. Santos (2005, p. 57), acredita que “quanto mais intensa a divisão do trabalho numa área, tanto mais cidades surgem e tanto mais diferentes são umas das outras”.

O crescimento da economia brasileira na década de 60, com a ascensão da indústria por meio da abertura econômica para o capital exterior durante o governo de Juscelino Kubitschek, atraiu indústrias multinacionais impulsionando a concentração populacional em determinadas cidades culminando, assim, no surgimento das metrópoles nacionais.

Esse fenômeno fez surgir o termo ‘macrocefalia urbana’, denunciativo de que a concentração espacial das atividades econômicas e da população ultrapassava limites, não só prejudicando as condições de vida nesses centros, mas também colocando em risco a capacidade das metrópoles em permanecer exercendo a função— ‘cerebral’ — de comando da economia nacional (ANDRADE; SERRA, p. 5, 2001).²

O avanço econômico neste período aumentou os desequilíbrios regionais, principalmente entre o campo e a cidade, já que a demanda por empregos era maior do que a oferta por estes. As migrações internas redistribuíam a população do campo para as cidades, principalmente, para as regiões metropolitanas do Sudeste, São Paulo em particular (SANTOS, 2005).

Diante das tendências de inchaço populacional das grandes cidades e metrópoles no Brasil, surgiram inúmeras dificuldades de locomoção, custos e de disposição de infraestrutura adequada nestes espaços. Assim, as cidades médias surgem como estratégia para as políticas urbanas e desenvolvimento regional interrompendo o fluxo migratório na direção das grandes cidades e metrópoles. Conforme Andrade e Serra (p. 6, 2001) “Junto às metrópoles crescia então a expectativa entre os pesquisadores e planejadores urbanos e regionais de que as cidades médias poderiam cumprir o papel de ‘diques’ para conter os fluxos migratórios que tendencialmente continuariam a se dirigir para as metrópoles”.

²A macrocefalia urbana, isto é, as grandes cidades, cujo gigantismo, ao mesmo tempo, determinava seus problemas estruturais, exatamente, um crescimento industrial inferior às necessidades de emprego acrescentadas, dado seu grau de atração relativo, comparativamente às outras cidades da região ou país. Então, definia-se uma urbanização descompassada com o crescimento industrial (DAMIANI, 2006, p.136).

Santos (2005, p.77) analisa que a urbanização, concentra e forma metrópoles e cidades de tamanho intermediário, acrescentando que:

A partir dos anos 1970, o processo de urbanização alcança novo patamar, tanto do ponto de vista quantitativo, quanto do ponto de vista qualitativo. Desde a revolução urbana brasileira, consecutiva à revolução demográfica dos anos 1950, tivemos, primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número - e da população respectiva - dos núcleos com mais de 20 mil habitantes e, em seguida, uma urbanização concentrada, com a multiplicação de cidades de tamanho intermédio, para alcançarmos, depois, o estágio da metropolização, com o aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (em torno de meio milhão de habitantes).

O grande volume demográfico nas cidades médias brasileiras, estipulado pelo Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), considerando o quantitativo de 100 a 500 mil habitantes têm aumentos significativos. Levando em consideração o recenseamento de 1940 a 1980, Santos (2005) destaca que:

Tomadas em conjunto, as aglomerações com mais de 100.000 hab., raras em 1940 quando eram apenas 18 em todo o país vêm o seu número aumentado nos recenseamentos seguintes, alcançando 142 em 1980. Em 1991, 183 municípios contavam com mais de 100.000 hab. A partir dos anos 70, parece ser esse (100.000) o patamar necessário para a identificação de cidades médias em boa parte do território nacional. A expansão e a diversificação do consumo, a elevação dos níveis de renda e a difusão dos transportes modernos, junto a uma divisão do trabalho mais acentuada, fazem com que as funções de centro regional passem a exigir maiores níveis de concentração demográfica de atividades (SANTOS, 2005, p. 73).

Em 1990 as dinâmicas urbanas, resultados das novas economias, sobretudo de capitais externos não ficam restritas as grandes metrópoles, já que tal fenômeno está visível nas cidades médias brasileiras. Assim, segundo Gomes e Matushima (2015, p. 147), o crescimento populacional nas cidades médias resultou na expansão territorial urbana culminando “com o aparecimento de ‘novas centralidades urbanas’, resultantes da descentralização de atividades de comércio e de serviços, a partir da instalação de shopping center se hipermercados, ou seja, novas formas de Consumo”.

Assim, as novas estratégias do desenvolvimento econômico passaram a incluir estas cidades como alternativas locais às escolhas anteriores que recaíam de modo quase exclusivo sobre as metrópoles, ampliando os limites geográficos da expansão capitalista, o que cria oportunidades de acesso ao consumo e à desconcentração de atividades econômicas, mas também, produz novos problemas urbanos, o que coloca como premente o debate sobre uma urbanização não planejada e o rompimento dos mitos da qualidade de vidas em cidades médias, tidas como ‘redutos de classe média’, pois se constatam processos de favelização, segregação espacial, degradação de áreas centrais, congestionamentos, elevação

dos preços imobiliários e consequente expulsão de populações mais pobres (SILVA et al., 2015, p. 7).

Neste contexto, as cidades médias para Santos e Silveira (2008, p. 280) “são pontos de interseção e superposição entre horizontalidade e as verticalidades [...] as cidades cumprem o papel de responder às necessidades da vida de relações, que recentemente aumentaram quantitativamente e se diversificaram qualitativamente”.³

O acelerado processo de urbanização não só no Brasil como em todo o mundo demonstrou as novas atribuições às cidades médias, sendo alguns positivos como novas perspectivas de desenvolvimento econômico por meio de investimentos de grandes empresas que ampliam suas escalas de ação via cidades médias e, negativos, em função dos novos problemas urbanos (SILVA et al, 2015).

O sistema econômico do capitalismo se baseia na produção, bem como a sua comercialização, troca, compra e venda, escolhendo as localidades mais vantajosas para sua reprodução e, em face do processo de saturação da possibilidade de expansão dessa reprodução nos grandes centros urbanos, fato comum nos países subdesenvolvidos, há a busca de novos espaços produtivos e de consumo. Dessa forma, as cidades médias que ganharam força com o inchaço populacional das grandes metrópoles, têm atraído a instalação de modernas formas de consumo, como concessionárias, hipermercados e shoppings centers, e também de novas plantas industriais, ocorrendo, assim, uma reestruturação do espaço urbano (GOMES; MATUSHIMA, 2015, p.145).

Na visão de Gomes e Matushima (2015, p. 145) “nos últimos anos, as ‘cidades médias’ brasileiras tornaram-se pólos atrativos tanto para movimentos migratórios como para novos investimentos empresariais, principalmente nos setores industrial e comercial”.

Desta forma, por deterem condições similares a das grandes metrópoles, as cidades médias gradativamente recebem indústrias e novos empreendimentos econômicos voltados

³As horizontalidades são o alicerce de todos os cotidianos, isto é, do cotidiano de todos (indivíduos, coletividades, firmas, instituições). São cimentadas pela similitude das ações (atividades agrícolas modernas, certas atividades urbanas) ou por sua associação e complementaridade (vida urbana, relações cidade-campo). As verticalidades agrupam áreas ou pontos, ao serviço de atores hegemônicos não raro distantes. São os vetores da integração hierárquica regulada, doravante necessária em todos os lugares da produção globalizada e controlada à distância. A dissociação geográfica entre produção, controle e consumo ocasiona a separação entre a escala da ação e a do ator (SANTOS, 2002, p.26)

Horizontalidades são áreas produtivas: regiões agrícolas, cidades, os conjuntos urbano-rurais. Verticalidades são os sistemas urbanos. Ambas — horizontalidades e verticalidades — estão permanentemente sujeitas à lei do movimento. (SANTOS, 2002, p.45)

As horizontalizações atuais são a condição e o resultado das novas condições da produção propriamente dita. E as verticalizações são o resultado das novas necessidades de intercâmbio e da regulação (SANTOS, 2002, p.51).

ao comércio e à prestação de serviços, sejam eles apoiados por capitais nacionais ou internacionais.

Para Amorim Filho e Serra (2001, p. 19) “As cidades médias são, ainda, pontos mais adequados à localização dos equipamentos de distribuição comercial para as regiões em que se situam, sem apresentar os problemas de congestionamento de trânsito e de comunicação encontrados nos grandes centros urbanos”.

Logo, se entende que o termo cidades médias, está relacionado a várias vertentes que ganha ou perde foco de acordo com a linha de pensamento ao qual é submetido o conceito. Os principais apontamentos a respeito da classificação de uma cidade média de acordo com as literaturas consultadas se resumem especificamente no papel estratégico da cidade, o tamanho demográfico e funcional, sua organização e grau de importância e dinâmica econômica, bem como a capacidade de polarizar com demais cidades no contexto regional.

3.2 TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NAS CIDADES AMAZÔNICAS

O estudo das transformações do espaço urbano nas cidades médias, no contexto geográfico amazônico, torna-se importante uma vez que através de sua análise pode-se compreender melhor como esse espaço está organizado e quais os principais agentes responsáveis pela dinamicidade do mesmo.

Para melhor entender a construção do espaço geográfico amazônico a discussão a seguir trará uma breve retrospectiva da colonização que a princípio se deu por meio de atividades extrativistas até a implantação de projetos público-privados permeando a efetivação das cidades médias.

A dinâmica de ocupação da porção norte do Brasil a princípio se limitou a construção de fortes militares e as missões religiosas, já que os interesses dos colonizadores se centravam na exploração da costa brasileira. O Controle da região amazônica foi preocupação de vários governos desde o período de colonização da Amazônia (1530 a 1822), ocasião em que, a priori, era conter a invasão das nações européias. “De fato, a Amazônia, durante a maior parte do período colonial, tinha a sua própria administração (o estado do Grão-Pará), que era, portanto, separada da do resto do Brasil” (SERRA; FERNÁNDEZ, 2004, p. 110).

Peregalli (1982) afirma que o Norte e Nordeste do Brasil passaram a serem ocupados a partir da união ibérica, onde lusitanos e castelhanos se utilizavam dos cursos de água para penetrar o continente na busca do tão “sonhado” eldorado.

Durante o período da União Ibérica (1580-1640), Filipe III (IV na Espanha) dividiu a colônia em duas unidades administrativas independentes, por Carta Régia de 04/05/1617, confirmada por outra de 13/06/1621: o Estado do Brasil, com sede em Salvador, e o Estado Colonial do Maranhão, com sede em São Luís. Em 1652, o Estado Colonial do Maranhão foi extinto e instituídas duas capitanias gerais, a do Maranhão e a do Grão-Pará. Por Carta Régia de 25-08-1654 foi restabelecido o Estado, agora como Estado do Maranhão e Grão-Pará, com sede ainda em São Luís. No ano de 1751, D. José I transferiu a capital do estado de São Luís para Belém, passando o mesmo a ser denominado de estado do Grão-Pará e Maranhão (FACHIN, 2010).

Conforme Peregalli (1982, p. 36) durante a união ibérica, a Espanha incentivou a construção de estradas e vilas no interior nordestino ocupando a desembocadura dos rios expulsando os franceses do litoral e fundando o Forte do Presépio em 1616, na futura cidade de Belém.

A presença de estrangeiros na Amazônia é muito anterior à chegada dos portugueses na região no século XVII, mais precisamente no ano de 1616, quando, a 12 de janeiro, Francisco Caldeira Castelo Branco fundou o Forte do Presépio, núcleo originário da cidade de Belém. Os espanhóis foram os primeiros a navegar o rio Amazonas, por eles denominado de Santa Maria de la Mar Dulce, com as expedições de Vicente Yanez Pinson e Diogo de Lepe ainda no século XV, de Gonçalo Pizarro e Francisco Orellana, que, entre 1539 e 1541, navegou por toda a extensão do rio Amazonas, de Pedro Ursua, em 1561, em busca do El dorado, terminada por Lope de Aguirre, já que Ursúa foi assassinado por seus companheiros de viagem. Também ingleses, holandeses e franceses estiveram na região durante o século XVI. O contato com os indígenas da região para alguns desses expedicionários foi trágico, sendo este o caso da expedição de Aguirre, praticamente dizimada por índios. No entanto, tal contato envolvia também relações de troca e, em alguns casos, como o da expedição francesa que invadiu o Maranhão, em 1612, com o objetivo de fundar a França Equinocial, de aliança militar celebrada com os Tupinambá. A colonização portuguesa na Amazônia desenvolveu-se assentada no tripé: comércio/aldeamentos/fortalezas (FACHIN, 2010).

Devido à construção do Forte do Presépio de Belém deu-se início inúmeras expedições em busca de explorar a desconhecida selva amazônica, fato que possibilitou aos portugueses descobrirem uma série de recursos naturais que no Mundo Oriental eram especiarias culinárias, estas que ficaram conhecidos como drogas do sertão.

O povoamento da Amazônia ocorre durante os séculos XVII e XVIII, quando os portugueses, a partir de Recife e Salvador, se deslocam para a região com a finalidade de afastar os concorrentes ingleses, holandeses e franceses que se apoderavam das “drogas do sertão” (canela, cravo, anil, cacau, raízes aromáticas,

sementes oleaginosas, madeiras, salsaparrilha etc.). Desse movimento de defesa surgem São Luís do Maranhão, Belém do Pará, Macapá, no extremo norte, e Manaus, na confluência dos rios Negro e Amazonas. São núcleos fortificados aos quais vão-se reunindo aldeamentos indígenas e colonos que tentam pôr em prática as diretrizes do governo de Lisboa que visava a passar da coleta das drogas a seu cultivo e, assim, apossar-se efetivamente dessas áreas, originariamente (segundo o Tratado de Tordesilhas) pertencentes à Espanha. Esta foi uma linha de povoamento basicamente lastreada em uma ação militar em prol das terras potencialmente produtivas (CARDOSO; MÜLLER, 2008, p. 13).

Vários fatores foram fundamentais para a povoação da Amazônia como a busca de mão de obra nativa por parte dos colonos maranhenses para as suas monoculturas e o embate com os jesuítas até a queda do mercado açucareiro e de outros produtos em 1650/70 que impulsionou uma grande migração para a floresta amazônica por nordestinos que já conheciam as potencialidades e as especiarias da região e também a intenta de Pombal em 1750 de apressar o povoamento da Amazônia decretando leis de isenção de colonizadores de impostos régios (CARDOSO; MÜLLER, 2008).

Para Corrêa (1987), o ponto importante para solidificação da produção do espaço geográfico do país na região amazônica se deu com o extrativismo do látex na região. O extrativismo do látex se revelou lucrativo uma vez que a demanda externa por este produto era muito alta e conseqüentemente esta atividade se tornou um forte atrativo para migração principalmente da Região Nordeste.

O período que se estende de 1850 a 1920 constitui-se no período em que a rede urbana amazônica ganha nova dimensão, quer em termos econômicos, quer em termos espaciais. Este período tem como pano de fundo o bom do extrativismo da borracha que vigorou tanto a economia como a rede urbana (CORRÊA, 1987, p. 48).

Ao passar a ser o maior produtor mundial de borracha entre 1880 e 1912, o Brasil viu o espaço geográfico da Amazônia brasileira, principalmente de Belém e Manaus, passar por inúmeras transformações de melhorias urbanas, no que tangem a inserção de infraestrutura, assim como se tornar um cenário de intensa exploração. Para Castro (2008, p. 18) “O bom da borracha, que se deve ao interesse do mercado exterior, fez aparecer vilas e povoados que deram origem posteriormente à cidades, fortalecendo algumas delas de forma mais expressiva, como Belém e Manaus”.

A acumulação em Manaus e Belém dos excedentes oriundos do sistema de “aviamento⁴”, e a conseqüente concentração do poder político nas duas capitais,

⁴ A atividade econômica extrativo-predatória no interior das matas; a distância entre as seringueiras, o que exigia longas caminhadas; as condições impostas pelo proprietário, não permitindo roçado (geralmente,

iriam refletir-se no investimento, tanto a partir do Estado como de capitais privados em obras de melhoramentos urbanos, alterando assim a paisagem urbana. As duas cidades locais de residência de poderosos seringalistas-aviadores, e sedes do grande comércio “aviador” e de exportação, deveriam espelhar, através de uma nova paisagem e infra – estrutura, o poder e a pujança econômica daqueles que, à custa do enorme sacrifício e espoliação dos seringueiros isolados em suas “barracas” na floresta, rápida e fugazmente tornaram-se ricos. O Teatro da Paz em Belém e, especialmente, o majestoso Teatro de Manaus simbolizam o poderio da elite gerada pelo comércio de borracha (CORRÊA, 1987, p. 53, 54).

Os ingleses vislumbrando o potencial da borracha no Brasil transportaram sementes e mudas das seringueiras da Amazônia, que a princípio, foram enviadas ao jardim botânico de Ceilão e de Singapura e, posteriormente, na década de 80, foram distribuídas para toda Ásia. No período de 1911 a 1920 a produção de borracha da Ásia viria a ultrapassar a produção brasileira, processo que culminou posteriormente em sérios problemas de macrocefalia para Belém e Manaus (CORRÊA, 1987).

A cristalização econômica regional, por inércia, iria ratificar a posição de Belém e Manaus na rede urbana regional. Ambas tornar-se-iam focos parciais do êxodo proveniente dos seringais (CORRÊA, 1987).

Razões de ordem político-estratégica fizeram com que no início da década de 40 parte da periferia da Amazônia fosse desmembrada dos Estados do Pará e Amazonas, originando os territórios de do Amapá, do Rio Branco (atual Roraima) e Guaporé (atual estado de Rondônia). A criação de unidades administrativas novas implicou no aparecimento de novas funções urbanas, sobretudo, aquelas vinculadas as atividades governamentais. Isto, por sua vez, implicava em um crescimento significativo de Macapá, Boa vista e Porto Velho, Capital do Território do Acre, apresentaram um crescimento demográfico muito significativo. A população delas passou de 10.503 habitantes para 34.287, representando um crescimento de 226,44% entre 1940 e 1950. Representou mais de 20 mil pessoas, ou seja, 13,58% do aumento da população urbana de toda a Amazônia no período em tela (CORRÊA, 1987, p. 54).

A partir da estagnação da borracha a economia local ainda girava entorno do extrativismo, cultura de pimenta do reino, juta e malva em algumas localidades, e, posteriormente, na exploração de minérios. A produção do espaço teve como forte aliada as políticas de promoção de ocupação humana na Amazônia que aconteceram por questões de

mandioca); a necessidade de mão de obra para aumentar a produção; o pagamento obrigatório dos trabalhadores aos patrões do custo da viagem do nordeste à Amazônia, dos instrumentos de trabalho, das provisões, enfim, o regime de trabalho e o padrão de vida dos seringueiros baseavam-se no endividamento prévio e posterior, isto é, no endividamento reiterado, o que colocou o trabalhador nas mãos do proprietário comerciante. Por sua vez, este dependia dos fornecimentos e da compra das bolas de borracha feitas por um comerciante maior. Formava-se, assim, uma cadeia que atingia as grandes casas exportadoras de Manaus e Belém. Este esquema de funcionamento da economia é que se denomina aviamento. (CARDOSO; MÜLLER, 2008, p. 22).

segurança nacional. A produção vertiginosa desencadeou importantes processos de transformação espacial de ordem social, ambiental e econômica.

Em 1953 o governo federal criou a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), pelo então Presidente Vargas como um reconhecimento do governo brasileiro não só de seus fracassos anteriores na promoção do desenvolvimento da economia amazônica, como também da importância de um plano de desenvolvimento para a região por meio de uma agência de planejamento regional (SERRA e FERNÁNDEZ, 2004).

O governo brasileiro criou uma definição política para a Amazônia, que foi denominada de Amazônia Legal e, neste período, a construção de estradas foi decisiva para a integração e o desenvolvimento regional (SERRA e FERNÁNDEZ, 2004).

Os governos militares galgaram novos rumos à colonização amazônica com iniciativas de ocupação, estimulando fluxos migratórios internos para a região. Em decorrência das inúmeras transformações por qual a Amazônia foi submetida, a partir de 1960 sua rede urbana mudou de função, como afirma Corrêa (1987, p. 64):

A partir de 1960, a rede urbana amazônica, em virtude das transformações a que foi submetida, passou a ter novos significados. Não se trata mais de uma rede urbana dendrítica, com uma funcionalidade monotônica, a de drenagem de produtos do extrativismo vegetal e excedentes sob a forma de lucros comerciais e juros. A rede de cidades não é mais uma expressão e condição para a ação direta do capital mercantil, mas adquire novos significados derivados do fato dela ter alterada diretamente – pelo capital industrial e financeiro e pelo estado capitalista, agentes através dos quais verificou-se e viabilizou-se a introdução de novas atividades, população e relações sociais de produção na Amazônia.

A Amazônia que emerge das transformações ocorridas na década de 70, apresenta diferenças fundamentais das fases anteriores aos anos 60 (IPEA, 2002). Isto porque, a partir de 1970, começam as grandes obras rodoviárias em direção a Amazônia. Assim rodovias como a Transamazônica (BR-230), Cuiabá – Porto Velho (BR-364), Perimetral Norte (BR-210), Manaus - Porto Velho (BR-319), entre outras dinamizaram a produção do espaço geográfico condicionado ao surgimento de novas cidades, fazendas e exploração dos recursos naturais.

O início dos anos 1970 não apenas foi o período de maior recrudescimento do regime militar (especialmente no governo Médici) como também foi a época do denominado “milagre” econômico brasileiro. Durante os primeiros anos desta década, a presença do governo federal na Amazônia foi intensificada principalmente em função dos objetivos geopolíticos (ocupação e integração nacional), os quais assumiram uma importância especial em relação a todos os

outros objetivos. De fato, a integração tornou-se o princípio básico do governo militar na medida em que ela era considerada uma condição essencial para a segurança nacional, cristalizada e simbolizada no slogan “integrar para não entregar” (SERRA; FERNÁNDEZ, 2004).

Diante da evolução do processo de urbanização amazônico, Serra e Fernandez (2004) enfatizam que o entendimento deste processo se dá por duas tendências: a maior importância adquirida pelas cidades médias, que passam a ter destaque no conjunto urbano regional com dimensões bem maiores; e a “concentração espacial metropolitana, não mais nos limites antes definidos, mas a partir de uma ampliação do espaço metropolitano, configurando uma reprodução do espaço da capital numa grande periferia de expansão” (TRINDADE JUNIOR, 2006, p. 184).

Nesse contexto, cidades médias e pequenas dividem junto com o espaço metropolitano a importância no processo de urbanização e no dinamismo das atividades econômicas, ainda que o último, o espaço metropolitano, exerça certa primazia, dado a sua importância no contexto regional (TRINDADE JUNIOR, 2006).

Com Manaus e Belém passando por uma forte urbanização concentrada e com a decadência dos ciclos extrativista de extração mineral da Amazônia, as cidades que surgiram a partir das necessidades e das demandas dos ciclos passam gradativamente a exercer importante papel, já que algumas cidades cresceram e foram agraciadas com infraestrutura básica. Para Sathler; Monte-Mór e Carvalho (2009, p. 18) as cidades da borracha, “a cidade industrial (Manaus), as cidades da grande empresa mineradora, as cidades do garimpo (des) organizado e as cidades de apoio a projetos agroindustriais aparecem como importantes, do ponto de vista do crescimento urbano na Amazônia Legal.”

De maneira diferenciada, todavia, aparecem os diversos centros locais, que eventualmente se transformaram em centros de porte intermediário, mas que foram gerados a partir das necessidades e demandas colocadas por uma economia agropecuária de pequeno porte ligada aos vários projetos de colonização, oficiais e privados, que foram implantados por toda a Fronteira Amazônica a partir dos anos setenta (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009, p.18).

Sathler; Monte-Mór e Carvalho (2009, p.20) enfatizam que as cidades que surgiram e se desenvolveram durante o ciclo da borracha foram responsáveis pelo grande impulso às cidades de Manaus e Belém, já que tiveram que encontrar um modo alternativo de sobrevivência com o fim dessa atividade econômica. “No caso de Manaus, a criação da Zona Franca atraiu significativos investimentos que construíram o que hoje é o maior PIB

municipal da Amazônia brasileira (cerca de 20% do PIB de toda a Amazônia Legal, em 2005)”

Para Santos e Silveira (2008) o Governo Federal buscando incentivar a industrialização de Manaus, criou a Zona Franca de Manaus, em 1967, quando houve uma reorganização produtiva do território amazônico que, inicialmente, compreendia uma área de 10 mil quilômetros quadrados e posteriormente em, 1968, ampliou este território regulado por estas condições a todo o Estado do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima, sendo o comércio de mercadorias importadas sua função central até os anos 80. A Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) disponibilizou infraestrutura e vantagens financeiras para atrair as indústrias para a região e com isso, outros setores da economia foram favorecidos como o comércio, os transportes, o setor de turismo e de hotelaria.

Ao mesmo tempo, na década de 1980 houve uma descentralização das atividades econômicas das áreas centrais (Belém, Manaus e São Luís). Gradativamente ocorreu uma recentralização das cidades de porte intermediário que absorvera o excedente populacional das metrópoles regionais e progressivamente melhoram sua infraestrutura urbana. Para Santos e Silveira (2008) tal processo é um jogo entre o local e global que beneficia ou não certas cidades.

Destá maneira, levando em conta a maneira como as diferentes aglomerações participam do jogo local e global, “as cidades pequenas e médias acabam beneficiadas ou, ao contrário, são feridas ou mortas em virtude da resistência desigual dos seus produtos e de suas empresas face ao movimento de globalização” (SANTOS e SILVEIRA, 2008, p 281).

De acordo com Castro (2008, p. 33) “na Amazônia as capitais de outros estados têm perfil de cidades médias e são referências no mercado formal e informal de trabalho e de trocas de bens materiais e simbólicos”. À vista disso, as cidades amazônicas “revelam diferenças que nos permitem entendê-las como um espaço socioeconômico e cultural complexo cuja diversidade tem raízes certamente na história dos lugares e das relações sociais estabelecidas em sua trajetória” (CASTRO, 2008, p. 26).

Contrariamente à polarização antes existente nas cidades grandes como Belém, Manaus e São Luis, na atualidade surgiram inúmeras cidades médias e centenas de pequenas que compõem uma rede que integra um território para além das fronteiras brasileiras. As capitais de outros estados, como Rio Branco, Boa Vista, Macapá e Porto Velho, têm perfil de cidades médias que ligam internamente a região pela via das cidades de menor porte. São referências no mercado formal e informal de trabalho e de trocas de bens materiais e simbólicos, e alimentam as

relações de sociedade e sócio-culturais de aglomerações menores aos centros mais importantes da região (CASTRO, 2008, p. 33).

Do legado do período colonial até os dias atuais, o espaço geográfico amazônico teve grande dinamicidade, seja de forma aleatória ou planejada. A gradativa urbanização deu formas artificiais a selva por meio de investimentos econômicos e ações governamentais, fatores que favoreceram crescimento populacional e a produção do espaço urbano. Diferente dos maiores pólos populacionais (Belém e Manaus) as demais localidades (colônias agrícolas, vilas, pequenas e médias cidades) tem sua importância na configuração do território e valor estratégico para desenvolvimento regional.

Assim, as cidades na floresta foram criadas no intuito de atender aos grandes projetos econômicos implantados na Amazônia e se tornaram novos objetos inseridos na nova dinâmica territorial tendo a modernidade se inserido nas maiores concentrações urbanas acompanhado de grandes investimentos a exemplo dos shopping centers (TRINDADE JÚNIOR, 2010).

Diante das premissas cabe analisar a cidade de Boa Vista, na conjuntura de uma cidade média, uma vez que mesmo ostentado o título de capital com menor densidade demográfica do Brasil, a cidade desempenha um papel estratégico como capital de um estado fronteiriço, ou seja, exerce um papel importante na hierarquia urbana amazônica.

3.3 BOA VISTA NO CONTEXTO DA CIDADE MÉDIA

Conceituar cidade média implica em esforço de abstração, de estabelecer a unidade daquilo que é pouco conhecido, que aparece como muito diversificado. Logo, sua particularidade reside no pressuposto de uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intraurbano sendo necessário que não considere isoladamente cada um desses pontos, mas uma particular combinação deles (CORRÊA, 2007).

Corrêa (2007), Motta e Mata (2008) acreditam que não há consenso sobre um conceito de cidades médias, sendo a sua definição dependente dos objetivos de especialistas e de políticas públicas específicas.

No entanto, o tamanho demográfico tem sido o critério mais aplicado para identificar as cidades médias, que podem ser consideradas aquelas cidades com tamanho populacional entre 100 mil até 500 mil habitantes – população total do município.

Para as políticas públicas podem ser utilizados critérios que considerem não apenas o tamanho demográfico, mas a localização e a relevância de sua função na rede urbana. Assim, municípios com população de 50 mil até 100 mil habitantes nas regiões Norte e Centro- Oeste, devido às características do sistema urbano regional, podem desempenhar a *função de cidades médias* em programas urbanos específicos (MOTTA; MATA, 2008, p. 34).

Para as cidades médias, mais do que a classificação populacional em média (que apenas a definiria como cidade de porte médio), cabe o entendimento sobre suas características, seus cotidianos, suas funções e suas formas (HENRIQUE, 2010).

Neste contexto as cidades médias podem ser classificadas tanto por critérios quantitativos, este pouco usual e insuficiente devido “a diversidade de valores propostos pelas várias organizações internacionais e nos estudos levados a cabo em vários países, demonstram a insuficiência de um critério que assente exclusivamente na dimensão populacional” (COSTA, 2000, p.15) quanto por critérios qualitativos que buscam incorporar em sua classificação aspectos de outras naturezas “como, por exemplo, função que desempenha na rede urbana, importância regional, características socioeconômicas e demográficas da área de influência” (SILVA, 2013, p.73).

[...] os critérios mais frequentes utilizados na definição de uma cidade média são: tamanho demográfico, funções urbanas, dinâmica intra-urbana, intensidade das relações interurbanas e com o campo, indicadores de qualidade de vida, infraestrutura, distanciamento de áreas metropolitanas, situação geográfica favorável, capacidade de retenção da população migrante e estrutura para ofertar bens e serviços (SILVA, 2013, p.73).

Diante das premissas cabe analisar a cidade de Boa Vista, capital do estado de Roraima, levando em consideração os dois critérios de classificação de cidades médias elencados acima (quantitativo e qualitativo).

Boa vista, configura-se como a capital mais setentrional do país, localizada a margem do Rio Branco, no município mais populoso do estado. Segundo estimativas da população residente nos municípios brasileiros com data de referência em 1º de julho de 2015 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, a população estimada da cidade de Boa Vista em 2015 foi de 320.714 habitantes distribuídos em uma área de 5.867,037 km².

Descartando a rede urbana e levando em consideração o critério quantitativo para análise e determinação de uma cidade média, ou seja, considerando população e a dimensão física, baseados nos parâmetros demográficos do IBGE, pode-se afirmar que Boa Vista se

caracteriza como uma cidade de porte médio, uma vez que se enquadra no padrão estipulado de cidades com tamanho populacional entre 100 mil até 500 mil habitantes.

Vale lembrar que alguns autores utilizam cidade média referindo-se ao porte ou tamanho demográfico no mesmo sentido de porte médio, mas vale destacar que tais termos não são sinônimos, sendo que, a cidade de porte médio (tamanho demográfico) pode vir a tornar-se uma cidade média no sentido de sua funcionalidade e capacidade de atendimento de uma demanda regional com serviços de qualidade e maior complexidade (FERREIRA, 2010).

Miyazaki (2010, p. 1), acredita que mesmo tais conceitos, ou seja, cidade média e de porte médio, estão em construção conceitual, e necessitam de uma compreensão inicial para analisá-las.

[...] apesar de muitos estudos já realizados e outros em andamento, a construção conceitual sobre o termo Cidade Média ainda encontra-se em desenvolvimento. Mesmo assim, como uma compreensão inicial, há um consenso da diferença existente entre os termos Cidade de Porte Médio e Cidade Média, uma vez que o primeiro refere-se ao tamanho ou dimensão definido por critérios quantitativos como o demográfico, por exemplo. Já o termo Cidade Média abrange, além do porte, um conjunto de elementos referentes à importância da cidade no contexto da rede urbana, enfocando aspectos como níveis de centralidade, quantidade e diversidade de bens e serviços oferecidos, papéis regionais de intermediação, entre outros (MIYAZAKI, 2010, p. 1).

Corrêa, (2007, p. 27) explica que “as cidades de porte médio no Brasil foram criadas como medida de contenção dos fluxos migratórios, a partir de meados da década de 1960, no âmbito do recém criado sistema de planejamento que pretendia incluir a dimensão espacial nas políticas governamentais”. Assim, foi estabelecido a noção de cidade de porte médio, como barreiras receptoras contra a corrente migratória em direção aos centros metropolitanos.

Atribuem-se às cidades de porte médio, entre outras, duas funções: a de agirem como barreira às migrações para centros maiores e a de contribuírem para maior equilíbrio quanto à distribuição espacial dos homens, das atividades econômicas e das riquezas (AMORIM FILHO; BUENO; ABREU, 1982). Desse modo, Boa Vista, por ser destaque na hierarquia regional cumpre tal função como pondera Diniz e Amorim Filho (2007, p.8) “no contexto de Roraima, bem como na ampla região limítrofe das Guianas e da Venezuela, Boa Vista se sobressai como o principal e mais complexo núcleo urbano, constituindo-se como cidade primaz e ponto de referência para a população”.

Staevie (2011, p. 82) analisa que “desde os anos 80, Boa Vista e Macapá tem experimentado elevadas taxas de crescimento demográfico, decorrentes da migração intensa de pessoas das diferentes regiões do país, em particular nordestinos”.

Boa Vista, no contexto de cidade de porte médio, representa um excelente atrativo à migração populacional, desde a década de 80, excepcionalmente por nordestinos. Vale (2005, p.224), destaca que estes migraram ao Estado de Roraima “num primeiro momento movido pela força de trabalho e num segundo, estimulado por redes sociais, que se formaram decorrentes de crises econômicas” e questões políticas. Assim impulsionados pela mobilidade da força de trabalho estes migrantes inserem-se no mercado de trabalho e conseguem uma perspectiva de ascensão social almejada, onde encontram a vida prometida, seja no garimpo, nas terras doadas pelo governo, nos incentivos de permanência nos centros urbanos (VALE, 2005).

O aumento populacional nas últimas décadas, nas cidades de porte médio (onde se inclui Boa Vista a capital do estado de Roraima) atraiu empreendedores e investimentos, a exemplo dos hipermercados e shopping centers que se inseriram em suas malhas urbanas.

Essas cidades, em geral, são importantes centros regionais em seus estados ou integrantes das principais regiões metropolitanas do país, e se configuram como áreas de atratividade migratória, uma vez que como concentrações urbanas atuam como centros intermediários na articulação do sistema urbano nacional.

Outra nomenclatura utilizada para classificar as cidades é o termo arranjo populacional comumente utilizado pelo IBGE para qualificar/adjetivar as cidades. Arranjo populacional é o agrupamento de dois ou mais municípios onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais (IBGE, 2015).

A escolha dos critérios que formam um arranjo populacional está baseada na noção de existência de relacionamentos cotidianos por grande parte da população entre dois ou mais municípios (IBGE, 2015). Desta forma, Boa Vista por dispor de infraestruturas básicas para o melhor desempenho do processo de desenvolvimento de setores econômicos, funciona como primeiro centro de apoio receptivo (VALE, 2007)

Os relacionamentos destes arranjos existem devido a fatores como: crescimento de uma cidade (os casos mais comuns são os metropolitanos, onde a capital costuma atrair população do entorno); emancipação de um município; processos históricos de formação; localização de indústrias (onde uma fábrica em um pequeno município demanda população dos municípios vizinhos); entre outros (IBGE, 2015).

A importância de Boa Vista deriva, antes de tudo do fato de ter sido por muito tempo o único núcleo urbano do Estado e por desempenhar as funções de entreposto comercial e financeiro (SILVA, 2011). Assim, “Boa Vista é o local dinâmico da sociedade roraimense, num cenário em que se interrelacionam atividades globais e extremamente primitivas na última fronteira” (SILVA, 2007, p.286).

Neste contexto, a cidade Boa Vista reina soberana, apresentando grande primazia em relação aos demais núcleos urbanos, constituindo-se ponto de referência econômica para um vasto contexto regional, que chega a extrapolar os limites nacionais, incorporando sob a sua esfera parte do sul venezuelano e do sudoeste guianense (DINIZ; AMORIN FILHO, 2007, p.8).

De acordo com IBGE (2015) o arranjo populacional de Roraima tem como núcleo a cidade de Boa Vista aonde as cidades que mantém a maior integração populacional com o núcleo é as cidades de Bonfim e Cantá, tendo uma alta integração com este arranjo a cidade de Amajari. Este arranjo faz integração internacional com a República Cooperativa da Guiana por meio da fronteira Bonfim/Brasil- Irenge/Guiana.

Para além das fronteiras internacionais, na região da *Gran Savana Venezuelana*, e na região de Lethen na Guiana, atividades comerciais e de serviços disponíveis apenas em Boa Vista, reforçam essa condição, pois essa cidade pode ser considerada o principal centro urbano, disponibilizando serviços e bens que seguramente não se alcança em um raio de em média 300km² Silva (2007, p.253).

Retomando a discussão sobre cidades médias, ao analisar Boa Vista quanto a esta categoria concorda-se com ROCHA (2015, p. 52) que argumenta que as cidades médias, e/ou intermediárias têm como função principal a de “suprir as necessidades das cidades menores em suas demandas de consumo, dadas as dificuldades de articulação direta com capitais e metrópoles”.

Assim, Boa Vista se enquadra como cidade média, uma vez que se destaca como provedora das demandas de consumo, ofertando bens e serviços que atendem as necessidades das cidades que se enquadram no arranjo populacional do Estado de Roraima (uma vez que as cidades ao sul de Boa Vista têm uma maior articulação com a cidade de Manaus devido a sua proximidade, a exemplo de Rorainópolis), assim como para algumas cidades dos países vizinhos (República Cooperativista da Guiana e Venezuela) aumentando, dessa maneira, a escala da importância da cidade no contexto regional.

Em relação à estrutura urbana de Boa Vista, Silva (2007, p. 254) destaca que a mesma “apresenta-se simples com interações predominantemente locais, ocorrendo fluxos

direcionados quase sempre para essa cidade, pois, o sistema urbano de Roraima é integrado por uma rede rodoviária focada na capital”.

Também, no que se refere à classificação das cidades como médias, deve-se levar em conta os aspectos referentes às interações espaciais e articulação à rede urbana, bem como, à capacidade de oferta de bens e serviços que atendam a sua população e do seu entorno regional, podendo, inclusive, estender a outras escalas o alcance de suas funções (FERREIRA, 2010, p.150).

A ideia de cidade média contempla um “conjunto de características que vai além do critério demográfico em que destacam-se a diversidade e complexidade das funções urbanas, bem como os papéis regionais desempenhados em diferentes escalas” (MIYAZAKI, 2013, p.21).

Boa Vista apresenta a mais diversificada economia de Roraima, uma vez que “a sua população distribui-se entre diversos grupos ocupacionais, mas com forte presença na prestação de diversos tipos serviços, comércio e ocupações de nível técnico médio” (DINIZ; AMORIN FILHO, 2007, p. 10). Ela concentra as funções administrativas e comerciais desde o século 19, quando se tornou sede de município do estado do Amazonas, ou seja, sua importância deriva antes de tudo do fato de ter sido o único núcleo urbano naquele espaço por muito tempo e desempenhado as funções de entreposto comercial e financeiro (SILVA, 2007).

O seu reconhecimento enquanto capital do estado de Roraima confirma o seu posicionamento de destaque no contexto regional, já que estabelece fluxos com os menores núcleos populacionais mediante a justificativa de uma maior disposição de serviços especializados, equipamentos e infraestrutura que possibilitam uma articulação polarizada diante da grande distância dos grandes centros metropolitanos.

Assim, podemos dizer que as cidades médias são, entre outras coisas, capazes de estabelecer fluxos de naturezas diversas com centros regionais menores, articular esses centros e elas próprias às capitais regionais e à metrópole nacional e centros internacionais. Esses fluxos baseiam-se em um contingente de população que justifique nela a instalação de serviços especializados e, ao mesmo tempo, relativamente diversificados que, por extensão, contêm/interrompem, por meio da geração de empregos, fluxos de população dela mesma e das cidades menores para as metrópoles. Uma cidade média também estabelece fortes ligações com o campo, servindo como suporte ao processamento de insumos do mesmo, de um lado, e distribuindo insumos à funcionalização da produção agrícola, de outro (SODRÉ; PEREIRA, 2015, p. 43).

Pode-se ainda analisar a cidade de Boa Vista como uma cidade média destacando as tipologias para as cidades médias brasileiras enfatizadas por Corrêa (2007) que propõe

que os tipos preliminares podem ser os seguintes: lugar central, centro de drenagem e consumo de renda fundiária, centro de atividades especializadas.

Dentre as tipologias citadas a cidade de Boa Vista se encaixa como lugar central, ao caracteriza-se com concentração da oferta dos bens e serviços no contexto da hinterlândia regional e também como centro de atividades especializadas que “é caracterizada pela concentração de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, pois se trata de atividades destinadas ao mercado nacional ou internacional” (CORRÊA 2007, p. 31).

No âmbito desta discussão Diniz e Amorim Filho (2007, p. 13) complementam que “a rede urbana comandada por Boa Vista tem uma importância capital na estruturação geoeconômica do extremo norte do Brasil e na integração desta região com os países vizinhos”.

Com relação ao centro de drenagem e consumo de renda fundiária se julga não fazer parte da classificação de Boa Vista uma vez que Diniz e Amorim Filho (2007) expõem que ao se “tratar das cidades localizadas em tradicional área pastoril, caracterizada pela grande propriedade rural e o absenteísmo de seus proprietários que residem na cidade” assim os autores complementam este entendimento ao afirmar que o setor agrícola apresenta apenas uma pequena parcela da economia de Boa Vista.

Apesar de seu porte de cidade média, Boa Vista desempenha muitas funções características de cidades maiores, a começar por aqueles próprios de uma capital de Estado. Apesar de presente, o setor agrícola representa apenas uma pequena parcela da economia de Boa Vista, que é dominada pelos serviços e pelo comércio, atividades que polarizam os demais núcleos urbanos de Roraima (DINIZ e AMORIM FILHO, 2007, p. 14).

Diante das asserções deste debate se infere que Boa Vista, classifica-se como uma cidade de porte médio, levando em conta aspectos populacionais, como um arranjo populacional devido aos movimentos populacionais pendulares entre alguns municípios para com a capital, e como uma cidade média, pois detém melhor infraestrutura e serviços especializados no estado, funcionando como referência as menores cidades e sendo destaque no contexto da região norte.

Devido ao potencial do dinamismo populacional decorrente dos fluxos migratórios, além da disposição de infraestruturas e articulação com municípios do estado e cidades fronteiriças como Guiana e Venezuela, faz com que a cidade de Boa Vista desperte e motive o interesse de investimentos de vários setores da economia.

Entre estes investimentos tem destaque na atualidade a inserção de dois shopping centers (Pátio Roraima localizado na zona Oeste e o Roraima Garden Shopping na zona Leste da cidade de Boa Vista) que fazem com que a cidade saía das estatísticas de única capital brasileira sem contar com este tipo de empreendimento.

É certo que estes novos investimentos remetem a Boa Vista um novo status como cidade, contudo vale atentar que tal processo de mudança propicia transformações na distribuição de serviços que são criados para atender aos empreendimentos.

Desta forma, estes empreendimentos, traduzem o progresso tecnológico do qual uma parcela da sociedade é favorecida com melhorias de infraestrutura e serviços enquanto outros indivíduos da sociedade se utilizam parcialmente destas melhorias ou não se beneficiam de maneira alguma. Santos (2004), acredita que a modernização tecnológica conduz a formação de dois circuitos da economia urbana: circuito superior e circuito inferior.⁵

Um dos dois circuitos é o resultado direto da modernização tecnológica. Consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles. O outro é igualmente um resultado da mesma modernização, mas um resultado indireto, que se dirige aos indivíduos que só se beneficiam parcialmente e não se beneficiam dos progressos técnicos recentes e das atividades a eles ligadas (SANTOS, 1979, p. 38).

Diante destes apontamentos a gestão pública tem o papel de organizar e planejar em prol de atender futuras demandas sociais que surjam em consequência das alterações urbanas dos shopping centers. Neste sentido, em vários momentos, a insuficiência, ou mesmo a ausência, de planejamento urbano favorece o surgimento de problemas crônicos em várias cidades amazônicas, sobretudo nos campos de infraestrutura e serviços (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009, p.19).

3.4 ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NO PROCESSO DA EXPANSÃO FÍSICO-TERRITORIAL DE BOA VISTA

Boa Vista nasceu, enquanto município, com o desmembramento do município de Moura do já então estado do Amazonas, em 9 de julho de 1890, pelo decreto Nº 49 assinado pelo governador de Manaus, Augusto Ximeno de Villeroy, com a denominação Vila de Boa Vista do Rio Branco. Esta manteve os mesmos limites da antiga Freguesia de Nossa

⁵ Essa discussão será aprofundada na seção 3.

Senhora do Carmo, que durante muito tempo foi o único povoado em toda a região do alto Rio Branco, sendo destacado como representante para imediata instalação, o capitão Fábio Barreto Leite, logo, a divisão geopolítica do atual estado de Roraima iniciou-se, ainda como parte do estado do Amazonas (SILVA, 2007).

Posteriormente, no ano de 1926, a Vila, distrito sede do Município, de acordo com Silva (2007, p.102) “foi elevada à categoria de cidade, se tornando cidade-sede de município e, em 1938, ocorreu a simplificação do nome passando a se denominar somente Boa Vista, sendo acrescido de dois distritos: Caracará e Murupu”.

Para Veras (2009, p. 140) “o processo de produção do espaço urbano de Boa Vista é decorrente de um conjunto de relações executadas por meio de formas e de funções que se articulam como testemunho de uma história escrita por processo do passado e do presente”. O espaço urbano é constituído por um amplo conjunto de usos e funções, organizando uma infraestrutura urbana complexa e configurando uma forma espacial heterogênea (MIYAZAKI, 2013).

Veras (2009, p. 141) reforça que “a produção do espaço urbano de Boa Vista é, pois, um produto resultante de ações sociais, econômicas e político-institucionais acumuladas através do tempo no espaço físico”.

Vale ressaltar que “na década de 1920, quando se iniciou um processo primário do dimensionamento urbano do que viria a ser a capital de Roraima, já era perceptível novos arranjos urbanos com a construção de ruas, prédios públicos e privados e casas” (BATISTA, p.66, 2013).

As promoções de políticas públicas de integração da Amazônia no período dos governos militares (1964-1985) foram fundamentais para ampliação da malha urbana de Boa Vista, esta que teve consolidação com o desmembramento do município de Boa Vista do Amazonas e a criação do Território Federal do Rio Branco em 1943, este que possuía apenas a capital Boa Vista e Catrimani.

Na figura 7, é possível observar que no ano de 1924 existiam apenas seis ruas: Floriano Peixoto, Bento Brasil e Sebastião Diniz, paralelas ao rio, e José Magalhães, Jaime Brasil e Inácio Magalhães, na transversal.

Figura 7: Foto tomada a bordo do hidroavião de Hamilton Rice , em outubro de 1924.



Fonte: Batista, p.67, 2013.

Kambel; Câmara e Monteiro (2001, p. 3) enfatizam que “em 1943, no governo de Getúlio Vargas, foram criados os territórios de Guaporé (AC) e Rio Branco (RR) como estratégia para que a implantação de uma rede urbana que estimulasse o desenvolvimento econômico”.

Santos e Rosa Filho (2014, p.67) destacam que Boa Vista desencadeia caminhos diferentes em seu processo de urbanização onde “as ocupações aconteceram de modo espontâneo, motivadas pelo desenvolvimento das atividades primárias, que aconteciam às margens do Rio Branco”.

Nesse processo como a única cidade da região do Rio Branco, Boa Vista foi centralizando as funções que iam sendo implantadas no território, não havendo um processo em que elas se deslocaram de um centro para outro, assim como foi o destino da maioria dos migrantes, que se dirigiam principalmente para essa cidade. Com isso, foi ocorrendo à concentração e a formação do contraste entre Boa Vista e as demais cidades; ela foi aumentando e criando essa cumulativa estrutura atual (SILVA, 2007, p. 61).

Em conformidade com Veras (2009) a criação do Território de Rio Branco e em seguida a implantação do plano urbanístico da cidade de Boa Vista, em 1944, foram fatores primordiais para a dinamicidade do espaço intraurbano propiciando diferenciação do espaço urbano e se caracterizando como um marco nesta dinâmica que propiciou as primeiras infraestruturas urbana planejadas.

A urbanização de Boa Vista para Veras (2009) foi parte de uma política para fomentar a capital Boa Vista de equipamentos urbanos com o objetivo de amenizar a

carência da população do território, assim como fortalecer a presença do Governo Central na fronteira Norte do país.

Batista (2013) caracteriza, na Figura 8, o processo de formação de Boa Vista elencando os principais eventos entre 1890 a 2011 destacando a ação do Estado na formação e domínio territorial que se organizava a cada momento consoante as necessidades sociopolíticas.

Figura 8: Processo de formação da cidade de Boa Vista –RR (1890-2011)

PERÍODO	CONDICIONANTE	CARACTERIZAÇÃO
1890-1920.	A Formação	Formação da Freguesia, Vilas e Povoados.
1921-1940	A Consolidação	Consolidação de Boa Vista, como cidade central, macrocefálica.
1941-1960	O Plano Urbanístico	Implantação do Plano Urbanístico (Radial-concêntrico).
1961-1980	A Expansão	A Expansão para além do Plano Urbanístico.
1981-2000	A Nova Expansão	A Expansão no setor Oeste da cidade.
2001-2011	Reurbanização	Desenvolvimento de políticas de urbanização.

Fonte: Batista (2013, p.65)

Conforme Veras (2009) da década de 40 até os dias atuais, a cidade apresenta distorções na forma de uso do seu espaço urbano.

[...], ou seja, o setor Leste foi definido como área nobre; enquanto que o setor Oeste, o periférico, é marcado pela privatização dos benefícios da urbanização e pela marginalização das populações mais pobres, historicamente excluídas dos bens e serviços produzidos pela sociedade (VERAS, 2009, p. 18).

Os movimentos de ocupação físico-territorial de Boa Vista seguiram das ocupações irregulares que foram acontecendo na cidade, principalmente em áreas desvalorizadas e desprovidas de infraestrutura, sendo estas responsáveis pela apropriação irregular de glebas ambientalmente frágeis (VERAS, 2009). Consequentemente, a malha urbana de Boa Vista foi marcada por períodos de descaso com o desenvolvimento sustentável que “além das desigualdades socioespaciais, isso torna o espaço urbano seletivo, com diferentes situações de uso e ocupação, densidade e articulações” (MIYZAQUE, 2013, p. 53).

Na cidade de Boa Vista, no que diz respeito ao uso e ocupação do solo, de acordo com o zoneamento urbano da cidade, há predominância de áreas de uso residencial. A

grande maioria dos bairros da cidade de Boa Vista são marcados por eixos comerciais e pela distinção de cada zona da cidade, ou seja, nas áreas ditas nobres o acesso e disposição de serviços e infraestruturas estão presentes, em contrapartida as áreas consideradas periféricas ainda carecem destes tipos de serviços.

Já o “centro da cidade é o local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão” (CORRÊA, 1989, p.7). A área central de Boa Vista (centro), que é considerado o âmago embrionário da cidade exerce fundamental importância na organização da cidade onde está aglutinado o núcleo administrativo, político, equipamentos urbanos, e as atividades terciárias.

O traçado da malha viária da cidade de Boa Vista, favorece um fluxo direcionado ao centro, uma vez que os serviços urbanos se irradiam do centro para a periferia tornando-se, cada vez mais escassos à medida que essa distância aumenta (VERAS, 2009).

Além da área central, a cidade de Boa Vista conta com quatro zonas de acordo com o plano diretor de 1991: A Zona Norte, que funciona como um dos principais eixos de expansão urbana; Zona Sul com destaque ao Distrito Industrial Governador Aquilino Mota Duarte, onde o uso do solo tem fins industriais; Zona Leste considerada área nobre e Zona Oeste principal vetor de expansão da cidade de Boa Vista, aonde se deu a formação dos principais subcentros comerciais em detrimento aos custos de lotes/mão de obra barata e de um mercado consumidor em desenvolvimento, o que atrai investimentos de vários seguimentos do setor terciário com evidência, na atualidade, da inserção do Pátio Roraima Shopping, que se localiza entre as zonas Oeste e Norte da cidade.

4. DA EVOLUÇÃO DOS MERCADOS A CONSTITUIÇÃO DOS SHOPPING CENTERS

Considerando a compreensão do papel do comércio como uma atividade com forte ligação e associação à gênese das cidades, realizou-se na presente seção uma breve discussão sobre a origem e evolução das atividades comerciais, sem pretensão de realizar uma descrição com rigor histórico, mas sim de entender como se deu a evolução das atividades comerciais, logo entender o nascimento do fenômeno shopping center e seu papel no contexto urbano.

4.1 DA EVOLUÇÃO DAS ATIVIDADES COMERCIAIS A GÊNESE DOS SHOPPING CENTERS

Em relação às atividades comerciais é importante entender que desde a antiguidade, já existiam as atividades originárias dos Shopping Centers, pois naquela época, os mercadores, estabeleciam-se em templos para oferecer conforto para quem lá permanecia e buscava alguns produtos (MARTINAZZO, 2011).

No estudo das atividades comerciais na história se percebe que seu desenvolvimento tem forte ligação com o crescimento das cidades, portanto, comércio e cidade estão intrinsecamente ligados em uma simbiose, com interdependência de benefícios mútuos. Segundo Vargas (2000), ambos (comércio e cidade) tem uma relação de origem que se enfraquece quando separados.

Desde o início das civilizações, comércio e cidade têm uma relação de simbiose. Ou seja, não têm significado e definham quando separadas. Ambos são causa e efeito da mesma centralidade que pressupõe o encontro do fluxo de pessoas, mercadorias, idéias e mensagens (VARGAS, 2000, p. 1).

O comércio é uma das mais primitivas e elementares relações sociais, aparecendo sob diferentes formatos em cada sociedade e em cada período da história, e considerando a dinâmica permanente da relação entre o comércio e o espaço urbano cria desafios de diferentes tipos à sua compreensão (MARASCHIN, 2009).

Conforme Ortigoza (2009), a história do comércio se confunde com a história das cidades. Nesta perspectiva, Grassiotto e Grassiotto (2003, p.102), afirmam que desde os primeiros tempos da história da humanidade, “a atividade comercial é condição essencial

para o surgimento e crescimento das cidades [...] o comércio foi o grande responsável pela distribuição de bens e serviços, e o do tipo espontâneo, foi o pioneiro”.

Hirschfeldt (1986) associa o aparecimento das cidades com o desenvolvimento da agricultura e o seu crescimento conduziu ao desenvolvimento do comércio, em princípio através de pequenas trocas realizadas entre si por grupos de agricultores que nelas se reuniam, e, posteriormente, através de trocas mais importantes, feitas entre agricultores, de um lado, e os trabalhadores das indústrias urbanas de outro.

O mercado (comércio), inicialmente instalados nas igrejas e administrados por ela e gradativamente ocupando espaços próximos dos castelos e prefeituras, teve seu desenvolvimento a partir do século XII, período de grande expansão econômica da Europa, mais especificamente da Europa Ocidental, que acompanhava o progresso da agricultura, desenvolvimento econômico e o crescimento urbano europeu, movido pelo colonialismo e o mercantilismo (PADILHA, 2006).

Sob o domínio dos senhores feudais e com consentimento dos reis franceses, por volta de 1137, os mercados foram sendo transferidos para fora dos muros das cidades de forma a favorecer as comunidades locais e orientar o desenvolvimento urbano. Por conseguinte, os mercados cobertos (*halles*, em francês) desempenhavam um importante papel cultural as cidades, no entanto, algumas delas, como na França, nunca tiveram seus *halles*, ou seja, o lugar de seus mercados era a rua (PADILHA, 2006).

Dando um salto do século XII, para o século XV, Padilha (2006, p.42) enfatiza que com o estabelecimento dos mercados e *halles* as cidades tiveram um grande desenvolvimento, e mesmo após a Guerra dos Cem Anos eles foram, em grande parte, reconstruídos, acompanhando a renovação econômica do fim do século XV.

O século XVIII foi marcado por profundas transformações e modificações nas cidades européias consequentemente no comércio, porque os espaços para a atividades comerciais são embelezados e racionalizados e, em Paris, transformados em centros de bairros. Posteriormente, com a Revolução Francesa, houve a liberação do comércio e a livre circulação de grãos culminando na disseminação de comércios e mercados sem a necessidade da obtenção de uma autorização do Bureau du Commerce (PADILHA, 2006).

Gradativamente as atividades comerciais foram se moldando ao crescimento das cidades e essencialmente o atendimento ao público ganhou características atuais que se transformam em função das características da população e do tempo sem perderem a característica de elemento essencial da vida social, como explica Vargas:

Dentro dessa categoria de mercado como espaço público, abertos, cobertos e semicobertos podem ser destacados alguns espaços significativos, que mudam de nome no tempo e no espaço, mas não perdem essa característica de elemento focal da vida social. Entre eles podemos citar: o *bazaar*, a *ágora*, o *forum*, o *cardo*, os mercados periódicos, as praças e as feiras, a basílica, alguns templos e igrejas, os mercados cobertos. Outros com características de espaços semipúblicos vão surgir em cena a partir do final do século XVIII: as galerias ou arcadas comerciais, os *grand magasins* e lojas de departamento com todos os seus desdobramentos, o super e hipermercado, os centros de compras planejados e os shopping centers (VARGAS, 2001, p. 97).

Segundo Castello Branco et al. (2007, p. 142), “a idéia de um centro de compras onde pudessem ser encontrados artigos variados em um mesmo local surgiu em Paris no fim do século XVIII, com as chamadas *Galleries*, como a *Galleries Lafayette*”.

Foi entre 1822 e 1832 que surgiram as primeiras galerias de Paris, impulsionadas pelo desenvolvimento das indústrias têxteis, pelo uso do ferro nas construções e pela utilização da fotografia como meio de comunicação. O que caracterizava essas galerias era o fato de serem grandes centros comerciais onde se vendiam mercadorias de luxo que, pela quantidade, podiam ser estocadas e vendidas bem barato em diversas promoções. Além disso, com o embelezamento das galerias, o comércio passa a ter a arte a seu serviço (PADILHA, 2006, p. 45).

Ainda em meados do século XVIII, na Inglaterra, a Revolução Industrial possibilitou que artigos feitos manualmente por meio de trabalho artesanal, fossem feitos em grandes quantidades por meio da evolução das técnicas (uso de máquinas) podendo assim aumentar a escala de produção em um menor espaço de tempo, promovendo dessa maneira profundas mudanças nas atividades comerciais, ou seja, no contexto urbano, econômico e social.

Para Cleps (2005, p.76), com o desenvolvimento da atividade industrial (século XVIII), “tem-se um aumento na produtividade e no fluxo de mercadorias colocadas no mercado mundial. A indústria que acabava de ser implantada na Europa promoveu importantes transformações socioespaciais, principalmente no espaço urbano”.

Desta forma, a sociedade pós-industrial, favoreceu a expansão das cidades mediante a evolução do setor terciário, que aparece, novamente, como dinamizador do processo urbano.

Não só na Europa Ocidental acontecia o desenvolvimento do comércio, já que segundo Padilha (2006, p. 55), “a história dos Estados Unidos também conta com o desenvolvimento comercial desde as indústrias caseiras no século XVIII, que também eram lojas gerais, onde se podia encontrar de tudo, e pelas lojas de departamentos, até chegar aos shopping centers gigantes de hoje”.

Com a Revolução Industrial do século XIX, as atividades comerciais assumem importante papel na estruturação urbana, onde o apelo do mercado de consumo por uma maior produção levou as indústrias a entrarem no caminho das invenções e inovações. A difusão das estradas de ferro e da máquina a vapor imprimiu uma velocidade antes desconhecida, alterando os conceitos de distância, e neste momento as relações comerciais não eram exclusivas as cidades portuárias abrindo opção de adentrar o continente próximo as fontes de matéria prima (VARGAS, 1992).

O dinamismo comercial de nossos dias encontra suas raízes no século XIX, logo após o surgimento das primeiras lojas de departamento, como afirma Padilha (2006, p.42):

Mas esse dinamismo comercial de nossos dias encontra suas raízes no século XIX, quando, além de firmaram-se os princípios da revolução industrial, surgem de forma mais sistemática, especialmente em Paris e em Londres, as primeiras grandes lojas de departamentos, e com elas uma verdadeira “cultura do consumo”

Silva (2003), explica que o comércio significa adaptação aos novos padrões sociais, criando novos formatos de lojas e técnicas de venda que atendam aos mais variados consumidores com suas diferentes necessidades e modos de vida. Desta maneira, o comércio ganhou maior importância aliado a produção em massa e, assim, passou a criar novas formas para a troca de mercadorias, excepcionalmente entre meados do século XIX e os primeiros anos do século XX. É neste momento que surgem as primeiras grandes Galerias Comerciais, Passagens Comerciais e Lojas de Departamento nos centros das cidades européias. Estes estabelecimentos comerciais inserem-se no movimento de modernização dos centros urbanos, iniciado no fim do século XVIII.

As lojas de departamento no século XIX surgem como espaços privados e com ampla variedade de mercadorias, que se diferenciam dos demais tipos de mercados cobertos por serem empreendimentos únicos e individuais, com administração centralizada e política de preço fixo, o que fez com que comércio varejista iniciasse uma transformação na vida pública (MACHADO, 2008).

Basicamente três mudanças aconteceram na forma de venda com as lojas de departamento: “o valor do produto, que alcançava preços mais baixos em função da relação entre a oferta e a procura, a forma como o preço era estipulado e sugerido ao comprador e, finalmente, o acesso da população ao local de venda dos produtos” (MACHADO, 2008, p.46).

Para Silva (2003), as lojas de departamento surgidas naquele período trouxeram uma relativa popularização do comércio, pois passaram a oferecer produtos mais baratos e em maior quantidade, frutos da crescente produção em massa.

Os avanços técnicos influenciaram de forma definitiva as construções de grandes lojas de departamentos, tanto nos Estados Unidos como na Europa, no fim do século XIX e no início do século XX. Estruturas de ferro, alumínio e bronze passaram a ser usadas, e as janelas foram sendo substituídas por vidros temperados e vitrines. Elevadores e escadas rolantes foram tornando interessante o crescimento vertical dessas lojas, e a combinação de ar-condicionado com moderna iluminação possibilitou separar o mundo exterior e suas intempéries do mundo interno e aconchegante desses centros comerciais (PADILHA, 2006, p. 56).

A Revolução Industrial fez surgir, às galerias comerciais, também chamadas de passagens, ao qual teve surgimento em Paris, no século XIX, as quais se espalharam pelo mundo, modificando as relações entre público e privado no espaço urbano das cidades, uma vez que estes espaços se relacionavam de forma mais aberta com a cidade (MACHADO, 2008).

Nesta perspectiva, Vargas (2001, p. 238) afirma que:

O século XX será marcado por dois processos fortemente relacionados entre si que rebatem, diretamente, sobre o desenvolvimento varejista: o crescimento demográfico e a industrialização. Esses dois processos, juntos, responderam pelo forte processo de urbanização e congestionamento das grandes cidades e pela deterioração ambiental e da qualidade de vida. Num segundo momento e como resposta a essa situação, a descentralização urbana materializa-se por meio da suburbanização ou periferização urbana. Logicamente que os avanços da comunicação e dos transportes favoreceram e incentivaram esse processo.

Vargas (2001) explica que o comércio durante o século XIX e início do século XX, mas especificamente com o surgimento das Galerias Comerciais e Lojas de Departamento mudaram o conceito de distribuição e troca de mercadorias, já que ao deixar de concentrar as vendas apenas na pequena loja individual, o comércio introduziu o grande estabelecimento varejista no espaço urbano, trazendo uma série de modificações na estrutura das cidades.

Segundo Padilha (2006, p. 52) as galerias de Paris trouxeram consigo um processo de transformação pelo qual “as vitrines e a disposição das lojas em corredores distribuídos em forma de labirinto possibilitaram um flâneire, ou seja, o ato de passear olhando vitrines, sem objetivo definido. Flâneur é aquele passante que busca uma identidade para si através do olhar”.

Como analisa Padilha (2006, p. 55) ao se entender a história das lojas de departamentos, “percebemos que elas são as verdadeira inspiradoras dos shopping centers do século XX. Estes vêm representar, no coração do capitalismo, a sensação de ‘modernidade’ que se inicia na Europa ocidental no século XIX, com as galerias e lojas de departamentos”.

No entanto, suas origens remontam aos Estados Unidos do pós-guerra, quando se vivia um crescimento econômico e uma ‘metropolização’ planejada. Mas os shopping centers surgem, principalmente como “remédios” para os males urbanos, preenchendo o vazio existencial na vida das pessoas após a guerra. Até hoje os Estados Unidos são o país que concentra o maior número de shopping centers no mundo (PADILHA, 2006, p. 55).

No século XX, várias técnicas⁶ adentraram os ambientes domésticos o que possibilitou conservar por mais tempo os alimentos, a exemplo da geladeira, onde se podia estocar comida, reduzindo a necessidade de idas diárias às tradicionais feiras e mercados públicos. Neste contexto, é imprescindível citar o automóvel, que permitiu transportar grandes volumes de compras por longas distâncias, possibilitando a pesquisa de preços e possibilidades em locais próximos de casa, ou em locais mais distantes. Por outro lado, havia uma crescente população habitando os subúrbios, nos quais se criava uma grande demanda por equipamentos comerciais. Havia ainda todo um sistema de vias que ligavam os subúrbios às cidades, ao longo dos quais, abriram-se diversos estabelecimentos voltados à população motorizada e a usuários de transportes coletivos (MUNFORD, 1982).

Para Andrade (2009), o surgimento e principalmente a difusão dos shoppings centers nos Estados Unidos da América – EUA estão relacionados ao fenômeno de surgimento e expansão dos subúrbios e do advento do automóvel, fato que culminou em alterações nas áreas metropolitanas das cidades norte-americanas se destacando principalmente pelo crescimento da população nos subúrbios.

Os shopping centers tiveram, no aparecimento do automóvel, um elemento condicionador de sua própria evolução, uma vez que esse novo meio de locomoção ampliou o raio de alcance do consumidor, permitindo que este não ficasse mais restrito às tradicionais ruas de comércio, onde outrora fazia as suas compras (CARVALHO, 2005).

⁶As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço. Essa forma de ver a técnica não é, todavia, completamente explorada (SANTOS, 2006, p. 16).

O grande aumento da circulação de automóveis nas cidades norte-americanas teve como consequência congestionamentos pelas ruas, já que as mesmas não tinham sido planejadas, o que culminou num processo de suburbanização decorrente da implantação dos novos bairros.

Conforme Requião (1983, p.571), “é neste momento de grandes transformações da sociedade capitalista, que surgem os Shopping Centers, não só servindo às novas áreas do subúrbio, como tornando-se, eles próprios, núcleos de novas áreas que passam a crescer ao seu redor”.

O surgimento e a conseqüente expansão dos subúrbios, fez com que a demanda de bens e serviços especializados aumentasse, obrigando o comércio varejista a se ajustar a uma nova realidade sociolocacional, que inicialmente ficou a cargo das lojas de departamentos e dos supermercados que cumpriram este papel, aglomerando ramos de comércio e de serviços diversos, incorporados a grandes áreas de terra, destinadas a abrigar estacionamentos, especialmente naqueles localizados distantes das zonas residenciais (BIENENSTEIN, 2001).

Bienenstein (2001) acredita que as inovações relacionadas tanto à estrutura quanto à dinâmica da atividade comercial nos EUA, podem ser compreendidas como elementos originários do que viriam a se constituir os futuros centros de comercialização e consumo no urbano capitalista.

Diante dos problemas urbanos que surgiam nos Estados Unidos e no intuito de recriar uma cidade européia na América, o arquiteto Victor Gruen decidiu, em 1950, criar um novo centro urbano, tendo como primeiro passo a construção de um espaço fechado para compras que privilegiava os estacionamentos, nascendo assim o primeiro shopping center. Victor Gruen desenhou mais de cinquenta shopping malls entre os anos de 1950 a 1960 (PADILHA, 2006).

Já Sanches (1995) e Rybczynski (1996) evidenciam que, provavelmente o primeiro shopping center foi o *Northgate*, inaugurado em 1º de maio de 1950, projetado pelo arquiteto John Graham Jr., nos arredores da cidade de Seattle. Como todos os futuros shoppings, *Northgate* ficava perto de uma estrada. E ao contrário dos demais shopping villages (shopping de luxo), ele era uma construção totalmente isolada – os prédios tinham lojas que abriam para calçadas internas, e era rodeado por um estacionamento para quatro mil carros que ocupava cerca de três quartos do terreno de 242 mil metros quadrados.

A título de curiosidade, a denominação, shopping center, “embora seja expressa em língua inglesa, não é utilizada nos Estados Unidos nem em países europeus – trata-se de

uma criação brasileira. Nos países de língua inglesa chama-se *shopping mall* ou *mall*, ou ainda *shopping centre*, como na Inglaterra. Os franceses chamam de *centre commercial*” (PADILHA, 2006 p. 31).

Em conformidade com Padilha (2005, p. 43), “MALL” - é a alameda de lojas do shopping center, em ambos os lados, coberta ou descoberta, podendo assumir vários formatos e constituindo-se na área principal de circulação dos consumidores.

Sarapka (2007, p.65) enfatiza que estes “shopping centers americanos em geral foram inicialmente construídos em áreas periféricas das cidades, pois ofereciam terrenos mais baratos e estavam mais próximos de seus clientes preferenciais que moravam na periferia”.

Sintetizando a evolução do fenômeno shopping center, concorda-se com Villaça (2001 p. 303) que afirma que eles são sucessores das lojas de departamentos, que por sua vez são sucessores da loja geral, de meados do século XIX. “Tem em comum o fato de basear - se na economia de aglomeração e na variedade de produtos que se complementam (em oposição à especialização)”.

Diante deste pequeno retrospecto da história do mercado e a gênese dos shopping centers é possível perceber que as mais variadas formas de comércio exercem desde sempre influência na dinâmica socioespacial das cidades, uma vez que estes estão intimamente ligados e os seus desenvolvimentos estão atrelados.

4.2 O SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DOS SHOPPING CENTERS NO BRASIL

É importante salientar que a história do varejo no Brasil acompanha os principais momentos de formação econômica e social do país, nascendo a partir das formações populacionais nas primeiras vilas litorâneas, orientado quase que totalmente para a exportação. Inicialmente baseado no oferecimento de itens básicos de subsistência, o sistema vai se modernizando e se sofisticando até chegar aos modelos de grandes hipermercados e shopping centers (VAROTTO, 2006).

Na visão de Vargas (1992) estudar a evolução do sistema varejista paulistano significa “analisar o estágio mais avançado que alcançou o sistema varejista no Brasil, já que desde os primórdios do século XX, as inovações aconteceram pioneiramente na cidade de São Paulo”, ou na sua área metropolitana, local de maior desenvolvimento do capitalismo no país e carro chefe da economia brasileira

Nesse contexto, alguns fatores foram essenciais para evolução do comércio varejista do Sudeste brasileiro, a se destacar a economia cafeeira que teve papel fundamental para economia brasileira até a crise de 1929, como enfatiza Ortigoza (1996, p. 10):

É importante dizer que a história econômica brasileira, resumidamente falando, sempre foi calcada em conflitos, e sua transformação maior se caracteriza pelo desenvolvimento, crise e substituição da economia cafeeira. A reprodução do capital cafeeiro levou ao nascimento e desenvolvimento da indústria nacional. A partir da crise econômica de 1929, emerge a substituição de artigos importados. O estado moderno pós-revolução de 30 passou a implantar e subsidiar indústrias básicas, estabelecendo inclusive legislação trabalhista, a fim de garantir a demanda interna. O governo deu continuidade a uma sistemática política de industrialização, favorecendo a implantação de capital e de empresas no país, e novas forças se movem: a burguesia e a classe operária.

Com o declínio da comercialização do café após a crise de 1929, a indústria que se concentrava na região Sudeste do país, foi forçada a se reinventar, já que o café até então era o único produto brasileiro de exportação. De fato, mesmo o processo de industrialização tendo um estanque, as atividades ligadas ao comércio e aos serviços se beneficiam com o legado estrutural deixado pela produção cafeeira como a ampliação da rede de transportes que viabilizou uma maior circulação de mercadorias por vários lugares e também do grande número de trabalhadores do campo e de outras cidades que se deslocaram para o Sudeste em busca de empregos e melhores condições de vida.

A consolidação da industrialização foi se materializando de diversas formas e ritmos tendo como base as indústrias de bens de consumo não duráveis até o final da Segunda Guerra Mundial e posteriormente teve maior ascensão com o desenvolvimento das indústrias de base, o que estimulou maior variedade de atividades como comércio, bancos, transporte e comunicações.

Já entre os anos de 1945 e 1961, o desenvolvimento industrial se consolida, tendo destaque para a indústria automobilística, que acelerou o processo de urbanização, alterando os padrões de consumo e, com isso, novas formas comerciais foram sendo criadas para atingir a crescente população nas cidades (ORTIGOZA, 1996).

Diante de todas as modificações que aconteciam com o desenvolvimento industrial no espaço urbano do Sudeste brasileiro, especialmente em São Paulo, a sociedade vai se moldando ao consumismo, considerando a influência da propaganda e dos meios de comunicação.

Segundo Gaeta (1992, p. 46) é na década de 1950, “período em que pela primeira vez no país, uma dinâmica de acumulação verdadeiramente capitalista teve condições de se iniciar”, que estão as raízes da consolidação dos SC. Tal dinâmica foi caracterizada pelo significativo aumento de investimentos que contribuíram para a formação de um mercado pré-industrial.

A dinâmica das atividades varejistas que se concentravam nos centros urbanos de São Paulo, se descentraliza dentro da área urbana acompanhando a população que se deslocou em direção a periferia, principalmente a Sudoeste, setor histórico de expansão das classes de mais alta renda. Assim, esta descentralização das atividades varejistas não corresponde, em hipótese alguma ao fenômeno de periferação do comércio como a ocorrida nos Estados Unidos da América - EUA e na Europa (VARGAS, 1992).

Em conformidade com Lima Filho (1969, p.48), além da descentralização do comércio, ao longo das chamadas vias radiais que ligam o centro aos bairros “outro fator importante para desenvolvimento das atividades comerciais foi à implantação das lojas de departamento que não se fixaram apenas nas áreas centrais, mas também iniciaram o processo de descentralização, abrindo filiais nos bairros”.

As lojas de departamentos tiveram sua origem em fins do século XIX, particularmente na França e na Inglaterra, o que explica o fato de que as primeiras lojas desse tipo instaladas no Brasil eram, em sua maioria, filiais de grupos internacionais ou, no mínimo, eram fruto da iniciativa de capitalistas estrangeiros para diversificar suas atividades. [...] No Brasil as lojas de departamento aparecem como alternativa para a necessidade de melhorar o sistema de distribuição da produção industrial, quando vários grupos nacionais se organizaram e muitas empresas estrangeiras se instalaram na cidade de São Paulo (RIGO, 2000, p. 16).

Rigo (2000) e Andrade (2009) destacam que a Loja de departamento pioneira a se instalar em São Paulo, no ano de 1913, foi o Mappin, que se voltava para atender a aristocracia paulistana. Rigo (2000) evidencia em sua análise três fases de implantação das grandes lojas varejistas no Brasil:

Casas Pernambucanas e Lojas Americanas (lojas de departamentos), década de 1950: Lojas Cem, Ponto Frio, Magazine Luiza e Casas Bahia (lojas de eletro-eletrônicos) e, posteriormente, em 1975 e 1989: Carrefour e Extra Hipermercados (hipermercados). Portanto, essas fases demonstram que a evolução do comércio varejista no Brasil começa com o desenvolvimento das lojas de departamento, passando pelas lojas de eletro-eletrônicos e culminando com a expansão dos hipermercados. (RIGO, 2000, p. 87)

Andrade (2009) enfatiza que as lojas de departamentos implantadas no Brasil foram uma novidade trazida dos Estados Unidos, que surgiram causando grande impacto não somente pela variedade de produtos oferecidos, mas pela suntuosidade de alguns dos projetos pioneiros. Ademais, estas lojas mostraram como o capital industrial era capaz, àquela altura, de revolucionar a metodologia comercial.

Andrade (2009, p.61) reforça que “as lojas de departamentos acompanharam a expansão urbana das metrópoles brasileiras – sobretudo Rio de Janeiro e São Paulo – enquanto que nas áreas centrais procurava-se aperfeiçoar o espaço através das galerias”.

Para Gaeta (1988) e Lima Filho (1975), as galerias do Brasil seguem a aceitação das inovações do varejo. Estas lojas se consolidaram geralmente nas ruas comerciais das áreas centrais das cidades e foram destinadas para o comércio de passagem não motorizado tendo *layout* que pode ser comparado às antigas arcadas comerciais cobertas do velho estilo europeu, geralmente perpendiculares à rua principal, com 3 a 4 andares ligados por escadas ou elevadores. As galerias, mesmo tendo objetivo de atender o comércio de passagem não motorizado, podem ser consideradas as precursoras dos shopping centers.

Nesse sentido, vale destacar que o surgimento de grandes lojas de departamentos e hipermercados, foi o último estágio até o surgimento dos shopping centers no Brasil, como enfatiza Andrade (2009, p.76):

Foi o último estágio até o surgimento, na década de 60, dos primeiros shoppings do país, num processo que seguiu, de forma um pouco defasada, a matriz norte-americana. Este processo no Brasil foi sincrônico à Europa, mas países importantes como França e Espanha só tiveram o seu primeiro shopping depois do Brasil. Além disso, o Brasil foi pioneiro nesse segmento na América Latina onde a Argentina, por exemplo, só foi ter o seu primeiro shopping, o Soleil Factory, em 1987.

Logo, com ascensão do automóvel e a introdução de eletrodomésticos como televisão e geladeira, e a evolução varejista das lojas de departamento e das galerias em São Paulo, consolidaram novos hábitos de consumo influenciados por novos produtos inseridos no contexto urbano dos Paulistanos que posteriormente encontrariam expressão nas novas áreas de compras de padrão sofisticado, conhecidas como shopping centers. Neste contexto, Lima Filho (1969) ainda destaca outros condicionamentos que foram essenciais para o seu surgimento na região metropolitana de São Paulo, a se destacar: a dispersão espacial da renda disponível do consumidor, expansão da área metropolitana e o congestionamento do tráfego.

Assim como nos EUA, a implantação do shopping center no Brasil, nada mais foi do que uma evolução do comércio varejista das lojas de departamento, galerias e supermercados. O surgimento e a expansão dos shoppings centers no Brasil aconteceram como reflexo das transformações ocorridas na economia brasileira a partir da implementação de uma dinâmica de acumulação tipicamente capitalista (ANDRADE, 2009, p. 95).

Posto isto, decorridos dezesseis anos (1950-1966) após o surgimento do embrião do novo seguimento do comércio varejista estabelecido nos EUA, que recebeu o nome de *Mall*, foi inaugurado no território brasileiro, na cidade de São Paulo, o primeiro mall, este que recebeu a nomenclatura de shopping center, que significa centro de compras. O primeiro shopping center a ser implantado no Brasil foi o Iguatemi, no ano de 1966. (Figura 9).

Figura 9: Registro do Shopping Center Iguatemi de 1967



Fonte: ABRASCE, 2016a.

Nesse contexto, os “SC surgem no processo de urbanização da economia e da população. Concentram-se no Sudeste do país, que é mais industrializado e urbanizado, e onde vive a maior parte da população brasileira, que detém, inclusive, maior poder de compra” (PINTAUDI, 1992, p. 26).

A princípio o Shopping Center Iguatemi revelou-se quase um fracasso em seu primeiro ano de funcionamento. Passado o período inicial, a atração exercida pelo shopping chegou a provocar uma queda de 30% no volume de vendas da Rua Augusta, que até então exercia uma das principais opções de comércio varejista de São Paulo (BRUNA, 1972).

Quando o Shopping Iguatemi abriu suas portas, em São Paulo, em 1966, ainda predominava entre os lojistas a crença de que os produtos deveriam estar expostos

para a rua. Era forte a desconfiança em relação a uma tipologia fechada para o exterior. Além do mais, se tratava de uma tipologia construtiva difícil de ser apropriada para outros fins em caso de fracasso do negócio (GARREFA, 2002, p. 72).

Passado a fase de maturação do Shopping Center Iguatemi, e a adaptação gradativa de clientes a este modelo de mercado varejista, fez com que a partir dos bons resultados houvessem a implantação de outros shopping centers pelo Brasil.

Posto isto, pode se observar que nos projetos pioneiros de shoppings centers da década de 1960, é exibida uma nova forma de comercialização, não de ruptura, mas de ampliação do raio de alcance das lojas de departamentos e dos supermercados. O shopping center nada mais é do que uma continuação dessas formas de comércio (ANDRADE, 2009).

Ortigoza (1996, p.35) acrescenta que, tanto o comércio quanto a geografia das cidades onde estes SC são instalados, tem se alterado. “Para isso, apontam três períodos diferentes desse desenvolvimento de 1966 a 1970, período de instalação e experiência; de 1971 a 1979, período de consolidação e, a partir de 1980, o período de expansão”.

Então, a partir de meados da década de 1970, “os shoppings começaram a se vulgarizar em todas as metrópoles brasileiras. Embora na região de alta concentração de camadas de alta renda, começaram, no final dos anos 80, a ser construídos também em regiões populares” (VILLAÇA, 2001, p. 302).

Na década de 1970, se tem um progressivo aumento do movimento no espaço urbano, ditado pela aceleração da produção industrial, de tal forma que o ritmo se intensifica, influenciando, sobretudo no rol de mercadorias oferecidas a população. Esses movimentos urbanos permitiram que as trocas de informações também se acelerassem e muitos objetos e novos comportamentos de compras fossem incorporados ao cotidiano dos cidadãos, a exemplo da televisão, uma das principais alienadoras da sociedade para o consumo (ORTIGOZA, 1996).

Vale ressaltar que para se entender a lógica da renovação devemos lembrar que o Estado brasileiro, nos anos 70, foi um acumulador de condições do processo de produção, desenvolvendo mecanismos de atração de mão de obra, e o que ocorre em cada subespaço é a manifestação de influências e efeitos do funcionamento da economia mundial, a se destacar os shopping centers (BERNADES, 2000).

Tais efeitos fizeram com que na década de 70, seis novos SC entrassem em operação no Brasil, tendo ficado conhecida no setor como a década da infância da indústria.

“O boom dos SC viria na década de 1980, ao final da qual se chegaria a quase uma centena de shopping centers implantados. Nesta década, a expansão avança no sentido do interior do estado de São Paulo e das capitais dos demais estados” (GARREFA, 2002, p. 73).

(...) A afluência de novos produtos e a consolidação de hábitos de consumo assim gerados, encontrariam expressão nas novas áreas de compras de padrão sofisticado, conhecidas como shopping centers. Assim, presenciou-se na década de 80 uma proliferação destes tipos de equipamento numa intensidade violenta, que partindo do capital paulista, penetra no interior do Estado, ao mesmo tempo que aparece em outros grandes centros urbanos do país (VARGAS, 1992, p. 256).

Para Pintaudi (1992, p.40) isto se deu a partir de meados da década de 1980, “quando o mercado do interior do Estado de São Paulo, assim como outros centros urbanos do país já estavam aptos, no que diz respeito ao número de habitantes e de poder aquisitivo, a recebê-los e a fazê-los multiplicar”.

A década de 80, foi marcada pela afluência e proliferação dos shopping centers no Brasil, e mesmo na década de 90 o país estando em crise financeira marcada a princípio por instabilidade no governo do primeiro presidente eleito por voto do povo, Fernando Collor, que impôs a confiscação dos depósitos bancários e das cadernetas de poupança dos brasileiros como uma das suas primeiras medidas econômicas, fato que juntamente com as altas infrações do período exerceu fator negativo ao comércio, os shopping centers despontam em várias cidades.

Nos anos 80, a decadência do milagre econômico e a recessão do país que durou até a década de 90, não estagnaram o crescimento do setor. Os SCs não tomaram conhecimento da chamada década perdida que se deu diante da estagnação da economia, com expansão do setor não só no Sudeste brasileiro como nas demais regiões do país, quando foram inaugurados dezenove SCs (NEVES, 2011).

Vargas (2002) pontua que o setor de shopping center parecia não dar a mínima para a crise, já que a mesma não afetou o crescimento e a proliferação dos empreendimentos, que avançaram, não só para o interior de São Paulo, como para cidades de porte médio. Os shopping centers passavam a ser novos pontos de encontro da população, substituindo as praças, os coretos e ruas de comércio.

Com a implementação do plano Real em 1994, o país se estabiliza economicamente, acontecimento que culmina em uma maior procura por parte de investimentos estrangeiros, já que a estabilização da moeda favoreceu a população brasileira a se tornar mais consumista.

Com a estabilidade da economia, os SCs ganham milhões de novos consumidores na década de 90 - considerada a década de maturidade do setor. Assim, naturalmente os empreendimentos avançam rumo aos interiores do país, excepcionalmente nas cidades médias, acompanhando a evolução da renda e do PIB brasileiro.

É importante frisar que a presença de SC sem diferentes regiões do país não foi ao acaso do ponto de vista da distribuição e do crescimento da população, mas, foi levado em conta nas implantações o potencial mercado consumidor, o que equivale a dizer que não é suficiente ter um número elevado de habitantes, mas também é necessário concentrar poder aquisitivo (PINTAUDI, 1992).

Em suma, a figura 10 expõe as principais características da evolução dos shopping centers no Brasil, desde o seu surgimento na década de 60 até a década de 90 considerada como a fase de maturidade destes empreendimentos.

Figura 10: Características da evolução da Indústria de Shopping Centers no Brasil, de 1960 a 1990

Décadas	Características
60	<ul style="list-style-type: none"> • O nascimento da indústria de shopping centers • População: 70 milhões • Número de automóveis: 640 mil • Inauguração, em 1966, do primeiro shopping center: o Iguatemi São Paulo
70	<ul style="list-style-type: none"> • A infância da indústria de shopping centers • População: 93 milhões • Número de automóveis: 2,4 milhões • Número de shopping centers: 7 • Primeira metade: CNb, Com-Tour, Matarazzo • Segunda metade: Iguatemi Salvador, Ibirapuera, BHShopping • Dificuldades de financiamento
80	<ul style="list-style-type: none"> • A adolescência da indústria de shopping centers • População: 119 milhões • Número de automóveis: 8,2 milhões • Número de shopping centers: 39 • Grande arrancada: crescimento de 19% a.a • Novos mercados e formas de financiamento • Desenvolvimento das cadeias das lojas
90	<ul style="list-style-type: none"> • A maturidade da indústria de shopping centers • População: 130 milhões • Número de automóveis: 8,10 milhões • Número de shopping centers: 70

Fonte: SANCHES, 1995, p. 50.

Foi nesse contexto socioeconômico que surgiram os shopping centers no Brasil, acompanhando uma nova forma de industrialização da oferta e da demanda, além do

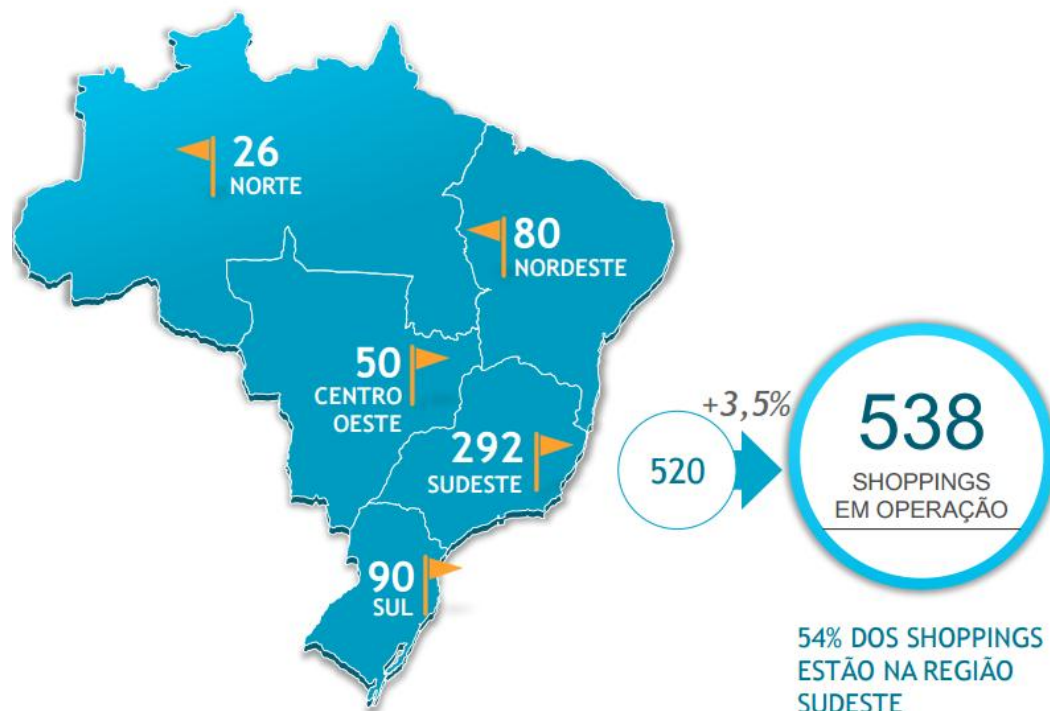
próprio desenvolvimento industrial e tecnológico típico do século XX. Esses centros comerciais aparecem como uma última etapa do desenvolvimento da sociedade de massas (que nasce nos anos 1930) e participam de forma decisiva na construção de uma nova cultura urbana (PADILHA, 2006).

A cultura urbana que se cria nega a cidade e a submete a uma intensa e acelerada troca de informações especialmente no espaço urbano, além, é claro, dos seus problemas como falta de segurança, falta de opções de consumo e lazer localizadas, em prol de um lugar onde se possam agregar estes e outros vários atributos que foram incorporados ao novo comportamento da vida em sociedade, o SC.

Em face ao exposto e dando um salto na história dos SCs, é incontestável o êxito destes empreendimentos que se consolidaram demonstrando ser uma história de sucesso. No ano de 2016, a indústria de SC completa 50 anos, mesmo com o desaquecimento da economia nos últimos anos, e a respeito desse tipo de negócio, a indústria chega a 558 empreendimentos em funcionamento no país de acordo com o portal da ABRASCE.

Recebendo 444 milhões de visitantes a cada mês e se consolidando como uma força econômica essencial para o deslocamento da sociedade brasileira. Só em 2015, os SC no Brasil movimentaram 151,3 bilhões de reais, funcionando como agente de modernidade e transformação em grandes, médias e pequenas cidades (ABRASCE, 2016b). Na Figura 11 é possível visualizar a distribuição dos SCs por região no Brasil.

Figura 11: Distribuição dos shoppings em operação por região no ano de 2015



Fonte: ABRASCE, 2016b.

Diante desta análise, é possível compreender que as atividades comerciais vêm exercendo papel fundamental na estrutura urbana e na dinâmica das cidades. No que concerne aos empreendimentos SC, estes em curto intervalo de tempo deslancharam em todo o país, se constituindo em um novo tipo de estabelecimento varejista e se demonstrando ao longo destes cinquenta anos, influenciador na (re) produção do espaço urbano alterando a estrutura socioeconômica e cultural do local de sua inserção.

4.3 A REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA PERSPECTIVA DO SHOPPING CENTER

Santo Agostinho argumentou sobre o tempo: “Se me perguntam se sei o que é repondo sim; mas, se me pedem para defini-lo, respondo que não sei; o mesmo pode ser dito ao espaço” (SANTOS, 2004, p. 150). No livro *Por uma nova Geografia* de Milton Santos, refere-se ao espaço como uma terminologia carregada de multiplicidade conceitual e de ambiguidade, ou seja, com vários sentidos e significados.

Para Santos (2004) o espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e formas que se apresentam como testemunho de uma história

escrita por processos do presente e do passado. Assim sendo, o espaço é uma acumulação de tempos desiguais uma vez que o espaço é analisado por intermédio da reconstituição da história de sua produção.

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário, também contraditório, de sistemas de objetos⁷ e sistemas de ações⁸, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá de um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma (SANTOS, 2006).

Para Beaujeu-Garnier (1997, p.7) “a cidade é o elemento fundamental da organização do espaço. Dessa maneira o espaço urbano é tido como algo dinâmico, fruto da produção das relações sociais e econômicas estabelecidas para com ele” a fim de cumprir as necessidades estabelecidas sobre a lógica do capital.

A organização espacial não acontece aleatoriamente, mas sim respeitando o processo histórico e a evolução das tendências que se desenvolvem nele, caracterizando sua produção e reprodução. Na concepção de Corrêa (2003, p. 55) “é necessário que se criem no próprio processo de produção as condições de sua reprodução; sendo assim, o processo de produção é também de reprodução”.

A organização espacial, ou seja, “o conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra, é assim um meio de vida no presente (produção), mas também uma condição para o futuro (reprodução)” (CORRÊA, 2003, p. 55). Assim, acrescenta-se que “o espaço é concebido como *locus* da reprodução das relações sociais de produção, isto é, reprodução da sociedade” (CORRÊA, 2000, p. 26).

Ora, o espaço, como outras instâncias sociais, tende a reproduzir-se. Uma reprodução ampliada, que acentua os seus traços já dominante. A estrutura espacial, isto é, como as demais estruturas sociais uma estrutura subordinada-subordinante. E como as outras instâncias, o espaço, embora submetido à lei da totalidade, dispõe de uma certa autonomia que se manifesta por meio de leis próprias, específicas de sua própria evolução (SANTOS, 2004, p. 181).

⁷ Para os geógrafos, os objetos são tudo o que existe na superfície da Terra, toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou. Os objetos são esse extenso, essa objetividade, isso que se cria fora do homem e se torna instrumento material de sua vida, em ambos os casos uma exterioridade (SANTOS, 2006, p.46).

⁸ A ação é o próprio do homem. Só o homem tem ação, porque só ele tem objetivo, finalidade [...] as ações resultam de necessidades, naturais ou criadas. Essas necessidades: materiais, imateriais, econômicas, sociais, culturais, morais, afetivas, é que conduzem os homens a agir e levam a funções (SANTOS, 2006, p. 53).

Nessa perspectiva, Rezende (1982) define a cidade como resultante inacabada e em transformação de intervenções reguladas por diferentes sistemas de valores sociais e econômicos, em que cada um caracteriza um modo de produção definido e é responsável pelo ordenamento, apropriação, ou seja, pela produção do espaço urbano em sua época.

Também, com relação ao entendimento do que seja uma cidade, Carlos (2007a) esclarece que a cidade é, antes de mais nada, trabalho objetivado, materializado, que aparece através da relação entre o construído e o não construído que ganha materialização concreta, diferenciada, em função de determinações históricas específicas.

Vale salientar que a produção do espaço urbano que acontecia no intuito de suprir necessidades surgidas pela reprodução da sociedade sofre grandes modificações em sua dinâmica com o advento do capitalismo, sendo que este influencia atualmente no espaço como um meio de produção econômica. Nesse sentido Harvey (2005) endossa a discussão sobre a influência do capitalismo na dinâmica do mundo:

A acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista. O sistema capitalista é, portanto, muito dinâmico e inevitavelmente expansível, esse sistema cria uma força permanente revolucionária, que, incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos (HARVEY, 2005 p. 43).

A produção do espaço é resultado da “ação dos homens agindo sobre o próprio espaço, através dos objetos naturais e artificiais. Cada tipo de paisagem é a reprodução de níveis diferentes de forças produtivas, materiais e imateriais, pois o conhecimento também faz parte do rol das forças produtivas” (SANTOS, 2008, p. 70).

O processo de reprodução do espaço na metrópole apresenta como tendência a destruição dos referenciais urbanos, isto porque a busca do incessantemente novo - como imagem do progresso e do moderno - transforma a cidade em um instantâneo, onde novas formas urbanas se constroem sobre outras, com profundas transformações na morfologia, o que revela uma paisagem em constante transformação. Nesse contexto, as práticas urbanas são invadidas/paralisadas, ou mesmo cooptadas, por relações conflituosas que geram, contraditoriamente, estranhamento e identidade, como decorrência da destruição dos referenciais individuais e coletivos que produzem a fragmentação do espaço (realizando plenamente a propriedade privada do solo urbano) e com ele, da identidade, enquanto perda da memória social, uma vez que os elementos conhecidos e reconhecidos, impressos na paisagem da metrópole, se esfumam no processo de construção incessante de novas formas urbanas (CARLOS, 2007, p.13).

As necessidades de uso do solo que surgem diante das demandas urbanas conduzem ao espaço constantes metamorfoses no intuito de atender uma diversidade de fatores de ordem econômica, política e social. “O longo processo de organização e

reorganização da sociedade deu-se concomitantemente à transformação da natureza primitiva em campos, cidades, estradas de ferro, minas, voçorocas, parques nacionais, shopping centers etc.” (CORRÊA, 2003, p. 52).

A produção do espaço urbano, ou seja, a produção da cidade pode ser analisada pelo ponto de vista do consumo, uma vez que o consumo gera as mais diversas necessidades. Assim, Carlos (2007c) afirma que o consumo norteia a vida cotidiana induzindo a produção de novos espaços e de uma nova divisão organizada do trabalho.

O espaço enquanto mercadoria é indutor de alterações na estrutura urbana que por sua vez manifesta-se mediante ao constante consumo deste para inúmeras atividades a exemplo dos shoppings centers que influenciam toda a dinâmica espacial do seu entorno, desse modo Padilha (2006) faz uma reflexão do Shopping Center como uma catedral de mercadorias capaz de recriar um espaço transformando-o em um símbolo da cultura de consumo e do capitalismo atual.

O que essa ‘catedral das mercadorias’ pretende é criar um espaço urbano ideal, concentrando várias opções de consumo e consagrando-se como “ponto de encontro” para uma população seleta de seres ‘semiformados’. Para transforma-se nesse novo espaço urbano, conta com a incorporação da imagem como elemento fundamental, principalmente no que diz respeito à persuasão e indução de comportamentos. (PADILHA, 2006, p.15).

O espaço urbano sob a ótica capitalista de acumulação e produtividade organiza e reorganiza a cidade para atender principalmente os interesses do modo de produção. Na visão de Padilha (2006) a cidade capitalista cria e recria constantes maneiras de reprodução das formas de consumo. Nesse processo, os shopping centers se colocam como verdadeiras catedrais das mercadorias.

Assim, o SC com sua força motriz atraem grande quantitativo de pessoas que encontram nele espaço não só para o consumo, mas de momentos de satisfação e de atração de visionários capitalistas que almejam com a sua instalação gerar lucro, seja na ampliação das possibilidades comerciais ou no comércio especulativo, transformando, assim, uma economia local, no que concerne a estrutura do consumo acarretando em novas formas de produção do comércio e na interferência da organização do espaço da cidade onde se inserem.

Santos (2004b, p.36) elenca outra variável responsável pela transformação do espaço além do consumo, a informação. “Logo, a primeira (informação) estando a serviço

do segundo (consumo), da qual a generalização constitui um fator fundamental de transformação da economia, da sociedade e da organização do espaço”.

De qualquer maneira, Santos (2004b) enfatiza que a disseminação da informação e das novas formas de consumo constituem dois dados maiores da explicação geográfica. Por intermédio das suas diferentes repercussões, elas são ao, mesmo tempo, geradoras de forças de dispersão, cuja atuação define formas de organização do espaço.

É importante frisar neste contexto, que os SC, dependem de alguns fatores para que haja sua viabilidade e impulse a produção do movimento econômico ao qual o empreendimento necessita, sendo a localização um fator fundamental.

Desse modo, Vargas (1985) aborda que as atividades terciárias a exemplo dos SCs indicam que quanto mais alta for a posição dos centros urbanos na hierarquia, maiores deverão ser: o número e a variedade dos estabelecimentos, a população servida, a área de influência, o tamanho físico territorial do centro e o nível tecnológico de suas atividades.

Vargas (1985) embasado na teoria do lugar central, de Walter Christaller, explica que a área de influência de cada centro depende de vários fatores: da importância do centro na hierarquia urbana (maior quantidade e variedade de bens e serviços ofertados); poder de compra da população (número de consumidores, densidade e renda da população); e distância econômica. Os lugares centrais são caracterizados como pontos do espaço nos quais os agentes econômicos se dirigem para efetivar suas demandas específicas

Ainda sobre a localização destes empreendimentos comerciais, Vargas (1985) acrescenta que para a análise deste aspecto é necessário a definição de dois conceitos: o limiar e o alcance. O conceito de limiar, diz respeito ao tamanho mínimo da população necessário para que uma atividade terciária se viabilize. O conceito de alcance identifica-se com a importância regional do centro propriamente dito, ou seja, até onde o bem ou serviço oferecido é demandado. Assim, para o desenvolvimento de qualquer atividade terciária é preciso, primeiramente, uma população que a viabilize. Depois o desenvolvimento desta atividade pode ir aumentando, paulatinamente, o seu alcance, crescendo assim o raio de influência deste centro com relação ao bem ofertado.

Isto posto, os SC podem ser considerados como resultado direto da modernização tecnológica que faz parte do circuito da economia urbana idealizado por Milton Santos ao qual o denominou de circuito superior. O circuito superior da economia urbana visa à compreensão e o funcionamento da cidade como máquina viva e também a explicação sob a nova luz, as relações externas e formas de organização e comportamentos, sendo constituídas por bancos, serviços modernos, atacadistas e transportadores que privilegiam

uma organização rígida das atividades a fim de uma melhor forma de acumulação, assim suas atividades são criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam delas (SANTOS, 2004b).

Assim, os SC que se incluem no circuito superior necessitam de um limiar maior tendo os grandes centros como lugares mais promissores. O alcance dos bens produzidos aí, tenderão sem dúvida a atingir grandes distâncias, mas ao descer na hierarquia urbana, a distância entre o limiar e alcance tende a diminuir, isto porque devido ao menor tamanho da população, o limiar para a viabilização do empreendimento tende a se ampliar em termos geográficos, buscando o maior número de possíveis consumidores (VARGAS, 1985).

E, como não é uma mera coincidência, por ser mais organizado, tecnificado e capitalizado, os SC que pertencem ao circuito superior tende cada vez mais a estimular o consumo, porém as atividades modernas necessitam desenvolver cada vez mais novas relações interurbanas, dialogando entre si para compor este nível da economia superior (RIBEIRO, 2015).

Daí a importância da densidade técnica, informacional e organizada da rede urbana⁹ mais moderna. Todo esse desenvolvimento do circuito superior permite ter bases para compreender a existência da pobreza e, conseqüentemente, dos circuitos inferiores nas cidades (RIBEIRO, 2015, p.4)

Outro dado importante nesta perspectiva é que os SCs são capazes de criar localização, assim, eles, sem dúvida, poderão se devidamente controlados, serem utilizados na recuperação de áreas deterioradas ou mesmo, como um equipamento de expansão urbana. Vale ressaltar que os SCs necessitam do entorno para a sua existência, ou seja, se não existir um sistema viário/ferroviário/metroviário adequado para se chegar ao estabelecimento, ele não poderá criar a localização (CARVALHO, 2005, p. 127).

A relação da influência do SC na produção do espaço urbano está ligada inicialmente a necessidade do empreendimento de amplos terrenos, devido ao grande porte ao qual a atividade necessita aliada a necessidade de espaço direcionado a estacionamentos, fator que gera um impacto na malha urbana e um impulso à descentralização das atividades e serviços.

⁹ Rede urbana é o resultado de um equilíbrio instável de massas e de fluxos, “cujas tendências à concentração e à dispersão, variando no tempo, proporcionam as diferentes formas de organização e de domínio do espaço pelas aglomerações” (SANTOS, 1989, p. 165).

As novas atividades em um espaço como os SC, em sua maioria já nascem em áreas não centrais, ou seja, já nascem descentralizadas¹⁰, evitando possíveis desvantagens com a Área Central e, ao mesmo tempo, beneficiando-se das vantagens de áreas distantes do centro e se tornando um meio de se manter uma taxa de lucro que a exclusiva localização central não é capaz de fornecer (CORRÊA, 1995).

Assim sendo, o espaço urbano por meio da descentralização e surgimento dos núcleos secundários que a cada momento reproduz as estruturas da cidade. Ortigoza (1996, p.25) enfatiza que “o shopping center e as demais atividades modernas, como continuidade e parte desse processo, reproduz novas formas, cada qual dando margem para que outras ainda mais ‘modernas’ se estabeleçam”.

A transformação que esse espaço comercial que é parte de um processo de inovação da cidade, representa “o significado de sua inserção no urbano indica que há um processo que aponta para uma organização do espaço cada vez mais gerenciada e monopolizada” (GAETA, 1992, p. 55).

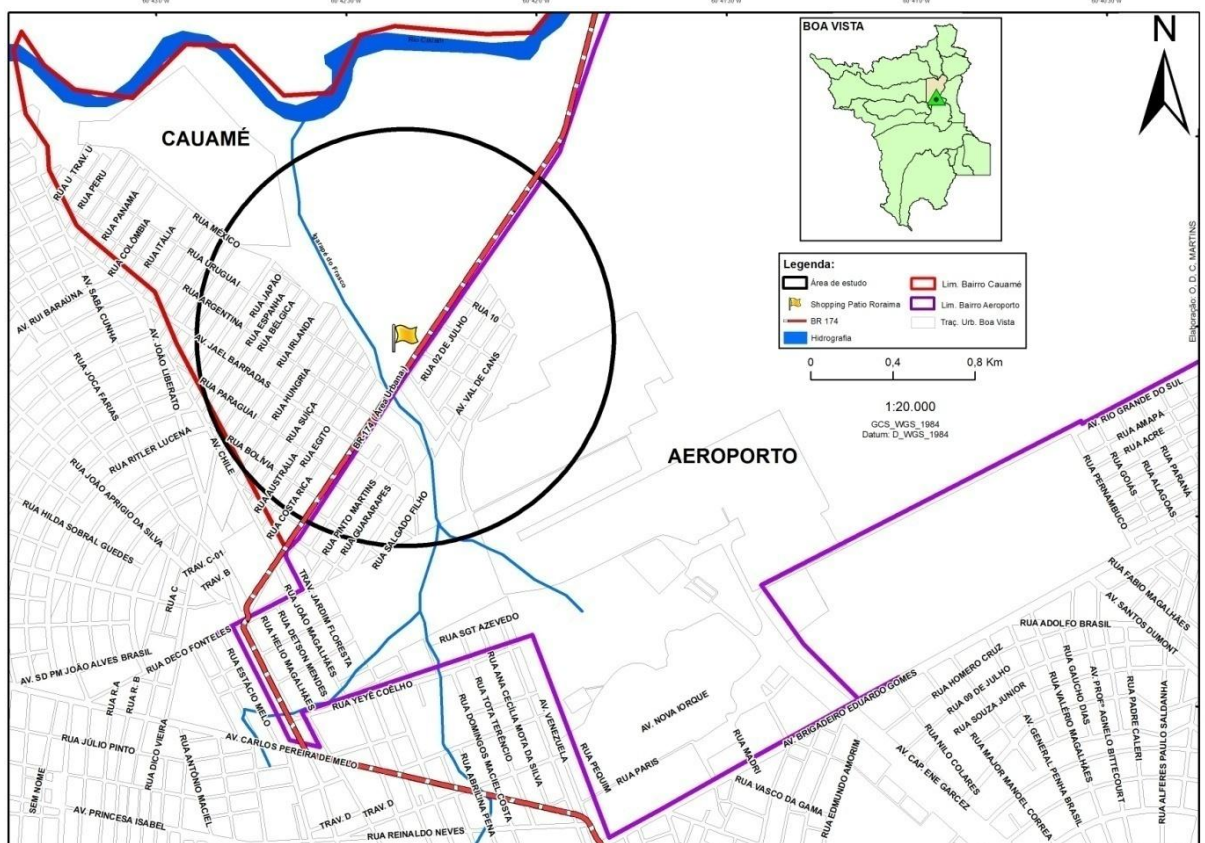
Assim, os equipamentos e as infraestruturas vão se alocando em certos espaços e os condicionam a serem alvos de especulação devido à valorização que estas melhorias proporcionaram ao local. A cidade enquanto mercadoria é fracionada em espaços que detém valores diferenciados de acordo com seu tamanho, localização, disposição de serviços e instalação de equipamentos urbanos.

¹⁰A descentralização é um processo complexo, tornando o espaço urbano com vários núcleos secundários de atividades caracterizados por diferentes tipos de seletividades (CORRÊA, 1995).

5. O PAPEL DO PÁTIO RORAIMA SHOPPING NA DINÂMICA DE (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO SEU ENTORNO

O objetivo deste capítulo é apresentar os processos que promovem as recentes mudanças no raio de estudo desta pesquisa que abrange parte dos bairros Aeroporto e Cauamé, localizado na região Noroeste (Aeroporto/Norte; Cauamé/ Oeste) do município de Boa Vista, Roraima, que foram influenciados pela inserção do Pátio Roraima Shopping.

Figura12: Caracterização da área de estudo com destaque no raio de estudo



Fonte: Modificado por Olávio Douglas e Francisco Monteiro da base cartográfica da Prefeitura de Boa Vista, 2016.

Para tanto, inicialmente foi feita uma breve caracterização da área de estudo, uma vez que entender os bairros se torna fundamental como referência para identificar as características distintas dos mesmos.

Posteriormente, serão apresentados os resultados da pesquisa de campo, com enfoque nas categorias de análise espacial: forma, função, estrutura e processo, para assim

compreender a reprodução do espaço urbano no recorte espacial delimitado dos bairros Aeroporto e Cauamé a partir da inserção do PRS.

5.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: BAIRRO AEROPORTO E BAIRRO CAUAMÉ

A escolha do recorte espacial nos bairros Aeroporto e Cauamé para análise desta pesquisa aconteceu em função dos mesmos estarem ligados mais diretamente com o PRS objeto desta pesquisa, pertencendo à zona primária de influência deste empreendimento.

Vale destacar que a área de influência de um SC pode ser definida de acordo com Corrêa (1988, p. 116) como “a região geográfica sobre o qual o pólo gerador de tráfego a ser implantado exercerá a atração da maior parte da população nela residente, satisfazendo suas necessidades de compras, serviços e diversão. A área de influência pode ser dividida em primária secundária e terciária”.

A área de influência primária é a região geográfica na qual encontra-se inserido o shopping center, caracterizando-se como a principal área de influência e exercendo a mais forte atração sobre a população residente nesta região devido à facilidade de acesso e à atratividade apresentadas pelo pólo (CORRÊA, 1988, p. 118).

Em conformidade com os dados do censo demográfico de 2010, a cidade de Boa Vista dispõe de 55 bairros distribuídos em quatro zonas mais o centro: Norte (6 bairros), Sul (5 bairros), Leste (3 bairros) e Oeste (40 bairros). Os bairros Aeroporto e Cauamé, assim como os demais da cidade de Boa Vista, originaram-se do processo de expansão urbana pós-criação do núcleo embrionário ditado pelo plano urbanístico da capital, mais especificamente com a elevação da categoria do território Federal de Roraima a Estado de Roraima, em 5 de outubro de 1988.

Tanto o bairro Cauamé quanto o bairro Aeroporto apresentam alta densidade populacional, analisando o contexto local, sendo que o bairro Aeroporto em menor escala, já que este, de acordo com zoneamento urbano de Boa Vista é destinado a áreas institucionais, o que limita o uso residencial (Figura 13).

Figura 13: População dos bairros Aeroporto e Cauamé

População por bairro da cidade de Boa Vista					
Bairro	1991	1996	2000	2007	2010
Aeroporto (Zona Norte)	95	81	2.741	2.965	3.348
Cauamé (Zona Oeste)	0	3.531	4.805	7.068	7.480

Fonte: Elaborado por Francisco Monteiro, 2017, a partir de dados do Censo Demográfico, 2010.

De acordo com Cândido (2015) o bairro Cauamé era a fazenda Jardim Floresta, de propriedade do senhor Arthur Gomes Barradas. Devido a pendências com a Prefeitura de Boa Vista, ele resolveu negociar parte da fazenda em um loteamento, a fim de saldar a dívida e o restante da área o mesmo negociou com uma imobiliária, começando assim o efetivo povoamento do Bairro.

A negociação com Prefeitura de Boa Vista teve início a partir da ocupação irregular da área da fazenda Jardim Floresta por 600 famílias que foram estimuladas por políticos no período de eleição no ano de 1990, o que ocasionou em uma solicitação de reintegração de posse. Foi então que a Prefeitura junto ao Governo do Estado negociaram a área e doaram os lotes e materiais de construção para as famílias iniciarem a ocupação da área onde hoje se encontra o bairro Cauamé. O nome do bairro vem da palavra Cauã-mé de origem tupi-guarani e significa Rio dos Gaviões (CÂNDIDO, 2015).

Ainda em 1990, várias famílias de diversos bairros que tiveram suas casas alugadas foram transferidas para o local onde hoje é o bairro Cauamé. Por um lado a Prefeitura através da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social – SEMDES, doava novas áreas de terra e por outro, Imobiliárias vendiam terrenos que não estavam na área demarcada (CÂNDIDO, 2015).

Em 1993, uma imobiliária comprou os lotes de terra entre a Rua Romênia e a Rodovia BR – 174/ Norte e pôs o nome de Loteamento Bom Futuro 2 e do outro lado, onde é a área do bairro Aeroporto, a imobiliária denominou de Loteamento Bom Futuro 1. Decorridos 6 anos os loteamentos que já possuíam infraestrutura básica foram fundidos aos bairros Cauamé (Loteamento Bom Futuro 2) e Aeroporto (Loteamento Bom Futuro 1) (CÂNDIDO, 2015).

O Bairro Aeroporto foi inicialmente criado sob o nome de bairro Novo Planalto por meio do inciso III do artigo 28 da Lei nº 244, de 06 de setembro de 1991, e posteriormente alterado pela Lei nº 483 de 09 de dezembro de 1999 que além da nova

denominação (bairro Aeroporto) o mesmo teve seus limites alterados por meio da junção com a área denominada bairro Caranã II (VALE, 2007).

De acordo com Batista (2013) o bairro Aeroporto também teve seu início por meio da doação de lotes de terra pelo governo municipal entre os anos de 1988 a 1989 (Figura 14).

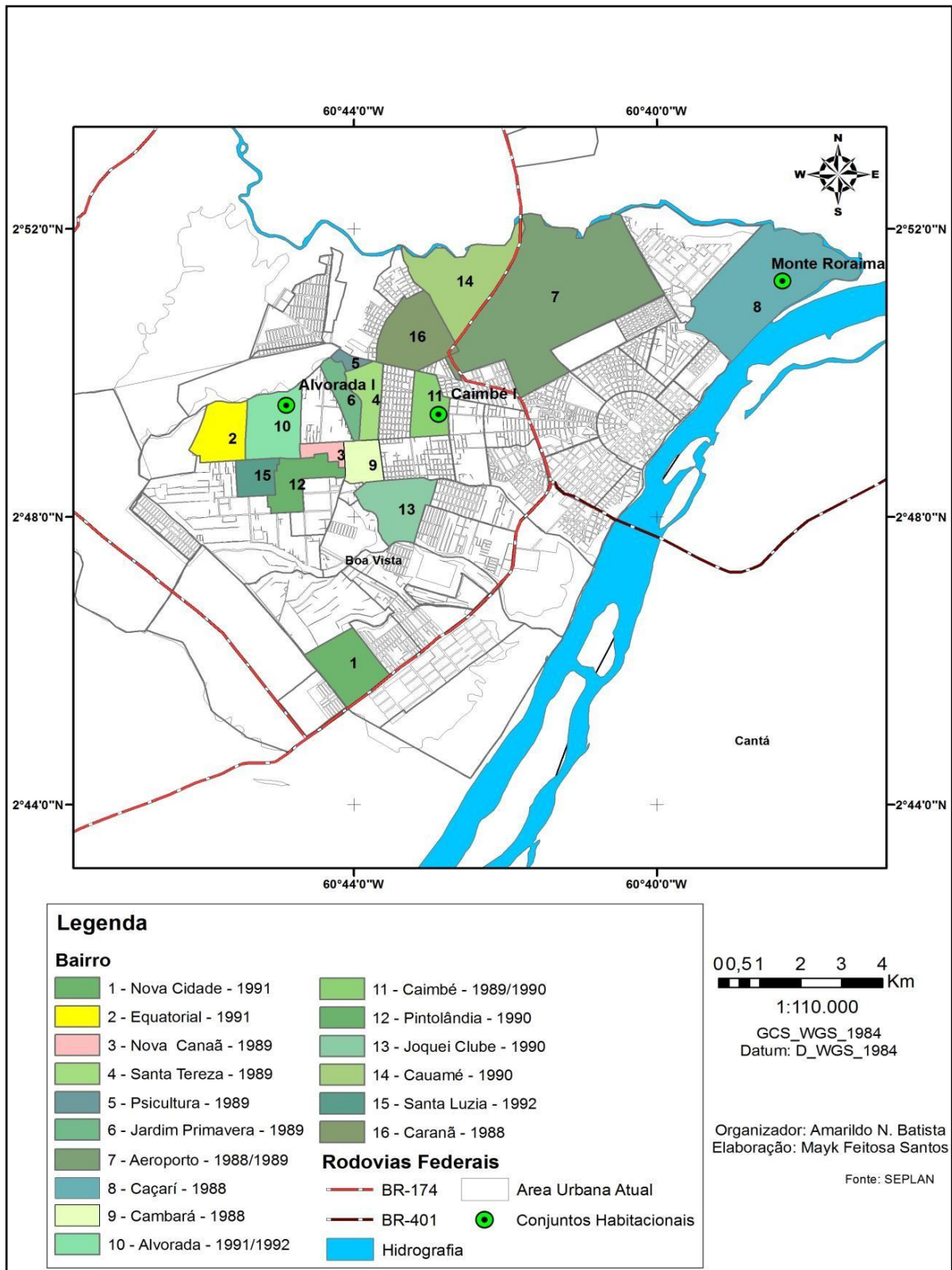
Figura 14 - Bairros/Conjuntos Habitacionais de Boa Vista (1988-1991)

ANO	BAIRRO	FORMA
1988/1989	Aeroporto	Doação de lotes pelo governo municipal.
1990	Cauamé	Doação de terras governo estadual para famílias oriundas do Bairro Canaã que ficaram desabrigadas devido às enchentes e vendas de lotes por imobiliárias.

Fonte: Batista (2013 p. 93) adaptado por Francisco Monteiro.

Batista (2013) acrescenta que os bairros Aeroporto e Cauamé, assim como demais, (Figura 15) foram criados no período de 1988-1992, na primeira administração municipal da cidade - onde teve como prefeito Barac Bento – que direcionou as famílias para áreas de expansão estabelecidas no Plano de Zoneamento. No entanto, Boa Vista foi frustrada com a ausência de uma política urbana, fato que culminou no uso indisciplinado do espaço urbano, uma vez que o Plano Diretor (1991) não coibiu as doações e as ocupações irregulares, em especial nas áreas periféricas da cidade.

Figura 15 – Mapa dos Bairros/Conjuntos Habitacionais de Boa Vista (1988-1991)



Fonte: Batista (2013, p. 94).

A implantação do PRS e as mudanças infraestruturais urbanas que anteciparam sua chegada vêm atraindo cada vez mais investimentos do setor terciário e atividades

mobiliárias e modificando, conseqüentemente, as formas, dos bairros em estudo, especialmente e mais notoriamente as da Avenida João Alencar, trecho urbano da BR-174.

Desta forma, o intuito inicial desta caracterização é descrever a formação dos bairros Aeroporto e Cauamé, ou seja, mostrar como aconteceu o processo de produção deste espaço, para assim entender, no prosseguimento do texto, as nuances da reprodução do espaço urbano ditadas pelas novas relações sociais, econômicas e culturais advindas da implantação do PRS.

5.2 HISTÓRICO DO PÁTIO RORAIMA SHOPPING
















Embora no início da história dos SC no Brasil sua localização estivesse restrita as grandes metrópoles, rapidamente a disputa dos investidores pela exploração de novos mercados potencialmente consumidores deslocou os investimentos para as cidades médias.


Progressivamente, várias cidades que apresentam quantitativo elevado de pessoas, especialmente as cidades médias, que geralmente já incorporaram agentes transmissores do processo de inovações e dispõem de nível tecnológico (informações transporte etc.) e nível socioeconômico (poder de compra), além de infraestrutura favorável e população que assegurem uma demanda suficiente para inserção e manutenção dos SC, tem sido alvo destes empreendimentos, a exemplo da capital de Roraima, Boa Vista.

Boa Vista esperou por muito tempo para poder usufruir deste tipo de comércio varejista, uma vez que foi a última capital do país a ser implantado um SC, sendo que a penúltima capital foi Rio Branco, no Acre.

Em novembro de 2014, quase simultaneamente foram inaugurados dois SCs na capital do estado (Figura 16). No dia 25 de novembro de 2014, foi aberto ao público na zona Oeste da cidade o Pátio Roraima Shopping e após três dias, no dia 28 de novembro de 2014, foi inaugurado na zona Leste da cidade o Shopping Center Roraima Garden.

Figura 16: Comparativo de datas de inauguração do primeiro shopping center em capitais do Brasil

Comparativo Primeiro shopping		Roraima	Roraima	Acre	Amazonas	Rio de Janeiro	São Paulo
							
	Shopping	Roraima Garden Shopping	Pátio Roraima Shopping	Via Verde Shopping	Amazonas Shopping	Shopping Rio Sul	Iguatemi da Faria Lima
	Inauguração	novembro de 2014	novembro de 2014	novembro de 2011	novembro de 1991	abril de 1980	novembro de 1966
	Número de lojas	168	180	163	230	345	330
	Pisos	1	2	1	2	7	3
	Vagas de estacionamento	1.750	1.300	1.169	1.800	2.000	2.430
	Área total	40.000 m ²	38.500 m ²	42.423 m ²	42.000 m ²	128.320 m ²	164.747 m ²
	Fluxo de pessoas	540 mil pessoas por mês	250 mil pessoas por mês	400 mil pessoas no primeiro mês de operação	1,1 milhão de pessoas por mês	2 milhões de pessoas por mês	1,45 milhão de pessoas por mês
	Faturamento	Não informado	R\$ 72 milhões em vendas (previsão para 2015)	R\$ 200 milhões em vendas (em 2012)	R\$ 800 milhões em vendas (previsão para 2015)	R\$ 850 milhões em vendas (em 2010)	R\$ 1,3 bilhão em vendas (em 2012)

 .com.br Fonte: Abrasce e shoppings centers

Fonte: Freitas, 2014.

No entanto, ainda que “dois ou mais shopping centers ocupem o mesmo mercado relevante no aspecto geográfico, na dimensão produto o mercado poderá ser diferenciado; desse modo, esses empreendimentos não serão concorrentes” (SOUZA 2015, p. 8).

Antes da inauguração destes dois SC, já existiam algumas lojas que usavam a nomenclatura shopping center na cidade de Boa Vista, mesmo sem apresentar características estrutural e mercadológica para se caracterizarem como tal (Figuras 17 e 18).

Figura 17: Shopping Center Hum, localizado na Avenida Jaime Brasil, Centro



Fotografia: Francisco Monteiro, 2016.

Figura 18: Shopping Fortaleza localizado na Avenida Jaime Brasil, Centro



Fotografia: Francisco Monteiro, 2016.

Gaeta (1992) acrescenta que em um shopping é essencial a presença de lojas âncora, de uma composição de lojas de vários tipos (tenant mix), e que os lojistas são obrigados a participarem da associação de lojistas existente.

Assim, por não apresentarem tais características estas lojas que utilizam a nomenclatura “Shopping Center” não se caracterizam em sua essência como tal. O estabelecimento que mais se assemelhava a um SC na cidade de Boa Vista era o Boa Vista Shopping, localizado na Avenida Capitão Júlio Bezerra, no bairro 31 de Março, na zona Norte da cidade (Figura 19).

Figura 19: Boa Vista Shopping



Fotografia: Francisco Monteiro, 2016.

De acordo com Correia (2016) em matéria publicada no jornal Folha de Boa Vista, o secretário da Secretaria Estadual de Gestão Estratégica da Administração - SEGAD, Frederico Linhares, afirmou que o mesmo partiu de uma iniciativa do Governo de Roraima de construir um espaço para os lojistas que no período tinham dependência com Estado.

A pauta da matéria foi sobre a desocupação do prédio do Boa Vista Shopping em dezembro de 2015, quando foi desativado e reincorporado ao patrimônio do Estado. A desocupação aconteceu sob justificativa de que, após a abertura de dois SC na cidade, não

haver a necessidade de um prédio público abrigar um shopping de iniciativa privada e também que no prédio iria funcionar a SEGAD, já que atualmente o Governo estava pagando R\$ 52 mil mensais de aluguel para comportar esta secretaria (CORREIA, 2016).

Sendo assim, o PRS é considerado o primeiro SC do estado de Roraima, este que se insere na economia local revolucionando hábitos de compras, lazer e proporcionando uma nova roupagem a dinâmica urbana de Boa Vista.

Nas Figuras 20 e 21, de divulgação do PRS é possível verificar que este privilegia uma localização fruto de amplo estudo do potencial mercadológico do raio de influência não só da população local como também dos consumidores dos países vizinhos República Cooperativa de Guiana e República Bolivariana da Venezuela.

Figura 20: Panfleto de divulgação do PRS, enfatizando localização e raio de influência



Fonte: PÁTIO RORAIMA, 2013.

Figura 21: Panfleto de divulgação do PRS, enfatizando o potencial mercado consumidor



Fonte: PÁTIO RORAIMA, 2013.

O PRS faz parte HSI (Hemisfério Sul Investimentos) e Vinhal Empreendimentos, com administração Saphyr Shopping Centers. A Saphyr, afirma que a escolha da capital do Estado para construção do SC se deu em função de Boa Vista está em franca expansão com crescimento populacional de 2,28% ao ano, sendo mais que o dobro da média nacional e, também, o potencial do consumo da população local, uma vez que a renda familiar é maior que a média nacional (PÁTIO RORAIMA, 2015).

Mesmo em tempos de crise, Boa Vista vem se destacando entre as melhores cidades do país. A cidade está na 69ª posição entre as 100 melhores cidades brasileiras para se investir em negócios no país, de acordo com ranking elaborado pela consultoria Urban Systems que levou em consideração uma série de fatores como: a desburocratização das liberações de alvarás para os estabelecimentos e a infraestrutura da cidade (BLANCO, 2016).

O estudo para a escolha da capital Boa Vista para implementação do projeto do SC, não foi aleatório, mas visou o grande crescimento ao qual está projetado para mobilidade da área urbana de acordo com as figuras 22 e 23 que expõe algumas melhorias programadas para malha viária urbana.

Figura 22: Panfleto de divulgação enfatizando melhorias programadas para cidade Boa Vista

A REGIÃO

A localização é o primeiro passo para o sucesso.
Entenda melhor o que faz essa região ser privilegiada.

600.000m²
de Desenvolvimento Urbano

Informações sujeitas a alteração.

Uma série de melhorias viárias estão programadas:

- Construção de 3 viadutos na Av. Venezuela favorecendo o fluxo de veículos e evitando cruzamento de sinais;
- Criação de 2 rotatórias: - possibilitando acesso da Av. Venezuela ao Shopping - ligação da Av. Venezuela à BR - 174;
- Extensão e mão dupla da Av. Venezuela;
- Desenvolvimento urbano - Residencial, serviços e escritórios - na gleba em que se localiza o terreno;
- Projeto de construção de estrada que dará acesso ao porto na Venezuela.

Fonte: PÁTIO RORAIMA, 2013.

Figura 23: Localização das melhorias na malha viária da cidade de Boa Vista



Fonte: PÁTIO RORAIMA, 2013.

No panfleto de divulgação do empreendimento foi enfatizado uma série de futuras melhorias viárias como: (I) Construção de 3 viadutos na Avenida Venezuela, favorecendo o fluxo de veículos e evitando cruzamento de sinais, (II) Criação de duas rotatórias possibilitando o acesso da Avenida Venezuela ao Shopping – ligação da Avenida Venezuela à BR-174, (III) Extensão e mão dupla da Avenida Venezuela, (IV) Desenvolvimento urbano – Residencial, serviços e escritórios – na gleba em que se localiza o terreno, (V) Projeto de construção de estrada que dará acesso ao porto na Venezuela.

A preocupação em relação à malha viária se dá em virtude do processo de implantação de um SC condicionar a formação de novos pólos geradores de tráfego (PGT), que possuem um poder de atração de atividades ligadas ao comércio e serviços, que surgem nas áreas envoltórias, com uma concentração de usos que possibilita a consolidação de novas formas de ocupação urbana e que geram impacto na circulação viária do local, alterando a fluência e condições de circulação de pessoas e veículos.

O PRS, inaugurado em 2014, já agrega ao seu entorno as características dos pólos geradores de tráfego, e isto está ligado às questões da infraestrutura que antecedem o shopping, ditando no espaço de sua inserção uma nova dinâmica de acessibilidade.

Para melhor compreensão dos PGT, o manual do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN (2001) explicita que são empreendimentos de grande porte (shopping centers, universidades, estádios, ginásios de esportes, centros de convenções, feiras, supermercados e conjuntos habitacionais) que atraem ou produzem grande número de viagens, cujo acréscimo causa impactos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudica a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres. Os efeitos de tais empreendimentos na circulação viária são: congestionamento, deterioração das condições ambientais de área de fluência, conflitos entre o tráfego de passagem e o que se destina ao empreendimento e dificuldade de acesso as áreas internas destinadas a circulação e estacionamento.

Vele frisar que antes da inserção do Pátio Roraima Shopping, na BR-174, no trecho urbano da Avenida João Alencar, a mesma funcionava como um sistema de engenharia¹¹ que tinha como função maior ser um corredor para habitantes dos municípios que se localizam a Norte da capital do Estado de Roraima (Amajari, Pacaraima e Uiramutã) e Venezuela, funcionando da mesma maneira no sentido Sul, ou seja, como corredor de

¹¹Sistemas de engenharia podem ser entendidos como a introdução de infraestrutura responsável pelos movimentos da população no uso do território que configuram as funções do novo espaço geográfico (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 21). O território é na verdade uma superposição de sistemas de engenharia diferentemente datados, e usados, hoje, segundo tempos diversos (SANTOS, 1998, p. 42).

ligação aos municípios que localizam a Norte e rota de turismo ao país vizinho Venezuela. Com sua inserção a dinâmica de circulação viária foi alterada devido ao aumento de fluxo de veículos e pessoas.

Segundo o zoneamento urbano da cidade de Boa Vista, os bairros citados são destinados a zonas institucionais e residenciais. O bairro Aeroporto é destinado a Áreas Institucionais (ZIL3) que “têm como objetivo a manutenção dos usos institucionais e formas de parcelamento atuais”, e o bairro Cauamé a Zonas residenciais (ZR2) tendo “como objetivo compatibilizar usos e atividades, incentivar a ocupação de lotes vazios nas áreas dotadas de infraestrutura e definir parâmetros de ocupação que considerem as condições físico-ambientais” (BOA VISTA, 2006).

O zoneamento urbano da cidade de Boa Vista aponta vários eixos comerciais e de serviços (ECS's) distribuídos nos bairros que objetivam incentivar a concentração de usos e atividades comerciais e de serviços que são complementares como é o caso da BR-174 (João Alencar) localidade de inserção do PRS.

Para melhor entendimento do zoneamento urbano de Boa Vista recorre-se a Lei Nº 926, de 29 de novembro de 2006, que dispõe sobre o uso e ocupação do solo urbano do Município de Boa Vista. A lei estabelece que, para fins de aplicação das normas de uso e ocupação do solo, os terrenos incluídos nos limites do perímetro urbano do Município de Boa Vista se dividem em: I - Área Urbana Parcelada – AUP e II - Área Urbana de Expansão – AUE (BOA VISTA, 2006).

A AUP, subdivide em: Zona Central, Zonas Residenciais, Eixos Comerciais e de Serviços, Zona Industrial e Zonas Institucionais.

A Zona Central (ZC) tem como objetivo reforçar a permanência de usos comerciais e institucionais que atribuem características de centralidade à área e preservar o traçado do Plano de Boa Vista, assegurando a ambiência da área com a manutenção do parcelamento do solo e volumetria proposta (IDEM, 2006).

As Zonas Residenciais (ZR's) têm como objetivo compatibilizar usos e atividades, incentivar a ocupação de lotes vazios nas áreas dotadas de infra-estrutura e definir parâmetros de ocupação que considerem as condições físico-ambientais (IDEM, 2006).

Os Eixos Comerciais e de Serviços – ECS's tem como objetivo incentivar a concentração de usos e atividades comerciais e de serviços que apresentem complementaridade (IDEM, 2006).

A Zona Industrial (ZI) tem como objetivo a manutenção do uso, desde que restrito, definindo as atividades industriais compatíveis e não compatíveis, frente às características ambientais da área (BOA VISTA, 2006).

As Zonas Institucionais (ZIL's) são as áreas reservadas para implantação de equipamentos comunitários de educação, cultura, saúde, lazer e similares,

Já a Área Urbana de Expansão é destinada a áreas de interesse funcional, voltada para implantação de equipamentos de porte médio e grande como: garagens, galpões, indústrias (IDEM, 2006).

Enfim, com os apontamentos levantados é possível concluir que com a inauguração do PRS na cidade de Boa Vista, se rompeu o paradigma da última capital do país a não ter este tipo de empreendimento ao qual vem condicionando gradativamente à capital, impactando em várias escalas, especialmente no que diz respeito à dinâmica socioespacial da cidade e diretamente ao seu entorno, ao qual foi direcionado este estudo.

5.3 O PÁTIO RORAIMA SHOPPING NA DINÂMICA DE REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO SEU ENTORNO – ANÁLISE DA FORMA, FUNÇÃO, ESTRUTURA E PROCESSO.

Antes de falar sobre reestruturação, é importante entender como se dá o processo de estruturação urbana de um determinado espaço. A estruturação acontece por meio de uma dinâmica natural ou induzida obedecendo ao período pretérito de cada lugar suas particularidades e singularidades, e isto pode ser considerado como ações imprescindíveis para a produção do lugar.

Sposito (1991, p.5) explicita a estrutura urbana como os “arranjos dos diferentes usos do solo no interior das cidades; sendo assim o mosaico - resultado deste processo de alocação/relocação das atividades econômicas e das funções residenciais e de lazer nas cidades”. Villaça (2001, p. 327), acrescenta que se pode definir a estrutura urbana “enquanto um todo articulado de partes que se relacionam, no qual alterações em uma parte, ou em uma relação, acarretam alterações nas demais partes e relações”.

Desta forma se entende a estruturação urbana como um processo contínuo na cidade que acontece respeitando a produção e o consumo dos espaços pelos diversos agentes promotores do espaço, seja para produção de bens e serviços, circulação e reprodução da força de trabalho.

Castells (2009, p. 182) endossa que “o espaço é estruturado, quer dizer ele não está organizado ao acaso, e os processos sociais que se ligam a ele exprimem, ao especificá-los os determinismos de cada tipo e de cada período da organização social”.

Nesse sentido, o processo posterior a estruturação urbana (produção do espaço) seria a reestruturação urbana (reprodução do espaço), ou seja, uma transição de um estado a outro que altera a geografia e configura o espaço urbano a fim de atender novos anseios, novos padrões, de tal maneira que novas formas inseridas neste contexto, como os SCs, ditam novas funções aos padrões pretéritos. Neste contexto, Soja (1993, p. 194) acrescenta que:

Em sua hierarquia de manifestações, a reestruturação deve ser considerada originária de e reativa a graves choques nas situações e práticas preexistentes, e desencadeadora de uma intensificação de lutas competitivas pelo controle das forças que configuram a vida material. Assim, ela implica fluxo e transição, posturas ofensivas e defensivas, e uma mescla complexa e irresoluta de continuidade e mudança. Como tal, a reestruturação se enquadra entre a reforma parcial e a transformação revolucionária, entre a situação de perfeita normalidade e algo completamente diferente (SOJA, 1993, p. 194).

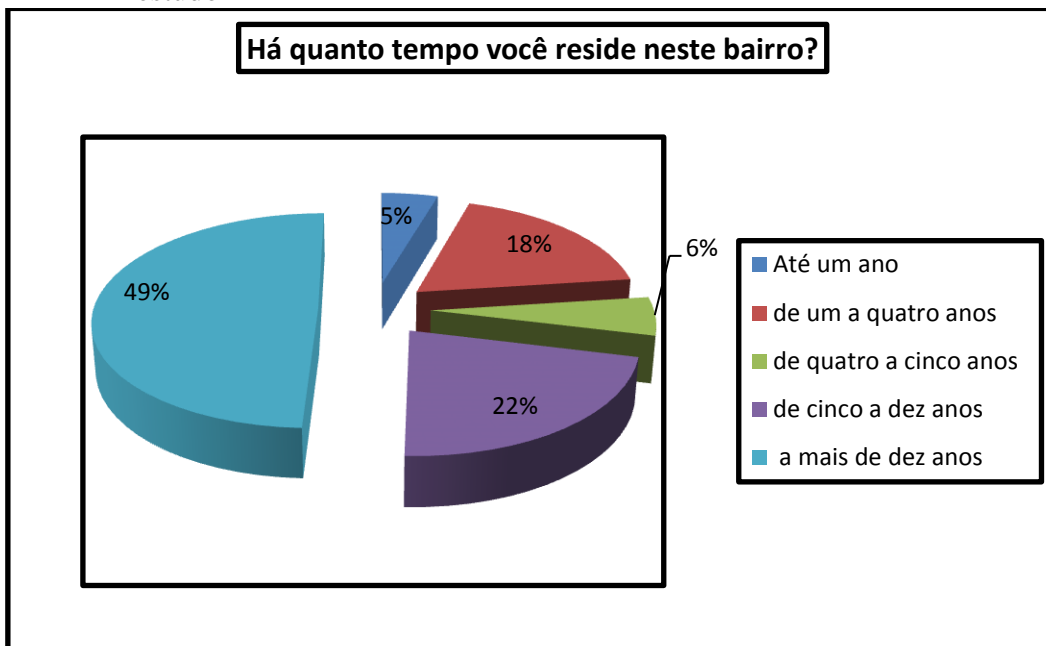
Sendo assim, este fragmento do texto se dedica a explicitar se o PRS dita novas funções ao padrão pretérito preestabelecido e exerce inter-relação com as demais partes do todo e se o processo tende na implicação de mudanças. Para isso foi fundamental a aplicação dos questionários e de entrevistas que foram destinados aos residentes e as atividades comerciais e prestação de serviços que se localizam no raio delimitado nesta pesquisa. Vale salientar que forma, função processo e estrutura devem ser estudadas concomitantemente e vistos na maneira como interagem para criar e moldar o espaço através do tempo (SANTOS, 2008).

Forma, função processo e estrutura são quatro termos disjuntivos, mas associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomadas individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade (SANTOS, 2008, p. 71).

A primeira pergunta do questionamento (**Há quanto tempo você reside neste bairro?**) visou identificar os moradores antigos – MA e os moradores recentes- MR, uma vez que o tempo de residência pode ser um indicativo da forma de opinião do respondente, para tanto foi considerado moradores recentes os que fixam residência do ano de 2011 em diante, por ser considerado o período de implantação do PRS.

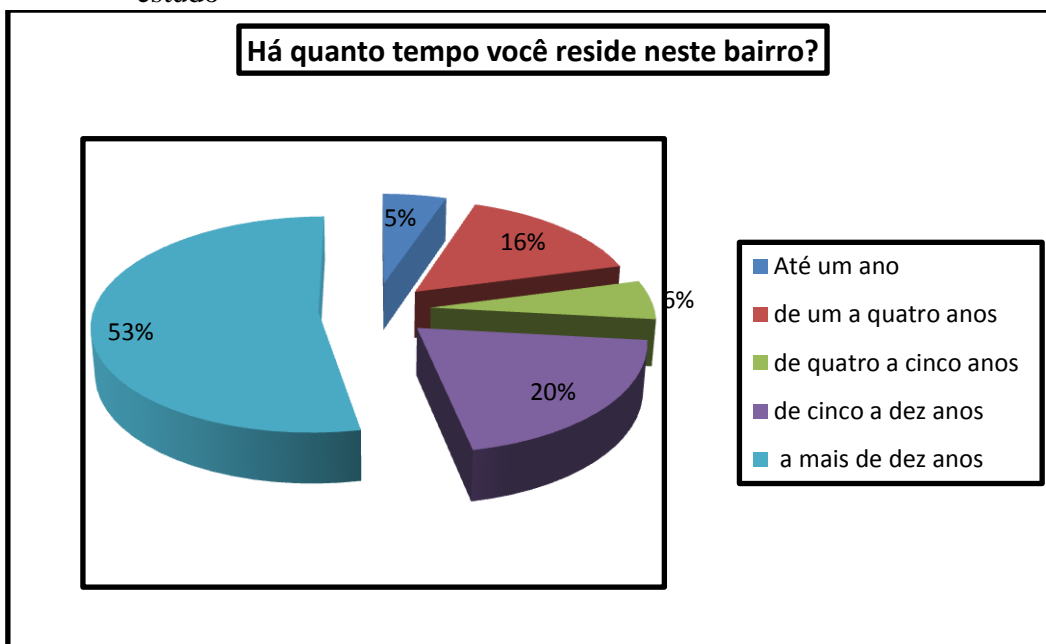
Do total de questionários aplicados (375), verificou-se que a maioria dos respondentes (273) se enquadra na categoria MA, correspondendo a 73% da amostra, enquanto os demais (102) estão inclusos na categoria MR. No bairro Aeroporto a pesquisa identificou que 29% dos respondentes estão na categoria MA enquanto no bairro Cauamé totalizou 27% dos respondentes (Figuras 24 e 25).

Figura 24: Tempo de residência dos moradores do bairro Aeroporto considerando o raio de estudo



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

Figura 25: Tempo de residência dos moradores do bairro Cauamé considerando o raio de estudo

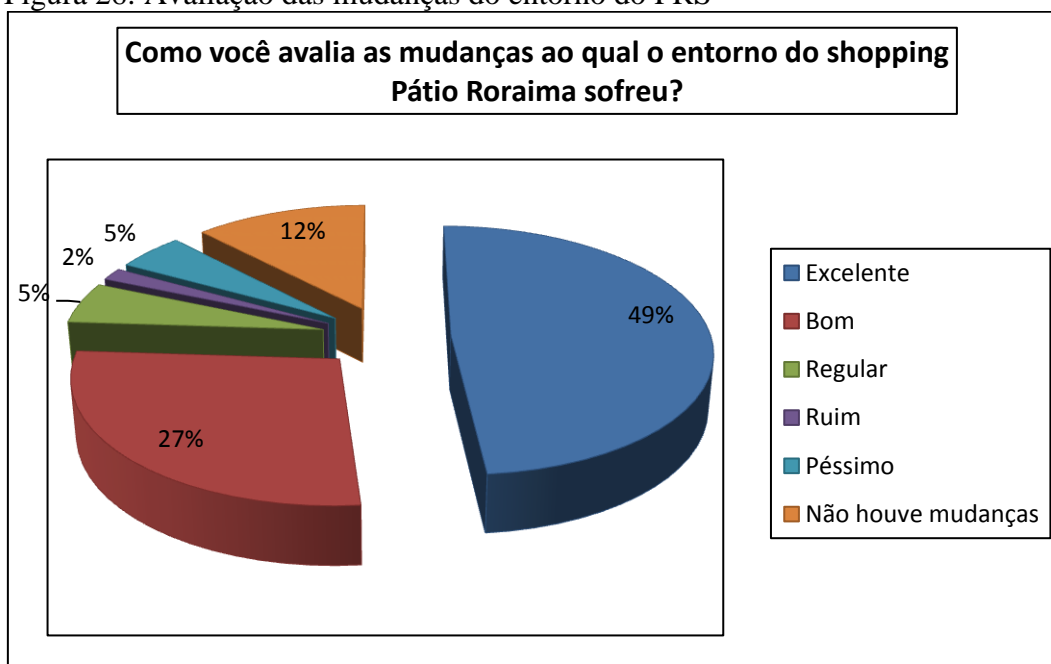


Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

As condições de moradia das pessoas que compreendem o raio de estudo de acordo com as residências pesquisadas se resumem em: 330 domicílios próprios, 34 alugado e 11 cedido/emprestado. A pergunta com relação às condições de moradia também teve propósito de verificar se a situação de residência exerce influência na resposta dada.

A terceira questão levantada na aplicação de questionários junto à comunidade do raio de estudo faz menção em verificar a opinião em relação à forma SC, ou seja, o aspecto visível e a função, ou seja, o papel a ser desempenhado no espaço urbano pelo PRS. O questionamento feito foi: **Como você avalia as mudanças ao qual o entorno do Pátio Roraima Shopping sofreu?** As opções de resposta foram diversificadas e as informações adicionais que algumas pessoas forneceram contribuíram para compreender suas opiniões. Em razão das respostas tanto do bairro Aeroporto quanto do bairro Cauamé ter similaridades, foi elaborado apenas um gráfico geral mensurando as opiniões (Figura 26).

Figura 26: Avaliação das mudanças do entorno do PRS



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

As opiniões a respeito da forma PRS assim como da inter-relação entres os elementos no contexto urbano do seu entorno (estrutura), foram positivas para maioria dos respondentes que avaliaram a presença do shopping nas categorias excelente e bom (76%). O que chama mais atenção nestes dados são as pessoas que opinaram não ter havido nenhuma mudança, as quais somadas às pessoas que opinaram como as que avaliaram a

presença do PRS como regular, ruim e péssimo são as pessoas que estão localizadas mais distantes do SC e, a grande maioria destas, está na categoria MA. De acordo com algumas colocações se deduz que a insatisfação as mudanças no entorno do PRS estão relacionadas a questões de segurança.

Cabe ressaltar, no que diz respeito à instalação da forma (aparência física) do PRS, assim como as melhorias infraestruturais, que ficaram restritas neste primeiro momento as mudanças estruturais da BR-174, trecho urbano da Avenida João Alencar ao qual passou por toda uma reestruturação com a duplicação deste trecho, iluminação e calçadas que foram feitas a fim de garantir a mobilidade visando o acesso ao SC.

Foi observado, a partir das respostas dos questionários, que grande parcela dos respondentes pensava que as melhorias de infraestrutura avançariam bairro adentro, contemplando diretamente todos os elementos da sociedade (indivíduos, grupos e instituições) e não iriam se limitar a Avenida João Alencar. Essa insatisfação foi mais presente no Bairro Aeroporto, em razão, principalmente, da falta de asfalto em muitas das ruas.

Com a chegada do PRS, o Poder Público Municipal priorizou viabilizar infraestrutura ao sistema viário da BR – 174 no trecho que compreende a Avenida João Alencar (Figura 27), tendo em vista o aumento dos números de viagens motorizadas ou não em virtude da forma SC. Tal afirmação pode ser endossada no Plano de Mobilidade Urbana – PLANMOB (Brasil, 2007) que trata a mobilidade como produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Vale salientar que no trecho revitalizado foram investidos cerca de R\$ 5.016.539,13 na obra, recursos provenientes do Ministério do Turismo (LIMA, 2013).

Foto 27: Avenida João Alencar



Fonte: Jornal Informativo da Prefeitura de Boa Vista, 2014.

No caderno de Plano de Mobilidade do Ministério das Cidades é apontado que cabe ao poder público, em geral às prefeituras, a provisão da infraestrutura urbana, inclusive as de transporte e circulação, entretanto, deve ser exigido dos empreendedores a sua contrapartida nos investimentos necessários, de forma proporcional às novas demandas geradas por seus empreendimentos, internalizando estes custos, inclusive os indiretos, dentro do próprio projeto (BRASIL, 2007).

Para Villaça (2001, p.307) uma característica marcante dos SCs são os problemas de tráfego, fator que preocupa muitas prefeituras municipais que não dispõem de instrumentos legais para enfrentar os impactos por eles provocados.

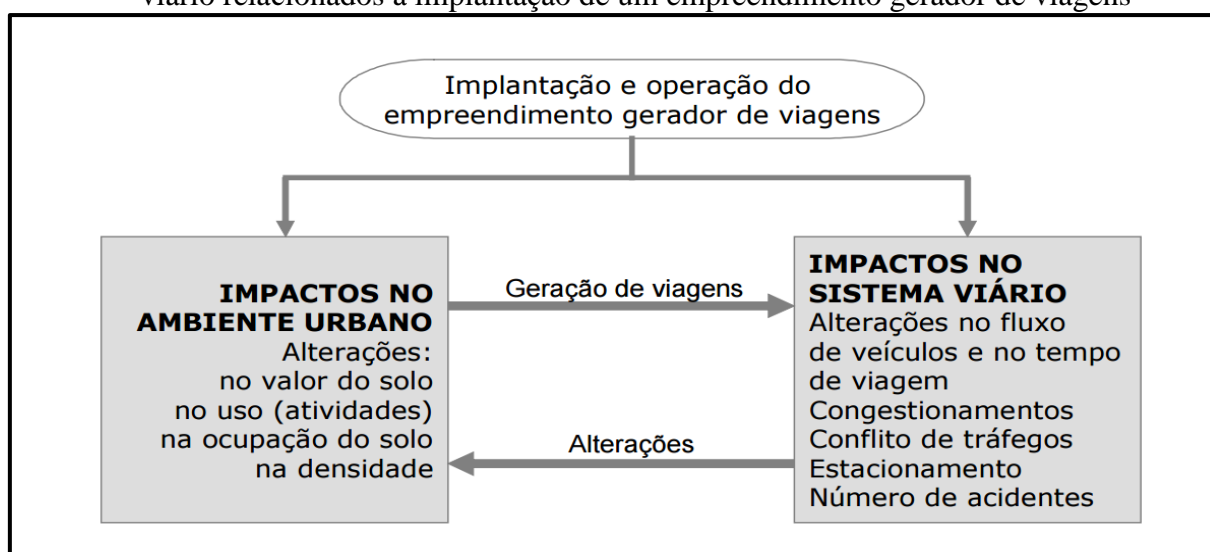
Neste contexto, vale salientar que o processo de análise e aprovação do empreendimento SC deve se balizar por critérios rigorosos, focados principalmente em seus aspectos negativos para a população de sua área de influência, estes que são amparadas no Estatuto da Cidade que prevê que a implantação de um SC deve ser precedida do estudo de impacto de vizinhança – EIV.

A administração municipal precisa aprovar previamente estes novos empreendimentos e, antes disto, deve verificar os seus impactos nas infra-estruturas urbanas e na vizinhança, inclusive nos aspectos ambientais, e condicionar a sua autorização ao cumprimento de normas (geometria dos acessos, oferta de vagas de estacionamento, aplicação de normas do desenho universal, etc.), ao atendimento das exigências de investimentos na infra-estrutura (ampliação do sistema viário envolvente, melhoria da sinalização, implantação de sistemas de drenagem, e outros) e à implantação das medidas mitigadoras ou compensatórias dos impactos ambientais e de vizinhança (BRASIL, 2007, p. 69).

Diante do que preceituam o Plano de Mobilidade Urbana, o Estatuto da Cidade e o artigo 30 da Constituição Federal que prescreve que é dever do município adequar o ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, é possível deduzir que o Poder Público Municipal de Boa Vista, agiu com planejamento investindo primeiramente na adequação do sistema viário da BR – 174, no intuito de minimizar possíveis transtornos urbanos na malha viária que dá acesso ao SC, que por ser um PGT, gera uma carga na circulação de pessoas e veículos superior a capacidade da estrutura preexistente culminando em congestionamentos que afetam o padrão de acessibilidade.

Para Kneib (2004, p. 42), a implantação de um empreendimento gerador de viagens ao qual estão inseridos os empreendimentos shopping centers implica em impactos entre o sistema viário e o ambiente urbano o que vai gerar diversas alterações entre a forma e suas novas funções na malha urbana (Figura 28).

Figura 28: Relação cíclica entre os impactos no ambiente urbano e os impactos no sistema viário relacionados à implantação de um empreendimento gerador de viagens



Fonte: KNEIB (2004, p. 42).

Vargas (2003b, p.746) aborda que as características naturais dos SCs provocam impactos que vai há várias direções, e estas peculiaridades do empreendimento são de suma importância desde que controlados para o desenvolvimento urbano.

Essa característica natural dos SCs de provocar, por um lado a renovação urbana espontânea da área valorizando o local, recuperando áreas e fornecendo equipamentos de lazer à cidade; e por outro lado, o adensamento exagerado, o congestionamento do tráfego, o aumento do preço do solo, a deterioração das áreas de comércio tradicionais, e a mudança nas relações hierárquicas na estrutura urbana imprime na atividade varejista uma condição simultânea de funcionar como elemento agilizador, inibidor e estruturador da dinâmica urbana (VARGAS, 2003b, p. 746).

Contudo, uma parcela da população que compreende o raio de estudo ignora tais melhorias no Bairro em detrimento das necessidades cotidianas, como asfaltamento de uma rua, iluminação entre outros anseios. Isto pode ser considerado, de certa forma, “normal” levando em consideração que o homem dificilmente se encontra numa situação de satisfação total. Santos (2007) pontua as diferenças sentidas entre os indivíduos e as condições que lhes são localmente oferecidas e/ou imposta com a resistência a uma localização.

O homem – cidadão, isto é, o indivíduo como titular de deveres e direitos, não tem o mesmo peso nem o mesmo usufruto em função do lugar em que se encontra no espaço total [...] à medida que vai descendo para a periferia (em termos de acessibilidade, e não em termos geométricos) as autoridades e as administrações com as quais se é obrigado a transigir detêm cada vez menor o prestígio e os meios para uma ação eficaz e rápida [...] a capacidade de influenciar a corrente dos acontecimentos não são as mesmas quando se levam em conta as localizações individuais [...] uma vez que o papel do Estado é também determinado pelo funcionamento da economia (SANTOS, 2007, p.112).

Já em relação à entrevista direcionada aos proprietários de estabelecimentos comerciais e prestação de serviços, foi possível verificar como estes visualizam a forma SC, sua estrutura e função no contexto do seu bairro.

Com a pergunta **“Em sua opinião as mudanças que ocorreram nas formas deste bairro a exemplo das melhorias na infraestrutura, podem ser consideradas como atrativos para outras atividades comerciais e de serviços? Por quê?”** pode-se entender o ponto de vista dos empreendedores que compreende o raio de estudo.

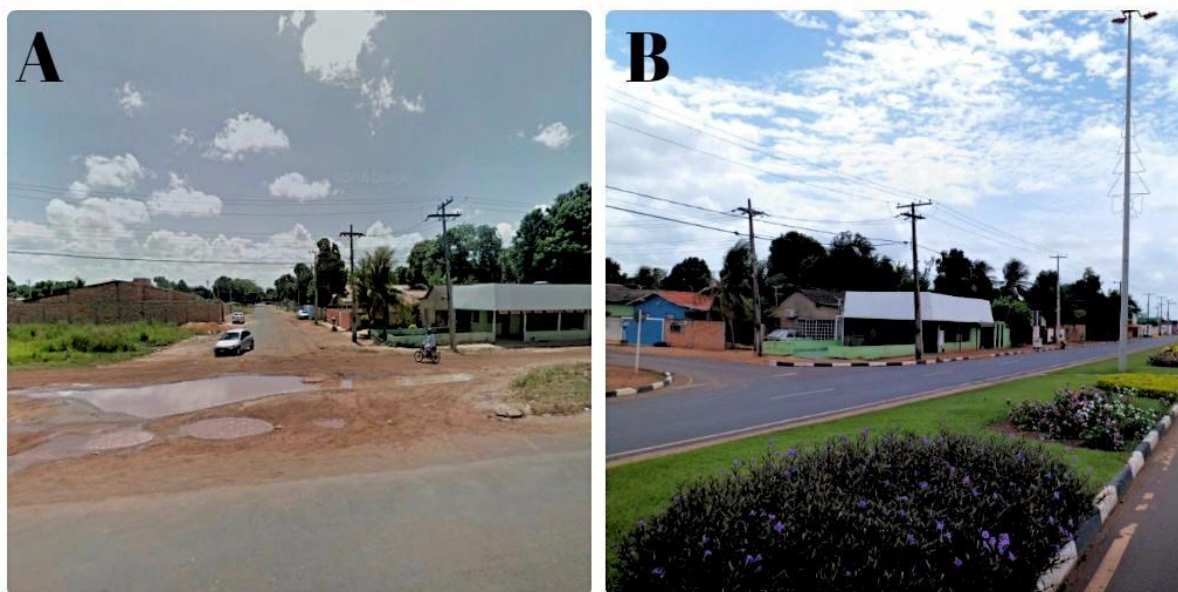
A princípio a maioria dos entrevistados (83%) concorda que a implantação da forma PRS nas proximidades de suas atividades, de certa maneira, propiciou uma nova função com o aumento de fluxo no entorno, o que provocou uma maior movimentação de

clientes gerando uma maior lucratividade. Neste contexto se reporta a Castells (2008, p.136) onde o autor compreende que as empresas não estão motivadas somente a produtividade, mas, mormente, “pela lucratividade e pelo aumento do valor de suas ações”.

Após a análise dos dados coletados nas entrevistas em relação à opinião da forma, estrutura e função, ou seja, se com a implantação do PRS houve uma nova dinâmica das funções urbanas relacionadas à atração de novas atividades comerciais e de serviços implicando em mudanças socioespaciais (processo) as respostas foram positivas.

Os entrevistados pontuaram que antes da inserção do PRS, a clientela era prioritariamente dos bairros Aeroporto e Cauamé, e que as atividades comerciais e de prestação de serviços que se concentravam na BR-174, trecho urbano da Avenida João Alencar no período seco, tinham que lidar com grande quantidade de poeira e no chuvoso com lama. Na Figura 29 é possível visualizar o antes e o depois das melhorias de infraestrutura (asfalto, duplicação da via, calçadas, meio fio e iluminação), ou seja, é notório que a revitalização da via permitiu sobremaneira a expansão de uma nova logística qualitativa que beneficia os usuários da mesma.

Figura 29: Foto A: Cruzamento da Rua Guarulhos com Av. João Alencar em 2012; Foto B- Mesmo cruzamento após obra de revitalização da prefeitura.



Fonte: Foto A: Google Maps disponível em: <https://maps.google.com.br/> acesso em: dezembro de 2016; Foto B: Francisco Monteiro, 2016.

De acordo com as opiniões dos entrevistados, os serviços de infraestrutura da BR-174, trecho urbano da Avenida João Alencar, possibilita melhor acesso e com isso, aumenta o tráfego de pessoas e veículos em virtude do PRS, conseqüentemente o entorno do

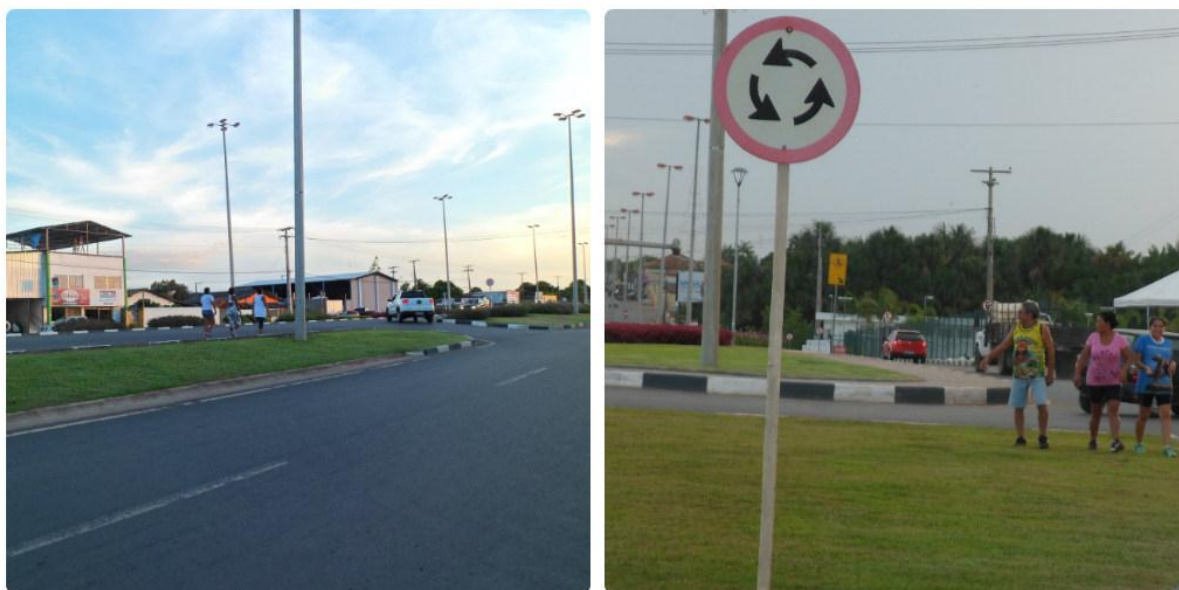
empreendimento se tornou uma localização estratégica para instalação de novas atividades comerciais e de serviços, mesmo os serviços de infraestrutura tendo se limitado a via de acesso ao PRS.

Vargas (2003, p.742) enfatiza que os SCs “podem ser considerados produtores de localizações para uso comerciais, além disso, a valorização do solo no seu entorno imediato, estimula o adensamento atraindo as classes de maiores rendas, e outros estabelecimentos comerciais”.

Com o quinto questionamento da entrevista **“As novas relações físicas, sociais e econômicas, ditadas pela inserção do Pátio Roraima Shopping, como aumento de fluxos exerce de alguma maneira influência nas mudanças de hábitos dos moradores deste bairro? Por quê?”** se pretendeu instigar ainda mais sobre as categorias de análise espacial.

A partir do confronto das respostas obtidas, foi possível verificar que a inserção do PRS, influenciou em algumas mudanças de hábitos sendo a mais citada o aumento de práticas esportivas, que antes não eram comuns. Com a reorganização da BR-174, trecho urbano da Avenida João Alencar muitas pessoas caminham no começo do dia e final de tarde (Figura 30) e, também, foi citado, à prática de dança zumba oferecida pelo PRS.

Figura 30: Pessoas praticando caminhada na BR-174, trecho urbano da Avenida João Alencar



Fotografia: Francisco Monteiro, 2016.

Um dado interessante com as respostas recebidas nas entrevistas foi que a comunicação presencial entre as pessoas dos bairros diminuiu, uma vez que a duplicação da

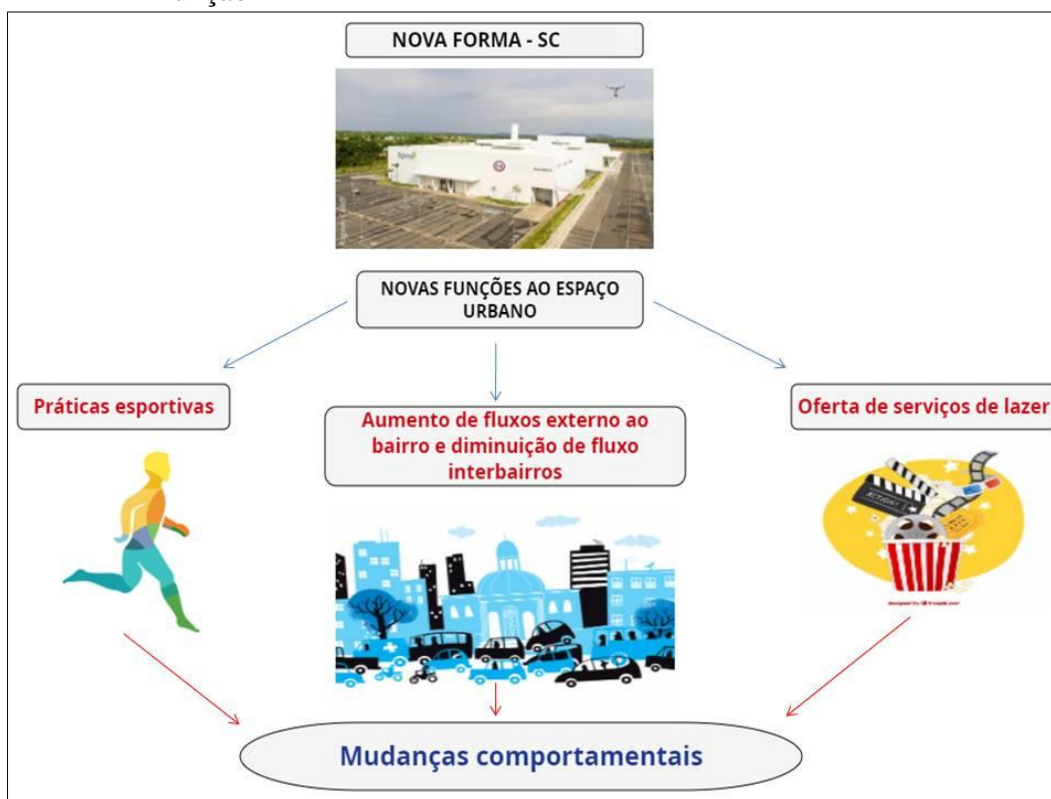
BR-174 no trecho urbano da Avenida João Alencar gerou uma carga extra de pessoas e veículos, alterando a função da mesma que antes era utilizada mais frequentemente para o deslocamento aos municípios sentido Norte de Boa Vista e para o país vizinho Venezuela, assim como para locomoção dos moradores.

Com a inserção do PRS o tráfego se tornou uma forma de impedimento para algumas pessoas se deslocarem, tanto do bairro Aeroporto para o Cauamé quanto do bairro Cauamé para o Aeroporto, o que era previsível segundo Farias (2006, p. 11) que enfatiza que a implantação de SCs altera as práticas cotidianas dos moradores que o circundam.

A implantação desses estabelecimentos, por si só, acarreta uma intensificação de fluxo e trânsito. Essa intensificação é ainda mais potencializada com as mudanças de uso e de padrões de ocupação do seu entorno. Em consequência disso, antigas práticas sociais, como por exemplo, o hábito de colocar cadeiras nas calçadas para conversar com os vizinhos, ou encontros informais nas proximidades, decorrentes de movimentos de pessoas a pé, entre outros, vão sendo substituídos por deslocamentos rápidos, através de veículos ou não.

Enquanto para alguns entrevistados o PRS não alterou os hábitos preexistentes da população, outros responderam que com a nova forma muitas pessoas estão se utilizando do lazer e entretenimento oferecido pelo o PRS, ou seja, atualmente não é preciso se deslocar a outros bairros em busca de lazer, uma vez que já é possível desfrutar de várias opções de lazer dentro do SC. Diante das informações coletadas neste questionamento da entrevista foi esboçado um esquema (Figura 31) a fim de sintetizar as opiniões.

Figura 31: Síntese das opiniões da questão quatro das entrevistas realizadas com os proprietários de atividades comerciais no raio de estudo, enfatizando Forma e Função



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

De acordo com o esquema apresentado, a inserção da forma PRS, trouxe novas funções ao espaço urbano, conseqüentemente aos moradores do entorno, onde alguns iniciaram determinado tipo de prática esportiva como caminhada, corrida e zumba. Outra novidade de acordo com as entrevistas são as opções de lazer inseridas no entorno do PRS, que se instalaram em função do aumento de fluxos de veículos e pessoas, culminando, assim, em mudanças comportamentais como forma de adaptação as novas relações que surgiram com o empreendimento.

Com as novas ações desempenhadas pelos usuários e residentes do entorno do PRS, cabe ressaltar que os processos estão acontecendo dentro de uma estrutura social e econômica resultando em contradições internas da mesma (CORRÊA, 1995). Assim, para existir no tempo uma forma precisa, “necessariamente, resistir, ter sentido, se transformar ao mesmo tempo em que cria raízes” (PINTAUDI, 2006, p.88).

Já em relação à questão quatro do questionário “**Em sua opinião os novos elementos (Shopping, Hotel, duplicação BR-174) exercem influência nas dinâmicas social, econômica e organização do seu entorno?**” foram obtidas as opiniões a respeito

das novas formas, sua organização no espaço urbano e sua inter-relação frente à estrutura de transformações em movimento naquele espaço (Figura 32).

Figura 32: Opinião em relação à influência das novas formas na dinâmica urbana



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

A compreensão da influência do PRS e dos demais elementos (formas) que se inseriram naquele espaço em função dele é fundamental, uma vez que através dos estudos das interações, recuperamos a totalidade espacial, isto é, o espaço como um todo e, igualmente, a sociedade como um todo de tal forma que em cada momento histórico, cada elemento, muda o papel e a sua posição no sistema temporal e no sistema espacial e, a cada momento, o valor de cada qual deve ser tomado da sua relação com os demais elementos e com o todo (SANTOS, 2008).

Sobre os novos elementos inseridos no contexto destes moradores, as opiniões se diversificaram em ambos os bairros pesquisados (Figura 33), sendo subjetivo mensurar tal grau de influência, no entanto, a maioria dos respondentes (41%, ou seja, 165 respondentes) acredita que estas formas influenciam direta ou indiretamente nas dinâmicas socioeconômicas e organizacionais do seu bairro, isto é, a grande maioria dos respondentes pouco tem contato com o PRS, muito menos com o Hotel Zii (Figura 34), acoplado ao empreendimento. De acordo com os moradores do bairro, os mesmos têm um contato um pouco mais próximo com o Supermercado Nova Era (Figura 35), principalmente em dias de promoção. Desta maneira, indiretamente a inserção destas novas formas vem ditando um

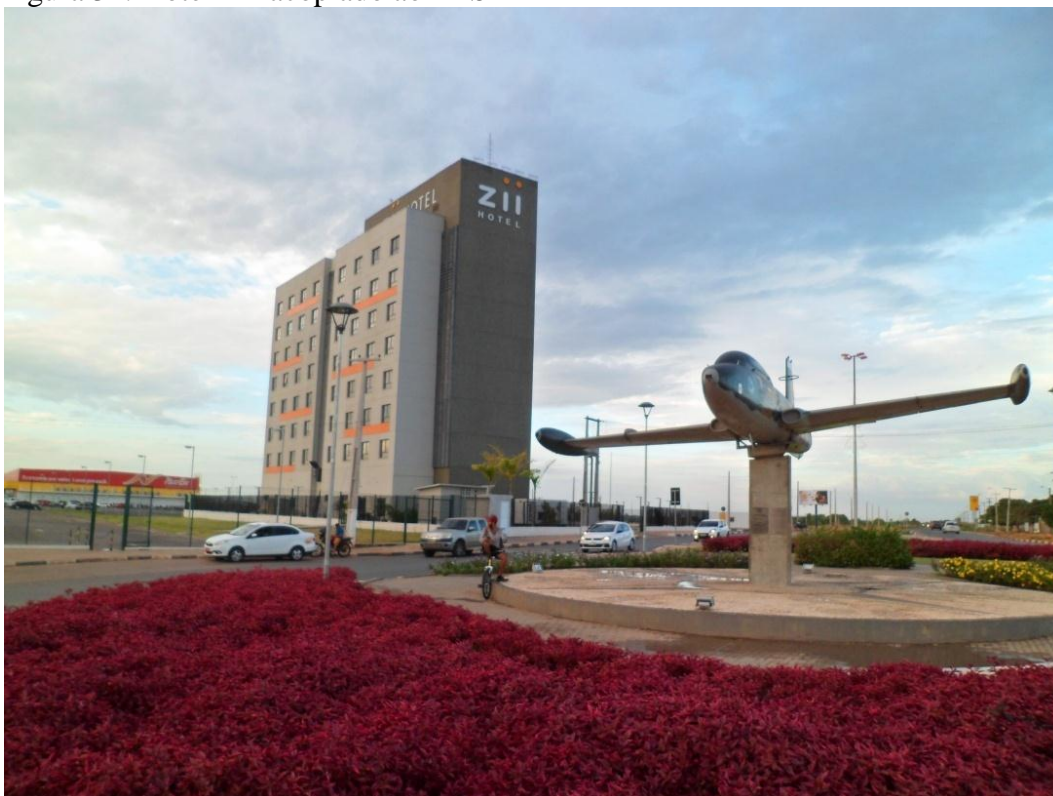
novo contraste ao “modelo preexistente”, alterando a dinâmica urbana consequentemente suas funções.

Figura 33: Opinião em relação à influência das novas formas na dinâmica urbana por bairro



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

Figura 34: Hotel ZII acoplado ao PRS



Fotografia: Francisco Monteiro, 2017.

Figura 35: Supermercado Nova Era acoplado ao PRS



Fotografia: Francisco Monteiro, 2016.

Neste contexto, o bairro Aeroporto e entorno tem refletido novas relações de produção que vão criando outras relações que se configuram no processo de reprodução, a exemplo, as relações sociais no que diz respeito ao cotidiano das pessoas e a concepção das mesmas com o novo ambiente.

Para Cunha (2016) as modificações resultantes de tais empreendimentos (Shopping, Hotel, Supermercado e novas atividades varejistas e prestação de serviços) nem sempre trazem benefícios para todos, mas, sobretudo, visa atender as necessidades de grupos específicos no sentido de promover a reprodução do capital.

Entre as respostas, as categorias talvez e não sei responder corresponderam a 23% (84 pessoas) da pesquisa, o que leva a compreensão de que estas pessoas talvez não tenham parâmetros entre o antes e o depois da inserção do PRS e da reestruturação urbana local, já que destas 84 pessoas que não souberam opinar sobre a influência dos novos elementos na dinâmica urbana, a grande maioria (74 pessoas) está na classificação MR desta pesquisa.

As pessoas que opinaram não ter havido influência dos novos elementos nas dinâmicas urbanas correspondeu a 33% (126 pessoas) dos respondentes. Foi observado que algumas destas pessoas se localizavam nos extremos do raio de estudo, portanto, onde as novas formas e funções possam exercer menor influência, ou outra hipótese que se levanta

seja possível resistência ao “novo”, pois segundo Castells (1978 apud Soja, 1993, p.90) elas podem ocorrer diante das formas espaciais.

As formas espaciais são marcadas pela resistência das classes exploradas, dos sujeitos oprimidos e das mulheres dominadas. E a ação desse processo histórico tão contraditório sobre o espaço será exercida numa forma espacial já herdada, produto da história anterior e sustentáculo de novos interesses, projetos e sonhos. Finalmente, de quando em quando, surgirão movimentos sociais para questionar o sentido da estrutura espacial e, por conseguinte, tentar novas funções e novas formas.

Em relação às formas e funções que transmitem dinâmicas ao espaço urbano em várias escalas, Montessoro (2006, p. 176) aborda que “a cada período as atividades mudam e se diluem no espaço deixando referências das relações estabelecidas criando condições para que a reprodução ocorra havendo uma relação com o lugar”, no entanto Tourinho (2011) esclarece que as trocas das novas condições ditadas pelos sistemas urbanos e o ambiente estão sujeitas a perturbações.

As perguntas de número6 (seis) tanto do questionário quanto da entrevista foram elaboradas com o objetivo de analisar as mudanças de função do entorno após a inserção do PRS, assim como uma possível mudança (processo) na composição da população, uma vez que os SCs ditam uma dinâmica de valorização a seu entorno.

Com a valorização espacial em decorrência da inserção do SC é evidente o aumento de custo de vida, custo de bens e serviços, assim como cobranças de taxas sobre serviços que antes não tinha naquele local, como o saneamento básico (redes de esgoto e drenagem) fazendo com que antigos moradores que não consigam manter-se diante da incompatibilidade de preços comparadas a outras áreas da cidade, sejam seduzidos a vender seus bens, migrando para outras áreas do tecido urbano

Por conseguinte, a partir da dinâmica na composição populacional, onde moradores antigos dão lugar a novos moradores com características socioeconômicas e culturais diferentes das que antes habitavam o espaço, pode-se dizer que futuramente o recorte espacial em estudo venha a sofrer um processo de gentrificação.¹²

¹² O termo gentrificação foi criado por Ruth Glass, em 1933, para explicar o repovoamento, no início dos anos sessenta do século XX, seja ele espontâneo ou não, de bairros desvalorizados de Londres por famílias de classe média. Esse processo vem ocorrendo em vários países do mundo, principalmente nos centros urbanos que passaram por grandes projetos, que causaram uma transformação espacial (SERAFIM, 2012, p.63).

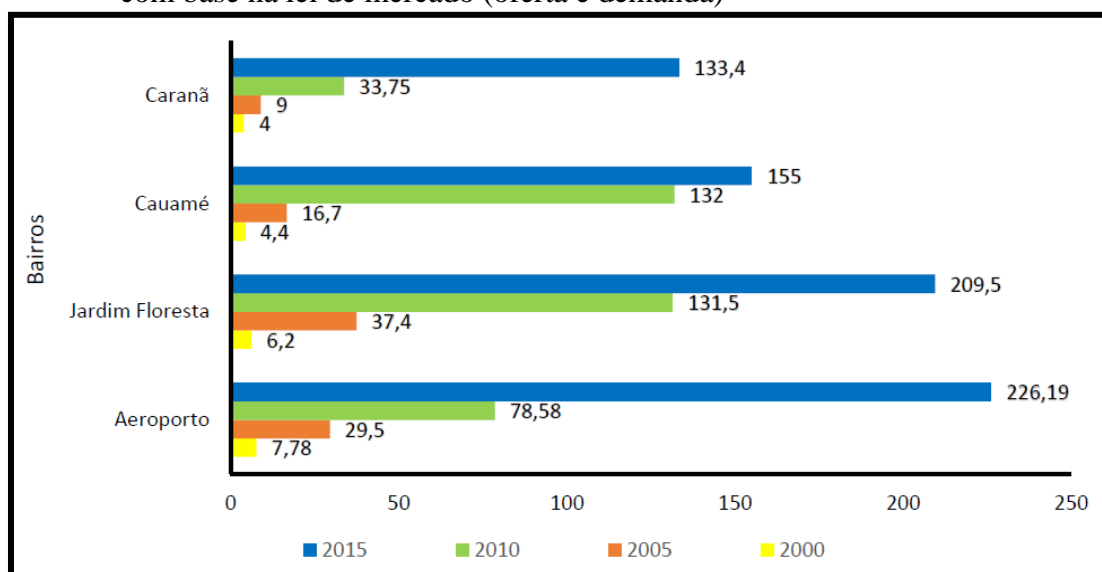
Mendes (2010, p. 23) enfatiza que “a gentrificação é, por definição, um processo de ‘filtragem social’ da cidade”. Vem suscitar um processo de recomposição social, indicando uma sucessão que opera no mercado de habitação, de forma mais vincada e concreta nas habitações em estado de degradação dos bairros tradicionalmente populares.

Para Mendes (2014) as intervenções públicas que favorecem as ações de reabilitação e regeneração urbana, determinadas, igualmente, pela necessidade de melhorar a imagem da cidade, de torná-la mais criativa e atrativa oportunizam uma dinâmica entre grupos sociais distintos, ou seja, uma transição populacional, uma vez que os antigos residentes, muitas vezes de camadas sociais menos favorecidas, vão sendo progressivamente substituídos por população das classes média-alta e alta.

As intervenções públicas que provocam valorização da cidade “gentrificada” desencadeiam mecanismos contraditórios de expulsão e de reapropriação [...] implicam, muito frequentemente, a expulsão de habitantes de menor estatuto socioeconômico das áreas centrais, condenando-os, doravante, a uma marginalidade socioespacial em áreas de periféricas [...] (MENDES, 2014, p. 493).

Em relação à valorização da área de estudo desta pesquisa, Cunha (2016, p. 104) em análise sobre variação do preço do solo por metro quadrado no período de 2000 - 2015, (Figura 36) constatou que a presença de novas formas a se destacar o PRS contribuiu para a valorização deste espaço urbano promovendo significativas transformações no espaço físico, principalmente no que se refere ao consumo do espaço.

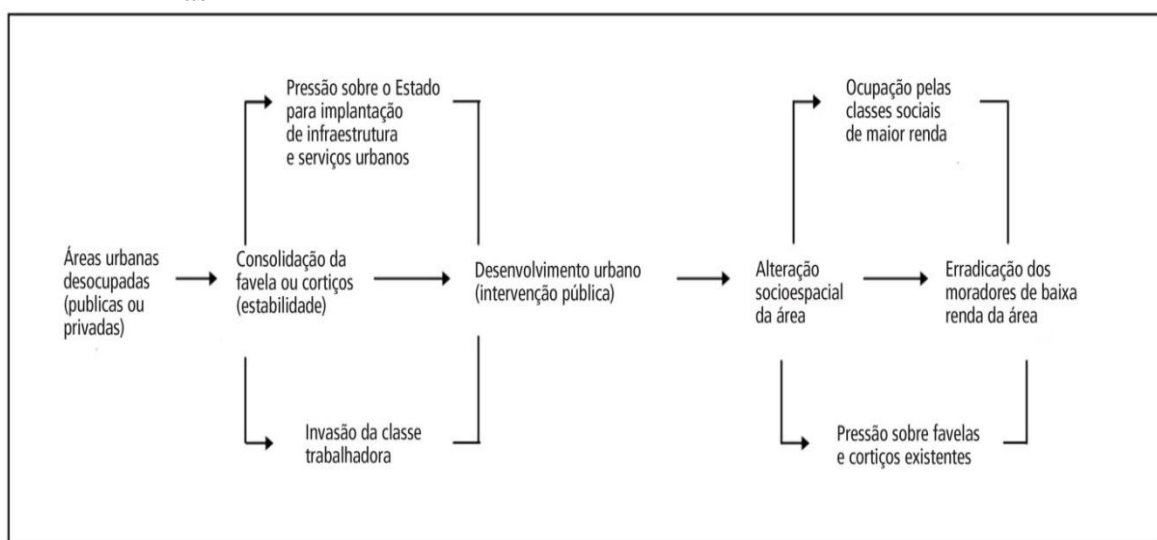
Figura 36: Variação do preço do solo por metro quadrado, 2000 – 2015 – valores aplicados com base na lei de mercado (oferta e demanda)



Fonte: Cunha, 2016, p. 104.

Com base na figura 37, é possível compreender o processo primário de gentrificação na dinâmica da reorganização urbana do Brasil, logo, subentende-se a partir da análise do início deste transcurso que o entorno do PRS, mais especificamente os bairros Aeroporto e Cauamé, possam a vir sofrer futuramente um processo de gentrificação, uma vez que o desenrolar da história dos bairros e as recentes melhorias na infraestrutura bem como progressiva inserção de serviços urbanos, coloca estes bairros na rota dos agentes produtores do espaço que por meio do marketing cria interesse residencial e comercial a classes sociais de maior renda.

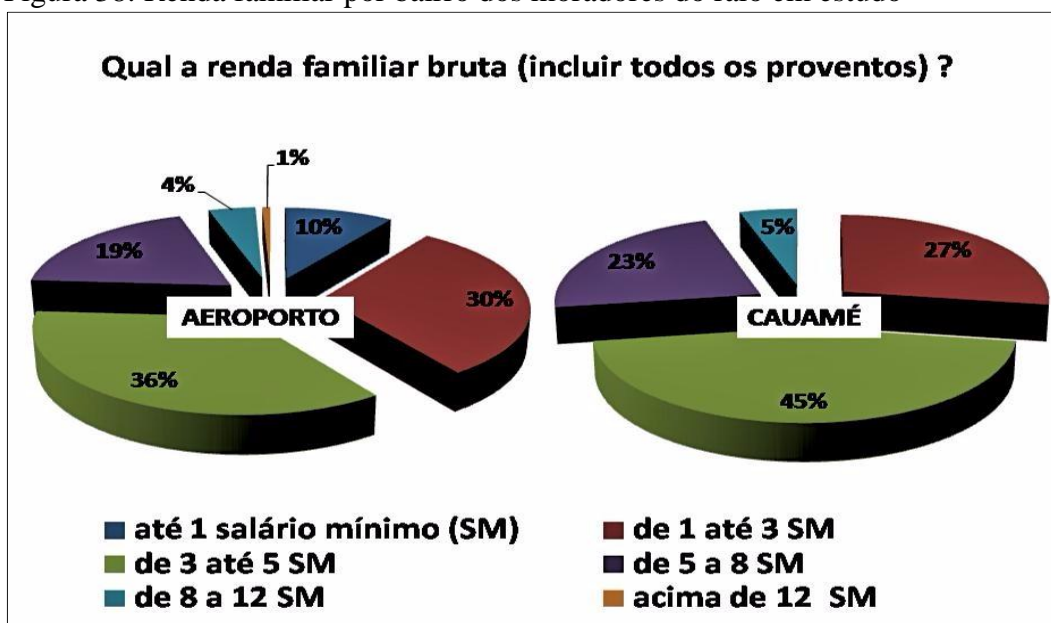
Figura 37: O processo primário de gentrificação na dinâmica da (re) organização urbana no Brasil



Fonte: Furtado, 2014, p. 358.

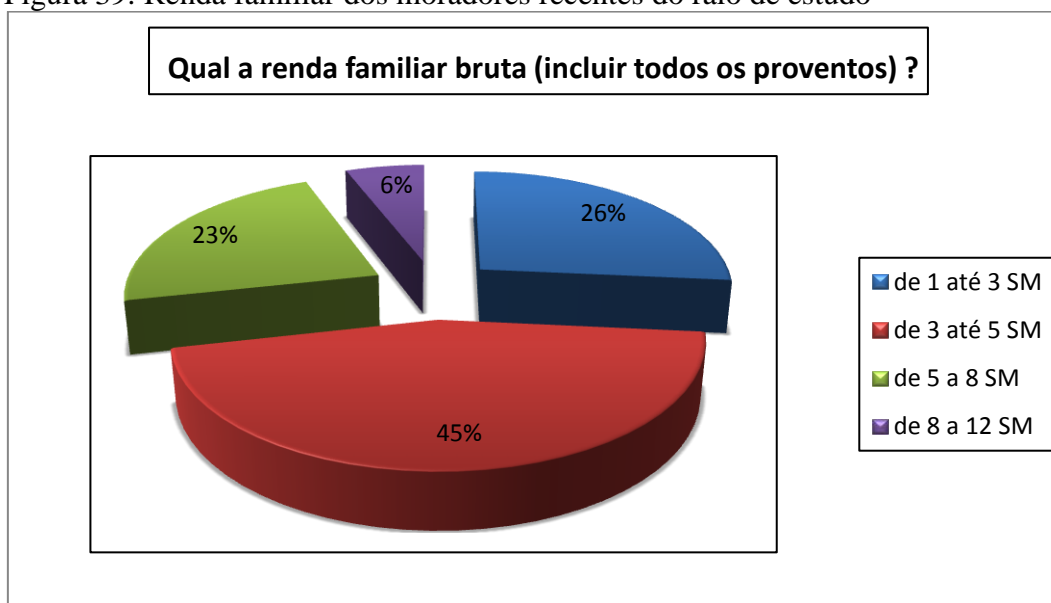
Uma possível alteração socioespacial da área em estudo ainda se trata de uma perspectiva precipitada, mesmo percebendo que a renda familiar bruta da maioria dos questionados concentra-se entre 3 a 5 salários mínimos (Figura 38). Assim, foi imperativo analisar a renda dos MR que correspondem a 27% desta pesquisa (Figura 39).

Figura 38: Renda familiar por bairro dos moradores do raio em estudo



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

Figura 39: Renda familiar dos moradores recentes do raio de estudo



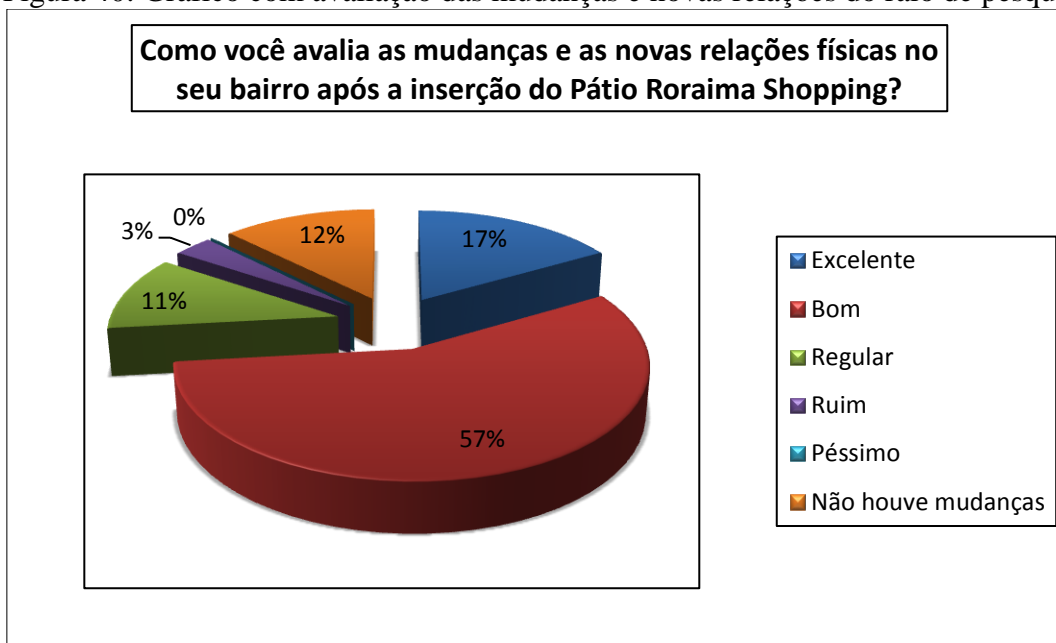
Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

Com a análise dos questionários da categoria MR que totalizam 102 pessoas, foi possível verificar que os novos moradores deste espaço dispõem de bom poder aquisitivo, consequentemente um padrão de vida e de consumo razoável. Assim, como demonstra a Figura 39, 26% (27 pessoas) dos MR tem renda bruta mensal entre 1 a 3 salários mínimo, 45% (46 pessoas) de 3 a 5 salários mínimo, 23% (23 pessoas) de 5 a 8 salários mínimos e 6% (6 pessoas) possuem renda de 8 a 12 salários mínimos.

Vale salientar que a questão levantada a respeito da gentrificação não faz parte dos objetivos desta pesquisa, haja vista que este processo é gradual e descontínuo, necessitando desta maneira, um longo tempo para se solidificar um estudo neste sentido, assim a ideia é que este apontamento faça parte de próximos estudos sobre a produção do espaço desta região.

Retomando a questão 6 (seis) do questionário “**Como você avalia as mudanças e as novas relações físicas no seu bairro após a inserção do PRS**”, verificou-se que grande parte dos respondentes avaliaram de forma positiva (Excelente, bom) as mudanças do entorno, ou seja, das 375 pessoas questionadas, 211 (74%) se posicionaram favoráveis as mudanças sociourbanas (Figura 40).

Figura 40: Gráfico com avaliação das mudanças e novas relações do raio de pesquisa



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

As respostas que variaram entre regular e péssima (41 pessoas opinaram que as mudanças foram regular e péssima, totalizando 14% dos entrevistados) foram dadas por MA, o que leva a compreensão que eventualmente o tempo de residência em determinado espaço condiciona algumas pessoas a habituar-se as condições ambientais do seu espaço as tornando inóspitas a receberem o novo, no caso as novas funções que o PRS imprime no seu entorno, fato este nos remete a Carlos (2007, p. 87) que assevera que as formas urbanas recriam constantemente novos padrões, que produzem novas contradições ao espaço de sua introdução.

[...] novos padrões culturais, invade a vida cotidiana recriando, constantemente, novos valores, novos signos, novos comportamentos, enquanto destroem símbolos, transformam os modos de uso do espaço, mudam as relações entre os cidadãos e destes com a cidade. O processo de reprodução do espaço, a partir do processo de reprodução da sociedade, se realiza produzindo novas contradições suscitadas pela extensão do capitalismo (CARLOS, 2007, p.87).

Foi identificado também que um total de 12% dos respondentes acredita que não houve nenhuma mudança nos seus bairros, sendo que deste total, 88%, foi respondido por moradores do bairro Aeroporto, este que apresenta maior carência de alguns serviços urbanos em relação ao bairro Cauamé.

Tal posicionamento é expresso como uma resposta as novas condições urbanas ao qual o entorno do PRS incorporou, ou seja, diante do “novo” pode haver duas posições, a resistência ou a resiliência, neste contexto, Machado (2001) afirma que cada elemento do sistema tem uma forma de interação com a novidade.

No entanto, a possibilidade do sistema urbano se ajustar a novas condições e permanecer estável não ocorre sempre. Cada componente do sistema pode interagir com a 'novidade' não só em tempo como em modo diferenciado, dependendo da 'história' de cada um. Quando isso ocorre, o sistema ou partes deles entra numa fase de turbulência ou instabilidade. Novos ajustes podem surgir, e o resultado pode ser uma estrutura de relações [regularidades] diferentes das iniciais [tempo longo] (MACHADO, 2001, p.4).

O ponto de vista dos proprietários de atividades comerciais e prestadores de serviços coletados nas entrevistas em relação à possível mudança na composição da população revelaram que existem muitas pessoas procurando o bairro para morar após as transformações de algumas características do bairro, assim devido a esta procura e/ou motivados pela valorização do imóvel, muitas pessoas estão vendendo suas casas, e isto é confirmado ao andar pelas ruas dos dois bairros, onde se visualiza várias casas com placas de vendas.

Sobre a dinâmica de composição de uso do solo em decorrência do PRS, Cunha (2016, p. 111) comenta que é importante destacar que:

[...] após estas mudanças ora verificadas, especialmente no que tange à infraestrutura viária e à presença do shopping, vêm experimentando uma incipiente, mas significativa mudança no que se refere à composição do uso do solo, pois verificou-se ali, uma crescente onda de novos estabelecimentos tanto de comércio quanto de serviços, além da presença de galpões comerciais.

Em contrapartida, notou-se por meio dos relatos tanto na aplicação dos questionários quanto das entrevistas que várias pessoas têm identidade com o local de residência o que impossibilita a mudança de parcela da população para outro local da cidade, mesmo diante de propostas que poderá surgir, isto pode ser confirmado por meio de um relato de morador do bairro Aeroporto “hoje meu bairro está bonito, hoje eu tenho orgulho de morar neste bairro e trazer meus amigos na minha casa”.

Diante das informações coletadas, cabe salientar que a compreensão da forma PRS se dá de acordo com o interesse pelo uso do solo, a condição e o tempo de moradia, ou seja, cada indivíduo entende a forma de maneira positiva ou negativa de acordo com o proveito que se possa fazer com tal mudança.

Neste sentido, Kneib (2004) enfatiza que os impactos atribuídos aos SCs, se apresentam em diversos aspectos do ambiente urbano, de forma positiva ou negativa, dependendo do planejamento e controle dos impactos na área influenciada e das conseqüências da implantação. A autora ainda destaca que pode haver dois tipos de impactos com a inserção destes empreendimentos, os impactos diretos e derivados (Figura 41).

Figura 41: Quadro com os impactos diretos e impactos derivados da implantação de um Shopping Center

IMPACTOS	CATEGORIAS	DESCRIÇÃO
IMPACTOS DIRETOS	Sistema viário e circulação	- Aumento do fluxo de veículos - Aumento do tempo de viagem - Congestionamento - Conflito tráfegos - Estacionamento - Número de acidentes
	Ambiente Urbano	Alterações: - no valor do solo - no uso (atividades) - na ocupação do solo - na densidade
IMPACTOS DERIVADOS	Sociais	- Coesão comunitária - Mobilidade - Acessibilidade - Realocação de pessoas
	Econômicos	- Níveis de emprego e renda - Fiscais - Planejamento regional - Recursos - Custo de viagens - Energia
	Meio Ambiente	- Ambiente construído - Estética - Valores Históricos - Ecossistemas - Qualidade do ar - Nível de ruído - Vibrações

Fonte: Kneib, 2004, p. 41.

Desta Forma, os impactos na circulação e sistema viário causados especificamente pelo SC são denominados de impactos diretos. Os demais impactos decorrentes da implantação e operação de um SC, que se dão no ambiente urbano provenientes do próprio empreendimento ou das alterações provocadas pelo empreendimento, são denominados impactos derivados (KNEIB, 2004).

Cabe ressaltar com os apontamentos subtraídos dos questionários e entrevistas que a implantação da forma PRS, induz uma nova dinâmica à reprodução do seu entorno especialmente no que diz respeito às transformações das formas, funções e usos e, com isso, involuntariamente, transforma o modo de vida das pessoas que localizadas próximas ao empreendimento, assim como de toda a cidade, pois são modificadas as relações, a cultura local, as formas de lazer e o consumo bem como sua condição diante do lugar que diz respeito a sua vida e com o qual se identifica.

As novas dinâmicas ao qual o espaço urbano que envolve o PRS não pode ser considerado como algo genérico aos demais espaços urbanos, uma vez que os SCs enquanto uma forma indutora de novas funções ao espaço, não exerce os mesmos efeitos em qualquer lugar ao qual for inserido, pois estas transformações vão depender da história de cada lugar. “E quanto maior o número de funções maior a diversidade de formas e de atores” (SANTOS, 2008, p.65).

A história atribui funções diferentes ao mesmo lugar. O lugar é um conjunto de objetos que tem autonomia de existência pelas coisas que o formam - ruas, edifícios, canalizações, indústrias, empresas, restaurantes, eletrificação, calçamentos, mas que não tem autonomia de significação, pois todos os dias novas funções subsistem as antigas, novas funções se impõem e se exercem. (SANTOS, 2008, p. 52).

Pintaudi (2001) explicita que as formas comerciais são as próprias formas sociais, e neste decurso é impreterível a análise do tempo (história) na compreensão do espaço.

As formas comerciais são, antes de mais nada, formas sociais; são as relações sociais que produzem as formas que, ao mesmo tempo, ensejam relações sociais. Analisar as formas comerciais, que são formas espaciais históricas, permite-nos a verificação das diferenças presentes no conjunto urbano, o entendimento das distinções que se delineiam entre espaços sociais. Em suma, coletivamente, as formas sociais dão ensejo à análise das diferenças (PINTAUDI, 2001, p.145).

Pintaudi (2006, p. 81) reitera que “as formas espaciais (estrutura e função incluídas) têm uma duração no tempo e o seu movimento requer permanente

reinterpretação”. Neste sentido as formas presentes no espaço refletem o movimento de transformação da sociedade, visto que cada forma foi sendo criada conforme as imposições socioeconômicas e culturais. “As formas do comércio têm uma história na cidade e que seu lugar e papel na construção do urbano vêm sendo transformados conforme novas condições e novos produtos são inseridos no processo geral de circulação do capital” (SILVA, 2014, p.159).

Logo, de acordo com o exposto se infere que a forma PRS induz novas condições e produtos ao espaço urbano, e isto fez com que o espaço antes considerado opaco por não apresentar perspectivas para o desenvolvimento socioespacial, terciário, densidade técnica e com pouca dinâmica e fluidez se consolide num espaço luminoso¹³ e de rapidez¹⁴ dando uma nova dinamicidade ao espaço envoltório deste empreendimento.

5.4 DINÂMICA DO SETOR TERCIÁRIO NO ESPAÇO URBANO: AVENIDA JOÃO ALENCAR, TENDÊNCIAS A PROVÁVEL CRIAÇÃO DE UMA NOVA CENTRALIDADE.

Em face da nova dinâmica de reprodução do espaço urbano dos bairros Aeroporto e Cauamé, ditada pela inserção do PRS que irradiou nova luminosidade ao seu entorno com a introdução e diversificação de novas e antigas formas que vêm impactando o espaço em vários sentidos a se destacar as alterações nos padrões de uso e ocupação do solo do eixo comercial e de serviços da Avenida João Alencar, esta via ganha uma nova caracterização no que diz respeito à introdução de uma nova dinâmica do setor terciário.

A respeito disso, considera-se que a estrutura do espaço urbano a partir da abertura deste ciclo que iniciou com o surgimento do PRS e continua com o processo de sua ascensão, de certa forma vivencia mudanças tanto de ordem física quanto social, estas que estão mais perceptíveis no trecho em estudo da Avenida João Alencar.

¹³Chamaremos de espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidades técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos (SANTOS, 2002, p. 264).

¹⁴ [...] os espaços da rapidez são, do ponto de vista material, os dotados de maior número de vias (e de vias com boa qualidade), de ais veículos privados (e de veículos mais modernos e velozes), de mais transportes públicos (com horários mais frequentes, convenientes e precisos e também mais baratos). Do ponto de vista social, os espaços da rapidez serão aqueles onde é maior a vida de relações, fruto da sua atividade econômica ou sociocultural, ou então zonas de passagem, respondendo a necessidades de uma circulação mais longínqua [...] (SANTOS, 2002, p. 263).

Cabe salientar que o PRS como sinônimo de modernização aos moldes locais, age como agente de reformulação aos padrões do ambiente de sua instalação desde sua essência, configurando-se como um atrativo a novas atividades do setor terciário para seu entorno. Santos (2008) aborda que a modernização sempre vai acompanhada por uma especialização de funções.

As modernizações criam novas atividades ao responder a novas necessidades. As novas atividades beneficiam-se com as novas possibilidades, porém a modernização local pode representar simplesmente a adaptação de atividades já existentes a um novo grau de modernismo (SANTOS, 2008, p.48).

O atrativo promovido pelo PRS ao seu entorno não se limita as atividades do setor terciário, visto que esta parcela do tecido urbano tornou rota de fluxos de transportes e pessoas, fato que despertou interesse em moradia e mais antecipadamente dos promotores imobiliários, com isso, desencadeou um processo de valorização e de expansão da cidade sentido Norte, o que gera uma mudança no processo de estruturação da cidade como todo. Neste sentido Veras (2009, p.173) explicita que “o processo de expansão da cidade suscita profundas mudanças no seu interior, modelando sua estrutura principalmente pela inserção de equipamentos e serviços que reproduzem novas formas e novas funcionalidades ao espaço intra-urbano”.

Sarapka (2007, p. 167) acrescenta que “apesar dos SCs possuírem caráter privado e ser fruto da atuação do mercado imobiliário, estes podem ser utilizados como um equipamento de estruturação do espaço urbano”.

[...] nesse caso pode tanto colaborar por gerar uma dinâmica de uso que dará origem a instalação de atividades complementares, assim como de habitação, que estará de acordo com o uso de solo previsto pela administração pública como através de sua contribuição que através de acordos entre setores públicos e privado vai resultar em benefícios para a população e o meio ambiente urbano (SARAPKA, 2007, p. 167).

Considerando que os SCs atribuem à sua área de influência novas características, Kneib (2004, p.87) enfatiza que estas características estão relacionadas à nova centralidade estas “decorrentes de sua implantação e operação, atraindo atividades e alterando os padrões de uso e ocupação do solo, formando um conjunto (empreendimento gerador de viagens mais atividades atraídas), que passa a constituir um subcentro ou centro regional”.

A respeito de centralidade, pode se considerar que o próprio shopping center traz junto a sua instalação a sua centralidade devido a sua variedade de produtos e serviços, que

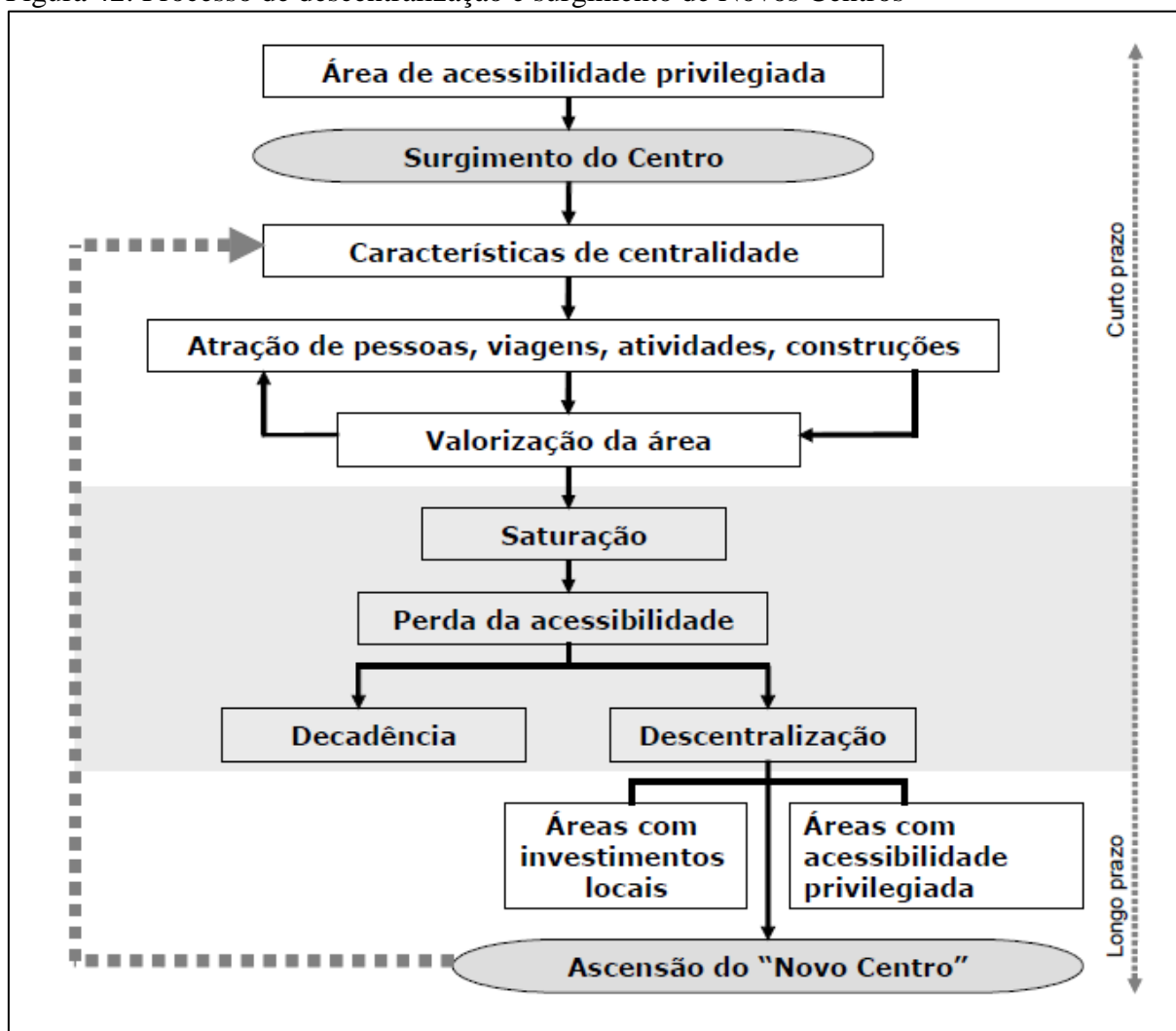
beneficia aos clientes em um ambiente com várias opções de consumo, estacionamento próprio segurança e conforto, capaz de suprir as necessidades basilares de um determinado grupo de pessoas.

Gonçalves (2011, p. 163) aponta que ao mesmo tempo em que o shopping center incentiva a dinâmica das atividades terciárias em novas áreas da cidade, “ele também aparece como novo lócus de consumo que pode ser encarado como uma centralidade, devido aos seus múltiplos usos do espaço para o consumo”. Para Sposito (1991, p.12), o shopping se expressa como uma:

[...] nova expressão da centralidade, como produção de nova centralidade, na medida em que através da concentração de um conjunto de estabelecimentos voltados ao comércio e aos serviços, em uma nova localização, recria-se a centralidade, ou seja, reúnem-se em outro lócus as mesmas qualidades de concentração que se encontram no centro, associadas a um novo modelo de acessibilidade, já que os shoppings são alocados próximos a vias expressas e conjugam grandes áreas de estacionamento.

Kneib (2004, p. 30) destaca um processo cíclico dos fatores que constituem o “nascimento e o declínio de centros urbanos o que contribuem para compreensão processo de surgimento de uma nova centralização, esses que podem se dá a curto e longo prazo” (Figura 42). A autora propõe que este processo acontece obedecendo à seguinte ordem: surgimento do novo centro, saturação, decadência, descentralização e ascensão de novo subcentro (novo centro).

Figura 42: Processo de descentralização e surgimento de Novos Centros



Fonte: Kneib(2004, p.31).

Esta dinâmica de nascimento e declínio dos centros urbanos pode ser entendida a partir do centro que por muito tempo é o principal concentrador de atividades, conseqüentemente de número de viagens e com o crescimento urbano perde seu estrelismo em detrimento de novos centros em determinados pontos da cidade, como aponta Kneib (2004, p. 30):

[...] o centro concentra um grande número de pessoas e atividades, o que gera a necessidade de novas construções, acaba por atrair um número bastante grande de viagens, e com o aumento da demanda por áreas, seus terrenos são valorizados. Essa valorização também contribui para a atração de construções, atividades e viagens. Dada a grande atração de pessoas, viagens e atividades, esse centro pode vir a tornar-se um local saturado, com conseqüente perda da acessibilidade, favorecendo o surgimento de um Novo Centro. Assim, a saturação/perda da acessibilidade, a descentralização, e o Novo Centro conformam um conjunto de fatores que contribuem de forma relevante para processo de esvaziamento, desvalorização e conseqüente decadência da área central. Com o passar do tempo, um processo análogo pode vir a ocorrer com o Novo Centro, que pode entrar em

processo de saturação, podendo perder a acessibilidade, o que favorece a descentralização e o surgimento de um outro Novo Centro aliado às forças de mercado, tornando-se um processo cíclico.

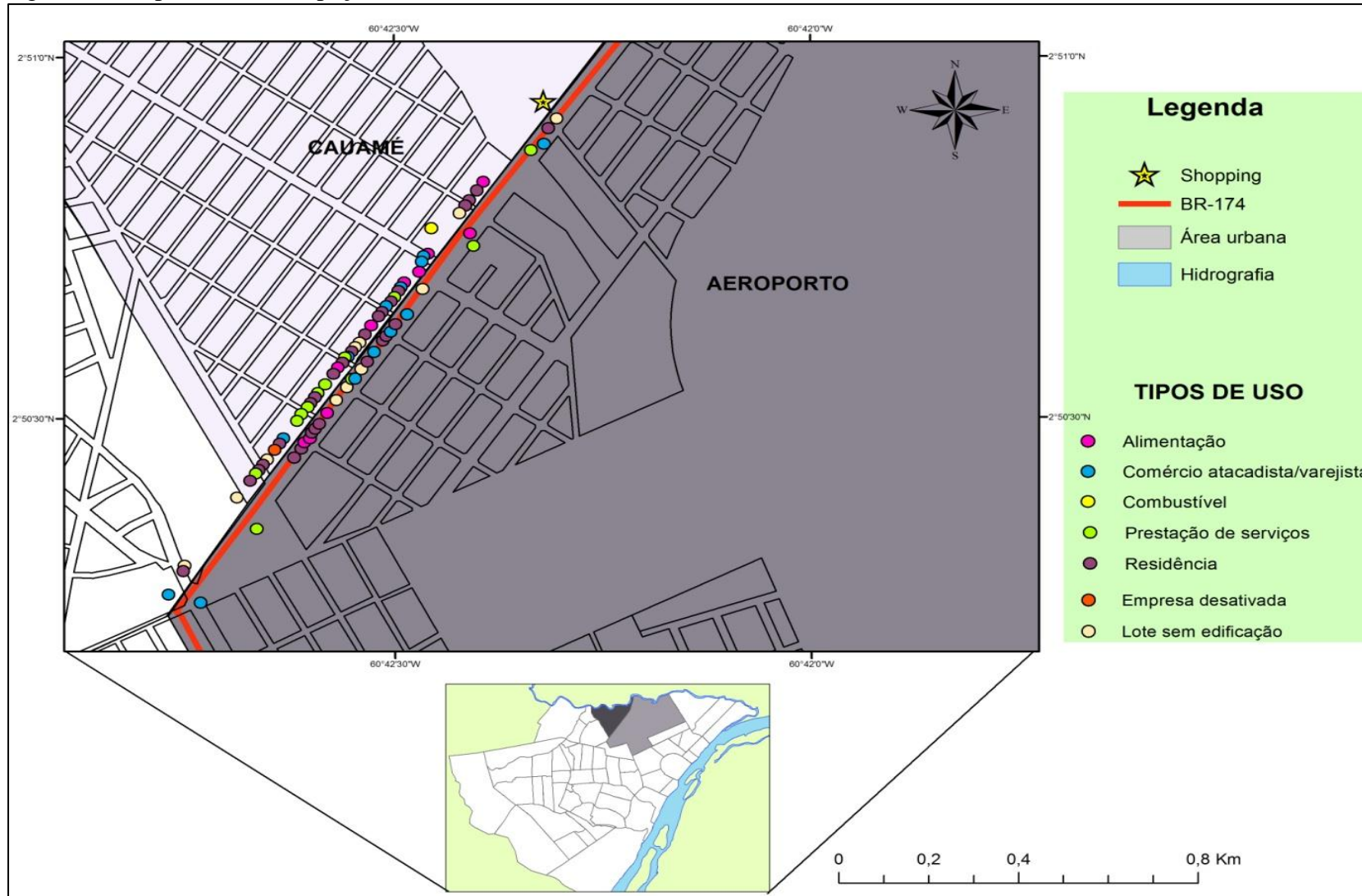
A respeito destas dinâmicas próprias das cidades que se dispersam, descentralizam-se e (re) compõe-se em novas formas de concentração/dispersão, Calixto (2000, p. 200) reitera que “a produção de lugares especializados (re)direciona fluxos, (re)produz e (re)cria novas centralidades e novas relações que, por sua vez, afastam uma parcela significativa da população da possibilidade de uso e consumo, (re)produzindo e separando a cidade”.

Com vista à compreensão do processo chamado centralidade e suas nuances, cabe a análise que o PRS trouxe centralidade consigo, no entanto seu entorno mesmo captando a luminosidade do empreendimento ainda não dispõe de aparato para suprir as mesmas qualidades de concentração que se encontram no centro, contudo, com esta pesquisa verifica-se que o processo de centralização, mais especificamente da Avenida João Alencar poderá vigorar de acordo com os apontamentos da pesquisa de campo.

A partir da pesquisa de campo realizada no perímetro de estudo desta pesquisa, pode-se inferir com relação ao uso e ocupação do solo urbano da Avenida João Alencar, que a mesma é composta de uma zona mista com usos residenciais que envolvem moradias unifamiliar (casas) e multifamiliar (condomínios/apartamentos), comerciais e prestações de serviços.

De acordo com a pesquisa de campo e aplicação de entrevistas, foram identificadas 35 atividades variadas do setor terciário, 27 residências, 11 lotes sem edificação e uma empresa desativada na Avenida João Alencar. A partir da identificação e de posse das coordenadas X e Y coletadas ao longo da via, foi elaborado um mapa de uso e ocupação (Figura 43).

Figura 43: Mapa de uso e ocupação da Avenida João Alencar trecho urbano da BR-174



Fonte: Modificado por Vivian Rodrigues e Francisco Monteiro da base cartográfica da Prefeitura de Boa Vista, 2015.

Com o espaço em prospecção por novos mercados motivados pela implantação do PRS e a revitalização da Avenida João Alencar, algumas atividades comerciais se remodelaram diante do novo perfil de clientes que passaram a frequentar o ambiente e, além disso, novas formas comerciais se edificaram na perspectiva de explorar o novo potencial do local.

Em razão disso Santos (2008, p.67) acentua que “sempre que a sociedade sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos (tanto novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial”.

Em relação à disposição das atividades ao longo da Avenida João Alencar, ainda se percebe a necessidade de várias atividades comerciais, principalmente os relacionados a serviços financeiros relacionados a bancos logo, a via não exerce centralidade se aproximando mais, de uma via comercial (Figura 44).

Figura 44: Infográfico com descrição das atividades da Avenida João Alencar



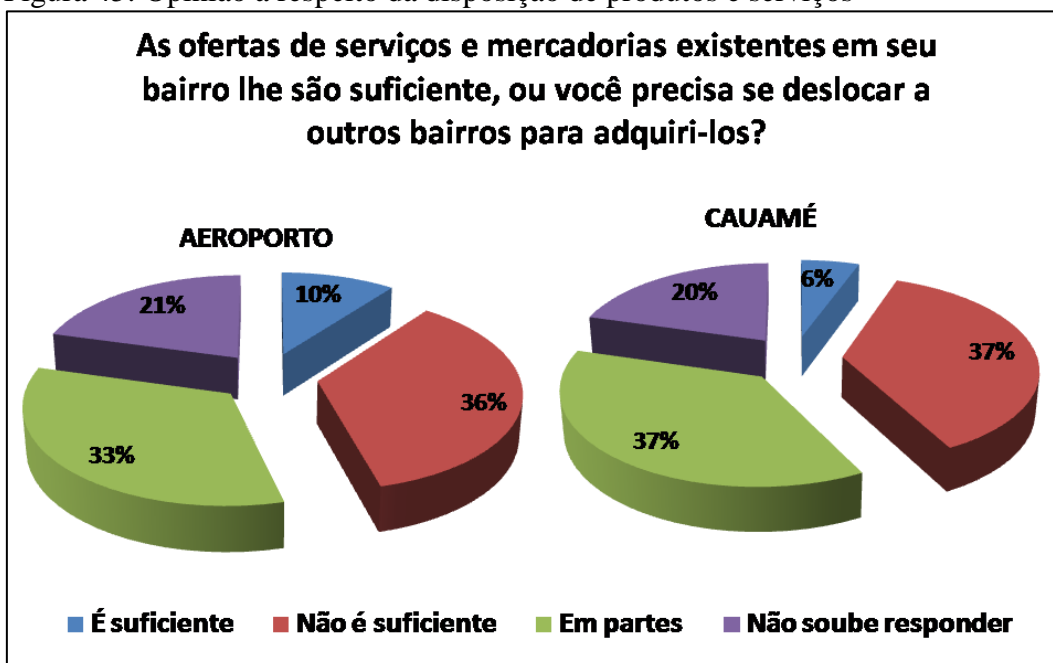
Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

A pergunta número 7 (sete) da entrevista direcionada aos proprietários dos estabelecimentos comerciais e prestação de serviços “**Devido o aumento de oferta de serviços e mercadorias nesta área, você acredita que futuramente a Avenida João Alencar (BR 174) se transforme num subcentro comercial?**”, serviu para analisar como estes empreendedores avaliam a projeção do local. Vale salientar que a pergunta se estendeu as demais atividades do setor terciário que compreende o raio de estudo.

Das 62 atividades comerciais e prestadores de serviços entrevistados 61% (38 pessoas) acreditam que a avenida futuramente irá se tornar em um subcentro, 24% (15 pessoas) respondeu que devido está abrindo várias empresas e as mudanças da infraestrutura da via favorece que em breve o local se torne um subcentro e somente 15% (9 pessoas) respondeu não acreditar que a avenida se torne um subcentro comercial.

Em contrapartida, com a pergunta 7 (sete) do questionário “**As ofertas de serviços e mercadorias existentes em seu bairro lhe são suficiente, ou você precisa se deslocar a outros bairros para adquiri-los?**” pode-se identificar, com as opiniões algumas carências de produtos e serviços nos bairros. (Figura 45).

Figura 45: Opinião a respeito da disposição de produtos e serviços



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

Em concordância com alguns moradores, tanto na Avenida João Alencar quanto no interior do bairro, ainda falta à oferta de alguns tipos de produtos, sendo mais fácil a compra

de produtos de primeira necessidade, e o que tem um peso maior neste imbróglio é a falta de prestação de serviços bancários, culminando, assim, na realização de compras em áreas externas ao bairro. Cabe salientar que também chegou a ser mencionado, em algumas ocasiões, que com a inauguração do Supermercado Nova Era, já é possível se deslocar menos em direção a outros centros.

Foi possível identificar com a pesquisa de campo a ocorrência de alterações significativa na atração de novas atividades comerciais e prestações de serviços, onde a variação de tempo por atividades, de acordo com a entrevista direcionada ao setor varejista, confirmou a presença de inúmeras atividades recentes (consideradas as atividades implantadas de 2011 em diante, período de especulação da construção do shopping) chegando a quase se igualar com as atividades do setor terciário que estavam instaladas até 2011 (Figura 46).

Figura 46: Atividades antigas e recentes distribuídas no raio de estudo



Fonte: Modificado da base cartográfica da Prefeitura de Boa Vista, 2015.

Na coleta de informações por meio das entrevistas foram identificadas atividades comerciais com tempo de atividades variadas, sendo as mais recentes com três semanas de

funcionamento e as mais antigas com vinte e sete anos de atividade (Motel pioneiro da região). Na figura 47 é possível verificar o percentual de cada grupo.

Figura 47: Percentual das atividades antigas e recentes do raio de estudo



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

De acordo com o percentual das atividades antigas e recentes identificados na pesquisa, é notório que o crescimento de novas atividades comerciais e de serviços aumentou significativamente considerando os últimos cinco anos, sendo que das 62 atividades identificadas, 30 delas estão classificadas como de procedência recente. É importante frisar que estas atividades recentes estão distribuídas não somente na Avenida João Alencar, mas como em todo o raio de estudo sendo em menor quantidade no bairro

Aeroporto devido se ter um menor número de residentes, portanto um menor mercado consumidor.

Das atividades do setor terciário identificadas no raio de pesquisa percebe-se a presença exponencial do circuito inferior, e tal pulverização destas atividades de comércio é explicada por Milton Santos (2004, p.214):

Contudo, a pulverização das atividades de comércio tem explicações geográficas e socioeconômicas. De um lado, os habitantes dos bairros pobres compram no local; o preço dos transportes não lhes permite ter acesso ao comércio moderno, frequentemente situado no centro das cidades ou nos seus arredores. A densidade e a distribuição das lojas estão calcadas nas probabilidades de deslocamento a pé da clientela. De outro lado, a dimensão dos comércios é uma adaptação a consumo pequeno e irregular. A venda no microvarejo permite ao cliente pobre, que só dispõe de magras rendas no dia-a-dia, abastecer-se em pequenas quantidades.

Ainda de acordo com Santos (2004, p. 255) a modernização que é acompanhada por uma mudança na estrutura do consumo, “repercute diretamente na estrutura do circuito inferior, assim as atividades de comércio e prestação de serviços estão se remodelando e/ou alterando em função de atender as novas aspirações que se demandam, logo, nasce uma série de novas atividades do circuito inferior”.

A respeito disto, Santos (2004) frisa que no circuito inferior, as forças de modernização não se realizam completamente para beneficiar as atividades com as técnicas mais recentes, ao passo que no superior as atividades se desenvolvem absorvendo todas as inovações e tecnologias.

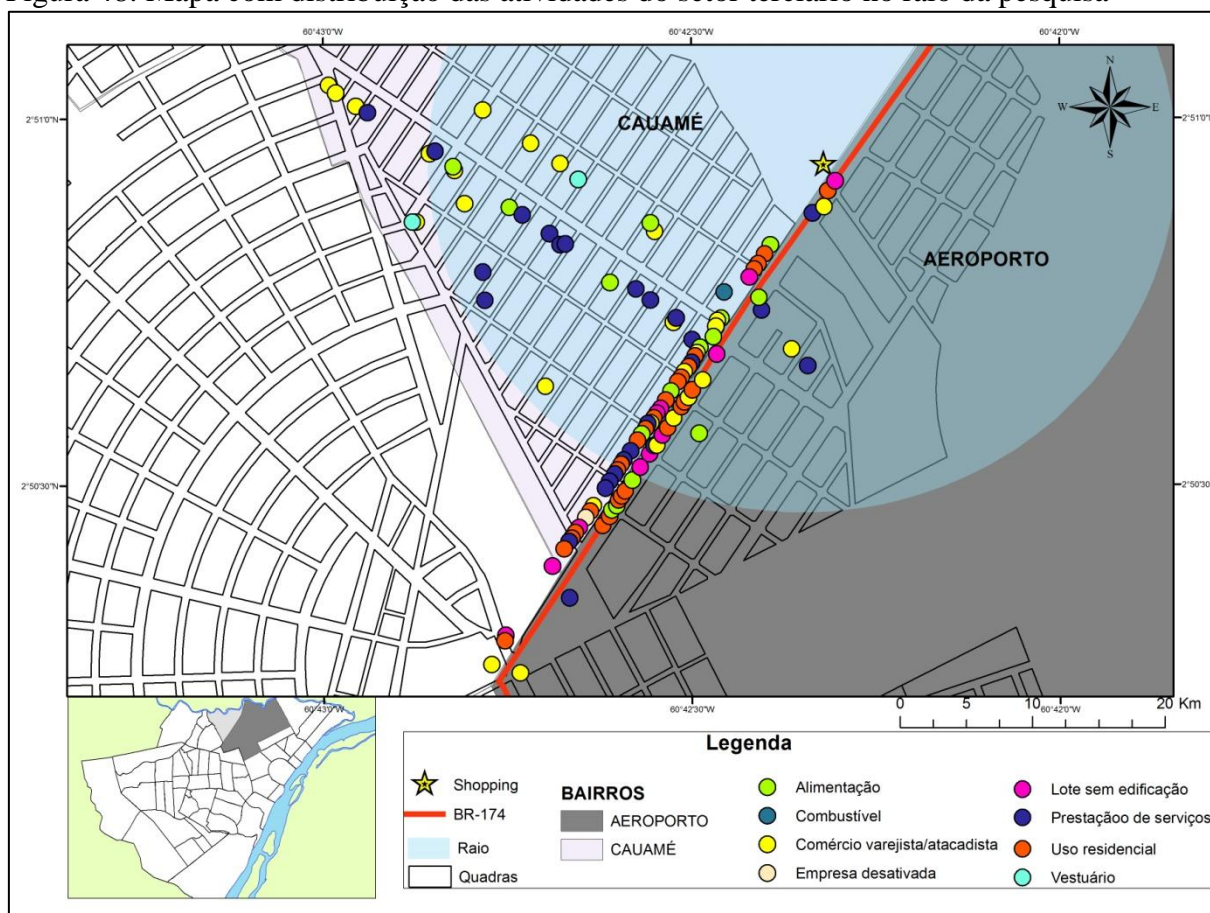
Temos assim neste espaço o circuito superior recém introduzido no raio de pesquisa representado pelas formas recentes (shopping, supermercado e filias) e o circuito inferior representado na sua maioria pelas formas antigas (fornecimento de produtos de primeira necessidade) que passam por um processo de adaptação frente às novas necessidades cotidianas. Desse modo “formas novas e velhas podem existir simultaneamente num espaço, tornando ainda mais complexa a organização espacial” (TRINDADE JR., 2001, p. 137).

Assim sendo, “a dinâmica de reprodução dos espaços e as relações sociais imbricadas pela lógica capitalista assumem o papel que desencadeiam novas e/ou velhas formas espaciais com novos/velhos usos, o que significa novas/velhas formas comerciais” (MONTESSORO, 2006, p. 24).

Como se pode observar na Figura 48 que contempla o uso e ocupação da Avenida João Alencar e demais atividades espacializadas no raio de estudo, existem várias formas do

setor terciário, onde uma complementa a outra. A maior concentração dos estabelecimentos identificados na pesquisa de campo se concentra na Avenida João Alencar, e na Avenida Jael Barradas localizada no bairro de Cauamé. Em suma foi identificado um equilíbrio das atividades do setor terciário no perímetro mapeado.

Figura 48: Mapa com distribuição das atividades do setor terciário no raio da pesquisa



Fonte: Modificado por Vivian Rodrigues e Francisco Monteiro da base cartográfica da Prefeitura de Boa Vista, 2015.

Conforme pesquisa feita por Maraschin (2010, p.21) a respeito do impacto do SC nas atividades varejista, a autora constatou que “com a implantação de um shopping center em determinado local o mesmo não ‘abre’ nem ‘fecha’ o caminho para novas localizações comerciais no seu entorno”. Tal apontamento também foi constatado com a pesquisa de campo, mas vale salientar que ainda é precipitado fazer tal afirmação, uma vez que até a primeira década deste empreendimento podem acontecer alterações nas formas, funções, estruturas e nos processos culminado na reprodução espacial do entorno do PRS.

[...] o shopping center, ao se implantar, parece não afetar o percurso logístico de crescimento do comércio no seu entorno. Caso o shopping se implante num momento de aceleração do crescimento logístico, pode causar a percepção de que

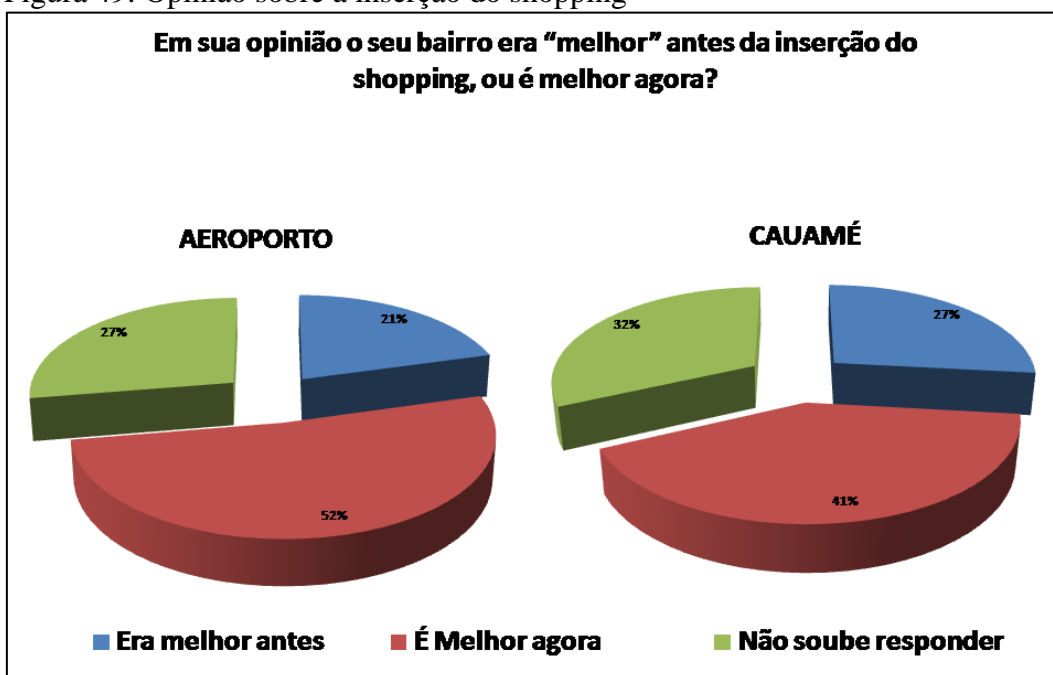
tenha acelerado o crescimento. Caso contrário, em que o shopping se implante num momento de saturação, pode causar a impressão de ter “enxugado” o comércio no seu entorno (MARASCHIN, 2010, p.21).

Desta forma, Trindade Jr. (2001, p.137) afirma que “algumas vezes as inovações precisam passar por maior número de distorções a fim de se integrarem; em outros casos, elas se opõem de modo relativo às formas existentes, de maneira que estas últimas não se acham de todo integradas ao novo”.

Assim, as inovações decorrentes das “novas formas presente na estrutura urbana/social ficam sujeitas a variáveis diversas, podendo ou não ser aceitas imediatamente” (TRINDADE JR., 2001, p.137). Logo, cabe avaliar as perspectivas dos moradores do raio em estudo em face da inovação SC.

Com a pergunta “**Em sua opinião o seu bairro era “melhor” antes da inserção do shopping, ou é melhor agora? Por quê?**” pode-se verificar a aceitação do empreendimento. Dos respondentes 48% (182 pessoas) confirmaram que o bairro está melhor agora, isto devido ao aumento de fluxo e a disposição de mais opções de lazer no próprio bairro, em contrapartida, 21% (77 pessoas) pensam que era melhor antes, justamente pela “calma” que se tinha no local. E 31% (116 pessoas) não souberam responder, isto pode estar ligado ao fator de que uma grande maioria destes respondentes estarem na classificação MR (Figura 49).

Figura 49: Opinião sobre a inserção do shopping

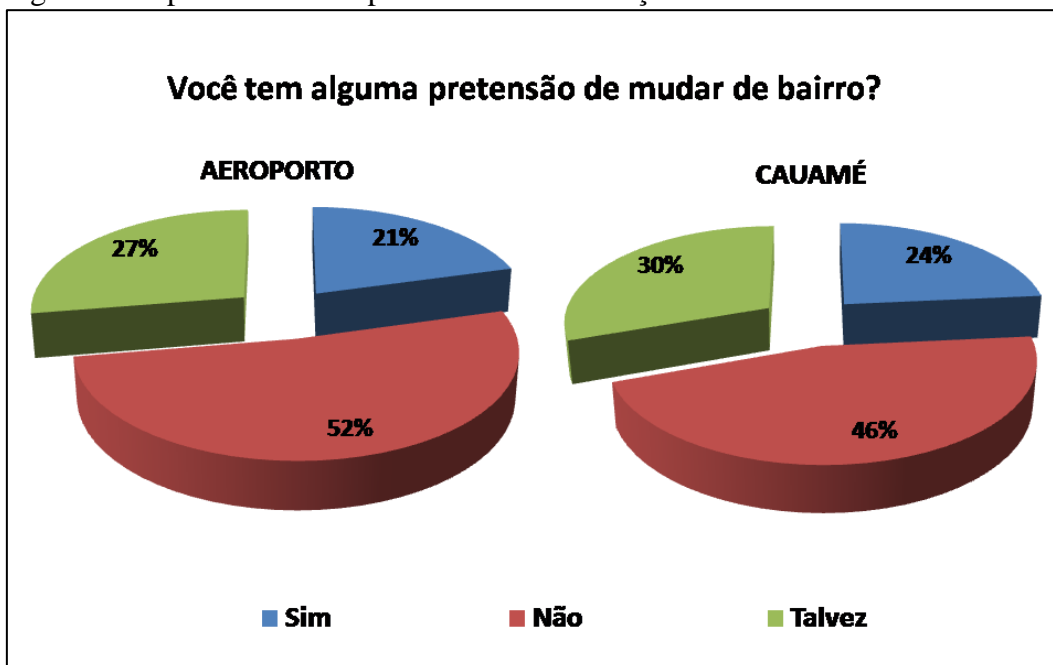


Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

A opinião dos proprietários das atividades comercial e prestação de serviços também foram positivas em relação à avaliação do PRS na sua região. Noventa e seis por cento dos entrevistados afirmaram que com implantação do empreendimento melhorou: infraestrutura, os fluxos, valorização, freguesia e apenas quatro por cento não aprovou. O interessante é que o PRS não alterou o volume de vendas negativamente, nem mesmo nas atividades fora da Avenida João Alencar de acordo com as entrevistas.

Em relação à última pergunta do questionário “**Você tem alguma pretensão de mudar de bairro?**”, 226 respondentes (60%) foram incisivas em afirmar que não mudariam de bairro por gostarem e por terem identidade com o local, fazendo parte desse grupo até mesmo pessoas que não possuem residência fixa. Das pessoas que optaram em responder “talvez” totalizaram 124 respondentes (33%) e os 25 (7%) que responderam que “sim”, informalmente alegaram o mesmo princípio para uma possível mudança de bairro, ou seja, caso apareça uma boa proposta no seu imóvel, mesmo gostando do bairro venderia seu bem tendo em vista comprar um melhor imóvel (Figura 50).

Figura 50: Opinião sobre as pretensões de mudanças de bairro



Elaborado por Francisco Monteiro a partir de dados de pesquisa de campo, 2016.

Sobre a última pergunta do questionário, todas as repostas foram pautadas em torno da “valorização” social e econômica. Cada elemento varia de valor de acordo com as formas presentes ao seu entorno, como afirma Santos (2008, p.21):

Dessa forma cada lugar atribui a cada elemento constituinte do espaço um valor particular. Em um mesmo lugar, cada elemento está sempre variando de valor, porque, de uma forma ou de outra, cada elemento do espaço - homens, firmas, instituições, meio - entra em contato com os demais, e essas relações são em grande parte ditadas pelas condições do lugar.

Pelo exposto, nota-se que cada lugar, cada subespaço tanto se define por sua existência corpórea quanto por sua existência relacional, ou seja, cada lugar, cada subespaço se definem também pela presença conjunta, indissociável, de uma tecnoesfera e de uma psicoesfera, funcionando de modo unitário, já que não tem existência real, valorativa, sem as ações (ANTOGIOVANNI, 2001).

A tecnoesfera (objetos-formas) é a artificialização (ações-funções) crescente do meio enquanto a psicoesfera é produto do artifício, no âmbito dos desejos, hábitos e vontades. E a captação e a apropriação, até mesmo criação de subjetividades (ANTOGIOVANNI, 2001).

Logo, a produção espacial do entorno do PRS também acontece por meio da imagem de modernidade que o local ganhou com a inserção do empreendimento que de certa forma propicia a aceleração do consumo do espaço urbano pelos laços relacionais criados e que vão se criar, ou seja, diante da nova estrutura que se apresenta no local criam-se desejos internos externos de consumo do espaço.

Neste contexto, em face das aspirações pelo consumo do novo, surge a figura dos agentes imobiliários que tiram grande proveito com o “novo”, neste caso representado pelo SC. Cleps (2005, p.270) acrescenta que estes agentes imobiliários “lançam loteamentos que atraem principalmente a classe média, ávida de consumo. Surgem ainda áreas para comércio e serviços, valorizando ainda mais o entorno destes que se configuram como verdadeiros centros comerciais”.

Conceição (2001, p. 26) acentua que o “loteamento é uma atividade puramente especulativa, em primeiro lugar basta o anúncio da criação para multiplicar muitas vezes o valor dos terrenos. Em segundo lugar as municipalidades, prosseguindo no papel de protetora da especulação”.

Desse modo, a valorização do entorno do PRS acontece em função do empreendimento que a partir de novas formas, estruturas e funções, fazem com que “o espaço ganhe novo valor de uso e, conseqüentemente, valor de troca, pois o espaço, mercantilizado, insere-se no mundo da mercadoria” (CARLOS, 2001, p.256).

Tal fato pode ser comprovado pela atuação maciça da especulação por meio de introdução de um novo loteamento localizado ao lado do PRS (anexo 1), que na sua própria nomenclatura utiliza nome do bairro e parte do nome do empreendimento (Pátio Cauamé), além da comercialização de terrenos pelos agentes imobiliários e os próprios proprietários.

Os agentes imobiliários que atuam nos bairros Aeroporto e Cauamé se utilizam da psicoesfera como estratégia de venda dos espaços anunciando facilidades juntamente com a ideia de se morar próximo ao PRS em uma área de franca expansão (anexo 2).

A intervenção dos agentes imobiliários veiculados a representação do espaço urbano é considerada como uma ação de recriação de imagem do urbano que induz a internalização de nova identidade local, e com isto vem se gerando uma nova demanda, conseqüentemente novos fluxos, estes que influenciam na reprodução urbana do entorno do PRS.

Nesse caso, Castells (2001, p. 436), afirma que “a sociedade está sendo construída em torno de fluxos: fluxos de capital, de informação, de tecnologia, de interação organizacional, de imagens, sons e símbolos”.

Nesta seção, procurou-se mostrar a relação entre a implantação do PRS e a reprodução do espaço urbano da área de estudo e a partir de apontamentos sobre reestruturação, centralidade e dinâmica do setor terciário, fazer uma discussão com base nas categorias de análise espacial, trazendo vários elementos de debate sobre os bairros em estudo.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caminho traçado nesta pesquisa teve o objetivo de analisar a reprodução do espaço urbano do entorno imediato do Pátio Roraima Shopping, considerando as novas formas de produção e consumo do espaço ditadas por este empreendimento.

Para entender o processo de produção e reprodução do recorte espacial em estudo foi impreterível a análise da seção “produção do espaço urbano por meio da cidade”, esta que abordou o processo de desenvolvimento da urbanização como estimulante ao surgimento de novos formatos de comércio que foram impulsionados com o processo de intensificação das metrópoles a deslocar-se as cidades que apresentavam características semelhantes aos grandes centros.

Neste contexto, as cidades médias geraram novas demandas e diversificaram gradativamente o papel do comércio e dos serviços, a exemplo de Boa Vista que, por ter importância exponencial no contexto da rede urbana regional ao qual está inserida, impulsionou e impulsiona migração de pessoas e investimentos de vários segmentos.

Conforme analisado na seção 2, o surgimento dos shopping centers está associado ao desenvolvimento urbano, onde o empreendimento interfere na configuração urbana, nos aspectos socioeconômicos e físico-espaciais, ou seja, modifica o padrão de acessibilidade pretérito no intuito de atender as novas demandas que o empreendimento imprime no espaço de sua inserção.

Na seção 3, foram abordados os resultados e análises desta dissertação. Desta forma, foi identificado que o Pátio Roraima Shopping no contexto do processo de reprodução do espaço urbano do raio de estudo é caracterizado como um agente propiciador de uma nova reestruturação espacial que viabiliza novas funcionalidades aquele local.

O espaço utilizado para instalação do PRS, mais especificamente o seu entorno vem se metamorfoseando sendo este processo resultado da simbiose entre ambos. Neste sentido, como produto desta relação se tem a reprodução do espaço que agrega diversas formas de uso permeado por diferentes dinâmicas.

Estrategicamente implantado no trecho urbano da Avenida João Alencar da BR-174, que liga Boa Vista ao país vizinho República Bolivariana da Venezuela, com acesso rápido tanto para o centro da cidade quanto para os demais bairros, o PRS vem se tornando um elemento de referência local, não só por ser o primeiro shopping center do estado de Roraima, mas pela expressão espacial que induz dinâmicas nas formas, funções e processos do seu entorno.

Gradativamente o empreendimento vem se incluindo no programa de compras, dos boa vistenses, que até pouco tempo atrás devido a concentração e limitação de ofertas na cidade, rateavam suas compras entre o centro da cidade ou ademais eixos comercial e de serviços existentes na cidade. Logo, com esta pesquisa foi possível averiguar que o PRS desde sua instalação trouxe consigo certa centralidade, uma vez que preencheu uma lacuna existente de oferta de produtos e serviços polarizados num único ambiente. De acordo com as pesquisas feitas seu entorno ainda não dispõe esta capacidade de exercer uma centralidade independente ao PRS, devido o mesmo ainda não dispor de produtos serviços que o faça se assemelhar ao centro.

O empreendimento tem sua importância no processo de transformação evidenciada através da dinâmica imobiliária que o mesmo provocou por meio da produção de uma boa localização para investimentos imobiliários que foram atraídos para seu entorno.

Paralelamente a construção do PRS até os dias atuais, o perímetro de estudo desta pesquisa renova o espaço socioeconômico preexistente por meio da criação de novas funções que implicam em inter-relações e organização de todos os elementos que constituem o espaço urbano o que implica em mudanças no conteúdo deste.

Assim, foi constatado nas pesquisas de campo que houve e está havendo uma redefinição dos processos socioespaciais decorrente não só do PRS, como do novo rearranjo estrutural do entorno, onde tal processo foi mais acentuado na Avenida João Alencar Trecho urbano da BR-174.

A revitalização desta avenida foi alterada previamente a inauguração do PRS como uma ação mitigadora do Poder Público Municipal, em função dos possíveis impactos na geração de fluxos em busca do empreendimento. A inauguração do PRS atraiu novas formas comerciais e serviços, e diante da inovação as atividades existentes se adaptaram a fim de atender ao novo perfil de clientes.

Outro dado que chama atenção nesta pesquisa é que o processo de modernização ditado pelo PRS tem interesse maior dos promotores imobiliários, que se usam desta inovação por meio de mecanismos de promoção de vendas, internalizado no imaginário dos clientes a noção de um ótimo lugar para se morar, e com isso tem contribuído bastante com o processo de expansão espacial e a gradativa mudança de moradores.

A inserção deste empreendimento na cidade de Boa Vista, deu-se por interesse de novos nichos do mercado dito popular, pertencentes ao circuito inferior, uma vez que a saturação dos Shopping Centers nos grandes centros do país já é evidente.

Desta maneira, o PRS cujo poder de atração favoreceu a implantação de novas atividades terciárias no seu entorno, ou seja, favoreceu a criação de uma nova estrutura urbana com novas localizações que abriga atividades complementares ao shopping.

A investigação proposta nesta pesquisa insere-se no contexto de realizar apontamentos de como aquele espaço antes opaco ganha luminosidade, conseqüentemente ganha interesses de vários segmentos da sociedade, portanto é imperativo que o Poder Público direcione políticas de desenvolvimento das funções sociais da cidade para garantir o bem-estar de seus habitantes, com planejamento no uso do solo, uma vez que ainda não se dispõe de uma legislação local específica para este tipo de empreendimento de grande impacto no meio urbano.

Assim, no percurso desta pesquisa buscou-se produzir uma reflexão acerca da reprodução do espaço urbano nos bairros Aeroporto e Cauamé, e com o fechamento desta fica um produto inicial que visa preencher as carências de estudo em torno deste recém inaugurado empreendimento, servindo de base a outros estudos, uma vez que a reprodução do espaço urbano deste local é dinâmico possibilitando que as formas e funções se revertam a qualquer momento.

REFERÊNCIAS

ABRASCE, Associação Brasileira de Shopping Centers. **Revista Shopping Centers**. São Paulo: número 208, set./out, 2016a.

_____. **Glossário definições e convenções do setor de shopping centers**. São Paulo, 2015. Disponível em: <http://www.portaldoshopping.com.br/uploads/files/file_ad93814755b7f5b7acb5554f83c65d31.pdf> Acesso em: 20. Out. 2016.

_____. **Censo Brasileiro de Shopping Centers 2015/2016**. São Paulo, 2016b. Disponível em: <http://abrasce.com.br/uploads/general/general_4b58c194fec5e617b0e01fc71487af24.pdf> Acesso em: 04 de ago. 2016.

AMORIM FILHO, O. B.; BUENO, M. E. T.; ABREU, J. F. Cidades de porte médio e o programa de ações sócio-educativo-culturais para as populações carentes do meio urbano em Minas Gerais. **Boletim de Geografia Teórica**, Rio Claro, v. 12, n. 23/24, p. 33-46, 1982.

AMORIM FILHO, O. B.; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T.A; SERRA, R.V. (Orgs.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001, p. 1-34.

ANDRADE, C. A. de. **Shopping Center Também Tem Memória: uma história esquecida dos shoppings nos espaços intra-urbanos do Rio de Janeiro e São Paulo nos anos 60 e 70**. 2009. 156 p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade federal Fluminense/ Programa de Pós-Graduação em Geografia, Niterói, 2009.

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.) **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ANTOGIOVANNI, L. **Tecnoesfera, psicoesfera**: a publicidade como um elemento do espaço. In: CARLOS, A. F. A. **Ensaio de geografia contemporânea Milton Santos**: obra revisada. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Hucitec: Imprensa Oficial do Estado, 2001, p. 280-284.

AZEVEDO, A. de. Vilas e Cidades do Brasil Colonial. In: **Terra Livre**. n.10. Associação dos Geógrafos Brasileiros: São Paulo, 1994, p. 23-78.

BARROS, A. J. S.; LEHFELD, N. A. S. **Fundamentos de metodologia científica**. 3. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

BATISTA, A. N. **Políticas públicas e produção do espaço urbano de Boa Vista-Roraima (1988-2011)**. 2013, 167p. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Roraima, Programa de Pós-Graduação em Geografia: Boa Vista, 2013.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia urbana**. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1995.

BERNADES, J. A. Mudanças técnicas e espaço: uma proposta de investigação. In: CASTRO, I. E. ; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (orgs) **Geografia: conceitos e temas** – 2ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 239-269.

BIENENSTEIN, G. **Shopping center: o fenômeno e sua essência capitalista**. Geographia: Rio de Janeiro. v. 3, n. 6, p. 53-70, 2001.

BLALOCK, H. M. Social statistics. New York: macgraw-hill. 1979.

BLANCO, L. **As melhores cidades para investir no Brasil, mesmo na crise**. Revista Exame. 17 nov.2016. Disponível em: < <http://exame.abril.com.br/revista-exame/mais-fortes-que-a-crise> > Acesso em: 01 de Nov. 2016.

BOA VISTA. Prefeitura. **Lei nº 924, de 28 de novembro de 2006**. Dispõe sobre o Plano diretor Estratégico de Boa Vista. Boa Vista, 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno PlanMob: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2007.

BRUNA, G. C. **A problemática do dimensionamento de áreas comerciais para uso no planejamento territorial**. São Paulo, 1972. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo, FAUUSP, 1972.

CALIXTO, M. J. M. S. **O papel exercido pelo poder público local na (re)definição do processo de produção, apropriação e consumo do espaço urbano em Dourados-MS**. 2000. 296 f. Tese (Doutorado em Geografia) Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, São Paulo. 2000.

CÂNDIDO, F. **Artur Barradas e o bairro Cauamé**. Folha web. 28 mar. 2015. Disponível em: < <http://www.folhabv.com.br/coluna/MINHA-RUA-FALA-28-03-2015/796> > Acesso em: 15 nov. 2016.

CARDOSO, F. H.; Müller, G. **Amazônia: Expansão do capitalismo**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. 168 p.

CARLOS, A F. A. **Espaço-Tempo na Metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. **O espaço urbano: escritos sobre a cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007b, 127p.

_____. **A cidade**. 8. Ed. 1ª reimpressão - São Paulo: Contexto, 2007a.

_____. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

_____. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Labur Edições, 2007c, 85p.

CARVALHO, M. G. **A difusão e a integração dos shopping centers na cidade: as particularidades do Rio de Janeiro**. 2005. 356p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

CASTELLO BRANCO, C. E. et al. **Setor de shopping center no Brasil: evolução recente e perspectivas**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 26, p. 139-189, set. 2007.

CASTELLS, M. **A intervenção administrativa nos grandes centros urbanos**. Espaço e Debates. São Paulo, n. 6, 1982.

_____. **A questão urbana**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009.

_____. **A Sociedade em Rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura. V. 1. 11ªed. São Paulo: Paz e Terra, 2008. 698p.

CASTRO, E. (Org.) **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.

CLEPS, G. D. G. **Estratégias de reprodução do capital e as novas espacialidades urbanas: o comércio de auto- serviço em Uberlândia – MG**. 2005. 317f. Tese (doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas. UNESP- Rio Claro, 2005.

CONCEIÇÃO, A. L. “O novo no se inventa, descobre-se”: Milton Santos e a “geografia aplicada”. In: CARLOS, A. F. A. **Ensaio de geografia contemporânea Milton Santos: obra revisada**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Hucitec: Imprensa Oficial do estado, 2001.

CORRÊA, M. M. D. **Um estudo para delimitação da área de influencia de shopping centers**. 1998. 191 p. Dissertação (Mestrado). Curso de Pós - graduação em Engenharia Civil – Universidade de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. B. **Cidades médias: espaço em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.

_____. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, I. ; GOMES, P. C. C. ; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

_____. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Editora Ática S.A., 1989.

_____. **Região e Organização Espacial**. São Paulo: Editora Ática, 2003. 7ª ed. Série Princípios.

CORREIA, L. G. “**Boa Vista Shopping**: quatro meses após a saída de lojistas, prédio segue desocupado”. *Jornal Folha de Boa Vista*. 18. Abril. 2016. Disponível em: <<http://site.ebvaadmin.com.br/noticia/Quatro-meses-apos-a-saida-de-lojistas--predio-segue-desocupado/15648>>. Acesso em: 18. Out. 2016.

COSTA, E. P. V. S. M. **Cidades médias e ordenamento do território: o caso da Beira Interior – 2000**. 498 f. Dissertação (Doutorado em Geografia – Planejamento Regional e Local) – Universidade de Lisboa – Faculdade de Letras, Lisboa, 2000.

CUNHA, V. P. da. **A (re) produção como forma de valorização do espaço urbano em Boa Vista-RR**: um estudo no bairro Aeroporto e entorno no período de 2000 a 2015. 2016. 157p. Dissertação (Mestrado em Geografia) Programa de Pós - Graduação em Geografia – PPGGEO. Universidade Federal de Roraima, 2016.

DAMIANI, A. L. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, A. I. G.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: CLACSO, 2006, p. 135 -147.

DENATRAN. **Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego**. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001.

DINIZ, A. M. A.; AMORIN FILHO, O. B. Apontamentos sobre a rede urbana de Roraima. In: **Anais**: Encontros Nacionais da ANPUR, v.12, 2007, 1-19 p.

DIRETRIZES, uma revista para o estado. Ano 1, Nº 2. Boa Vista, RR: 1991. (edição histórica).

FACHIN, P. **As missões na Amazônia**. Revista do Instituto Humanista Unisinos, São Leopoldo, 25 out. 2010. Disponível em: <http://www.ihuonline.unisinos.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3614&secao=348>. Acesso em: 15 de janeiro de 2016.

FAGUNDES, C. de A. **Análise do uso da terra intraurbano na cidade de Paulínia (SP): uma contribuição teórico-metodológica**. 2012, 155f. – Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências: Campinas, 2012.

FARIAS, S. M. **O entorno dos shopping centers: do lugar ao espaço de deslocamentos, o caso do complexo comercial formado pelo Hiper Center casa Forte e Plaza Shopping casa Forte**. 2006. 119f. (Dissertação em Desenvolvimento Urbano). 2006. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2006.

FERREIRA, S. C. **Redeurbana, cidades de porte médio e cidades médias: estudos sobre Guarapuava no estado do Paraná**. - Presidente Prudente. 2010. 298 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2010.

FURTADO, C. R. **Intervenção do Estado e (re) estruturação urbana**. Um estudo sobre gentrificação. Cadernos MetrÓpole., v. 16, n. 32, p. 341-363, 2014.

FREITAS, Anne de. **Primeiro shopping de Roraima é aberto ao público após inauguração**. G1 Roraima. 26 nov.2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rr/Roraima/noticia/2014/11/primeiro-shopping-center-de-roraima-e-aberto-ao-publico-apos-inauguracao.html>> Acesso em: 15 nov. de 2016.

GAETA, A.C. **Acumulação e transformação do espaço público: o processo geral de formação dos shopping centers em São Paulo**. 1988. 234 p. Dissertação (Mestrado) – FFLCH, USP, 1988.

_____. Gerenciamento dos Shopping Centers e transformação do espaço urbano. In: PINTAUDI, S. M. ; FRÚGOLI JR. H. (Orgs.). **Shopping centers - Espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p. 45-59.

GARREFA, F. **Arquitetura do comércio varejista em Ribeirão Preto: a emergência e a expansão dos shopping centers**. Dissertação (Mestrado)- São Carlos, EESC-USP, 2002.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. 5 reimpr. São Paulo: Atlas, 2012.

GOMES, M. T. S.; MATUSHIMA, M. K. Dinâmica urbana a partir dos novos agentes econômicos em Uberaba – MG/Brasil. In: **Urbanizacion, produccion y consumo en ciudades medias**. BELLET, Carmen et al. (org.) Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista; Lleida: Edicions de la Universitat Lleida , 2015, p.134-156.

GONÇALVES, T. E. **Produção do espaço urbano: North Shopping na dinâmica de novas centralidades em Fortaleza-CE**. Caminhos de Geografia Uberlândia v. 12, n. 37 mar/2011 p. 162 -170.

GRASSIOTTO, M. L. F.; GRASSIOTTO, J. de A. **A Atividade Comercial e sua Relação com o Urbano: o exemplo de Londrina**. Semina: ciências sociais e humanas de Londrina, v 24, p. 101-120, set, 2003.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HENRIQUE, W. Diferenças e repetições na produção do espaço urbano de cidades pequenas e médias. In: LOPES, D. M. F.; HENRIQUE, W. (orgs). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010, p. 45-78.

HIRSCHFELDT, R. V. **Shopping Center: o templo do consumo**. Rio de Janeiro: ABRASCE, 1986.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS - IBGE - **Nota técnica estimativas da população dos municípios brasileiros com data de referência em 1º de julho de 2014**. DPE; COPIS; GEADD, 2014. Disponível em: < http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/pdf/analise_estimativas_2014.pdf > Acesso em: 18 de fev. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS – IBGE. **Arranjo populacional e concentrações urbanas do Brasil**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em:

<www.ibge.gov.br/apps/arranjos_populacionais/2015/pdf/publicacao.pdf> Acesso em: 15 fev. de 2016.

IPEA. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil** : redes urbanas regionais : Norte, Nordeste e Centro-oeste. v. 4. Brasília: IPEA, 2002. 268 p.

KAMPEL, S.; CÂMARA, G.; MONTEIRO, A. M. V. **Análise espacial do processo de urbanização da Amazônia**. São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, 2001.

KNEIB, E. C. **Caracterização de empreendimentos geradores de viagens**: contribuição conceitual à análise de seus impactos no uso, ocupação e valorização do solo urbano. 2004.168p. Dissertação (Mestrado em Transportes) Publicação T. DM – 014A/2004, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2004.

LIMA FILHO, A. O. **Distribuição espacial do comércio varejista da grande São Paulo**. São Paulo, Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo, Série Teses e Monografias, 1975.

_____. Shopping centers como novos sistemas de operação varejista. RAE - **Revista de Administração de Empresas**, v. 9, n. 2, p. 37-49, 1969.

LIMA, V. **Ampliação de trecho urbano da BR-174 é retomado em Boa Vista**. G1 RR. 01 Jul. de 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rr/roraima/noticia/2013/07/ampliacao-de-trecho-urbano-da-br-174-e-retomado-em-boa-vista.html>> Acesso em: 03 de dezembro de 2016.

MACHADO, J. S. **O Lugar das Galerias do Centro de São Paulo Relações entre Espaço Público e Privado**. 2008. 144 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2008.

MACHADO, L. O. Sistemas e Redes Urbanas Como Sistemas Complexos Evolutivos. In: **VII Simpósio Nacional de Geografia Urbana I Simpósio Internacional Universidade de São Paulo**. São Paulo: 2001. 8 p.

MARASCHIN, C. **Localização comercial intra-urbana**: análise de crescimento através do modelo logístico. 2009. 266 p. Tese (Doutorado em Planejamento urbano e Regional). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009,

_____. **Shopping centers e seu entorno imediato: impacto nos estabelecimentos varejistas.** I ENANPARQ: Arquitetura, cidade, paisagem e território: percurso e prospectivas, 2010.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana.** 4ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MARTINELLI, M. **Mapas da geografia e cartografia temática.** São Paulo: Contexto, 2003, 112p.

MARTINS JUNIOR, J. **Como escrever trabalhos de conclusão de curso: instruções para planejar e montar, desenvolver, concluir, redigir e apresentar trabalhos monográficos e artigos.** 6. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

MENDES, L. **Gentrificação e políticas de reabilitação urbana em Portugal: uma análise crítica à luz da tese rent gap de Neil Smith.** Cadernos Metrôpoles, São Paulo, v. 16, n. 32. nov. 2014. pp. 487-511,

_____. **O Contributo de Neil Smith.** E-metropolis: Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais, v. 1, n. 1, 2010. pp. 21-33.

MINAYO, M. C. S. **Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade.** Ciência & Saúde Coletiva, 17(3): p. 621-626, 2012.

_____. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde.** 14. ed. São Paulo: Hucitec, 2014.

MIYAZAKI, V. K. **Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista.** 2013. 305 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2013.

_____. **Padrões, diferenças e semelhanças em cidades de porte médio no estado de São Paulo: uma análise de Assis, Itapetininga e Birigui.** Anais XVI encontro nacional de geografia. Porto Alegre: AGB, 2010.

MONTESSORO, C. C. L. **Centralidade Urbana e Comércio Informal: Os Novos Espaços de Consumo No Centro de Anápolis-GO.** 2006. 396 f. Tese (Doutorado) elaborada junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia. Faculdade de Ciências e Tecnologia da

Universidade Estadual Paulista - UNESP. Campus de Presidente Prudente. Presidente Prudente, SP.

MOTTA, D.; MATA, D. Crescimento das cidades médias. In: **Boletim regional e urbano**. IPEA: 2008.

MUNFORD, L. **A cidade na história**: suas origens, desenvolvimento e perspectivas. São Paulo, Martins Fontes, 1982, p. 615.

NEVES, J. M. J. **A geografia dos shopping centers na cidade do Rio de Janeiro**: novas dinâmicas. 2011. 88p. Monografia (Bacharel em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Departamento de geografia: Rio de Janeiro, 2011.

ORTIGOZA, S. A. G. **As franquias e as novas estratégias do comércio urbano no Brasil**. 2008. 180 p. Dissertação (Mestrado em organização do espaço). Rio Claro: IGCE-Cp de Rio Claro – UNESP, 1996.

_____. **Geografia e Consumo: dinâmicas sociais e a produção do espaço urbano**. 2009. 283 p. Tese (Livre Docência). Rio Claro: UNESP/IGCE, 2009.

PADILHA, V. **Shopping Center**: a catedral das mercadorias. São Paulo: Editora Boitempo, 2006.

PÁTIO RORAIMA SHOPPING. 2013. Disponível em: <<http://patiororaimashopping.com.br/>> Acesso em: 30 set. 2014.

PÁTIO RORAIMA SHOPPING. 2015. Disponível em: <<http://patiororaimashopping.com.br/>> Acesso em: 06 mar. 2015.

PEREGALLI, E. **Como o Brasil ficou assim?**: formação de fronteiras e tratados dos limites. São Paulo: Global, 1982.

PINTAUDI, S. M.; FRUGOLI Jr. H. **Shopping centers** – Espaço, cultura e modernidade nas cidades Brasileiras, São Paulo: ed. Universidade Estadual Paulista, 1992.

PINTAUDI, S. M. O Shopping Center no Brasil: Condições de surgimento e estratégias de localização. In: PINTAUDI, S. M. ; FRÚGOLI JR. H. (Orgs.). **Shopping centers**: Espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p.15-43.

_____. A cidade e as formas de comércio. In: CARLOS, A. F. A. (org.). **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 2001, p. 143-159.

_____. **Os mercados públicos**: metamorfoses de um espaço na história urbana. *CIDADES*, v. 3, n. 5, 2006, p. 81-100.

BOA VISTA. Prefeitura. **Lei Nº 926, de 29 de novembro de 2006**. Disponível em: <http://www.boavista.rr.gov.br/site/arq/boavista_legislacao_06022014124541.pdf> Acesso em: 31 de janeiro de 2016.

PRESTES, M. L. M. **A pesquisa e a construção do conhecimento científico**: do planejamento aos textos, da escola à academia. 4. ed. – São Paulo: Rêspel, 2012. 312p.

REQUIÃO, R. **Considerações Jurídicas sobre os Centros Comerciais (Shopping Centers) no Brasil**. Separata da Revista dos Tribunais, v. 571, mai. 1983.

REZENDE, V. **Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

RIBEIRO, G. B. Comércio popular e consumo. Articulações entre o(s) circuito(s) superior e inferior da economia urbana em cidades médias – Presidente Prudente (SP). In: XVI Simpósio nacional de geografia urbana: perspectiva e abordagens da geografia no século XXI. *Anais*. – SIMPURB, Fortaleza: 2015, p. 1-18.

RIGO, E. D. **As grandes redes varejistas e suas estratégias econômicas e locais no Estado de São Paulo**. Rio Claro, 2000. 109p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2000.

ROCHA, I. dos S. **Produção e valorização do espaço urbano de Vitória da conquista**: uma análise das estratégias e transformações no bairro Boa Vista. 2011. 153 f. Dissertação (mestrado) Universidade Federal da Bahia, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2011.

RYBCZYNSKI, W. **A vida nas cidades**: Expectativas urbanas no Novo Mundo. Tradução: Beatriz Horta. Rio de Janeiro: Record, 1996.

SANCHES, C. A. **A dinâmica do Franchising e a sua integração com shopping centers**. 1995. Dissertação (Mestrado em Economia). Universidade Federal da Bahia, Faculdades de Ciências Econômicas, 1995.

SANTOS JÚNIOR, W. R. Shopping Centers: uma imagem de espelhos. In: PINTAUDI, S. M. ; FRÚGOLI JR. H. (Orgs.). **Shopping centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p. 61-74.

SANTOS M. **Manual de Geografia Urbana**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989. 214p.

_____. **Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial**. Revista Território, ano IV, nº 6, jan./jun. 1999.

_____. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos**. 2 ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

_____. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Edusp, 2007, 176p.

_____. **Técnica, espaço, tempo: Globalização e meio técnico científico informacional**. Hucitec. São Paulo, 1998.

_____. **Por uma nova geografia: da critica da geografia a uma nova critica**. 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

_____. **A urbanização Brasileira**. 5 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

_____. **Espaço e método**. 5. ed. 1 reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico e metodológico da geografia**. 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, M. C.; ROSA FILHO, A. Expansão urbana, ocupações de baixa renda e riscos ambientais, na cidade de Boa Vista, RR/Brasil. In: LOURENÇO, L. (Ed.). **Multidimensão e territórios de risco**. Imprensa da Universidade de Coimbra/Coimbra University Press, 2014, p. 67-72.

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

SARAPKA, E. M. **O impacto urbano do shopping center** : questões territoriais e sociais 2007. 283 f. Dissertação (Mestrado em arquitetura e urbanismo) - Pós-Graduação da Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2007.

SATHLER, D. ; MONTE-MÓR, R. L.; CARVALHO, J. A. M. de. **As redes para além dos rios**: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. Nova Economia, Belo Horizonte vol. 19 (1), 11-39, 2009.

SERAFIM, A. R. M. D. B. **Transformações do espaço urbano da cidade de Recife-PE com produto e condição de reprodução das intervenções urbanas**: análise dos projetos de requalificação. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. USP, 2012.

SERRA, M. A; FERNÁNDEZ, R. G. Perspectivas de desenvolvimento da Amazônia: motivos para o otimismo e para o pessimismo. **Economia e Sociedade**. Campinas, v. 13, n. 2, p. 1-25, 2004.

SILVA ,W. R. et al. (orgs). III Simpósio Internacional Cidades Médias.**Anais**. Rio de Janeiro: UFRJ/ReCiMe, 2015.

SILVA, A. L. da. **Breve discussão sobre o conceito de cidade média**. Geoiingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia Maringá, v. 5, n. 1, 2013, p. 58-76.

SILVA, C. H. C. **O tempo e o espaço do comércio 24 horas na metrópole paulista**. Rio Claro, 2003. 209 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”.

_____. **Estudos sobre o comércio e o consumo na perspectiva da geografia urbana**. Geosul, Florianópolis, v. 29, n. 58, jul./dez. 2014. p. 149-178.

SILVA, J. A. da. **Direito urbanístico brasileiro**. 3ª ed. São Paulo: Malheiros, 2000.

SILVA, P. R. de F. Boa Vista (RR), cidade primaz na fronteira setentrional amazônica. In: COSTA, E. B. da; OLIVEIRA, R. da S. (orgs.). **As cidades entre o “real” e o imaginário**: estudos do Brasil. 1 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

_____. **Dinâmica Territorial Urbana em Roraima** – Brasil. 2007. 329p. Tese de Doutorado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo.

_____. **Reencontrando a primitiva Cidade de Boa Vista**. Revista ACTA Geográfica. v.1, n°2, jul./dez. de 2007. p. 57-68.

SODRÉ, R.; PEREIRA, A. J. **Rede urbana e relações interescares na cidade média de Araguaína-TO**: perspectivas a partir do comércio de vestuário. GeoTextos, vol. 11, n. 2, dezembro 2015.

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

SOMOS AMAZÔNIA. Ano VII, **Edição 77**. Out/ Nov, 2014.

SOUZA, B. A. S. de; SOUZA, C. G. N. de. **O espaço urbano e a produção da cidade: as transformações do espaço comercial do Núcleo Marabá Pioneira a partir da introdução do Shopping Center Pátio Marabá, Marabá-PA**. XVII Encontro Nacional de Geografia: a construção do Brasil: geografia, ação e democracia. São Luís - MA, 2016.

SOUZA, L. M. de. **Efeitos da cláusula de raio nos shopping centers**. 1ed. – Rio de Janeiro: Gramma, 2015.

SPÓSITO, E. S. **Redes e Cidades**. São Paulo, Editora UNESP, 2008.

SPOSITO, M. E. B. **O chão arranha o céu: a lógica da (re) produção monopolista da cidade**, 1991. 383 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana)-Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

_____. (org.) **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular. 2007. 632p.

_____. **Capitalismo e Urbanismo**. São Paulo: Contexto, 2008.

_____. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. In: **Revista de Geografia**. São Paulo: UNESP, v.10, 1991, p. 01-17.

STAEVIE, P. M. **Expansão urbana e exclusão social em Boa Vista – Roraima.** Oculum Ensaios 13. Campinas: Janeiro-Junho 2011, p.68-87.

TOURINHO, H. L. Z. **Estrutura urbana de cidades médias amazônicas:** análise considerando a articulação das escadas interurbana e intraurbana – 2011. 576 f. - Tese (Doutorado). Universidade Federal de Pernambuco, Programa de Pós Graduação em desenvolvimento urbano, 2011.

TRINDADE JR. Saint-Clair C. da. Estrutura, processo, função e forma: aplicabilidade à análise do espaço intra-urbano. In: CARLOS, A. F. A. **Ensaios de geografia contemporânea Milton Santos:** obra revisada. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Hucitec: Imprensa Oficial do estado, 2001, p. 133-140.

_____. **Cidades na floresta:** os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. Revista IEB n. 51 2010 mar./set. p. 113-137.

_____. **Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia.** Revista Terra Livre, Goiânia, v. 1, n. 26, p. 177-194, 2006.

VALE, A. F. **Migração e Territorialização:** As Dimensões Territoriais dos Nordestinos em Boa Vista-RR, 2007. 237 p. Tese (Doutorado) Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2007.

VARGAS, H. C. **A importância das atividades terciárias no desenvolvimento regional.** 1985. 275 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. 1985.

_____. **Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio.** São Paulo: Senac, 2001, 256p.

_____. **Comércio e cidade:** uma relação de origem. Publicado no Portal do Estado de São Paulo. www.estadao.com.br/ext/eleicoes/artigos/31/08/2000, 2000.

_____. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio.** São Paulo: Senac. 2001.

_____. Shopping Centers: Novas Relações Entre a Atividade Comercial e o Espaço Urbano. In: V Encontro Nacional da ANPUR. **Anais.** 1993, BELO HORIZONTE. Encontro Nacional de Anpur, 5. Belo Horizonte: ANPUR, 1993. v. 2. p. 736-747

_____. **Comércio: Localização Estratégica ou Estratégia na Localização.** 1992. 331 f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) - São Paulo FAU/USP, 1992.

VAROTTO, L. F. **História do varejo.** GV executivo, v. 5, n. 1, p. 86-90, 2006.

VENTURI, I. A. B. **O papel da técnica no processo de produção científica.** *In:* Boletim Paulista de Geografia. São Paulo: AGB, 1949.

VERAS, A. T. de R. **A Produção do espaço urbano de Boa Vista - Roraima.** 2009. 235p. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo: São Paulo, 2009.

YAMAMOTO, J. K.; LANDIM, P. M. B. **Geoestatística: conceitos e aplicações.** São Paulo, Oficina de Textos, 2013. 215p.

YURGEL, M. **Urbanismo e lazer.** São Paulo: Nobel, 1983.

APÊNDICE

APÊNDICE A: Questionário da pesquisa



UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPG-GEO

Prezado (a),

Estou desenvolvendo uma pesquisa sobre a influência do Shopping Pátio Roraima na Dinâmica de Reprodução do Espaço Urbano dos bairros Aeroporto e Cauamé em Boa Vista/RR , visando a conclusão do Curso de Mestrado em Geografia - Área de Concentração – Produção do Território Amazônico da Universidade Federal de Roraima – UFRR.

Necessito fazer uma análise das condições atuais dos bairros citados, no que se refere à forma, função estrutura e processo. Solicito, para isso, sua colaboração e participação, respondendo a este questionário de pesquisa.

Agradeço, antecipadamente, sua participação e colaboração.

Atenciosamente,

Francisco Monteiro de Sousa Filho

QUESTIONÁRIO DA PESQUISA

DADOS DO ENTREVISTADO	
BAIRRO ONDE MORA:	Aeroporto ()
	Cauamé ()

1- Há quanto tempo você reside neste bairro?

() Até um ano () de um a quatro anos () de quatro a cinco anos () de cinco a dez anos () a mais de dez anos

2- Condições de moradia

() Própria () Alugada () Cedida/Emprestada () Outros. _____

3- Como você avalia as mudanças ao qual o entorno do shopping center Pátio Roraima sofreu?

() Excelente () Bom () Regular () Ruim () Péssimo () Não houve mudanças

4- Em sua opinião os novos elementos (Shopping, Hotel, duplicação BR-174) exercem influência nas dinâmicas sociais, econômicas e na organização do seu entorno?

Sim Não Talvez Não sei responder

5- Você acha que as mudanças e transformações na infraestrutura urbana (Asfaltamento, iluminação, rede de esgoto etc.) vão continuar acontecendo no entorno do shopping?

Sim Não Talvez Não houve mudanças Não sei responder

6- Como você avalia as mudanças e as novas relações físicas no seu bairro após a inserção do Shopping Center Pátio Roraima.

Excelente Bom Regular Ruim Péssimo Não houve mudanças

7- As ofertas de serviços e mercadorias existentes em seu bairro lhe são suficiente, ou você precisa se deslocar a outros bairros para adquiri-los?

É suficiente Não é suficiente Em partes Não soube responder

8 - Em sua opinião o seu bairro era “melhor” antes da inserção do shopping, ou é melhor agora?

Era melhor antes É melhor agora Não sei responder

9- Você tem alguma pretensão de mudar de bairro?

Sim Não Talvez

Espaço destinado a comentários diversos sobre o seu bairro (OPCIONAL)

--

APÊNDICE B: Entrevista da pesquisa



UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPG-GEO

Prezado (a),

Estou desenvolvendo uma pesquisa sobre a influência do Shopping Pátio Roraima na Dinâmica de Reprodução do Espaço Urbano dos bairros Aeroporto e Cauamé em Boa Vista/RR, visando a conclusão do Curso de Mestrado em Geografia - Área de Concentração – Produção do Território Amazônico da Universidade Federal de Roraima – UFRR.

Necessito fazer uma análise das condições atuais dos bairros citados, no que se refere à forma, função estrutura e processo. Solicito, para isso, sua colaboração e participação, respondendo a esta entrevista de pesquisa.

Agradeço, antecipadamente, sua participação e colaboração.

Atenciosamente,

Francisco Monteiro de Sousa Filho

ENTREVISTA DA PESQUISA

DADOS DO ENTREVISTADO		
BAIRRO ONDE MORA:	Aeroporto ()	SEXO Masc. () Fem. ()
	Cauamé ()	
	Outro () Qual:	
FUNÇÃO:		
NOME DA EMPRESA:		

1- Há quanto tempo esta empresa (atividade comercial) funciona neste bairro?

2- Antes de se instalar neste bairro esta empresa funcionava em outra localidade? Qual?

3- Qual tipo de atividade comercial é exercido por esta empresa?

4- Em sua opinião as mudanças que ocorreram nas formas deste bairro a exemplo das melhorias na infraestrutura, podem ser consideradas como atrativos para outras atividades comerciais e de serviços Por quê?

5- As novas relações físicas, sociais e econômicas, ditadas pela inserção do Shopping Center Pátio Roraima, como aumento de fluxos exerce de alguma maneira influência nas mudanças de hábitos dos moradores deste bairro? Por quê?

6- Em sua opinião, com as transformações de características deste bairro, está havendo mudanças na composição da população?

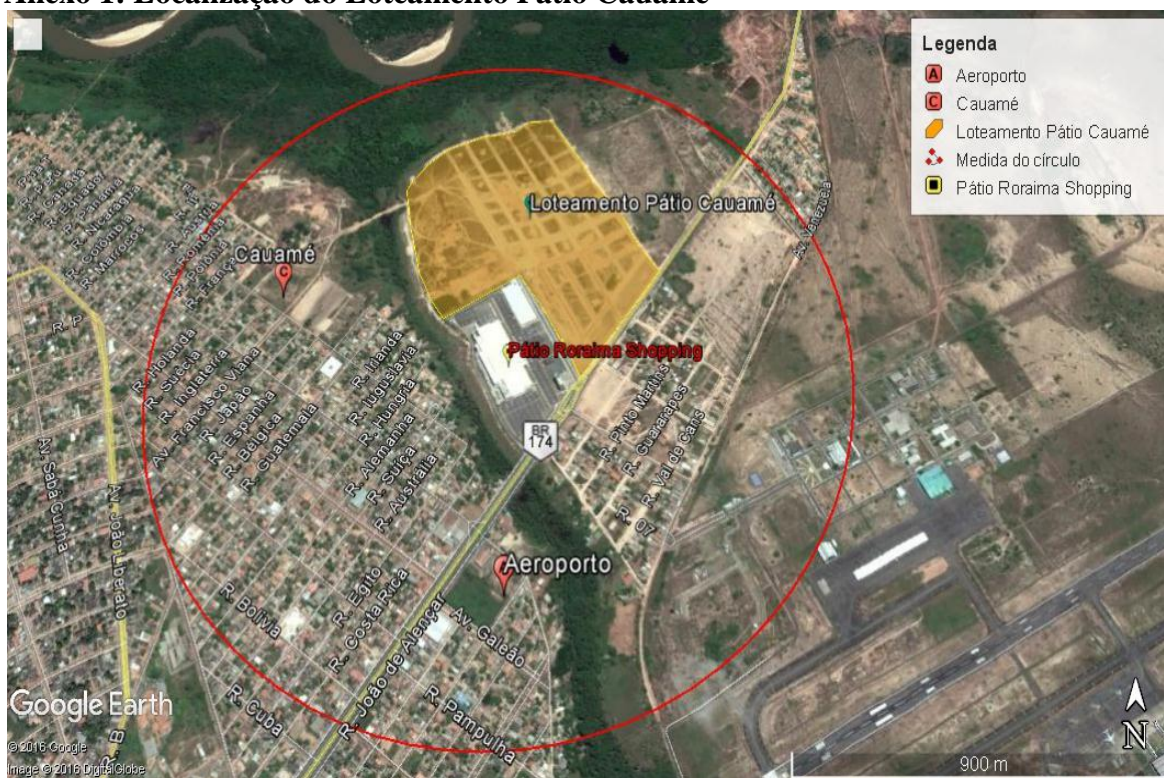
7- Devido o aumento de oferta de serviços e mercadorias nesta área, você acredita que futuramente a Avenida João Alencar (BR-174) se transforme em um subcentro comercial?

8- De um modo geral como você avalia a inserção do shopping Center Pátio Roraima nesta região?

Espaço destinado a comentários diversos sobre o seu bairro (OPCIONAL)

ANEXOS

Anexo 1: Localização do Loteamento Pátio Cauamé



Fonte: Modificado por Francisco Monteiro da base cartográfica do Google Earth, 2016.

Anexo 2: Panfleto de divulgação do loteamento Pátio Cauamé



Fonte: Vinhal empreendimentos, 2016.