

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA**  
**INSTITUTO DE GEOGRAFIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**  
**ÁREA DE CONCENTRAÇÃO GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO**



**A CIDADE DE CHAPECÓ E SUAS CENTRALIDADES:**  
**Uma análise a partir dos subcentros e eixo comercial**



**CRISLAINE MOTTER**

**UBERLÂNDIA /MG**

**2016**

***CRISLAINE MOTTER***

***A CIDADE DE CHAPECÓ E SUAS CENTRALIDADES: UMA  
ANÁLISE A PARTIR DOS SUBCENTROS E EIXO COMERCIAL***

Dissertação de Mestrado apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação em Geografia  
da Universidade Federal de Uberlândia,  
como requisito parcial à obtenção do título de  
mestre em Geografia.

**Área de Concentração:** Geografia e Gestão  
do Território.

**Orientador:** Prof. Dr. Vitor Ribeiro Filho.

Uberlândia/MG

INSTITUTO DE GEOGRAFIA

2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

---

M922c      Motter, Crislaine, 1992-  
2016      A cidade de Chapecó e suas centralidades: uma análise a partir dos  
subcentros e eixo comercial / Crislaine Motter. - 2016.  
187 f. : il.

Orientador: Vitor Ribeiro Filho.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia,  
Programa de Pós-Graduação em Geografia.  
Inclui bibliografia.

1. Geografia - Teses. 2. Cidades - Comércio - Teses. 3. Chapecó  
(SC) - Comércio - Teses. I. Ribeiro Filho, Vitor. II. Universidade Federal  
de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 910.1

---



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA  
Programa de Pós-Graduação em Geografia



CRISLAINE MOTTER

A CIDADE DE CHAPECÓ E SUAS CENTRALIDADES: UMA  
ANÁLISE A PARTIR DOS SUBCENTROS E EIXO COMERCIAL

Professor Dr. Vitor Ribeiro Filho - UFU

Professor Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho – UNB

Professora Drª. Beatriz Ribeiro Soares – UFU

Data: 22 / 02 de 2016

Resultado: Aprovado



*A Adir e Elenita Motter,  
pelo desejo incessante de tornar possível  
e mesmo distante, caminhar junto.*

## ***AGRADECIMENTOS***

Agradecer também é o momento de fazer os devidos reconhecimentos às pessoas que de alguma forma ou outra contribuíram na elaboração deste trabalho. A estes dedico algumas linhas de agradecimento, atenção e reconhecimento.

À Deus, por todas as coisas boas e más que aconteceram. Cada uma delas, ao seu modo, me fizeram chegar onde cheguei. Foi a minha jornada de tropeços, vitórias e derrotas que me fizeram crescer e valorizar todas as bênçãos que me oferece.

Aos meus pais, Adir e Elenita Motter, pelo exemplo de dedicação e amor, por sempre acreditaram e me apoiarem na busca da concretização dos meus sonhos. Sem vocês, eu nada seria!

Aos meus irmãos, Charlean e Chaiane que nos momentos de ausência dedicada à pós-graduação, sempre fizeram entender que o futuro é feito a partir da constante dedicação no presente!

Agradeço de forma especial ao professor Dr. Vitor Ribeiro Filho, orientador deste trabalho, pela amizade construída, pela confiança em mim depositada e por não medir esforços na condução desta pesquisa.

À Universidade Federal de Uberlândia, pela estrutura de ensino e pesquisa e por todo o suporte oferecido.

Ao Instituto de Geografia, aos secretários Izabel e João Fernandes e a todo corpo docente da pós-graduação que participaram de minha formação acadêmica, pelas discussões e aprendizagens compartilhadas ao longo dessa trajetória.

Agradeço à prof. Dr. Beatriz Ribeiro Soares e ao Prof. Dr. Mirlei Fachini Vicente Pereira, pelas contribuições dadas tanto na defesa do projeto quanto no exame de qualificação. As preciosas observações feitas por vocês, em muito contribuíram para este trabalho.

Ao professor Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho, e à prof. Dr. Beatriz Ribeiro Soares, por aceitarem o convite para participar da banca de defesa deste trabalho.

Pela amizade, pelos conselhos e pelo ‘pontapé inicial’, quero deixar meu muito obrigada ao professor que muito contribuiu (e contribui) em meu amadurecimento profissional, professor Dr. Wagner Batella, um grande exemplo de dedicação e amor pela profissão.

À Carla Hentz, pelo exemplo de persistência e dedicação, pela confiança, pelo apoio e pela sincera amizade que construímos ao longo da graduação e que continua sólida apesar da distância física, obrigada minha loira!

Agradeço também ao grande amigo que a graduação me deu, Bruno Casaca, pelo suporte nos trabalhos de campo, pelas conversas e conselhos, momentos de descontração, pela amizade e pela confiança que temos um com outro.

Aos amigos que mesmo distantes tornam-se presentes: Gabriela, Luciane, Ana Paula, Shara, Patrícia, Alex, Rafael, Tiago e Leonardo, meu reconhecimento e agradecimento pela amizade sincera e por todos os momentos descontraídos que passamos juntos.

À Lidiane Alves, pelas conversas, conselhos, contribuições, discussões e pela parceria nos tantos momentos instigantes de conhecimento, como nos quais dividi aflições, mas também alegrias e aprendizados.

À Rosângela Lúcio, que me acolheu em Uberlândia, tornou-se uma grande amiga e que agora busca seus sonhos em terras catarinenses, meus sinceros agradecimentos!

À Marcos Vinícius, por me mostrar que pequenos gestos valem mais do que palavras. Por seus valores, pela compreensão, companheirismo, confiança, pelo apoio, por cruzar o meu caminho e seguir comigo nele, muito obrigada!

Agradeço também a todos que de uma forma ou outra contribuíram tanto em minha formação acadêmica e pessoal quanto aos que contribuíram na realização deste trabalho.

## RESUMO

Este trabalho possui como objetivo principal a análise da descentralização das atividades comerciais e de serviços e a formação de novas centralidades, a partir dos subcentros e eixo comercial na cidade de Chapecó. Para isso, retomamos as definições de urbanização, sua relação com o processo de industrialização, a noção de cidade média e as definições que permeiam a complexidade do espaço intraurbano das cidades, a fim de situar Chapecó como cidade média que passa por transformações em seu espaço urbano, exemplificada pela criação de novas centralidades. A cidade de Chapecó, cujo desenvolvimento teve como principal agente as agroindústrias instaladas no município, destacou-se como a principal cidade da região Oeste de Santa Catarina. Por este motivo, a cidade passou – e passa – por transformações intensas em seu espaço urbano. Entre as transformações ocorridas recentemente, destacamos a intensificação da dinâmica do agronegócio, a atuação agentes externos na cidade, a instalação de uma universidade federal e a implantação do primeiro shopping center na cidade, que implicaram em novas formas de produção e consumo do espaço urbano. Motivadas pelo crescimento econômico, demográfico e espacial, as atividades voltadas ao comércio e aos serviços vêm desempenhando um papel essencial em Chapecó, dinamizando esse espaço e fortalecendo a centralidade exercida por esta cidade. Entre as formas assumidas pela concentração de atividades comerciais e de serviços, privilegiamos as resultantes do processo de descentralização. Para isso, a metodologia utilizada contemplou a análise dos planos diretores e o levantamento do uso do solo que, aliado a compreensão do contexto de formação das novas centralidades e do detalhamento do tipo de atividades encontradas nesses locais, demonstrou tanto o conteúdo das novas centralidades como os principais agentes que ditaram transformações nestes locais. Constatou-se a existência de dois subcentros e um eixo comercial, revelando que a tendência de multiplicação da centralidade em cidades médias também é visível em Chapecó, embora a cidade possua características econômicas, políticas, sociais, culturais e históricas, que conferem às novas centralidades um papel singular.

**Palavras Chave:** Cidades Médias, Novas Centralidades, Subcentros, Eixo comercial, Chapecó (SC).

## ABSTRACT

This study has as main objective the analysis of the decentralization of business activities and services and the formation of new centers from the sub-centers and Commercial Thoroughfares in the city of Chapecó. For this, we recaptured the definitions of urbanization, its relation to the industrialization process, the concept of medium-sized city and the definitions that permeate the complexity of intra-urban space of the cities, in order to situate Chapecó as a medium-sized city that undergoes changes in its urban spaces, exemplified by the creation of new centers. The city of Chapecó, whose development had as main agent the agro-industries located in the county, stood out as the main city in the west of Santa Catarina. For this reason, the city has undergone intense changes in its urban space. Among the changes that have taken place recently, we highlight the intensification of the agribusiness dynamics, the acting of external agents in the city, the installation of a federal university and the implementation of the first shopping center in the city, which resulted in new forms of production and consumption of urban space. Motivated by economic, demographic and spatial growth, the activities related to trade and services have played an essential role in Chapecó, adding dynamic to the space and strengthening the central role exercised by this city. Among the forms assumed by the concentration of commercial activities and services, we prioritize those that are a result of the decentralization process. Therefore, the methodology includes the analysis of master plans and the survey of soil usage that combined with the understanding of the context of formation of new centers and the detailing of the type of activities found in these locations has demonstrated the content of the new centers and the main agents that dictated changes in these locations. It was found that there are two sub-centers and one Commercial Thoroughfare, showing that the centers multiplication trend in medium-sized cities is also visible in Chapecó, although the city has economic, political, social, cultural and historical characteristics that give the new centers a unique role.

**Keywords:** Medium-sized cities, New centers, Sub-centers, Commercial thoroughfares, Chapecó (SC).

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Brasil: Taxas regionais de urbanização 1940-2010 .....	31
Figura 2 -Brasil: Distribuição da população urbana segundo o tamanho das cidades (1940-2010).....	35
Figura 3 - Municípios de Chapecó e Cruzeiro (SC) - 1936.....	41
Figura 4 - Os Três modelos clássicos da estrutura intraurbana .....	76
Figura 5 - Esquema da organização espacial da cidade latino-americana.....	80
Figura 6 - Modelo morfológico-funcional de uma cidade de porte médio.....	82
Figura 7 - Chapecó (SC): A cidade em 1940 / Chapecó em 2014.....	88
Figura 8 - Cidade de Chapecó em 1940. ....	89
Figura 9 - Chapecó (SC): A cidade em 1960.....	90
Figura 10 - Cidade de Chapecó em 1980 .....	92
Figura 11 - Chapecó (SC): Cartão postal da década de 1970 .....	93
Figura 12 - Chapecó (SC): Vista parcial da cidade de Chapecó - 2015 .....	95
Figura 13 - Chapecó (SC): Ampliação do perímetro urbano da metade da década de 70 para o final da década de 70 e localização agroindustrial em 1980 .....	124
Figura 14 - Chapecó (SC): Distribuição da população por extremos de renda nos anos de 1972, 1980 e 2000 .....	126
Figura 15 - Chapecó (SC): Rendimento nominal mensal por domicílios particulares permanentes no bairro Efapi 2010.....	127
Figura 16 - Chapecó (SC): Atividades centrais no subcentro Efapi – 2015.....	134
Figura 17 - Rendimento nominal mensal por domicílios particulares permanentes nos bairros Sãos Cristóvão e Jardim América – Chapecó/SC (2010).....	141
Figura 18 - Chapecó (SC): Atividades centrais: Subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015) .....	150
Figura 19 - Chapecó (SC): Atividades comerciais e de serviços na Avenida General Osório (2015) .....	165

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Chapecó (SC): Área do município e perímetro urbano (2010) .....	16
Mapa 2 - Brasil: Rede urbana, 2007 .....	38
Mapa 3 - Chapecó (SC): Delimitação da área central segundo os planos diretores de 2004 e 2014 .....	116
Mapa 4 - Chapecó (SC): Delimitação das unidades funcionais de descentralização do desenvolvimento nível 1 e 2 – 2014 .....	120
Mapa 5 - Chapecó (SC): Localização dos subcentros e eixo comercial - 2015 .....	122
Mapa 6 - Chapecó (SC): Tipos de uso do solo no subcentro bairro Efapi (2015) .....	130
Mapa 7 - Chapecó (SC): Atividades centrais no subcentro Efapi (2015) .....	133
Mapa 8- Chapecó (SC): Atividades típicas da Zona Periférica do Centro no subcentro Efapi (2015).....	138
Mapa 9 - Chapecó (SC): Zoneamento urbano na Avenida São Pedro (2014).....	142
Mapa 10 - Chapecó (SC): Tipos de uso do solo no subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015).....	146
Mapa 11 - Chapecó (SC): Atividades Centrais no subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015).....	149
Mapa 12- Chapecó (SC): Atividades típicas da Zona Periférica do Centro no subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015) .....	155
Mapa 13 - Chapecó (SC): Evolução da área urbanizada (1960-2009).....	159
Mapa 14 - Chapecó (SC): Tipos de usos do solo na Avenida General Osório (2015). 162	
Mapa 15 - Chapecó (SC): Atividades Centrais na Avenida General Osório (2015)....	164
Mapa 16 - Chapecó (SC): Atividades Típicas da Zona Periférica do Centro na Avenida General Osório (2015).....	167

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População urbana global (%).....	24
Tabela 2 - Brasil: Número de municípios nos Censos Demográficos por tamanho da população 1940-2010 .....	34
Tabela 3 - Chapecó (SC): Variação Populacional 1940-2010.....	45
Tabela 4 - Chapecó (SC): Distribuição do uso do solo no subcentro Efapi (2015) .....	131
Tabela 5 - Chapecó (SC): Distribuição do uso do solo no subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015).....	145
Tabela 6 - Chapecó (SC): Distribuição do uso do solo na Avenida General Osório (2015) .....	161
Tabela 7 - Chapecó (SC): Tipos de atividades comerciais e de serviços encontradas na Avenida General Osório (2015) .....	161



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AUC – Área Urbana Central

CASAN – Companhia Catarinense de Águas e Saneamento

CBD – Central Bussines District

DER – Departamento de Estradas e Rodagem

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MUC – Macroárea Urbana Central

ONU – Organização das Nações Unidas

PDC – Plano Diretor de Chapecó

PDDTC – Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial de Chapecó

PMC – Prefeitura Municipal de Chapecó

RECIME – Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias

REGIC – Regiões de Influência das Cidades

SENAC – Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial

SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

UFDD1 – Unidades Funcionais de Descentralização do Desenvolvimento nível 1

UFDD2 – Unidades Funcionais de Descentralização do Desenvolvimento nível 2

UFFS – Universidade Federal da Fronteira Sul

UNOCHAPECÓ – Universidade Comunitária Regional de Chapecó

ZPC – Zona Periférica do Centro

## SUMÁRIO

---

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>1. CIDADES MÉDIAS: DA COMPLEXIDADE DO CONCEITO ÀS TRANSFORMAÇÕES CONTEMPORÂNEAS.....</b>	<b>21</b>
1.1 Ponto de partida: o fenômeno da urbanização .....	21
1.2 Caracterizando a urbanização brasileira: formação histórica e estruturação regional.....	28
1.3 A formação do espaço urbano de Chapecó entre as particularidades da rede urbana catarinense .....	39
1.4 A noção de Cidade Média e sua importância na rede urbana .....	51
1.5 Industrialização e globalização na transformação das funções urbanas em cidades médias .....	58
1.6 Os impactos da reestruturação urbana em cidades médias .....	63
<b>2. A DINÂMICA INTRAURBANA: ESTRUTURA E ESTRUTURAÇÃO.....</b>	<b>69</b>
2.1 Compreendendo a cidade: a morfologia urbana.....	69
2.2 Os modelos americanos clássicos e suas contribuições aos estudos de morfologia urbana .....	75
2.3 A primeira expressão da centralidade na cidade: A área central .....	83
2.4 A descentralização da atividade comercial e de serviços e a criação de novas centralidades na cidade .....	96
2.5 Os subcentros .....	103
2.6 Os eixos comerciais.....	108
<b>3. NOVAS CENTRALIDADES EM CHAPECÓ: OS SUBCENTROS E EIXO COMERCIAL.....</b>	<b>113</b>
3.1 Área central, subcentro e eixo comercial nos Planos Diretores .....	113
3.2. Origem e Delimitação do Subcentro Efapi .....	123
3.3. Origem e delimitação do Subcentro São Cristóvão/Jardim América.....	140
3.4. Eixo comercial Avenida General Osório .....	157
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>171</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>177</b>

## INTRODUÇÃO

---

O processo de urbanização, por mais complexo que seja sua definição, atualmente se constitui um dos fenômenos mais marcantes da nossa época. O aumento no número de pessoas que estão residindo em áreas urbanas é notável, apesar de haver certa estagnação no diz respeito ao critério demográfico. Ademais, apesar de ser um fenômeno de ordem global, os ritmos de crescimento apresentam-se diferentes segundo as regiões do globo. Conforme Santos (2008a), nos países Europeus, a urbanização é antiga, e foi realizada através de sucessivas revoluções tecnológicas. Entre 1900 e 1920 é possível observar, no mundo Ocidental, uma estabilidade no ritmo de urbanização, devido a distribuição espacial da indústria. Nos países subdesenvolvidos, entretanto, esse fenômeno foi mais recente e mais rápido, efetuando-se em um contexto econômico e político diferente dos países desenvolvidos (SANTOS, 2008a).

É assim que o processo de industrialização, dado seu papel central na constituição do modo capitalista de produção, foi sem dúvida o principal vetor da redefinição do processo de urbanização. Dentre as modificações ocorridas no território brasileiro em consonância a estes processos, destaca-se a descentralização das atividades industriais, promovida no país principalmente por políticas de desconcentração. A partir de então, a integração e a fluidez do território, propiciada por meio da expansão de infraestrutura e das comunicações, resultou em transformações nas cidades de diferentes portes populacionais. De tal forma, as transformações impostas pelo capitalismo contemporâneo, as mudanças nos fluxos demográficos, as demandas por novos espaços de produção e consumo, entre outros fatores, transformaram a rede urbana brasileira e, conseqüentemente, o espaço intraurbano das cidades (SPOSITO, 2001a).

Os aglomerados não-metropolitanos, nesse contexto, são de fundamental importância e tiveram (e ainda tem) um papel de destaque na configuração do território brasileiro. Quando o processo de urbanização já é algo consolidado no país, é possível verificar que antiga ordem da organização polarizada entre algumas metrópoles – especialmente São Paulo – e pequenas cidades é substituído por uma rede com cidades de diferentes tamanhos e com padrão funcional de acordo com a posição que ocupam na divisão territorial do trabalho.

As particularidades que envolvem as cidades médias, dessa forma, partem do pressuposto de uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intraurbano, que as difere tanto das cidades locais bem como das metrópoles (CORRÊA, 2007). Soma-se a tal combinação, os papéis de intermediação que as cidades médias desempenham na rede urbana e nas regiões às quais se inserem. A partir da década de 1990, como demonstra Sposito (2006), a reestruturação produtiva que vem promovendo a substituição do sistema fordista pelo sistema de produção caracterizado como flexível, impôs uma redefinição dos papéis desempenhados pelas cidades médias, promovendo oportunidades econômicas para essas cidades desempenharem papéis industriais ou comerciais e de serviços até então desempenhados apenas por metrópoles.

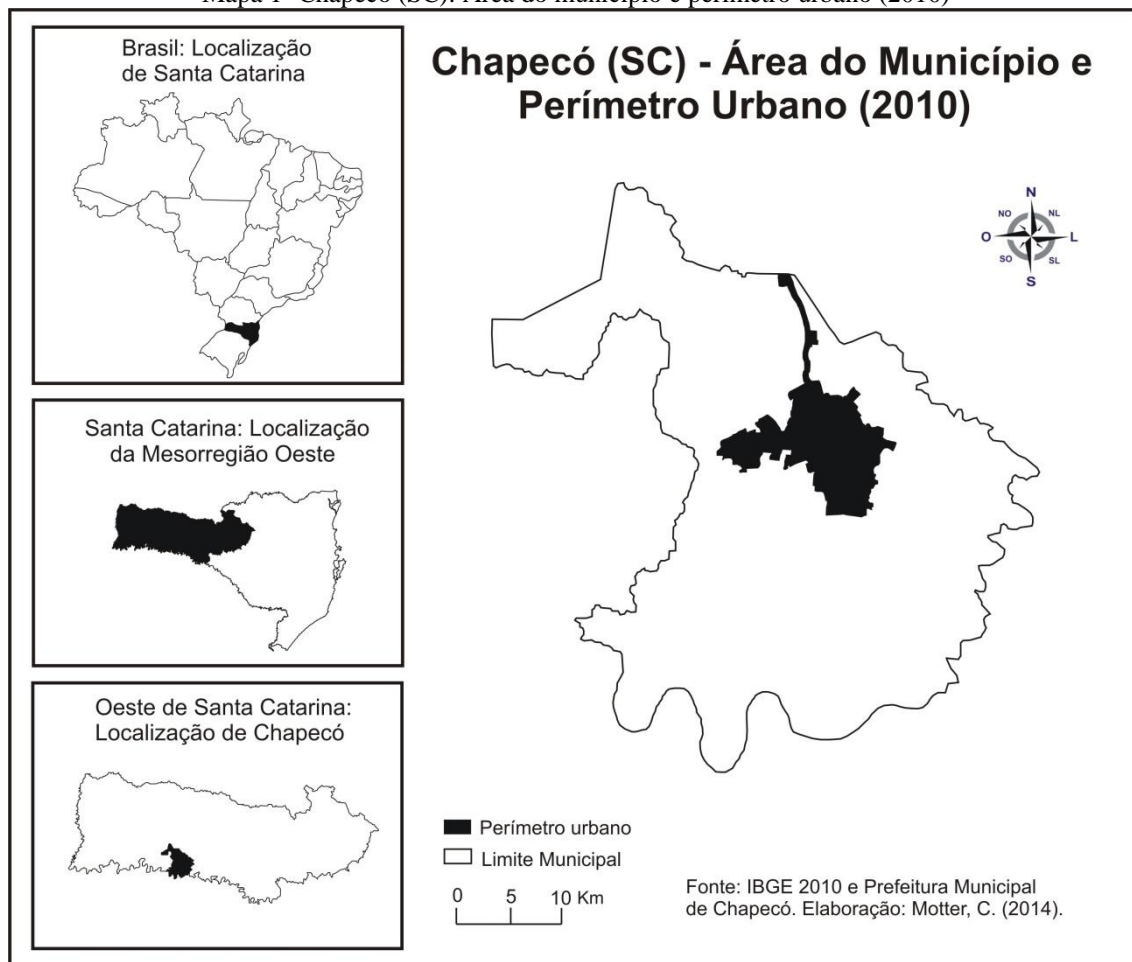
A elevação da participação das cidades médias na distribuição do produto nacional pode, de acordo com Amorim Filho e Serra (2001), ser interpretada como uma possível combinação entre a necessidade de distribuir espacialmente a riqueza nacional e a de buscar níveis de produtividade compatíveis com as exigências de competitividade impostas pela crescente globalização da economia.

Ademais, verifica-se que um dos fenômenos mais marcantes entre as transformações por que passaram e passam as cidades médias é o da multiplicação e diversificação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços. A expressão desse processo, conforme Sposito (2001b), pode ser observada por meio da criação de novas centralidades, visto que novas áreas destinadas ao comércio promovem novos fluxos na cidade e entre cidades de diferentes portes, permitindo a emergência de uma centralidade múltipla e complexa, em detrimento da centralidade principal e muitas vezes única que marcava a organização das cidades médias até algumas décadas atrás.

Nesse contexto, Chapecó, cidade média localizada na mesorregião Oeste de Santa Catarina (mapa 1), desde a sua emancipação em 1917 até os dias atuais tem passado por intensas transformações em seu espaço inter e intraurbano. A formação da cidade decorre de uma base agrícola que aos poucos foi sendo equipada em razão das necessidades das agroindústrias que se desenvolveram no local e que, com o auxílio de intervenções diretas do Estado, permitiu projetar a cidade de Chapecó no contexto regional, nacional e mundial. Segundo Pertile (2007), o incremento de atividades industriais ligadas ao desenvolvimento dos frigoríficos se destacou como o principal agente produtor do espaço urbano de Chapecó e também do espaço agrário de seu entorno. Além disso, a presença

de comércios e serviços, estimulada pelas novas exigências populacionais, também foi fator crucial tanto no desenvolvimento da cidade como nas relações entre a cidade e sua área de influência.

Mapa 1- Chapecó (SC): Área do município e perímetro urbano (2010)



Com o crescimento populacional, dentre outros fatores, os habitantes passaram a ocupar novas áreas da cidade, expandindo o tecido urbano e criando a necessidade de novas áreas comerciais. Assim, novos espaços foram surgindo na cidade de Chapecó, apresentando uma relação direta com a área central, pois, na medida em que o centro concentra as atividades e serviços de maior poder polarizador, as necessidades da população residente distante dessa área passaram a ser atendidas por subcentros e eixo comercial que surgiram nos locais de maior movimento do espaço residencial. Com o desenvolvimento da cidade, esses espaços tornaram-se mais complexos, tanto através do aparecimento de outros tipos de comércio e serviços, quanto através de especializações funcionais.

A área central, resultante do processo de centralização, passa, de tal modo, por transformações que afetam a cidade como um todo, modificando a estrutura espacial das atividades comerciais e de serviços. O resultado dessas mudanças implica em novas formas de produção e consumo no espaço, ocasionando novas centralidades, inter e intraurbanas.

Levando em consideração o estágio de desenvolvimento econômico e populacional de determinada cidade, é possível observar que seus papéis urbanos ampliam-se na medida em que a população residente e a que está sob sua influência passam a demandar da cidade novas funções. Assim, diante de pesquisas realizadas sobre o espaço intraurbano de cidades caracterizadas como médias, é possível verificar uma tendência ao aparecimento ou complexificação do espaço intraurbano através do surgimento de novas formas/funções na cidade. O desenvolvimento de áreas que concentram atividades comerciais, de serviços e de gestão, caracterizando a formação de novas centralidades, são um dos exemplos aos quais essas cidades passaram e passam.

Diante da dinâmica apresentada por estas cidades, esse trabalho surge da observação das transformações recentes ocorridas no espaço urbano de Chapecó, e de outras pesquisas realizadas pela autora sobre o espaço urbano chapecoense. Dentre as transformações recentes ocorridas na cidade, destacam-se a intensificação do agronegócio, a atuação de agentes externos, a instalação de uma Universidade Federal – que gerou novas demandas no tocante ao consumo e propiciou a expansão do tecido urbano, entre outros – a implantação do primeiro *shopping center* na cidade e a criação de novos produtos imobiliários, que denotam novas formas de produção e consumo na cidade.

Além das transformações citadas, destaca-se também o desenvolvimento de áreas não centrais que concentram atividades relacionadas ao comércio, aos serviços e de gestão, caracterizando a formação e/ou a consolidação de novas centralidades na cidade. Dessa forma, essa pesquisa busca compreender o processo de descentralização dessas atividades e a formação de novas centralidades, a partir da análise dos subcentros e eixo comercial presentes em Chapecó.

Planejados ou não pelo poder público, a consolidação dessas áreas vem ditando transformações na organização espacial das atividades comerciais e de serviços e, como destacamos anteriormente, embora surjam em locais para além do centro tradicional, continuam a apresentar uma relação direta com a área central. Ademais, essas novas

centralidades surgem como novas formas de atração para a cidade, reforçando seu papel como cidade média. Assim, buscamos, através da análise dos subcentros e eixo comercial, entender como se dão os processos de descentralização, (re)centralização e a criação de novas centralidades inter e intraurbanas. Tendo como recorte espacial a cidade de Chapecó, que passa por transformações que demonstram que o processo de reestruturação urbana é algo recente e acelerado, buscamos também compreender como esses processos ocorrem em relação ao desenvolvimento da cidade, haja vista que grande parte dos estudos desenvolvidos sobre cidades médias demonstram que há uma tendência, nestas cidades, da reprodução de processos visíveis em cidades de maior porte.

Como justificativa, essa pesquisa busca apresentar contribuições para a compreensão da estruturação do espaço urbano chapecoense, demonstrando as contradições e as diferenças nas mais variadas escalas, onde o crescimento territorial da cidade implicou na formação de espaços diferenciados, medida que privilegiou a localização de determinadas atividades em certas áreas em detrimento de outras. Pretendemos, assim, elaborar um estudo que privilegie as formas resultantes do processo de descentralização de atividades comerciais e de serviços como forma de subsidiar as ações e estratégias elaboradas pela administração pública.

Além disso, buscaremos identificar as particularidades da cidade de Chapecó em sua classificação como cidade média e contribuir nos estudos relacionados a atividades comerciais e de serviços, formação de subcentros e eixos comerciais e formação de novas centralidades em cidades médias, tema que vem ganhando relevância em estudos que privilegiam a escala intraurbana das cidades.

O objetivo geral deste trabalho, de tal forma, é o de analisar o processo de descentralização das atividades de comércio, de serviços e de gestão e a formação de novas centralidades, a partir da análise de subcentros e eixo comercial na cidade de Chapecó. Entre os objetivos específicos, estão: compreender as transformações recentes ligadas à criação de novas centralidades em Cidades Médias; investigar o conteúdo do processo de centralização e descentralização de atividades comerciais e de serviços e seus impactos na morfologia urbana e; identificar e classificar os subcentros e eixos comerciais presentes na cidade de Chapecó, apontando os principais agentes econômicos envolvidos e suas formas de atuação.

Com o fito de atingir estes objetivos, elaboramos uma metodologia baseada em alguns estudos, a saber, a metodologia proposta por Duarte (1974), Murphy e Vance

(1954), Ribeiro Filho (2004) e Souza (2009). Assim sendo, como estratégia de ação, organizamos a pesquisa em três etapas que entendemos como norteadoras para alcançar o objetivo geral da pesquisa. Na primeira etapa, o foco será a identificação espacial das atividades comerciais e de serviços presentes na cidade e será iniciada pela análise das leis municipais que tratam da temática. A partir das delimitações elaboradas pelo poder público através de documentos como o Plano Diretor, os trabalhos de campo serão realizados a fim de identificar as áreas com maior concentração de atividades comerciais e de serviços para posteriormente realizar o levantamento do uso do solo nesses locais.

A segunda etapa contemplará a análise dos dados levantados nos trabalhos de campo e utilizará como base teórica e metodológica o trabalho de Duarte (1974), que propôs o mapeamento de alguns tipos de comércios e serviços considerados de grande relevância na identificação dos subcentros. Além disso, utilizaremos também os estudos de Murphy e Vance (1954) Ribeiro Filho (2004b) e Souza (2009) que apesar dos dois primeiros estudos estarem relacionados a Área Central, também são importantes em nossa análise, pois permitirão o aprimoramento do método de distinção entre atividades centrais, atividades não-centrais e atividades típicas da zona periférica do centro, fundamentais para a definição do grau de centralidade exercido por eixos e subcentros.

A terceira etapa da pesquisa será dedicada a análise da estruturação dos subcentros e eixo comercial, onde pretende-se fazer uma análise do surgimento e da evolução histórica e espacial dessas novas formas de centralidade, destacando os principais processos e agentes envolvidos na estruturação dessas áreas.

A revisão bibliográfica que irá nortear nossas discussões nessa pesquisa versará sobre os temas propostos e resultará na estrutura deste trabalho, assim desenvolvida: O primeiro capítulo terá como foco as cidades médias que, resultantes de uma construção intelectual, estão inseridas em determinado contexto histórico e geográfico. Assim, realizamos primeiramente uma análise que visa a compreensão do fenômeno da urbanização e o papel da industrialização neste processo, para posteriormente situar início da formação hierárquica das cidades e a organização em redes que permitiu a emergência das cidades médias na atual configuração da rede urbana brasileira. Posteriormente, serão analisadas as transformações inter e intraurbanas que imprimiram um caráter particular a esse grupo de cidades.

Visando entender o processo contínuo das modificações ocorridas no espaço intraurbano das cidades, torna-se necessário a compreensão dos processos responsáveis



pela criação das formas que resultam em sua estrutura espacial. Isso remete, conseqüentemente, ao estudo da morfologia urbana, foco do capítulo 2 deste trabalho. A cidade, expressão material da urbanização, pode ser interpretada como o lócus da reprodução ampliada do capital, onde sua dinâmica é constantemente alterada em função das demandas originadas pelo sistema de produção capitalista. Sem deixar de lado suas configurações anteriores, a cidade representa a acumulação e a superposição de tempos, evidenciando uma amálgama de práticas espaciais materializadas em formas e conteúdos. Dentre os processos responsáveis pelo desenvolvimento de diferentes formas materializadas na cidade, destacaremos neste trabalho as responsáveis pelo surgimento de novas centralidades.

Por fim, no terceiro capítulo buscaremos demonstrar o processo de multiplicação da centralidade na cidade de Chapecó, exemplificado pelo desenvolvimento de dois subcentros e um eixo comercial, demonstrando os principais agentes e as particularidades que envolvem a estrutura comercial da cidade de Chapecó no presente período.

## 1. CIDADES MÉDIAS: DA COMPLEXIDADE DO CONCEITO ÀS TRANSFORMAÇÕES CONTEMPORÂNEAS

---

### 1.1 Ponto de partida: o fenômeno da urbanização

A noção de cidade média deriva de uma construção intelectual e, enquanto tal, está inserida em determinado contexto histórico e geográfico, como aponta Corrêa (2007). Dessa forma, buscaremos primeiramente entender o fenômeno da urbanização para posteriormente situar o início da formação hierárquica das cidades e a organização em redes que permitiu a emergência de cidades médias na atual configuração da rede urbana.

Para compreender o conceito de urbanização, é necessário, primeiramente, entender que sua definição está sujeita a controvérsias e diferentes interpretações, nos permitindo deparar tanto com posições epistemológicas que se baseiam em dimensões demográficas ou ecológica-demográficas, quanto análises mais abrangentes, que o consideram como um processo multidimensional (DAVIDOVICH, 1989).

Uma primeira aproximação da interpretação desse fenômeno é a de Santos (2008a), para o qual a complexidade do conceito de urbanização reside na comparação entre a taxa de urbanização – que considera a porcentagem da população urbana na população total – e a taxa de crescimento urbano. Segundo o autor, a Revolução Industrial se apresenta como propulsora do processo de urbanização em escala mundial, resultando em uma presença humana cada vez mais importante nas cidades. Desse modo, a complexidade dessa noção está embutida nos processos que levam ao aumento dessas taxas.

A importância do processo de industrialização na problemática urbana, levantada no livro ‘O direito à cidade’ de Henri Lefebvre (2008), impõe que esse processo, sem possibilidade de contestação é, há um século e meio, o motor das transformações em sociedade:

[...] se distinguirmos o indutor e o induzido, pode-se dizer que o processo de industrialização é indutor e que se pode contar entre os induzidos os problemas relativos ao crescimento e à planificação, as questões referentes à cidade e ao desenvolvimento da realidade urbana, sem omitir a crescente importância dos lares e das questões relativas a “cultura” (LEFEBVRE, 2008, p.11, grifos do autor).

Bem se sabe, as cidades preexistem à industrialização, entretanto, conforme Lefebvre (2008), quando nasce o capitalismo concorrencial juntamente com a burguesia industrial, a cidade passa a apresentar uma nova realidade: diferente de períodos anteriores, pode-se dizer que a cidade, assim como a fábrica, permite a concentração dos meios de produção em um pequeno espaço, preexistindo as ferramentas, matérias primas e a mão de obra.

Nesse contexto, a urbanização deve ser tomada como processo histórico, e a cidade “[...] como uma forma espacial que expressa a dinâmica e a acumulação de tempos engendrados por esse processo, sendo assim não se pode deixar de considerá-la expressão material da urbanização” (SPOSITO, 1999, p.86). Do mesmo modo, para Beaujeu-Garnier (1997) a urbanização é o movimento de desenvolvimento das cidades, tanto em número quanto em dimensão, ou seja, o desenvolvimento numérico e espacial das cidades, além de ocupar-se de tudo o que está ligado ao fenômeno urbano, transformando, paulatinamente, as cidades e os arredores.

Por meio dessa perspectiva, podemos verificar que:

No plano da materialidade, tem-se a cidade como uma forma espacial que podemos cartografar, medir, percorrer e fotografar. No plano processual, tem-se a urbanização como dinâmica através da qual se podem compreender as mudanças mais significativas do mundo industrial (e pós-industrial) (SPOSITO, 1999, p.86).

Diante disto, podemos considerar em uma primeira análise, que o fenômeno da urbanização compreende o aumento significativo de pessoas que passam a viver nas cidades, tornando-se, portanto, uma análise que considera os fatores demográficos e ecológicos para sua definição. Apesar disso, para compreendermos o processo de urbanização em sua essência, devemos considerar não apenas os critérios acima descritos, mas também os papéis aos quais as cidades vão desempenhar na divisão social do trabalho, evidenciada pelo processo de industrialização.

Com um viés marxista, David Harvey (2005, p. 168) considera a urbanização como “[...] um processo social espacialmente fundamentado, no qual um amplo leque de atores, com objetivos e compromissos diversos, interagem por meio de uma configuração específica de práticas espaciais entrelaçadas”. Para o autor, a urbanização é o processo que produz diversos artefatos: formas construídas, espaços produzidos e sistema de recursos de qualidades específicas, além de estabelecer determinados arranjos

institucionais, formas legais, sistemas políticos e administrativos, hierarquias de poder, etc. todos organizados em uma configuração espacial distinta. Nesse contexto, “há uma tensão permanente entre forma e processo, entre objeto e sujeito, entre atividade e objeto” (HARVEY, 2005, p. 168).

Para Topalov (1979, p. 22),

[...] La urbanización capitalista es una forma de socialización de las fuerzas productivas; crea las condiciones generales, socializadas, de la reproducción ampliada del capital. Esas condiciones generales conciernen por una parte a la producción y circulación del valor, y, por otra, a la reproducción de lo que crea el valor: la fuerza de trabajo.

Assim como Topalov (1979), David Harvey (2008) também considera que a urbanização, durante muito tempo, tem sido uma ‘peça chave’ para absorver os excedentes de capital e a força de trabalho. Resultante do processo de urbanização, o espaço urbano, para Limonad (1999, p. 86), “[...] poderia, assim, ser considerado não-simultaneamente tanto o lugar da reprodução das relações de produção, referentes aos bens e meios de produção, quanto o lugar da reprodução da força de trabalho”. Isso porque, segundo a autora, para a análise da urbanização estar completa é necessário entendê-la de forma a privilegiar tanto o lado da produção quanto os aspectos ligados à população.

A urbanização, de tal modo, resulta no contínuo processo em que a cidade, entendida como lócus da reprodução ampliada do capital, altera sua dinâmica em função das novas demandas criadas pelo sistema de produção capitalista. Sem deixar de lado sua configuração antiga, as novas demandas originadas pelo capitalismo superpõem-se as demais, evidenciando uma amálgama de práticas espaciais materializadas em formas e conteúdos, fator que gera uma tensão contínua dada a divergência de interesses dos múltiplos atores envolvidos por este processo.

Ao pensarmos em uma forma de mensurar a urbanização, veremos que não há consenso internacional sobre como estabelecer os limites das zonas urbanas ou identificar quando um assentamento é ‘urbano’. Conforme vários autores, em muitos países, assentamentos considerados urbanos são os que servem determinadas funções administrativas, mas há também os que adotam múltiplos critérios, incluindo tamanho, densidade, nível administrativo e indicadores urbanos, tais como emprego, infraestrutura, instituições, entre outros. Além de variar entre países, a definição do que é urbano também

pode mudar com o tempo. Apesar das várias disparidades nos critérios, a Organização das Nações Unidas (ONU), em seus trabalhos de estatísticas demográficas, leva em consideração vários critérios nacionais e, apesar de suas limitações, os resultados consistem importantes dados para poder mensurar a amplitude e a diversidade do movimento de urbanização contemporâneo.

Se voltarmos a compreensão do fenômeno da urbanização como aumento das taxas de urbanização e do crescimento urbano, podemos verificar que a população que vive em cidades apresentou uma significativa expansão concomitante a Revolução Industrial:

Em 1800, 27,4 milhões de pessoas viviam em cidades de mais de cinco mil habitantes; em 1850, eram 74,9 milhões; 218,7 milhões em 1900; e 716,7 milhões em 1950, representando, respectivamente, 3, 6, 4,13,6 e 29,8% da população mundial (SANTOS, 2008<sup>a</sup>, p.13).

Além de dar um novo ponto de partida para a urbanização no mundo, a Revolução Industrial também contribuiu para o aumento significativo de aglomerações gigantescas: “Se em todo o mundo, em 1900, haviam apenas onze cidades com mais de um milhão de habitantes, em 1920 elas eram vinte; em 1940, 51; em 1955, 69; e em 1961, 80” (SANTOS, 2008a, p. 14).

De acordo com dados da ONU, divulgadas pelo site The Economist (2015), a população que reside em cidades com população entre 1 e 5 milhões de habitantes passou de 5,1% em 1950 para 10,7% em 2010. As cidades com população urbana entre 5 e 10 milhões de habitantes hoje concentram 4,1% da população urbana mundial, enquanto as megacidades (com população urbana acima de 10 milhões de habitantes) concentram, no ano de 2010 5,3% da população urbana global (tabela 1). É possível verificar também a diminuição paulatina da população rural global, que em 1950 representava 70,4% da população global e atualmente apresenta 48,4%.

Tabela 1: População urbana global (%)

	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
População rural	70,4	66,3	63,4	60,7	57,1	53,4	48,4
Menos de 300 mil habitantes	17,7	19,2	19,7	20,4	21,7	21,9	23,1
300 a 500 mil habitantes	2	2,3	2,4	2,5	3	3,1	3,4
500 mil a 1 milhão de habitantes	2,6	3	3,5	3,7	3,8	4,3	4,9
1 a 5 milhões de habitantes	5,1	5,9	6,6	7,6	8,6	9,8	10,7
5 a 10 milhões de habitantes	1,3	2	2,9	3,1	3	3,4	4,1
10 milhões de habitantes ou mais	0,9	1,4	1,5	1,9	2,9	4,2	5,3

Fonte: ONU-Divulgadas pelo site The Economist, 2014.

O aumento no número de pessoas residindo em áreas urbanas é notável, apesar de haver certa estagnação no diz respeito ao critério demográfico. Ademais, apesar de ser um fenômeno de ordem global, os ritmos de crescimento apresentam-se diferentes segundo as regiões do globo: Conforme Santos (2008a), nos países Europeus, a urbanização é mais antiga, e foi realizada através de sucessivas revoluções tecnológicas. No mundo Ocidental, segundo o autor, é possível observar uma estabilidade no ritmo de urbanização, devido a uma distribuição espacial da indústria. Nos países subdesenvolvidos, entretanto, esse fenômeno foi mais recente e mais rápido, efetuando-se em um contexto econômico e político diferente dos países desenvolvidos (SANTOS, 2008a). Conforme Beaujeu-Garnier (1997), o tipo de desenvolvimento da concentração urbana nos países subdesenvolvidos ocorre onde, depois de uma longa estagnação, a população urbana explode bruscamente.

Embora a revolução urbana tenha alcançado uma amplitude impossível de ser medida, o crescimento demográfico e econômico, o progresso da informação e as tentativas da organização do espaço são concomitantes. A força conjunta de todas essas revoluções é tão grande que as cidades e as redes urbanas mais recentes e menos estruturadas oferecem pouca resistência aos novos fatores de transformação (SANTOS, 2008a, p. 20).

A nova economia internacional, que se manifestou após a Segunda Guerra Mundial, apresentou, entre outras, as seguintes características: internacionalização e multiplicação das trocas, preponderância da tecnologia e a concentração dela decorrente, solidariedade crescente entre os países (cooperação entre países industriais, domínio sobre os países subdesenvolvidos), modificações da estrutura e força do consumo (SANTOS, 2008). Isso levou a transformações que imprimiram um carácter particular no modo como a urbanização ocorreu nos países subdesenvolvidos. De acordo com Santos (2008a), umas das características resultantes desse processo foi o nascimento de numerosas pequenas cidades, fato muitas vezes negligenciado, mas característico da floração urbana nos países subdesenvolvidos. Além disso, nesses países, a polarização urbana deu-se em função de uma única cidade, geralmente a capital.

Atualmente, por mais complexo que seja definir a urbanização, é fato que ela se constitui como um dos fenômenos mais marcantes da nossa época. O fenômeno da globalização que marca este período, de acordo com Sassen (2010), resultou na formação de um mercado global para o capital, que através de um regime de comércio global e pela

internacionalização da produção industrial, deflagrou uma configuração espacial multiescalar e complexa. Conforme a autora,

As emergentes geografias que articulam distintas cidades do globo entre si funcionam como uma infraestrutura da globalização: elas urbanizam as redes de fluxos globais, compreendendo múltiplos e diversos circuitos (SASSEN, 2010, p. 28).

As mudanças e os impactos associados à globalização, segundo a autora, não poderiam deixar de imprimir suas marcas no espaço. Assim, Sassen (2010) destaca o papel das cidades globais – cujas expressões máximas são Nova Iorque, Londres e Tóquio –, caracterizadas pela concentração dos setores mais dinâmicos da economia mundial e os modernos serviços produtivos e financeiros. A demanda gerada por esses complexos de serviços qualificados e globalmente conectados, de acordo com a autora, impõem requisitos compulsórios ao espaço urbano, ao mesmo tempo em que suas necessidades fazem surgir uma oferta de trabalho de baixa qualificação e permitem o surgimento de uma gama de profissionais de classe média que atua nos interstícios dos setores hegemônicos.

Essas cidades, identificadas como núcleos irradiadores das dinâmicas urbanas, ditadas pelo setor de serviços produtivos e financeiros, altamente especializado e globalmente conectado, embora ocupem uma pequena dimensão territorial, são delas que emanam os padrões contemporâneos de estruturação social e produção do espaço (SASSEN, 2010). Esse novo quadro econômico e suas formas de manifestações espaciais urbanas, conforme Sassen (2010), permitem verificar uma realidade cidadina diferente da observada anteriormente, marcada pelo padrão fordista de industrialização.

Nessa conjuntura, avançando nas discussões sobre a urbanização contemporânea, Brenner (2014) destaca essa nova forma de organização do espaço, ressaltando uma nova maneira de interpretar a urbanização. Segundo o autor,

[...] as geografias da urbanização (concebidas durante muito tempo com respeito às populações densamente concentradas e aos entornos construídos das cidades) estão adquirindo morfologias novas e de maior envergadura, que perfuram, atravessam e fazem explodir a antiga divisão entre o urbano e o rural (BRENNER, 2014, p. 8).

Durante muito tempo, de acordo com Brenner (2014), a definição de urbano esteve associada a diferenciação com o que era considerado não-urbano (desde os subúrbios, a

cidade e a aldeia até a zona rural, o campo e o deserto). Entretanto, o processo emergente que o autor denomina de ‘urbanização estendida’ tem produzido uma estrutura múltipla que, diferente das perspectivas anteriores, não se concentra em pontos nodais e em regiões delimitadas, mas “[...] tece agora de maneira desigual e com uma densidade cada vez maior em grandes extensões de todo o mundo” (BRENNER, 2014, p. 10).

Dentro desse campo de desenvolvimento urbano, estendido e cada vez mais universal, as aglomerações se formam, se expandem, se contraem e se transformam de maneira contínua, mas sempre por meio de densas redes de relações com outros lugares, territórios e escalas, incluídos os âmbitos tradicionalmente classificados como alheios à condição urbana. [...]. Consequentemente, desde a perspectiva aqui anunciada, a urbanização compreende a concentração e a extensão: esses momentos estão dialeticamente inter-relacionados, na medida em que pressupõem-se e contrapõem-se mutuamente de forma simultânea (BRENNER, 2014, p.18-19).

Os espaços urbanos, por essa nova perspectiva, devem ser considerados independente de sua delimitação administrativa, densidade populacional ou posição que ocupam dentro do sistema capitalista global. Ao contrário, como ressalta Brenner (2014), estes espaços devem ser compreendidos como elementos integrados de um ‘tecido urbano estendido’ de caráter mundial. Para o autor, a dialética entre a implosão (caracterizada pela concentração e a aglomeração) e a explosão (definida como extensão do tecido urbano e resultante da intensificação da conectividade em diferentes lugares, territórios e escalas), constitui-se como um horizonte analítico, empírico e político fundamental para qualquer teoria crítica de urbanização na contemporaneidade.

Podemos constatar, de acordo com as definições expostas, que atualmente é particularmente impossível separar o papel da urbanização na transformação do mundo em que vivemos, tanto em aspectos econômicos, culturais e tecnológicos, que via de regra, acompanham o fenômeno da urbanização. Dessa forma, buscaremos analisar, no item que segue, as particularidades encontradas na estruturação e urbanização do território brasileiro.



## **1.2 Caracterizando a urbanização brasileira: formação histórica e estruturação regional.**

O processo de urbanização no Brasil é uma peça chave para o entendimento da atual conformação estrutural territorial e social brasileira, haja vista que não é apenas o território que acelera o seu processo de urbanização, mas é a própria sociedade que se transforma cada vez mais em urbana. Esta análise, portanto, buscará fornecer elementos para o entendimento da configuração urbana-regional brasileira, buscando subsídios para o entendimento da emergência dos aglomerados urbanos e o papel por eles desempenhado na estruturação e manutenção do sistema socioeconômico vigente.

Um dos trabalhos mais completos sobre a urbanização no Brasil foi desenvolvido pelo geógrafo Milton Santos (2009) publicado originalmente em 1993, onde o autor aborda importantes questões na formação do território brasileiro. Nas palavras de Milton Santos (2009, p. 29), “o Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior”.

O destaque é dado ao momento em que, no período colonial brasileiro, a urbanização foi ocorrendo em diferentes áreas do território, o qual ainda estava sendo conquistado de forma desconexa, não possibilitando a integração efetiva entre os núcleos ou cidades emergentes. Para o autor, nesse momento ainda não se pode falar em um processo de urbanização, mas sim de ‘geração de cidades’. Porém, conforme Santos (2009), é a partir do século XVIII que a urbanização se desenvolve, embora fosse necessário ainda mais um século para que a urbanização atingisse sua maturidade, e mais um para apresentar as características que conhecemos hoje.

Pode-se grosseiramente admitir que a base econômica da maioria das capitais de estado brasileiras era, até o fim da Segunda Guerra Mundial, fundada na agricultura que se realizava em sua zona de influência e nas funções administrativas públicas e privadas, mas, sobretudo, públicas (SANTOS, 2009, p. 27).

De acordo com os dados divulgados por Santos (2009), a urbanização brasileira teve a primeira aceleração desse fenômeno no final do século XIX: em 1872 os urbanos correspondiam a 5,9% da população, enquanto que em 1900 eles somavam 9,4%. Considerando-se o total da população brasileira, houve uma elevação de 9,9 milhões para

14,3 milhões, aumentando mais de 40% em apenas quinze anos (SANTOS, 2009). Nesse momento, conforme o autor, houve um amadurecimento do processo de urbanização, que passou a integrar e dinamizar aglomerados no interior do país, apresentando relativa infraestrutura, o que permitiu investimentos de origem privada de companhias de energia, telefone, meio de transporte, bancos, instituições de ensino, etc., além de acelerar as atividades de prestação de serviços, dando dinâmica ao setor urbano.

A partir dos anos 1940-1950, entretanto, o que prevalece em território brasileiro é a lógica da indústria, que inclui não somente as atividades industriais nos lugares, mas a formação de um mercado nacional e a criação de equipamento no território visando sua integração, impulsionando a vida de relações e o próprio processo de urbanização (SANTOS, 2009). O território brasileiro passa, então, a ser cruzado por um grande número de rodovias e redes vicinais, e o que é possível observar pós década de 1960 é que além da integração, há também uma fluidez no território, permitindo o aumento do movimento e as possibilidades de troca, possibilitando consequentemente, a interiorização da urbanização (SANTOS, 1988).

Importante destacar, que com a transição de um país essencialmente agrário para um país urbano-industrial, é possível observar uma organização espacial que espelha a divisão territorial do trabalho. Conforme Moreira (2004), a evolução industrial moderna iniciada nos anos 1870-1880, tomou impulso a partir da abolição da escravidão, e significou “[...] a ‘expulsão’ do custo da reprodução da força de trabalho para fora dos custos gerais de produção em uma economia por muito tempo ainda de fundo rural” (MOREIRA, 2004, p. 127), propiciando a criação de um ‘mercado interno’ de bens industriais de consumo leve, o qual era até o momento, insuficiente e despreparado (MOREIRA, 2004).

Ademais, foi a partir dos anos 1920 a 1950 que ocorrem as primeiras mudanças relativas a divisão territorial do trabalho, exemplificadas pela multiplicação da indústria moderna. Mas, se por um lado a dispersão das indústrias em território brasileiro dá lugar a concentração quantitativa nos estados da região Sudeste, por outro, “o quadro nacional distingue-se regionalmente mais pela quantidade que pela qualidade estrutural do sistema” (MOREIRA, 2004, p. 129). Somente nos anos 1970 é que a centralização da indústria, conforme Moreira (2004), chega a um grau insustentável (em 1970, a concentração do parque industrial brasileiro chega a 80,8% na região Sudeste – 58,1% somente em São Paulo), fazendo com que sucessivos governos buscassem, através de

estratégias governamentais como os PNDs (Plano Nacional de Desenvolvimento), redistribuir a indústria excessivamente concentrada na região metropolitana de São Paulo afim de corrigir seus efeitos e estimular uma maior divisão da infraestrutura e interações espaciais por todo território brasileiro.

Deste modo, se pensarmos a urbanização como fenômeno *induzido* pelo processo de industrialização, como destacado por Lefebvre (2008), as políticas de desenvolvimento industrial tem respaldo, conseqüentemente, na esfera da urbanização que se dá em território brasileiro. Para Davidovich (1989), o modelo de desenvolvimento urbano-industrial permite considerar, a nível macro, os seguintes circuitos da urbanização:

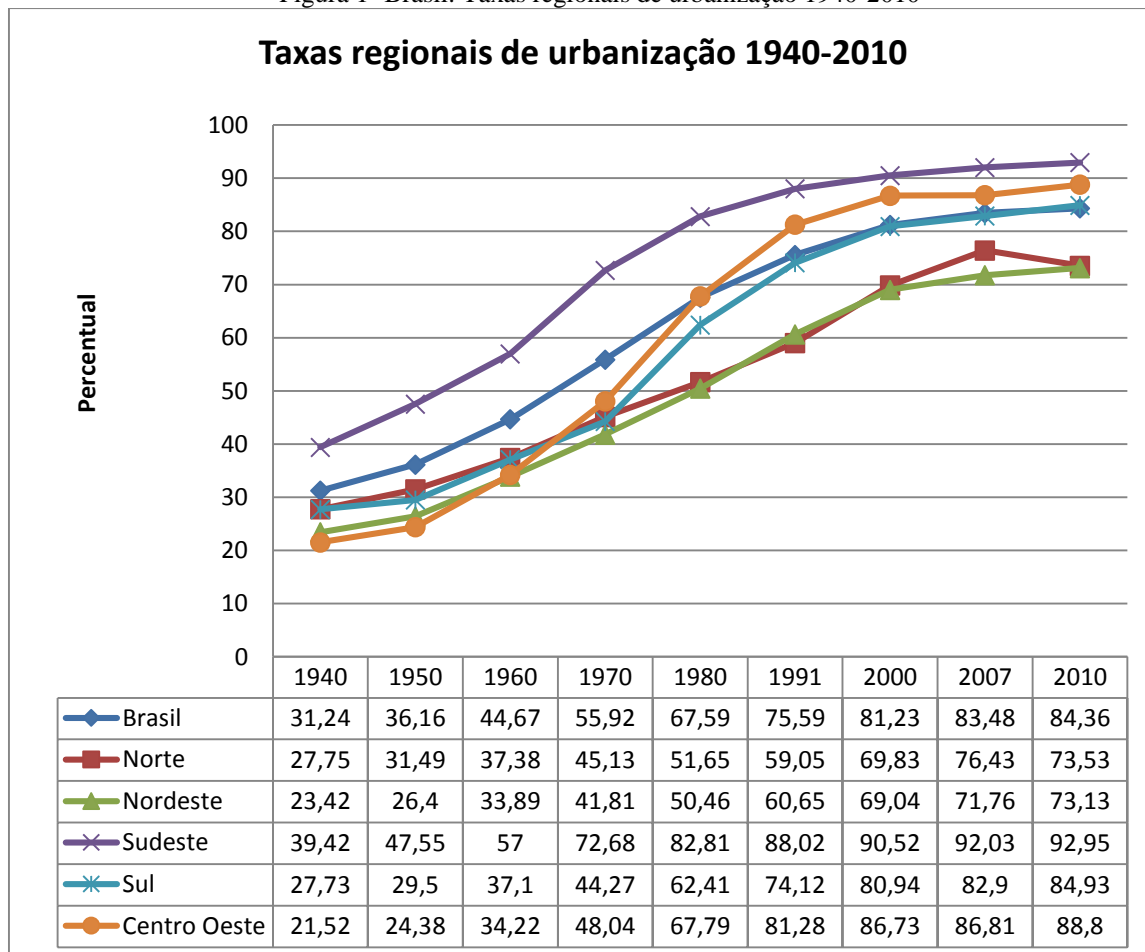
- a – o circuito da metropolização, que foi particularmente reforçado como *locus* principal da indústria e dos investimentos estatais. [...] Além das referidas entidades, também se incluem nesse circuito outros tipos de aglomerações urbanas e cidades de porte variado, em função de sua maior integração à economia metropolitana;
- b – um outro circuito da urbanização diz respeito a centros com função predominantemente regionais, em que o setor produtivo principal se encontra no campo. [...] Aumentou, desse modo, a concentração urbana em algumas cidades do interior, convertidas em pontos de apoio dessa expansão agrícola e;
- c – um circuito, que se reporta à fronteira de recursos, refere-se, basicamente, à ampliação do contexto geográfico da sociedade, mediante a extensão do espaço produzido em áreas de baixa densidade demográfica e econômica (DAVIDOVICH, 1989, p. 75).

O processo de industrialização, quando consolidado em território brasileiro, expressa uma base econômica que ultrapassa o nível regional de urbanização para uma escala do país e, a partir de então, a urbanização ganha impulso e passa a envolver o território como um todo, ao apresentar um crescimento demográfico sustentado em cidades médias e maiores, incluídas, naturalmente, as capitais de estados (SANTOS, 2009).

Ao comparar a taxa de urbanização da região Sudeste com a taxa de urbanização brasileira, podemos perceber que desde a década de 1940, a região - além de mais industrializada, como demonstramos anteriormente - é a mais urbanizada do país, com níveis que ultrapassam a taxa média nacional (figura 1). Entre 1950 e 1960, mais da metade da população total da região tornou-se urbana, fato que só ocorreu nas demais regiões do território entre 1970 e 1980. Neste período, conforme Santos (2009), em que a população urbana do país tornou-se maior que a população total (em 1970, a taxa de urbanização brasileira era de 55,92% passando para 67,59% na década seguinte), o país

conhece um processo de urbanização acelerada que ganha um novo patamar, consolidado na década seguinte.

Figura 1- Brasil: Taxas regionais de urbanização 1940-2010



Fonte: IBGE, censos demográficos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2007 e 2010.

Elaboração: Motter, C., 2015.

Fato importante é o crescimento da população urbana da região Centro-Oeste: se até meados da década de 1950 era a região com menor população urbana, após essa década passa a um aumento gradual na taxa de urbanização que a coloca como segunda região em crescimento populacional urbano (ver figura 1). Isso se deve, em grande medida, porque a modernização que ocorreu em território brasileiro deparou-se com algumas regiões velhas, com infraestruturas apresentando necessidades do passado, não correspondendo às tendências em curso, como foi o caso da região nordeste (SANTOS, 1988), fato nulo na região centro-oeste, que apresentava-se como:

[...] extremamente apropriado aos novos fenômenos da urbanização, já que era um território praticamente quase virgem. Desta maneira, praticamente não

possuía infraestrutura de monta, nem outros elementos que pudessem dificultar a implantação de inovações, podendo, assim, receber uma infraestrutura nova, totalmente ao serviço de uma economia moderna, já que seu território era livre da robustez das heranças de diferentes sistemas técnicos e sociais, já enraizados, podendo receber os novos com maior velocidade e rentabilidade (SANTOS, 1988, p. 93).

A construção de Brasília e a transferência da capital federal permitiram a implantação e expansão da estrutura viária, estimulando o aumento populacional na região centro-oeste. O setor produtivo principal encontrado no campo também foi um fator que determinou a urbanização desta região, pois havia, conforme Davidovich (1989), um grande estímulo à lavoura de exportação, levando a uma intensificação na especialização e tecnificação do setor rural, aumentando a concentração urbana nas cidades. Santos (2009) destaca que a superposição do consumo consuntivo e do consumo produtivo<sup>1</sup> também contribuiu para a intensificar a urbanização e aumentar a importância dos centros urbanos, tanto demográfica quanto economicamente, em virtude da cidade constituir-se como lócus da regulação do que se realiza no campo.

A região sul, com exceção da pecuária gaúcha, possuía, durante algumas décadas, sua economia fundamentada na pequena e média propriedade, não concentrando capital para a inserção de indústrias até 1930. Isso também ocorreu na Amazônia, área onde predominava a atividade extrativa, associada a uma cultura de subsistência (SANTOS, 2009). Entre 1940 e 1970, a taxa de urbanização na região norte era sensivelmente igual à da região sul (ver figura 1), mas, conforme Santos (2009, p. 65) “os nexos que estão por trás desse números são bem diversos”.

Segundo o autor, enquanto na região norte não havia densidade econômica e demográfica para permitir o surgimento de aglomerados urbanos fora dos pontos de nucleação mais importantes, tratando-se de “um modelo claramente macrocefálico, devido a uma divisão do trabalho incipiente e que apenas se reproduz, sem quase se alargar” (SANTOS, 2009, p. 66), a região sul apresenta uma rede urbana mais desenvolvida, e a interação entre as cidades dá impulso ao processo de divisão territorial do trabalho que lhe deu origem, permitindo o avanço da industrialização e renovando impulsos para um novo patamar na divisão internacional do trabalho. Se até 1970 a taxa

---

<sup>1</sup> Para Santos (2009) o consumo produtivo é o consumo vinculado diretamente com a produção (mão de obra, vendas de insumos e fertilizantes, transportes, pesquisas e inovações, comercialização e escoamento do produto), enquanto o consumo consuntivo equivale ao consumo familiar, tendo sua base na demanda e nos estratos de renda.

de urbanização da região sul era praticamente igual a da região norte, após essa década a urbanização ganha impulso e a região sul desca-se com a terceira maior taxa de crescimento (84,93%), apresentando um valor semelhante a taxa média de urbanização brasileira (84,36%), como demonstra a figura 1. Na região norte, entretanto, os índices de urbanização evoluem paulatinamente, graças ao desenvolvimento das comunicações e do consumo, além da amplitude de maior intercâmbio com as demais regiões do país, em grande parte, devido à industrialização e à modernização da sociedade e do Estado (SANTOS, 2009).

Na região nordeste, “[...] a introdução de inovações materiais e sociais iria encontrar grandes resistência de um passado cristalizado na sociedade e no espaço, atrasando o processo de desenvolvimento” (SANTOS, 2009, p. 69). Assim, a urbanização na região se realizou de forma lenta e gradual e, atualmente, é a região menos urbanizada do país (os urbanos correspondem a 73,13%, enquanto a média nacional é de 84,36%).

Por meio deste panorama do processo de urbanização do país, é possível perceber que este não se dá de forma homogênea em todo o território, mas varia de acordo com as condições históricas regionais. O crescimento da população urbana em relação a população total também é fruto da presença da ciência, da técnica e da informação no território brasileiro, além do processo de industrialização e/ou da modernização do campo, que teve um papel relevante na criação e integração das cidades.

Valendo-se das palavras de Santos (1988, p. 91), podemos constatar que:

Os aspectos territoriais, como vemos, são fundamentais para explicar as diversas formas de evolução da sociedade. As diferenças criadas no território são um dado da realidade, e desse modo facilitam ou dificultam as transformações, isto é, esta ou aquela forma de mudança. O território é rugoso, resultado das condições naturais e históricas; assim, a evolução social, econômica e política não lhe é indiferente. Por isso, a urbanização só é realmente inteligível a partir de sua regionalização. Através desta, verificamos como agiram aqui e ali os elementos de mudança. Apresentando-se segundo particularidades e singularidades, a lei geral do movimento não é menos geral.

Além da disparidade entre as taxas de urbanização das regiões brasileiras, ou seja, das diferentes formas como a divisão territorial do trabalho se deu, a urbanização brasileira também apresenta outra característica importante: a mudança no padrão de concentração populacional. Se durante muitos anos a concentração populacional encontrava-se dividida entre as numerosas pequenas cidades e algumas poucas metrópoles, com o decorrer do tempo foi possível verificar uma diminuição no ritmo de

crescimento das metrópoles brasileiras em geral e um aumento na proporção da população residindo em municípios com tamanho entre 50 a 100 mil habitantes e, principalmente, em cidades com população entre 100 e 500 mil habitantes.

O número de municípios com população acima de 500 mil habitantes (inclui-se as metrópoles) era igual a dois em 1940, aumentando em cinco vezes em 1970 (11 municípios) e atualmente somam 38 municípios. Enquanto os municípios com população entre 100 e 500 mil habitantes passam de 21 em 1940 à 124 municípios em 1980 (quando o fenômeno da urbanização já está consolidado) e somam 245 municípios no ano de 2010. Já os municípios com população entre 50 a 100 mil habitantes apresentam um crescimento gradativo e passam de 97 municípios em 1940 para 325 em 2010 (ver tabela 2).

Tabela 2 - Brasil: Número de municípios nos Censos Demográficos por tamanho da população 1940-2010

	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
<b>Até 20.000</b>	857	1032	1776	2875	2737	3094	4024	3914
<b>20.001 a 50.000</b>	597	691	783	826	872	926	958	1.043
<b>50.001 a 100.000</b>	97	128	143	157	240	284	301	325
<b>100.001 a 500.000</b>	21	35	57	83	124	162	193	245
<b>&gt;500.000</b>	2	3	7	11	18	25	31	38
<b>Total</b>	1.574	1.889	2.766	3.952	3.991	4.491	5.507	5.565

Fonte: IBGE, censos demográficos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010. Elaboração: Motter, C., 2015.

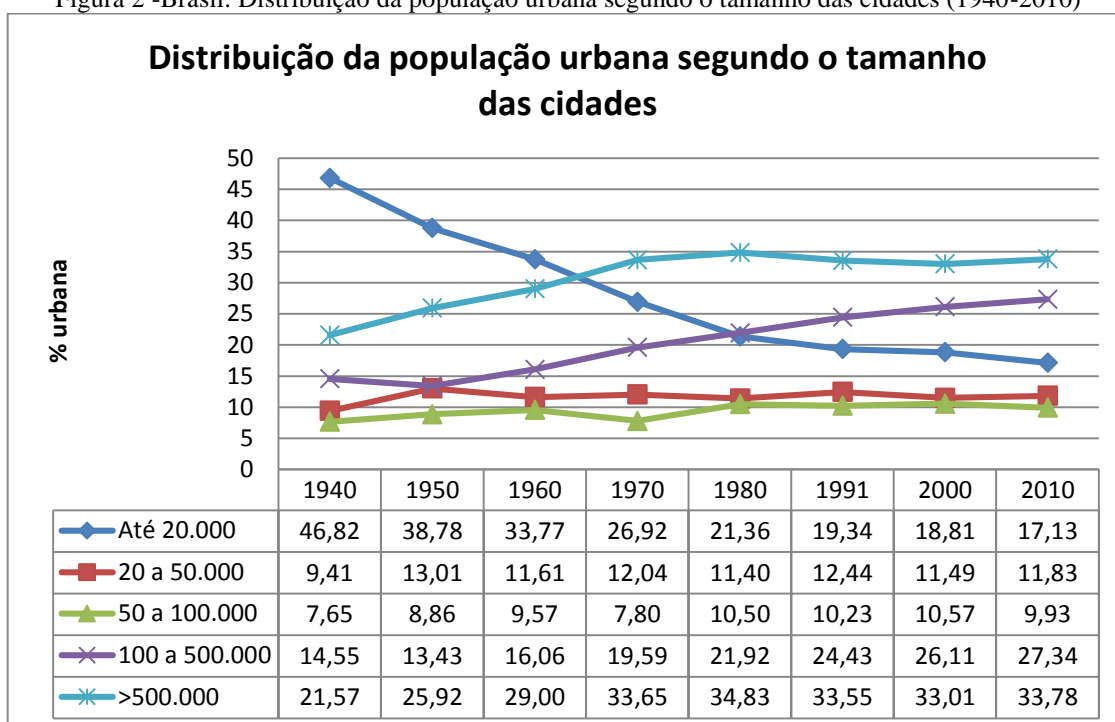
Os municípios com população inferior a 20 mil habitantes são os que predominam em território brasileiro: em 1950, eram 1032 municípios e em 2010 somam 3914 (tabela 2). Isso se deve, em grande medida, às particularidades da urbanização em países subdesenvolvidos, como descrito por Santos (2008a), que embora seja um fenômeno negligenciado, representa um papel importante no crescimento do conjunto população rural + pequenas cidades.

Em relação a distribuição das cidades por classes de tamanho populacional, Damiani (2006) destaca que chegou-se a ter como modelo espacial de desenvolvimento no Brasil um modelo de cidades hierárquico equilibrado, entretanto, o que prevalecia em território brasileiro era, por um lado, as grandes cidades – inchadas e incapazes de realizar as expectativas de emprego e vida urbana, haja vista a quase ausência de cidades de porte intermediário, que apareceriam como modos de equilíbrio socioeconômico – e por outro, as pequenas cidades, “[...] verdadeiras fronteiras entre processos rurais e urbanos, que

absorviam pouco os processos acumulativos próprios da modernidade” (DAMIANI, 2006, p. 136).

A distribuição da população urbana até a década de 1960, estava concentrada nas pequenas cidades (até 20 mil habitantes) que representavam em 1960, 64,21% dos aglomerados urbanos, e nas cidades com população acima de 500 mil habitantes, que nesta mesma época somavam apenas 0,25% dos municípios brasileiros. Assim, em 1960, 33,77% dos urbanos residiam em cidades com população inferior a 20 mil habitantes e 29% residiam em cidades com população superior a 500 mil habitantes (figura 2).

Figura 2 -Brasil: Distribuição da população urbana segundo o tamanho das cidades (1940-2010)



Fonte: IBGE, adaptado de Brito; Pinho (2012). Elaboração: Motter, C., 2015

Na década de 1970, ocorreram intensas transformações no processo de urbanização do país, e como destaca Gonçalves (1997, p. 909), esse fenômeno é atribuído, em grande parte, à industrialização, que possui “[...] o nexos capaz de explicar a articulação entre perfis diferenciados de crescimento urbano regional na configuração de um processo nacional de urbanização”. De tal modo, 33,65% da população urbana passou a residir em 11 cidades com população acima de 500 mil habitantes, enquanto as taxas relacionadas às cidades com população entre 100 e 500 mil habitantes somavam 19,59% dos urbanos, e as pequenas, 26,92%. Há, nessa época, a consolidação das metrópoles brasileiras como o local de moradia de grande parte da população urbana, além de um aumento da



participação de cidades com população entre 100 e 500 mil habitantes e uma diminuição da participação de pequenas cidades no incremento da população urbana.

Entre 1980 e 2010, há uma estagnação no crescimento da população urbana que reside em cidades com população acima de 500 mil habitantes – devido a um duplo movimento de desconcentração: por um lado, pela distribuição regional em que o território expande sua fronteira econômica e, por outro, na distribuição por tamanho de cidades (GONÇALVES, 1997) – e o que se destaca é a participação de cidades com população entre 100 a 500 mil habitantes, que em 2010, totalizam 27,34% da população urbana do país. As pequenas cidades, apesar da diminuição da participação no incremento urbano, seguem em terceiro lugar nas taxas de distribuição da população urbana (17,13%), em virtude da grande quantidade de núcleos desse porte (em 2010, somam cerca de 70,33% dos municípios). A menor participação na distribuição da população urbana se dá com os municípios com população de 20 a 50 mil habitantes e entre 50 a 100 mil habitantes, que representam, em 2010 18,74% e 5,84% dos municípios brasileiros (figura 2).

A formação da rede urbana brasileira, propiciada pelo nexo da modernização capitalista, envolveu uma gama de cidades que, independente de seu tamanho populacional, foram chamadas a exercer funções que variaram de acordo com a capacidade de inserção da cidade no sistema urbano. Bem se sabe, durante muitas décadas as cidades com grande densidade populacional exerciam a função de comando do território brasileiro, seja por seu elevado grau de urbanização, seja pelo grau de industrialização e modernização a qual dispunham. Paulatinamente, e graças a interiorização da urbanização, novos centros passaram a integrar e dinamizar a rede urbana que outrora era inexistente, e a desempenhar papéis importantes na rede urbana a qual fazem parte.

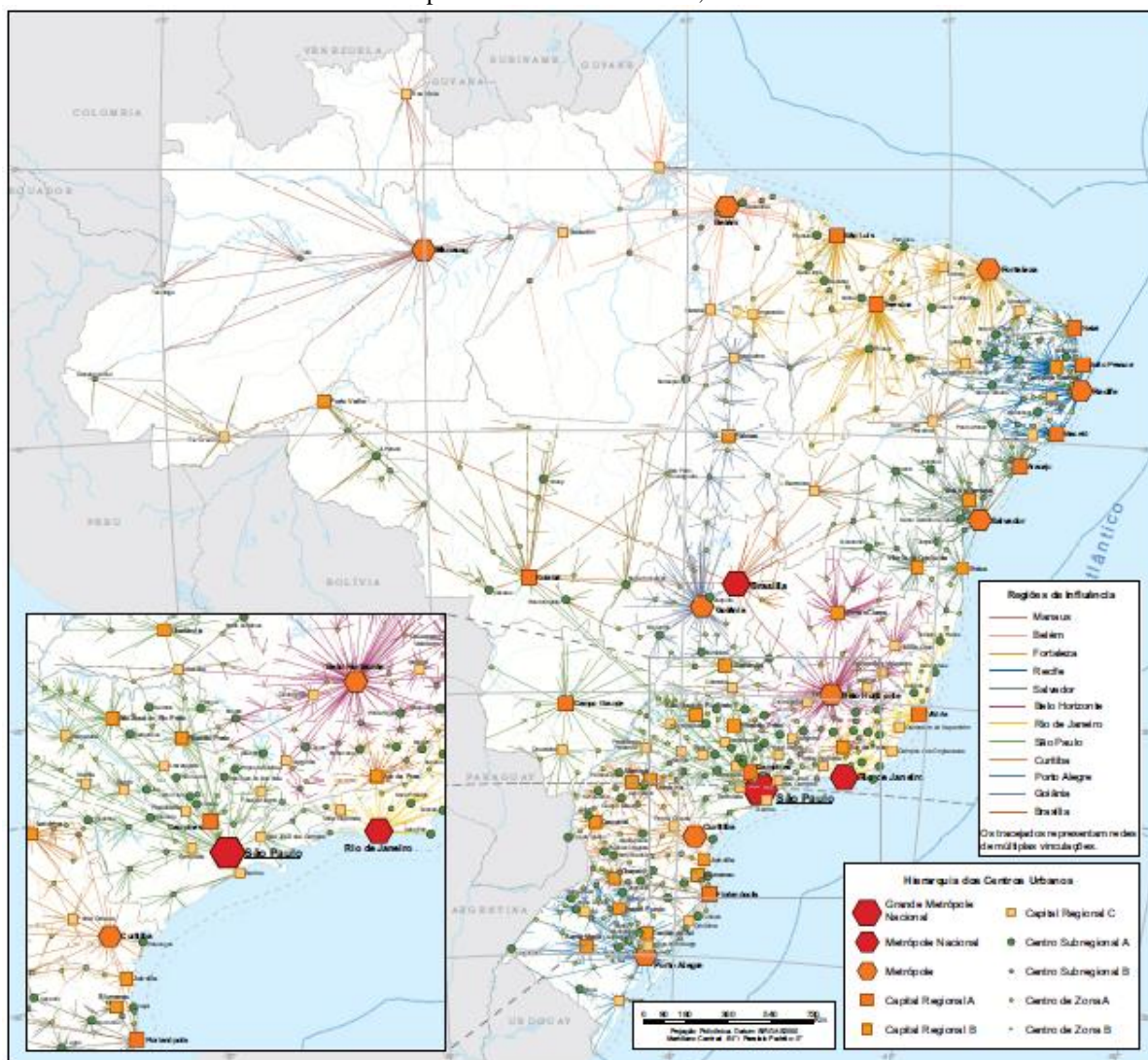
A modernização do território brasileiro que deu impulso à divisão regional e territorial do trabalho, permitiu a criação e a integração de aglomerados de vários tamanhos em território brasileiro, além de permitir a integração e a fluidez por meio da expansão da infraestrutura e das comunicações. Ademais, o que observamos atualmente é que esse sistema organizacional de cidades e do próprio território é acrescido de um conteúdo de ciência, técnica e informação, ao que Santos (2009) denomina de meio técnico-científico-informacional, e a antiga ordem de um modelo hierarquicamente organizado é tomado pelo fenômeno da globalização, onde cada lugar é chamado a

exercer uma função que não respeita, necessariamente, as hierarquias rígidas da configuração territorial do período anterior.

O estudo mais recente desenvolvido pelo IBGE sobre as Regiões de Influência das Cidades (REGIC – 2007) estabeleceu uma classificação dos centros e suas respectivas áreas de atuação, privilegiando a função de gestão do território, avaliando níveis de centralidade do Poder Executivo e do Judiciário no nível federal, de centralidade empresarial, bem como a presença de diferentes equipamentos e serviços. Neste trabalho, o levantamento das ligações entre as cidades permitiu delinear suas áreas de influência e esclarecer a articulação das redes no território (IBGE, 2008). De acordo com o estudo, a hierarquia dos centros urbanos identificados levou em consideração a classificação dos centros de gestão do território, a intensidade de relacionamentos e a dimensão da região de influência de cada centro, assim como as diferenciações regionais.

As cidades foram classificadas em cinco grandes níveis, subdivididos em dois ou três subníveis, onde: 1. As metrópoles são consideradas os principais centros urbanos, e são compostas pela grande metrópole nacional (São Paulo), pelas metrópoles nacionais (Rio de Janeiro e Brasília) e outras nove metrópoles (Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre); 2. As capitais regionais, que integram 70 centros urbanos e são subdivididas em três grupos: o primeiro grupo inclui as capitais estaduais não classificadas no nível metropolitano e Campinas (Capital regional A), e o segundo e o terceiro grupo, além da diferenciação de porte, têm padrão de localização regionalizado, com o segundo (Capital regional B) mais presente no Centro-Sul, e o terceiro (Capital regional C) nas demais regiões do País; 3. Os Centros sub-regionais, que integram 169 centros, possuem atividades de gestão menos complexas, áreas de atuação reduzidas, e são subdivididos em centro sub-regional A (com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos) e centro sub-regional B (com medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos); 4. Os centros de zona, que são formados por 556 cidades de menor porte, possuem atuação restrita à sua área imediata e subdividem-se em centro de zona A e centro de zona B e; 5. Os centros locais, que predominam em território brasileiro, compreendem 4.473 cidades, cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, servindo apenas aos seus habitantes. O mapa 2 representa a rede urbana brasileira de acordo com esta classificação.

Mapa 2 - Brasil: Rede urbana, 2007



Fonte: IBGE, 2008.

De acordo com o estudo, as diferenças nos valores obtidos para os centros em diferentes regiões não necessariamente implicam em distanciamento na hierarquia, haja vista que a avaliação dos centros foi dada em função de sua posição em seu próprio espaço.

Assim, na conformação da rede urbana, coexistem redes hierárquicas e redes não-hierárquicas. A gestão – pública e empresarial – mantém relações de controle e comando entre centros urbanos, propagando decisões, definindo relações e destinando investimentos. As cidades, contudo, mantêm também relações horizontais, de complementaridade, que podem ser definidas pela especialização produtiva, pela divisão funcional de atividades, e pela oferta diferencial de serviços (IBGE, 2008, p. 9).

A distribuição dos níveis hierárquicos no território, como demonstra o mapa 2, é desigual, apresentando áreas que possuem uma rede urbana estruturada, com níveis encaixados e situados em intervalos regulares – como é o caso do Centro-Sul do país, que apresenta um significativo número de metrópoles, capitais regionais e centros sub-regionais, com grande articulação entre si –, e áreas onde há a ausência de alguns níveis hierárquicos intermediários – como nas regiões Norte e Nordeste, que apresentam distribuições truncadas com ausência de níveis hierárquicos, caracterizando um sistema primaz (IBGE, 2008).

Como atualmente cada cidade é diferente da outra, tanto em termos demográficos, econômicos, sociais e culturais, quanto no sentido de formação e estruturação urbana e/ou regional, inserção e funções que apresenta na rede urbana, torna-se necessário entender o contextos, visto que ao mesmo tempo que produz seu cotidiano, são forçadas a adequarem-se a estruturas que são gerais. A cidade de Chapecó, nesse contexto, desde sua emancipação, em 1971, tem suas funções definidas tanto por sua formação histórica quanto pelos papéis que desempenha na rede urbana que faz parte, ao mesmo tempo em que é definida por agentes que são globais, como demonstraremos a seguir.

### **1.3 A formação do espaço urbano de Chapecó entre as particularidades da rede urbana catarinense**

A cidade de Chapecó está localizada no oeste de Santa Catarina, estado brasileiro localizado na região Sul e que apresenta a particularidade de não possuir metrópole em seu sistema urbano, ficando subordinada aos estados vizinhos, Paraná e Rio Grande do Sul, participando de suas redes e sofrendo influência. Por este motivo, conforme Anjos (2007), o estado não é visto como protagonista nas dinâmicas socioeconômicas nacionais.

Assim como os moldes do restante do país, o processo de ocupação do estado de Santa Catarina iniciou nos séculos XVI e XVII com a ocupação litorânea do estado, através dos povoados de São Francisco do Sul, Florianópolis e Laguna (ANJOS, 2007). O interior do estado somente começou a ser ocupado a partir do século XVIII, com as atividades ligadas ao tropeirismo.

De acordo com Peluso Júnior (1991) a ocupação do oeste de Santa Catarina iniciou-se com fazendeiros e posseiros, que viviam em economia de subsistência, plantando apenas para o consumo. Entretanto, desde meados do século XVIII os indígenas e a

população que habitavam a região, conforme Pertile (2008), passaram a sofrer influência dos tropeiros<sup>2</sup>, e a partir de então, as atividades ligadas à pecuária e ao tropeirismo marcaram a história da região: de acordo com a autora, foram os tropeiros que “possibilitaram a expansão das fronteiras, criaram vilas e cidades e contribuíram para a integração do país” (PERTILE, 2008, p. 34). Nessa época, o transporte de mercadorias por mulas consistia no principal meio de transporte para longas distâncias, e o oeste catarinense foi um ponto importante de passagem das tropas que iam do Rio Grande do Sul até os mercados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro (PERTILE, 2008).

Nessa região, algumas vilas e povoados se desenvolveram em função da atividade dos tropeiros, que por realizarem um trajeto extenso, necessitavam realizar pouso em lugares estratégicos da rota. Além disso, no século XIX, conforme Pertile (2008), as tropas começaram a transportar charque e conduzir gado bovino a pé para as regiões onde se realizavam as transações comerciais, levando à formação de uma vasta área de fazendas de invernadas e criações, que posteriormente transformaram-se em extensão da pecuária gaúcha e paranaense (PERTILE, 2008).

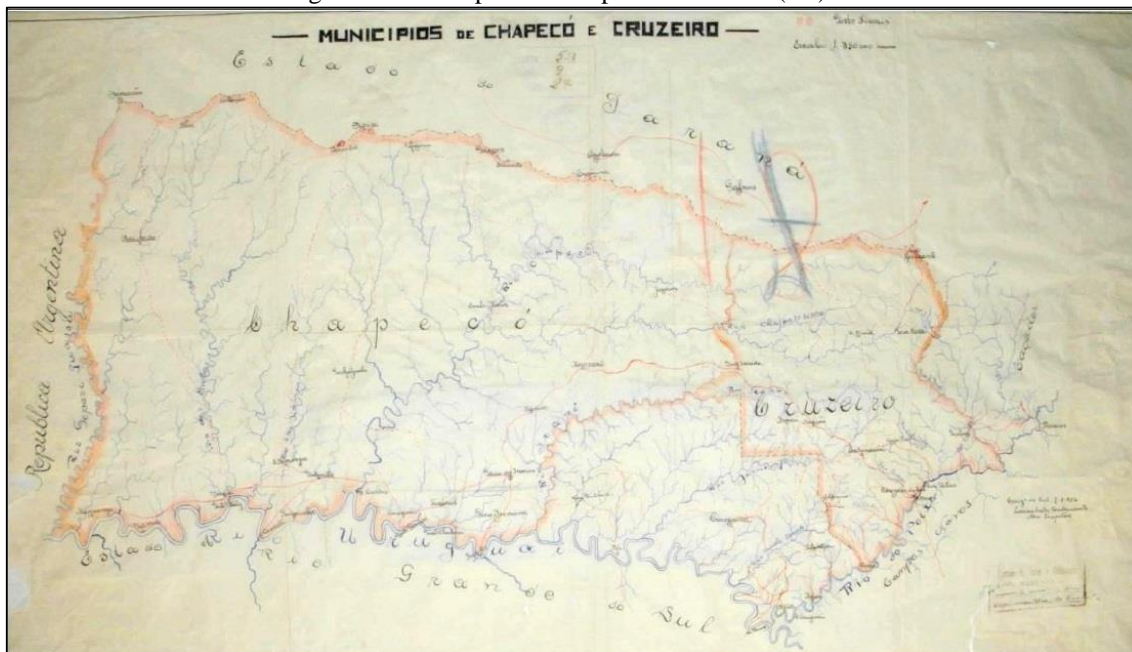
O oeste de Santa Catarina também foi alvo de disputas territoriais, inicialmente entre Brasil e Argentina, num conflito que ficou conhecido como ‘Questão de Palmas’ ou ‘Questão de Misiones’, ficando acordado no ano de 1895, com a intervenção do presidente dos Estados Unidos, Grover Stephen Cleveland, a posse brasileira (PERTILE, 2008). Posteriormente, esse território foi marcado pela disputa entre os estados Paraná e Santa Catarina, conflito conhecido como a Guerra do Contestado, que se findou em 1915. No ano seguinte os dois estados assinavam o acordo que pôs fim à questão de limites, ficando Santa Catarina, em 1917, com a parte que lhe coube.

Após o fim da disputa entre Paraná e Santa Catarina, a cidade de Chapecó foi criada então pelo governo de Santa Catarina, através da lei nº 1.147, de 25 de agosto de 1917, juntamente com a criação do município de Cruzeiro, hoje Joaçaba (figura 3). Segundo Pertile (2008, p. 60): “[...] esses dois municípios tornaram-se os embriões da ocupação de toda aquela região que formaria, posteriormente, a Mesorregião Oeste catarinense e a nova fronteira agrícola para os migrantes procedentes do Rio Grande do Sul”.

---

<sup>2</sup> A palavra "tropeiro" deriva de tropa, numa referência ao conjunto de homens que conduzia gado muar e mercadorias desde o Brasil colônia até por volta de 1940. O termo tem sido usado para designar principalmente o transporte de gado vindo do Rio Grande do Sul até os mercados de Minas Gerais e, posteriormente, de São Paulo e Rio de Janeiro (PERTILE, 2008, p. 32).

Figura 3 - Municípios de Chapecó e Cruzeiro (SC) - 1936



Fonte: Gretzler, 2011, p. 31/Arquivos do CEOM - Unochapecó

Neste ano, também teve início a atuação de empresas colonizadoras na região. A região oeste de Santa Catarina, portanto:

[...] pode ser analisada na ótica da expansão capitalista. A história do início de sua colonização fazia parte de um projeto de colonização feito pelo governo estadual que objetivava colonizar todo o Oeste de Santa Catarina, considerado pelas autoridades da época como um vazio demográfico (ALBA, 2002, p. 15).

Dessa forma, segundo Alba (2002), até os anos 1940 a colonização do município de Chapecó esteve por conta das empresas colonizadoras, que a partir dos anos 1920 começaram a ocupação do Oeste, trazendo famílias migrantes do Rio Grande do Sul, em grande parte descendentes de italianos e alemães. Anteriormente à ocupação da região pelas famílias migrantes, as empresas aproveitavam-se da abundância de madeiras nobres para a exploração desse produto, utilizando o necessário para a criação das propriedades e vendendo os excedentes às madeiras que se instalaram na região. Destaca-se que antes das ações empreendidas pelas empresas colonizadoras, este local era habitado por índios e caboclos, e que com a atuação das Companhias Colonizadoras foram os “primeiros deserdados da terra” (PERTILE, 2007, p. 157).

Em termos econômicos, os pequenos e médios agricultores que inicialmente vendiam os excedentes de suas lavouras e de suas criações (principalmente de suínos, que

era criados em meio aos pinhais<sup>3</sup>) aos tropeiros, nesse momento passam a ampliar a sua produção em virtude da demanda gerada pelos centros processadores de carne de suínos, principalmente aos frigoríficos do Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, gerando uma expansão da agricultura familiar, que se constituiu e se consolidou como a base da economia regional, com descrito por Pertile (2008).

Nesse momento, a urbanização no estado de Santa Catarina ainda não apresentava uma rede formada pela interação entre cidades, mesmo com o território ocupado. Conforme Anjos (2007), o relevo acidentado e a ausência de ferrovias no sentido Leste-Oeste, que depois também foi reforçado pelas rodovias, foram fatores que impediram a integração entre as regiões catarinenses.

O espaço urbano de Chapecó, segundo Alba (2002), até 1940 não passava de uma pequena vila, onde sua função estava restrita apenas a atender as necessidades imediatas da população, que se encontrava muito dispersa. A área definida como município de Chapecó compreendia cerca de 14 mil quilômetros quadrados<sup>4</sup> (figura 3) e abrangia vários pequenos aglomerados, atendidos pelo então centro administrativo. Peluso Júnior (1991) acrescenta que a superioridade do município em relação as demais aglomerações era manifesta, mas a existência em Chapecó da autoridade municipal era fator de progressão da cidade, pois além das estradas da colonização, o município procurava ligar a sede à sua hinterlândia, através de investimentos em infraestrutura. A sua clientela não ia muito além dos limites do seu distrito, mas a sua área era a mais rica, sendo sua renda estadual em 1938 a maior da região Oeste. As atividades, ressalta Alba (2002), não iam muito além do comércio de produtos de primeira necessidade, haviam casas de secos e molhados onde os agricultores vendiam seus excedentes e compravam o que necessitavam para o consumo próprio.

Foi esse meio político, econômico e social, portanto, que caracterizou o início da ocupação do oeste do estado de Santa Catarina. O início da formação da região, de tal modo, não permitiu um acúmulo capaz de gerar um desenvolvimento regular, haja vista as condições estruturais que disponha o local que impediam a circulação do capital (PERTILE, 2008).

---

<sup>3</sup> Termo que faz referência a mata dos pinhais, também chamada de mata de araucárias, pertencente ao domínio da Mata Atlântica e presente nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina.

<sup>4</sup> Conforme Gretzler (2011), o município de Chapecó permaneceu com essa extensão até meados da década de 1950, quando houve a primeira fragmentação do território. Através da Lei nº 133 de 30 de dezembro de 1953, foram criados oito novos municípios: São Miguel do Oeste, Itapiranga, Mondaí, Dionísio Cerqueira, Palmitos, São Carlos, Xaxim e Xanxerê.



Apesar disso, cabe destacar que mesmo com sua economia voltada para a pequena e média produção, o oeste de Santa Catarina já buscava integrar-se aos mercados do Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, para qual eram voltados a comercialização dos excedentes pelos agricultores, nas rotas tecidas pelos tropeiros. Entre a região e a capital do estado, entretanto, não haviam ligações expressivas, em função da quase ausência de infraestruturas que permitissem essa relação. Para Miotto (2011), essa situação retrata bem a realidade da formação do estado de Santa Catarina, onde cada região buscava seu desenvolvimento de forma bastante autônoma em relação a capital catarinense.

A partir da década de 1950 transformações significativas passaram a ocorrer no município de Chapecó. A produção de suínos, que já se destacava no período anterior, passa a adquirir novas formas, em virtude do aparecimento dos primeiros frigoríficos na cidade. De acordo com Pertile (2007, p. 158), a comercialização dos excedentes pelos agricultores,

[...] foi o que possibilitou aos comerciantes constituírem seu capital inicial, contribuindo para o desenvolvimento da cidade de Chapecó em seus primórdios. Posteriormente, os frigoríficos começaram a se destacar como principais agentes produtores do espaço urbano de Chapecó e também do espaço agrário em seu entorno e diversos municípios do Oeste Catarinense.

O setor agroindustrial passou a adquirir expressividade a partir da década de 1950, como resultado da acumulação de capital de alguns comerciantes que faziam a intermediação entre o comércio de suínos vivos criados regionalmente e o mercado consumidor proveniente de outras regiões do país. Diante do crescimento sistemático da produção de matéria-prima, conforme Hentz, Oliveira e Batella (2013), alguns desses comerciantes começaram a vislumbrar no processamento industrial de carnes uma excelente oportunidade de investimentos.

Concomitante a ampliação do mercado interno e a concentração industrial em São Paulo nesse período, a ampliação da divisão do trabalho entre regiões se apresenta como uma necessidade para a integração de aglomerados no interior do país (MIOTO, 2011). O estado de Santa Catarina, nesse contexto, também foi afetado por esse processo que “[...] além de promover a pequena produção mercantil que havia se estabelecido no sentido de complementar a economia paulista, foi capaz de aumentar o capital industrial” (MIOTO, 2011, p. 10).

Outro fator importante nessas modificações é o processo de modernização da agricultura, implementado a partir de meados da década de 1960. Esse processo foi



responsável, conforme Davidovich (1989) pela criação de um ‘circuito de urbanização’ onde emergem centros regionais em que o setor produtivo principal é encontrado no campo. Além disso, a modernização agrícola, conforme Hentz, Oliveira e Batella (2013), resultou em novas formas de produzir e viver no campo, adquirindo novas funções, sobretudo pela expansão do agronegócio exportador brasileiro que, por sua vez, tem alterado as formas de produção agrícola nas diferentes regiões brasileiras.

A crise pós-expansão industrial do período de Juscelino Kubitschek (1956-1961), também foi importante no desenvolvimento econômico de algumas cidades do Oeste de Santa Catarina. Segundo Hentz, Oliveira e Batella (2013, p. 46)

[...] o setor avícola começou a se consolidar regionalmente pautado na produção de frangos, ultrapassando o setor de suínos, face à queda do poder aquisitivo da população que passa a substituir progressivamente o consumo de carnes bovinas e suínas - por serem produtos de valor mais elevado - pelo consumo de carnes de aves. Assim, as agroindústrias se aproveitam desse panorama econômico favorável e passam a investir massivamente na produção de aves, potencializando no mercado uma opção menos onerosa ao consumo alimentar dos brasileiros.

De acordo com os autores, com o desenvolvimento das primeiras agroindústrias no município, os agentes detentores do capital passaram a aproveitar-se da organização familiar pré-existente na região e implementaram um modelo designado como ‘sistema de integração<sup>5</sup>’, que era, até o momento, utilizado de modo informal. Com os contratos normativos entre os agricultores e a agroindústria, o desenvolvimento da força produtiva desempenhada pela agroindústria gerou um processo de polarização, ou seja, tomou a conotação de ‘campo de forças’: Pois, conforme Brandão (2007), as centralidades desigualmente distribuídas no espaço fundam-se a partir de estruturas dominantes que detém o poder de atração dada por pontos nodais, capazes de exercer uma hierarquia do tipo centro-periferia. Sob a polarização das agroindústrias temos, assim, uma vasta área no entorno da cidade de Chapecó e no espaço agrário da região que, através de normas técnicas, está articulada e subordinada às agroindústrias.

Desta forma, a dinâmica da agricultura caminha no sentido de consolidar, a despeito da pequena propriedade, um duplo movimento: o de especialização da produção regional [...] e um movimento cada vez maior de expulsão da

---

<sup>5</sup> Para Hentz, Oliveira e Batella (2013, p. 9), “o sistema de integração consiste num contrato normativo de parceria entre o produtor familiar e a agroindústria, no qual o agricultor é responsável pela produção da matéria-prima e a empresa se responsabiliza pelo fornecimento de assistência técnica, insumos para a produção e toda a logística do processo”.

população rural com destino às cidades, que ganhará força a partir do fechamento das fronteiras na década de 1970 (MIOTO, 2011, p.14).

No espaço urbano, com o impulso dado pelas primeiras indústrias que surgiram no município, mudanças significativas começaram a ocorrer a partir dos anos 1950. A começar por seu aumento populacional, que em 1940 era de 44.237 habitantes e em 1950 passou para 96.604 habitantes, representando um crescimento de 117,93%, como podemos observar na tabela 3. Entre as décadas de 1950 e 1970, há um decréscimo nas taxas de crescimento populacional de Chapecó, devido principalmente à criação de novos municípios: De acordo com Gretzler (2011), entre 1953 e 1960 ocorreu a emancipação de 14 municípios, enquanto entre 1961 e 1992, sete municípios foram criados. Atualmente, a mesorregião oeste de Santa Catarina – que inclui os municípios de Chapecó e Cruzeiro (figura 3, p. 41), hoje Joaçaba – compreende 118 municípios (GRETZLER, 2011).

Tabela 3 - Chapecó (SC): Variação Populacional 1940-2010

	<b>URBANA</b>		<b>RURAL</b>		<b>TOTAL</b>	<b>CRESCIMENTO</b>
<b>1940</b>	4.128	9,31%	40.199	90,69%	44.327	
<b>1950</b>	9.736	10,08%	86.868	89,92%	96.604	117,93%
<b>1960</b>	10.939	21,00%	41.150	79,00%	52.089	-46,08%
<b>1970</b>	20.591	41,09%	29.526	58,91%	50.117	-3,79%
<b>1980</b>	55.226	65,92%	28.546	34,08%	83.772	67,15%
<b>1991</b>	96.751	78,63%	26.299	21,37%	123.050	46,89%
<b>2000</b>	134.592	91,58%	12.375	8,42%	146.967	19,44%
<b>2010</b>	168.113	91,60%	15.417	8,40%	183.530	24,88%

Fonte: IBGE, Censos demográficos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 200 e 2010.

Elaboração: Motter, C., 2015.

Na década de 1950, segundo Alba (2002), apesar da indústria madeireira ser a mais representativa (14 estabelecimentos em 1954), surgiram naquele momento outros ramos de produção (7 estabelecimentos em 1954), entre elas a Indústria e Comércio Chapecó (SAIC) instalada em 1952, que “marcava a implantação da indústria moderna e a ‘semente’ da agroindústria no município” (ALBA, 2002, p. 25), iniciando suas atividades de forma bem modesta, e tornando-se posteriormente um dos maiores frigoríficos de Chapecó. No final da década de 1950 e início de 1960, as agroindústrias Sadia, Perdigão, Coopercentral, Seara e SAIC já se afirmavam como as maiores do estado de Santa Catarina.

Ainda no início da década de 1950, a cidade de Chapecó sediava o Departamento de Estradas e Rodagens (DER), órgão estadual fundamental para viabilizar a abertura e manutenção de estradas (PERTILE, 2007). Na época, fazia-se de extrema importância a atuação desse órgão nesta região, por permitir fazer a ligação de Chapecó com as principais cidades do Sul do Brasil e Argentina, facilitando o escoamento da produção, além de propiciar uma maior articulação com as cidades de seu entorno.

Em 1960, o município já apresentava importante participação comercial em Santa Catarina e principalmente na região Oeste. O escoamento dos produtos exigia melhorias e novas vias de acesso ao município, fazendo com que o governo estadual instalasse, em 1963, a Secretaria de Estado de Negócios do Oeste no município, permitindo com isso maiores investimentos em infraestrutura urbana e rural, como pavimentação das estradas, construção de pontes, instalação de energia elétrica, telefonia, canalização e tratamento de água, entre outros (PERTILE, 2007).

Para Anjos (2007), a especialização da agricultura que deu origem às agroindústrias e a intensificação do comércio foram intensificadas nesse momento, e o crescimento de algumas cidades passou a ter destaque no estado de Santa Catarina: “Essas mudanças, somadas ao crescimento rápido de alguns centros regionais refletiram na rede de cidades. Os centros urbanos do interior começaram a crescer mais do que a capital e sobem de quatro para sete cidades com mais de 20 mil habitantes” (ANJOS, 2007, p. 420). Conforme o autor, das regiões mais dinâmicas do estado, grande parte delas estavam localizadas na porção litorânea, cabendo às cidades de Lages e de Chapecó o comando das regiões que estavam sob sua polarização.

Apesar da cidade de Chapecó adquirir novas funções e apresentar um aumento no número de pessoas residindo na área urbana do município, como podemos observar na tabela 3, ainda não é possível falarmos em urbanização, pois, dos 96.604 habitantes, 89,92% ainda residiam campo. Essa maior concentração de habitantes no meio rural durou até a década de 1970, que apresentava, respectivamente, 58,91% de sua população ainda residindo no campo.

Na década de 1970, o setor agrícola brasileiro assumiu uma nova e importante função. Segundo Pertile (2008), além de produtor de alimentos e matérias primas, o setor também começou a incorporar parcela da indústria de maquinários voltados à agricultura, subsidiada pela política de crédito rural – que objetivava a modernização do setor agropecuário brasileiro. Entre as transformações resultantes desse processo, observa-se a

alteração na estrutura industrial, em virtude dos avanços tecnológicos e a internacionalização da economia.

O fenômeno da globalização, que também impôs transformações nas relações espaciais, só foi possível, conforme Castillo e Frederico (2010, p. 462), através de uma “[...] base geográfica, constituída por uma esfera material e uma esfera normativa na escala mundial”. As agroindústrias, que passaram a compor, a partir da década de 1970, o conjunto das grandes empresas de Santa Catarina, nesse contexto, integram parcelas descontínuas do espaço geográfico que constituem objeto de seus interesses. Conforme Pertile (2008), a atuação dessas indústrias somente se tornou possível por intermédio das redes técnicas que permitiram a articulação destas com outras parcelas do espaço geográfico.

Se por um lado, as diversas etapas do processo capitalista se tornaram cada vez mais dispersas no território, por outro, estão cada vez mais articuladas pelas políticas das empresas, sobretudo as grandes, através da modernização e da expansão de redes técnicas de informação, portadoras de ordens, mensagens, capitais (CASTILLO, FREDERICO, 2010, p. 464).

Através da dinâmica orientada pela competitividade imposta às agroindústrias, o espaço urbano de Chapecó também foi sendo estruturado para atender a essa demanda, o que o diferenciou dos demais centros urbanos do Oeste de Santa Catarina. Além disso, conforme Pertile (2008), a presença das agroindústrias, juntamente com a frágil estrutura produtiva agrária e urbana da região e o sistema agroindustrial de produção desigual implantado, houve um incentivo no processo migratório campo-cidade, que determinou grandes impactos na estrutura urbana de município. Conforme Silveira (2010, p. 77):

As dinâmicas da globalização não apagam os restos do passado, mas modificam seu significado e acrescentam, ao já existente, novos objetos e novas ações características do nosso tempo [...]. Reformulam-se os papéis das antigas cidades mas também das mais recentes e, em definitivo, transforma-se a rede urbana, geralmente com certo abandono de funções ligadas ao abastecimento da população e com a implantação de funções para o abastecimento de atividades modernas.

A atividade agroindustrial, assim, foi a principal responsável tanto pelo desenvolvimento econômico de Chapecó, quanto pelo seu acelerado processo de urbanização. Desde a década de 1970, como afirma Pertile (2008), o setor agroindustrial é o maior contribuinte na arrecadação do município, assim como absorve parte considerável da mão de obra da cidade.

Através dessas relações capitalistas, adaptadas às especificidades do lugar, foi possível a acumulação e a concentração do capital necessário para o desenvolvimento das agroindústrias na cidade de Chapecó. Após os anos 1970, dessa forma,

[...] o novo toma mais sentido em Chapecó, quando o capital, através da hegemonia da agroindústria, já pode submeter à agroindústria, o mercado e suas leis, que já não são mais locais, pois forças externas atuam fazendo-os adaptarem-se, nos últimos anos, a mais uma etapa de internacionalização do capital. Conflituosamente foi surgindo um novo espaço de contradições: [...] de um lado as vitrines dos luxos burgueses e do outro a vitrine da pobreza, da miséria dos espúrios da sociedade, dos excluídos do processo produtivo (ALBA, 2002, p. 34).

A acumulação capitalista, que resultou nesta nova dinâmica espacial, também esteve estritamente ligada a uma intervenção política e econômica de grupos que se desenvolveram. Esta intervenção política, através de instituições, reuniu juntamente uma acumulação da riqueza e do saber. A acumulação do Saber, segundo Alba (2002), esteve centralizada nas diferentes instituições criadas pelo Estado com o objetivo de pesquisar e desenvolver técnicas de produção, principalmente agrícola. Essa acumulação possibilitou diretamente a acumulação de riqueza por parte das agroindústrias que “[...]se apropriaram desse saber e, principalmente, dos resultados do mesmo; incrementaram sua produção e sua produtividade e, conseqüentemente, seu capital e seu poder de concentração e centralização” (ALBA, 2002, p.42).

O Estado, através de suas instituições, possibilitou a reprodução material e imaterial necessárias ao capitalismo. Desse modo, a reprodução do espaço agrícola foi adequada às novas necessidades das agroindústrias, e no urbano, houve a demanda por diferentes produtos que, por conseguinte, demandou ações do Estado no que se refere a equipar os espaços de infraestrutura necessária, como eletrificação, água, esgoto, ruas, asfalto, etc. (ALBA, 2002), dando novo impulso à estruturação do espaço urbano de Chapecó.

Com o aumento do consumo interno e a criação de infraestrutura que capacitou o desenvolvimento das agroindústrias, outras indústrias foram criadas para produzir os insumos básicos para suprir as necessidades desses complexos agroindustriais, bem como para atender ao mercado de maneira geral. Esse processo acentuou-se a partir da década de 1980, quando as empresas passaram a incorporar o processo de desverticalização empresarial, processo esse que repercutiu diretamente no desenvolvimento de novas empresas que visaram atender às demandas das empresas maiores (ALBA, 2002).

De acordo com Alba (2002), essa expansão agroindustrial fez de Chapecó um polo atrativo de mão de obra, que não deriva somente do meio rural do próprio município, mas de toda região Oeste e dos estados vizinhos, Paraná e Rio Grande do Sul. Dessa forma,

[...] as agroindústrias em Chapecó podem ser consideradas o “carro-chefe” do desenvolvimento econômico do município e de boa parte da região. Elas formaram um sistema hegemônico regional de produção, determinando a estrutura urbana e principalmente o rural, com o objetivo de garantir o seu funcionamento e atender à demanda por elas criadas (ALBA, 2002, p. 125).

Esse suposto progresso de Chapecó, como centro regional, e a ampliação de seus equipamentos funcionais, destacaram ainda mais a importância da cidade, que com o seu crescimento, tornou-se mais exigente: “não são apenas os bens e serviços que ficaram mais sofisticados, visto que a própria cidade exige maiores cuidados” (PELUSO JÚNIOR, 1991, p. 307). Nas palavras do autor, “a grosseira e tosca cidade colonial transformou-se no moderno centro regional que se industrializa” (PELUSO JÚNIOR, 1991, p. 307). O urbano de Chapecó, portanto, cresceu significativamente nesse período, com grandes melhorias na infraestrutura urbana.

O aumento populacional e o notável desenvolvimento das suas funções urbanas, particularmente a partir da década de 1970, juntamente com a expansão do agronegócio processador de carnes, reforçaram a centralidade de Chapecó, como ressalta estudo feito por Peluso Júnior (1991). Desse período até os dias atuais, essa tendência de ampliação das funções urbanas tem marcado o espaço urbano de Chapecó, e o que observamos hoje é que as agroindústrias tiveram (e ainda tem) um papel de destaque no município. A dinâmica que o espaço urbano apresenta hodiernamente é reflexo de uma cidade que foi paulatinamente sendo equipada em função da agroindústria, que ditou o crescimento econômico do município, atraindo novas empresas, dinamizando e potencializando tanto o comércio quanto os serviços que ali se desenvolveram.

Quanto à integração da rede urbana no interior do estado de Santa Catarina, mesmo durante o processo de industrialização do estado, permaneceu frágil. Entretanto, Miotto (2012, p. 5) destaca que esse período foi fundamental para o estreitamento de relações entre as regiões catarinenses mais dinâmicas com o centro dinâmico do país, o que desencadeou mudanças na estrutura urbana e em um aumento de funções urbanas “[...] principalmente no sentido de fortalecer as relações das regiões catarinenses com as metrópoles nacionais e, no interior delas, entre as principais cidades e suas hinterlândia”. Isso desencadeou, segundo a autora, o que atualmente constitui a funcionalidade das

principais ‘capitais regionais’, que formaram, por conseguinte, regiões especializadas que se integraram muito mais à divisão territorial do trabalho em escala nacional que propriamente dentro do estado. Apesar disso,

[...] foi no final dos anos 1970 e início dos anos 1980 que a rede urbana regional apresentou maiores níveis de hierarquização. Ao invés do padrão anterior – onde as capitais regionais respondiam a centros extrínsecos ao território – foi-se formando uma hierarquia interna, onde Florianópolis, Joinville e Blumenau ganharam influência pelo litoral e Chapecó passou a polarizar com mais força o Meio e Extremo Oeste do estado (MIOTO, 2012, p. 9).

A formação da região oeste, nesse contexto, se confunde com o desenvolvimento da cidade de Chapecó: isso se deve, em grande medida, ao papel de centro administrativo que esta cidade desempenhou antes dos desmembramentos dos municípios que atualmente formam a região. Além do mais, Chapecó é a cidade que mais se desenvolveu no contexto das cidades criadas nessa região, o que a destacou ainda mais no cenário urbano. A fraca ligação com a capital do estado também fez com que a cidade fosse equipada de funções urbanas voltadas não somente a população local, mas de toda sua hinterlândia, resultando, conforme Miotto (2012), numa importante receptora populacional da região.

De tal modo, em relação a rede urbana, é possível observar as particularidades da urbanização do estado de Santa Catarina, que pela ausência de uma rede hierárquica, favoreceu a autonomia de algumas cidades que polarizavam a região que estavam inseridas, como é o caso da cidade de Chapecó. Nesse contexto de formação, caberia então classificarmos essa ‘capital regional’ como uma cidade média? Ademais, quais critérios devem ser levados em consideração para a definição desse tipo de cidade? E esses critérios são válidos para realidades semelhantes ou devem considerar as diferenças? Faz-se necessário, desse modo, entender as definições que permeiam a ideia ou noção de cidade média para concluirmos algo com mais precisão.

#### 1.4 A noção de Cidade Média e sua importância na rede urbana

Os aglomerados não-metropolitanos, retomando as análises anteriores, são de fundamental importância e tiveram (e ainda tem) um papel de destaque na configuração do território brasileiro. Quando o processo de urbanização já é algo consolidado no país, é possível verificar que antiga ordem da organização polarizada entre algumas metrópoles – especialmente São Paulo – e pequenas cidades é substituído por uma rede com cidades de diferentes tamanhos e com padrão funcional de acordo com a posição que ocupam na divisão territorial do trabalho.

Partimos, então, da premissa que se a noção de cidade média deriva de uma construção intelectual, consequentemente está inserida em determinado contexto histórico e geográfico, como apontado por Corrêa (2007). Nessa perspectiva, segundo o autor, é apenas a partir da segunda metade do século XIX, com a fase industrial do capitalismo, que é possível conceber esse grupo de cidades:

[...] a rede de cidades da Europa ocidental e da porção nordeste dos Estados Unidos passa pelo duplo e intenso processo de integração e diferenciação, a par do considerável crescimento econômico e demográfico. Na integração e diferenciação demográfica e funcional emergem centros metropolitanos, cidades médias e cristalizam-se demograficamente inúmeros centros, considerados a partir de então como pequenas cidades. O padrão anterior, caracterizado por cidades de diversos tamanhos e pouco articuladas entre si, é substituído por uma rede urbana mais articulada e dotada de centros funcionalmente mais articulados entre si. Pode-se então falar em cidades médias. É, portanto, no contexto de formação da moderna rede urbana que é possível se estabelecer a noção ou conceito de cidade média (CORRÊA, 2007, p. 28).

No Brasil, de acordo com Damiani (2006), chegou-se a ter como modelo desejável uma organização hierárquica equilibrada de cidades mutuamente atuantes, entretanto, a realidade de países subdesenvolvidos não permitia esse tipo de organização. Em relação aos países desenvolvidos, Amorim Filho (1984) destaca que na Europa do pós-guerra, a preocupação com as cidades médias e o ordenamento territorial resultou em uma nova forma de pensar a organização das redes urbanas: o *aménagement du territoire*<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Segundo Amorim Filho e Serra (2001, p. 5), sendo uma nova forma de planificação, o *aménagement du territoire* resulta de uma reflexão sobre a procura de uma distribuição mais equilibrada das atividades, das riquezas e dos homens sobre o espaço nacional e regional, realizada na Europa do pós-guerra.



Para o autor, a principal razão da preocupação com a problemática das cidades médias no contexto europeu, estava não somente na procura de maior equilíbrio intraurbano e urbano-regional, ou na necessidade de se interromper o fluxo migratório na direção das grandes metrópoles, mas havia uma forte questão voltada ao papel destinado a esse nível de cidade nos sistemas econômicos, de comunicação e de organização funcional dos países e regiões do mundo. A noção de cidade média em termos demográficos perdia lugar para a cidade média *relais*, dentro do sistema regional ou nacional de cidades e o vigor destas cidades dependia muito mais de sua situação geográfica que de seu tamanho (AMORIM FILHO, 1984).

No Brasil, assim como na maioria dos países subdesenvolvido, há uma preocupação retardada com a problemática das cidades médias, e de acordo com Amorim Filho (1984), ela ocorreu recentemente e em simultaneidade com os programas destinados às regiões metropolitanas, o que não permitiu que as experiências proporcionadas pelos projetos fossem aproveitadas uma pela outra.

Enquanto o I PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) para os anos de 1972/74 não tinha como foco principal uma política urbana, sendo voltado apenas para a integração nacional, o aumento do mercado interno e o ordenamento das regiões metropolitanas, o II PND (1975/79) demonstra um avanço nessa questão: tendo como diretrizes básicas uma melhor estruturação do sistema urbano e a ocupação do espaço interior, o plano foi o primeiro a demonstrar a necessidade de fortalecimento das metrópoles regionais e das cidades de porte médio (AMORIM FILHO, 1984).

A importância das cidades médias e suas funções de '*relais*', conforme Amorim Filho (1984), retiradas da experiência da planificação francesa, estiveram ligadas ao papel de mediação entre as metrópoles de equilíbrio e as pequenas cidades e o mundo rural. Nesse contexto, a cidade média acaba sendo cada vez mais necessária, não somente por sua posição hierárquica, mas por representar uma das alternativas de manutenção do sistema socioeconômico vigente, "seja através de uma produção própria, seja, sobretudo, funcionando como redistribuidora, a cidade média representa um ponto de difusão da produção e dos valores dos sistemas sócio-econômico de que faz parte" (AMORIM FILHO, 1984, p. 12).

Em relação à realidade brasileira, essas funções destinadas às cidades médias só foi possível observar a partir da década de 1970, com o crescente desempenho das cidades com população entre 100 e 500 mil habitantes na distribuição da população urbana do

país, como demonstramos anteriormente. Ademais, a importância das cidades de diferentes tamanhos na hierarquia urbana representa também, de acordo com Damiani (2006), como o processo modernizador se realizou em diferentes lugares:

O período atual da globalização define possibilidades de contatos múltiplos entre cidades de todas as dimensões e define uma simultaneidade de comunicação ou uma rede intrincada de relacionamentos, rompendo as estritas hierarquias e, portanto, devem determinar a reconsideração das hierarquias como tradicionalmente propostas: há elos financeiros de agentes financeiros internacionais em toda e qualquer cidade. O planejamento nacional foi substituído por planejamentos estratégicos, envolvendo redes de cidades; cidades estas de mais de um tamanho, num elo direto, sem intermediações assentadas nas hierarquias (DAMIANI, 2006, p. 136).

No atual período tecnológico, de tal modo, os progressos técnicos e as transformações nas organizações internas da rede urbana contribuem, como argumenta Silveira (2002), a uma certa desvinculação da função de *relais* dada as cidades médias, pois enquanto as redes de distribuição buscam evitar as cidades médias como comando de segundo grau, as redes financeiras aumentam sua eficácia na conquista de vários pontos do território.

Diante dessa análise, torna-se necessário entender, primeiramente, que a definição de cidade média deve ser apreendida de acordo com o movimento que permeia a temporalidade a qual essas cidades estão inseridas. Para Silveira (2002, p. 11), o esforço de entender os contextos permite que o debate não seja exclusivamente ideológico, haja vista que “as cidades médias não podem ser entendidas em si mesmas. Daí a necessidade de vê-las incluídas no movimento de totalidade, aquele a quem Jean-Paul Sarte (1979) se referia como totalização”.

De acordo com Corrêa (2007), a caracterização das cidades identificadas como médias parte do pressuposto de uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intraurbano, que as difere das pequenas e grandes cidades, bem como das metrópoles. Soma-se a tal combinação, os papéis de intermediação que as cidades médias desempenham na rede urbana e nas regiões às quais se inserem. Esses pressupostos, entretanto, sustentam o esforço de construir teoricamente este objeto de estudo, pois tanto no âmbito das políticas urbanas quanto no meio científico inexistia uma ideia consensual do que seria esse grupo de cidades, tratando ‘cidade média’ não como um conceito, mas, como argumenta Sposito (2001a), como uma noção em construção.

Amorim Filho e Serra (2001) destacam que, diferentemente do fenômeno metropolitano, as definições de cidade média sujeitam-se sobremaneira aos objetivos de seus pesquisadores ou dos promotores de políticas públicas. Apesar do conjunto de informações teóricas sobre o nível hierárquico das cidades retirado da experiência dos países que desenvolveram políticas de desconcentração territorial, os estudiosos que se dedicam a compreender áreas não metropolitanas se recusam a formular definições absolutas para as cidades médias, como argumenta Monod (1974 *apud* AMORIM FILHO; SERRA, 2001) ao dizer que, mais que uma definição científica, a noção de cidade média possui um conteúdo bem real.

Uma das primeiras dificuldades quanto à definição conceitual das cidades médias, segundo Corrêa (2007), está relacionada ao tamanho demográfico absoluto dessas cidades, pois os parâmetros de diferentes recortes temporais e das diferentes redes urbanas, nacionais ou não, impedem o consenso sobre este critério. Para Sposito (2001a), esse parâmetro pode se constituir em um relevante recorte para a organização dos dados em determinado período e realidade socioespacial, auxiliando nas análises, entretanto, sua utilização serviria apenas como forma de classificação das cidades, tornando-se, na visão de especialistas, uma proposta preliminar e incompleta. Conforme Amorim Filho e Serra (2001, p. 3),

[...] o critério de classificação baseado no critério demográfico tem sido o mais utilizado para identificar as cidades médias, pelo menos como primeira aproximação. Tal critério toma a população urbana como *proxy* do tamanho do mercado local, assim como um indicador para o nível de infraestrutura existente e grau de concentração das atividades. Desse ponto de vista, embora não haja um acordo absoluto quanto aos limiares demográficos máximo e mínimo que podem conter o conjunto das cidades médias, há em cada período histórico, coincidentes patamares demográficos definidores desse conjunto de cidades nas mais variadas regiões do mundo.

De tal forma, por meio do critério demográfico é possível identificar o grupo ou a faixa que pode conter as cidades médias, entretanto, outros critérios também devem ser levados em conta na definição dessas cidades. Apesar disso, não se pode desprezar o fato de que aspectos como o tamanho demográfico, assim como as relações externas, a estrutura interna e os problemas sociais das cidades médias podem variar significativamente em cada país ou região, em função do nível de desenvolvimento alcançado, da posição e das condições geográficas e do estágio do processo de formação

histórico-social de cada uma dessas regiões ou países (AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

Batella (2013), avançando nessa discussão, propõe a noção de limiar nas discussões sobre cidades médias. Diante das transformações urbanas recentes, o autor destaca a importância de apropriar o debate sobre os limiares como recurso analítico para entender a realidade apresentada pelas cidades médias, ressaltando a necessidade da articulação espaço-temporal que a noção implica. Conforme Batella (2013, p. 56)

[...] o limiar é revelador da própria complexidade da urbanização. Ele supera a dimensão taxonômica e permite captar os híbridos, as mudanças e as mutações. Sua essência está nas tensões produzidas pelas articulações de escalas temporais e espaciais imprescindíveis para a compreensão das cidades médias contemporâneas.

Isso nos leva a inferir que a utilização do critério demográfico para a definição do que seriam as cidades médias representa uma noção ‘transiente’, ou seja, que sujeita-se sobremaneira ao recorte temporal e ao contexto o qual a cidade está inserida, podendo coexistir, nesse caso, diferentes realidades populacionais que apresentam, em sua essência, a mesma função dentro diferentes hierarquias ou redes urbanas.

Em relação a localização, sendo um lugar central na hierarquia regional, as cidades médias dispõem de uma expressiva localização relativa, constituindo-se no foco de vias de circulação e no efetivo nó de tráfego, envolvendo pessoas, capitais, informações e significativa variedade e quantidade de mercadorias e serviços (CORRÊA, 2007). Ao tratar da localização dessas cidades, Sposito (2001a) remete ao conceito de situação geográfica, aliada a outros instrumentos teórico-conceituais para entender as cidades médias. Em sua discussão, que parte do princípio de que nem todas as ‘cidades de porte médio<sup>7</sup>’ desempenham papéis de ‘cidades médias’, o que é relevante avaliar é o peso da situação geográfica como um dos determinantes de seus papéis na hierarquia urbana, ou seja, avaliar a importância dada às condições gerais do meio (naturais ou humanas) em que uma cidade se insere. Assim, para a autora, a condição de cidade média está diretamente associada a uma situação geográfica favorável, apesar das particularidades que há em cada uma dessas situações.

---

<sup>7</sup> Segundo Sposito (2001a), aceita-se, para a realidade brasileira atual, a ideia de que são cidades de porte médio as cidades de porte populacional entre 100 mil e 500 mil habitantes. A diferenciação desse termo ao de cidade média reside em sua fragilidade no sentido em que está sujeito a mudanças no decorrer do tempo e de variações segundo as redes urbanas as quais se aplica esta classificação.

Para Sposito (2001a), o que condiciona um contexto favorável para essas cidades são as relações entre os espaços mais próximos e os mais distantes, pois é impossível reconhecer o papel de intermediação que essas cidades exercem sem avaliar as relações estabelecidas por elas. Admite-se, assim, que além de uma localização relativa, as cidades médias apresentam também relações espaciais intensas, complexas, multidirecionais e marcadas pela multiescalaridade (CORRÊA, 2007).

Neste sentido, devemos considerar, sobretudo, os atuais meios técnicos informacionais que viabilizam comunicações de longa distância, via satélite, por redefinirem as relações espaciais, como aponta Sposito (2001a), visto que a proximidade e a contiguidade não são mais as únicas determinantes da vida de relações de uma cidade. Assim,

[...] essas novas possibilidades técnicas viabilizam a constituição de relações de uma cidade que, na condição de ponto de uma rede, pode se articular com outros pontos do território mais distantes, originando uma configuração do espaço de relações, marcadas pela descontinuidade territorial (SPOSITO, 2001a, p. 629).

De tal modo, as relações espaciais, considerando a situação geográfica das cidades, podem ser medidas atualmente por duas escalas: a das distâncias espaciais e a da conectividade que as redes de transmissão de informações possibilitam (SPOSITO, 2001a). A classificação das cidades médias pelo seu enfoque funcional, desse modo, está diretamente associada à definição de seus papéis regionais e ao potencial de comunicação e articulação propiciado por suas condições geográficas.

Além do peso dado às cidades médias em função de sua localização e da gama de relações que estabelecem com seu espaço regional imediato, bem como com outros níveis hierárquicos de cidades, Amorim Filho (1984), com base na experiência acumulada em estudos sobre as cidades médias, apresentou alguns atributos comuns que estas cidades apresentam. São eles:

- Interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional, quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior;
- Tamanho demográfico e funcional suficiente para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado;
- Capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, através do oferecimento de oportunidades de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas;

- Condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que as envolve;
- Diferenciação do espaço intraurbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo bem parecido com o das grandes cidades, isto é, através da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos;
- Aparecimento, embora evidentemente em menor escala, de certos problemas semelhantes aos das grandes cidades, como por exemplo, a pobreza das populações de certos setores urbanos (AMORIM FILHO, 1984, p. 9).

A partir desses atributos, podemos perceber que tanto a caracterização do espaço externo dessas cidades, ou seja, sua relação com cidades de hierarquia inferior ou superior, quanto sua organização intraurbana, constituem-se em importantes fatores na definição desse grupo de cidades. Corrêa (2007), ao tratar da temática, propõe uma combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e espaço intraurbano na definição das cidades médias, sem perder de vista o contexto geográfico em que estas cidades se encontram. Para o autor, o tamanho demográfico, para um mesmo contexto regional de renda e padrão cultural, significa maior ou menor economia de escala, possibilitando maior ou menor desenvolvimento de funções urbanas, permitindo identificar os diferentes grupos de cidades. Por outro lado, o desenvolvimento de novas funções urbanas criadas nesses locais suscitaria o aumento demográfico e a multiplicação das atividades já existentes, relacionando-se nitidamente com as características do seu espaço intraurbano. Dessa forma, quanto maior o tamanho demográfico, maior a dimensão do espaço intraurbano, assim como mais complexa será a organização desse espaço, além disso, quanto mais complexas as atividades econômicas, particularmente as funções urbanas, mais fragmentada e, conseqüentemente, mais articulada será a cidade (CORRÊA, 2007).

Com o incremento da industrialização e da modernização em escala global, esse grupo de cidades passou (e passa) por transformações aceleradas e multifacetadas. Segundo Sposito (2001a), os impactos causados pela presença de fábricas em cidades médias modificaram as lógicas de estruturação interna de seus espaços, resultando na ampliação do tecido urbano e, conseqüentemente, na necessidade de circulação e intensificação de fluxos com outros espaços. Trataremos, a seguir, das transformações que acarretaram uma maior complexidade às cidades médias.

### 1.5 Industrialização e globalização na transformação das funções urbanas em cidades médias

O conjunto de transformações que propiciaram as significativas mudanças espaciais decorre, na perspectiva urbano-econômica, da passagem de uma economia de tipo fordista para os sistemas de produção caracterizados como flexíveis. Essa nova forma de produção, como sustentam Sposito *et al* (2007), resultou em mudanças para a economia brasileira e, simultaneamente, na participação do país na divisão internacional do trabalho, em termos técnicos-econômicos e sociais. Com a industrialização e a formação de redes urbanas

Os papéis urbanos ampliaram-se, significativamente, e a essência da vida urbana se redefiniu, pois a partir da industrialização, as cidades passaram a ser também espaços de produção, no sentido estrito do termo (SPOSITO, 2001a, p. 618).

A industrialização, dado seu papel central na constituição do modo capitalista de produção, foi sem dúvida o principal vetor da redefinição do processo de urbanização. Nessa conjuntura, o que ganha destaque é o processo de descentralização industrial, promovido no território brasileiro principalmente por políticas de desconcentração. Assim, a localização das fábricas em cidades de diferentes portes ditou uma nova forma de organização a esses espaços.

A localização atual das indústrias ligadas ao dinamismo das grandes metrópoles, segundo Pontes (2000), passou a se dar em locais próximos ou distantes do centro principal, pois as empresas encontram nesses lugares vantagens comparativas, o que as levaram a instalar suas fábricas. Para Sposito *et al* (2007), esse processo de concentração e centralização econômica é, sem dúvida, um dos processos mais significativos para a compreensão da redefinição dos papéis urbanos em cidades de diferentes portes e importância e, atualmente, “[...] essa tendência vem acompanhada de novos meios técnicos e informacionais que possibilitam novas lógicas de atuação dos grandes conglomerados, grupos econômicos ou empresas” (SPOSITO *et al* 2007, p. 41).

A centralização e a concentração econômica tornaram-se relevantes, como argumentam Sposito *et al* (2007, p. 42), porque, ao mesmo tempo, “[...] requerem e propiciam (des)concentração espacial e/ou centralização dos capitais, o que implica em

novas estratégias por parte das empresas, grupos econômicos e conglomerados”. Dessa forma,

Observando-se o Brasil, desde o início da década de 1980, pode-se notar que, tomando como referência a metrópole de São Paulo, ocorrem dinâmicas de desconcentração espacial da produção. Isso se dá, uma vez que grande parte das atividades produtivas que dependem, grandemente, da distribuição geográfica dos capitais fixos, realizou-se no interior de São Paulo ou em outras unidades da federação, o que explica a diminuição relativa da participação do estado no PIB industrial brasileiro (SPOSITO *et al*, 2007, p. 42).

Diante disso, cada lugar é chamado a desenvolver uma etapa de um trabalho cada vez mais fragmentado, conforme afirma Silveira (2002). Para a autora, o papel das articulações promovidas pelos transportes e telecomunicações, e principalmente as redes financeiras possibilitam “esse jogo entre a separação material das atividades e a unificação organizacional dos comandos” (SILVEIRA, 2002, p. 12).

Nesse contexto, como analisa Sposito (2001a), os impactos causados pela presença das fábricas nas cidades modificaram as lógicas de estruturação interna desses espaços, gerando a ampliação de seu tecido urbano e promovendo a necessidade de circulação e intensificação dos fluxos com outros espaços. A localização das indústrias em cidades médias também acarretou em uma maior dependência de outros segmentos ligados a essas indústrias. O processo de desintegração vertical, característico dessa nova forma de produção, fez com que muitas empresas fossem criadas para atender aos segmentos de maior dinamismo nas cidades, ampliando a oferta de emprego e gerando novas demandas no tocante ao consumo.

Dada a importância que as cidades médias adquiriram através do processo de desconcentração industrial, propiciado, dentre outros, pelo incentivo das políticas governamentais, a estruturação da rede urbana nacional foi sendo modificada e, como destacam Amorim Filho e Serra (2001), no período de 1950/70 a distribuição das cidades (em tamanho) estaria indo em direção a uma forma hierarquicamente equilibrada, ou seja, com menor polarização entre metrópoles e pequenas cidades, apontando a maior presença de centros intermediários.

A elevação da participação das cidades médias na distribuição do produto nacional pode ser interpretada como uma possível combinação entre as necessidades de distribuir espacialmente a riqueza nacional e as de buscar níveis de produtividade compatíveis com as exigências de competitividade



impostas pela crescente globalização da economia (AMORIM FILHO, SERRA, 2001, p. 18).

Simultaneamente a esse processo, verifica-se uma ampliação dos papéis das metrópoles no que concerne à localização das sedes de comando, originando centralização espacial dos capitais, principalmente em termos financeiros (SPOSITO *et al*, 2007). Dado o meio técnico-científico atual, conforme salienta Sposito (2001a), a tendência recente de concentração econômica das empresas industriais possibilitou a comunicação imediata entre os diversos segmentos da indústria, viabilizando a dissociação territorial entre os centros de comando (cada vez mais nas metrópoles e, sobretudo, naquelas que participam da rede de cidades globais) e o lugar da produção industrial.

Essa tendência também está associada às vantagens que as cidades de porte inferior da hierarquia urbana apresentam, principalmente no tocante às cidades que associam uma boa situação geográfica em relação aos meios de comunicação materiais e imateriais e uma qualidade de vida<sup>8</sup> atrativa aos profissionais ligados a essas empresas.

As cidades de porte médio não metropolitanas reúnem em grande parte das vezes, essas condições, o que as torna propícias para receber capitais industriais nacionais e estrangeiros, ampliando a oferta de emprego, sobretudo os mais qualificados, tendo em vista a tendência contemporânea de informatização e automação da produção industrial dos serviços que lhes dão apoio. O aumento do mercado de trabalho para aqueles que têm melhor formação intelectual e profissional significa, para essas cidades, uma ampliação da capacidade de consumo em seu mercado, nesse caso definido na escala local, tendo em vista que são, agora, lugar de moradia de segmentos socioeconômicos de maior poder aquisitivo (SPOSITO, 2001a, p. 631).

Isso significa dizer que, embora indiretamente, pois nem todas as cidades médias são industriais, o processo de industrialização e as políticas de desconcentração industrial ditaram novos papéis a essas cidades, “uma vez que, no caso desse processo, as dinâmicas estiveram orientadas para a constituição de um mercado consumidor nacional” (SPOSITO *et al*, 2007, p. 39). A formação desse mercado, segundo Sposito *et al* (2007), iniciado pela passagem do Brasil agrário-exportador para o Brasil urbano-industrial, fortaleceu as relações entre as cidades brasileiras, permitindo a formação de uma rede urbana. Dessa forma, as cidades médias tiveram seus perfis funcionais redefinidos pelos

---

<sup>8</sup> Embora haja um grande debate sobre o que se considera qualidade de vida, Sposito (2001a) argumenta que, no entanto, há um consenso de que boas condições ambientais e possibilidades de consumo de bens e serviços de diferentes naturezas constituem atributos dessa qualificação.

interesses da distribuição da produção industrial em escala nacional, e o consumo teve um papel relevante na orientação dos papéis de intermediação apresentados por essas cidades.

Ademais, num momento em que o capital torna-se mundial, dado o fenômeno da globalização,

Chegamos às redes de cidades como núcleos emergentes no sistema internacional, o que subverte uma hierarquia convencionada entre cidades pequenas e médias, a partir dos interesses econômicos globais. O estabelecimento de redes incide sobre a ideia da complementariedade numa unidade (DAMIANI, 2006, p. 140).

Isso demonstra que, no século XX, as esferas que interferem diretamente na organização do espaço e das cidades não são necessariamente nacionais, mas sim organizações internacionais (políticas e financeiras), que estabelecem relações no plano das redes, tendo como foco vantagens e competências específicas, com base em parâmetros globais (DAMIANI, 2006). De tal modo, assumindo a lógica de suas próprias produções, segundo Silveira (2002, p. 15), as cidades médias podem ser entendidas como “[...] nós de uma divisão do trabalho à escala mundial, e o estudo de suas especialidades podem ser uma pista para entender a atual organização do espaço”.

Assim, no espaço intraurbano dessas cidades sobrepõe-se os interesses lucrativos da produção do espaço urbano público e privado e, de acordo com Silveira (2002, p. 15), “a exagerada expansão horizontal da cidade e seu par dialético, a verticalização que assegura a concentração dos atores hegemônicos, segmentam ainda mais a cidade e contribuem para entronizar valorizações e lógicas especulativas”.

A ampliação do comércio frente a esse novo processo apresenta um papel preponderante na criação de novos espaços voltados ao consumo e à prestação de serviços. Surgem novos locais que visam atender às demandas tanto da população que ali reside como também são voltados a população de seu espaço interurbano, como é o caso dos *shopping centers*.

Whitacker (2003) ressalta que com as novas configurações geradas pelo processo de urbanização, a reprodução do capital tornou-se cada vez mais complexa, demandando cada vez mais as chamadas atividades do setor terciário, principalmente do setor financeiro.

Assim, novas formas espaciais e novas territorialidades são criadas, irrompendo a cidade como a conhecemos, estruturada segundo uma lógica preponderantemente oriunda da organização territorial da indústria. As novas formas urbanas desenvolveram-se e tornaram-se mundiais consubstanciadas no capitalismo concorrencial e suas transformações hoje são disseminadas pelo capitalismo monopolista, uma vez que as relações capitalistas, ao se realizarem, em diferentes territórios, produzem características semelhantes, ainda que as diferenças existam. Há uma mudança radical no processo de urbanização: se, desde o advento da industrialização até a primeira metade do século passado, houve uma difusão quantitativa da urbanização, hoje essa difusão é principalmente qualitativa e observam-se novas formas urbanas (WHITACKER, 2003 p. 62).

A partir da diversificação e da ampliação das funções urbanas em cidades médias, originadas principalmente pela desconcentração industrial, o espaço de relações dessas cidades também passou por intensas transformações, marcadas, principalmente, por novas articulações espaciais, sem que haja necessariamente contiguidades territoriais (SPOSITO *et al*, 2007).

Diferente dos períodos anteriores, onde as principais relações das cidades médias estavam voltadas ao seu espaço rural e regional imediato, na atualidade as redes de relações dessas cidades nunca foram tão amplas, ampliando a multiplicidade de papéis que, simultânea e contraditoriamente, cada lugar desempenha (SPOSITO, 2006).

Atualmente, o reconhecimento da inserção de uma cidade média no âmbito de uma rede urbana tornou-se extremamente mais complexo. No geral, ela continua a compor a estrutura da rede hierárquica na qual seus papéis intermediários se definiram, mas há um vasto conjunto de possibilidades de estabelecimento de relações com outras cidades e espaços que não compõem, de fato, a rede que pertence essa cidade (SPOSITO, 2006, p. 148).

As novas formas de interações espaciais, propiciadas pela mundialização da economia e pelo desenvolvimento das telecomunicações, modificaram a lógica hierárquica de relações que essas cidades apresentavam, apontando para a presença de relações do tipo complementares ou competitivas, entre as cidades de mesmo nível ou de níveis diferentes e relações tanto com cidades da mesma rede urbana, quanto de redes urbanas diferentes (SPOSITO, 2006). Isso se dá, em grande parte, através das relações estabelecidas pelas grandes indústrias e corporações com suas sedes de comando e/ou com seu mercado consumidor, interno ou externo.

As novas formas de articulação, bem como a complexidade do espaço intraurbano apresentada por essas cidades no período contemporâneo, despertaram o interesse de estudiosos que se dedicam à compreensão das cidades médias. Nesse sentido, destacam-

se as pesquisas realizadas pela Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), que ao definirem grupos de variáveis a serem operacionalizadas, propiciaram o conhecimento das dinâmicas de estruturação urbana das cidades médias e, ao mesmo, tempo, permitiram realizar comparações entre as cidades estudadas, avaliar seus diferentes níveis de determinação decorrentes da atuação de novos agentes econômicos e elaborar o pensamento com base não apenas em recortes territoriais, mas também a partir das articulações entre diferentes unidades espaciais (escala geográfica), verificando os fluxos que articulam as cidades escolhidas aos espaços regionais, nacionais e supranacionais, buscando assim, evidências do processo de Reestruturação Urbana. Trataremos, no tópico seguinte, dos processos de Reestruturação Urbana, reestruturação da cidade e seus relativos impactos em cidades médias.

## 1.6 Os impactos da reestruturação urbana em cidades médias

A paisagem tem uma textualidade que estamos apenas começando a entender, pois só recentemente pudemos vê-la por inteiro e “lê-la” com respeito a seus movimentos mais amplos e seus eventos e sentidos inscritos. (...) Nela, o capital é o *auteur* rude e irrequieto. Ele se empenha e negocia, cria e destrói, sem jamais ser inteiramente capaz de se decidir. O capital é visto como uma coreografia bifacial da crônica de interação entre tempo e espaço, história e geografia, primeiro tentando aniquilar, com a eficiência temporal, a intransigente física social do espaço, apenas para dar meia-volta outra vez e comprar, da própria espacialidade que ele procura transcender, o tempo para sobreviver. Essa tensionante ambivalência esboça-se por toda parte, organizando as formas materiais e as configurações da paisagem numa dança oximórica de criatividade destrutiva. Nada é completamente determinado, mas o enredo está estabelecido, os personagens principais, claramente definidos, e o tom da narrativa, inabalavelmente afirmado (SOJA, 1993, p. 192).

Edward Soja (1993), neste trecho, embasa as transformações que envolvem o espaço geográfico na atualidade, que representam não só uma nova maneira de organização das formas, mas os novos conteúdos que compreendem essa nova (des)organização do espaço geográfico, movidos pelas intensas transformações que vem ocorrendo nas esferas econômicas, políticas, culturais e sociais. Esse constante movimento, entre produção e destruição das formas, exige uma maneira particular de analisarmos o espaço urbano. Ele denota, em cidades capitalistas, que esse movimento de magnitude global tem interferido, em tempos e espaços diferentes e na singularidade de

cada lugar, na dinâmica de como se estruturam e se orientam as mudanças profundas na estruturação e reestruturação dos espaços.

A essas transformações evocamos ao processo de reestruturação, que em seu sentido mais amplo

[...] transmite a noção de uma “fredda” se não de uma ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção à uma nova ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbação nos sistemas de pensamento e ação aceitos (SOJA, 1993, p. 193).

Esse movimento, que tem um caráter abrangente dado pelas contínuas formas de renovação do capital e que resulta em modificações no espaço geográfico, tem impacto direto sobre as formas de organizações intraurbanas, foco de nossa análise. Entretanto, para entendermos melhor como esse processo interfere na produção do espaço urbano, abordaremos como se dão estes processos no âmbito regional, para, posteriormente, analisar os desdobramentos desse processo em cidades médias.

Entre as décadas de 1970 e 1980, argumenta Soja (1993), algumas mudanças significativas são observadas nos padrões de desenvolvimento regional desigual que tinham se estabelecidos solidamente nos países capitalistas tardios durante o século precedente. A nova divisão internacional do trabalho, particularmente, proporcionou “uma série de ‘inversões de papel das regiões’ [...], à medida que áreas industriais antes prósperas vão declinando, simultaneamente à rápida industrialização de periferias regionais antes menos desenvolvidas” (SOJA, 1993, p. 197).

O que ocorreu durante todo o século XIX foi, segundo Soja (1993), uma reestruturação regional e uma expansão da escala da relação cidade-campo e da acumulação primitiva, até então predominante e que marcam a origem do capitalismo. Na era do imperialismo e da ascensão dos monopólios e oligopólios empresariais, a fonte principal dos superlucros começou a sofrer transformações.

A superexploração de uma periferia recém consolidada estimulou a recuperação da depressão do fim do século XIX e levou á rápida expansão ocorrida nos países centrais nas duas primeiras décadas do século XX. O capitalismo não se internacionalizou repentinamente. O capital mercantil havia funcionado durante séculos para extrair superlucros no mundo inteiro, através do comércio de mercadorias. O imperialismo, no entanto, internacionalizou um outro circuito do capital, implicando nas transações financeiras, monetárias e

de investimentos, que organizou a economia internacional, mais eficientemente do que jamais fora possível antes disso, para as transferências geográficas em maior escala. A velha relação cidade-campo passou a ser implantada não apenas em escala nacional, mas também numa estrutura global de centro e periferia capitalistas (SOJA, 1993, p. 201).

A reestruturação regional, assim, moldou-se através, basicamente, do impacto desigual da internacionalização e da extração de lucros capitalistas, e pela concentração e centralização acelerada do capital doméstico exemplificada pela febre de fusões verticais e horizontais (SOJA, 1993). Nesse contexto, particularmente entre as décadas de 1950 a 1970, o planejamento regional atingiu o seu auge na história da teoria e da prática do desenvolvimento regional.

Os “polos de crescimento” e os “centros de crescimento”, a ciência regional e a análise de sistemas espaciais, a formulação de modelos de sistemas urbanos, e ainda outros esforços voltados para a reconstrução de uma hierarquia mais equilibrada e equitativa de regiões nodais alcançaram o auge da popularidade (SOJA, 1993, p. 204, grifos nossos).

Entretanto, com as mudanças qualitativas no transcorrer do século XX, novas formas de articulação foram sendo moldadas, imprimindo uma nova dinâmica às regiões, pois, como argumenta Soja (1993, p. 207):

A espacialização flexível na produção, nas relações trabalhistas e na localização das atividades produtivas tem o efeito de desenrijecer as estruturas hierárquicas mais antigas e criar, pelo menos, a aparência de uma ordem significativamente diferente de responsabilidade e controle.

As novas formas que o capitalismo adquiriu com a especialização flexível, com os sistemas de produção horizontalmente integrados e o rompimento das hierarquias rígidas, foram acompanhadas, nesse período, por uma mobilidade acelerada do capital, propiciada pelo meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2012). Nesse constante movimento de articulações espaciais, “os mosaicos relativamente estáveis de desenvolvimento regional desigual tornaram-se, subitamente, quase caleidoscópicos” (SOJA, 1993, p. 208). As regiões periféricas, assim, converteram-se em novos centros de crescimento industrial e de expansão econômica, em um processo que Soja (1993) denominou de ‘reciclagem regional acelerada’, onde as regiões passaram por diversas fases de desenvolvimento e declínio, associadas aos superlucros setoriais mutáveis, de disciplinamento intensivo do trabalho e maior mobilidade do capital.

Nesse sentido, são notáveis as transformações que ocorrem no espaço urbano em decorrência desse processo. À medida que as visões retrospectivas da geografia histórica do capitalismo e suas implicações no desenvolvimento regional se acumulam,

[...] torna-se cada vez mais possível afirmar que a evolução da forma urbana (a estrutura espacial interna da cidade capitalista) tem seguido o mesmo ritmo periodizável de formação e reformação induzidas pela crise que moldou a paisagem macrogeográfica do capital desde os primórdios da industrialização em larga escala.[...] Cada qual gera também uma expressiva recontextualização da espacialidade da vida social, uma geografia humana diferente (SOJA, 1993, p. 210).

Sposito (2004), interpretando as modificações que ocorrem no espaço urbano, sugere a terminologia ‘estruturação’ ao invés do tradicional termo de estrutura, buscando expressar a ideia que as estruturas mudam continuamente. Para a autora, esse termo implica na ideia do contínuo movimento de organização/desorganização da cidade, sendo a estrutura, em cada corte do tempo do processo de reestruturação da cidade, também determinante dos momentos seguintes do processo.

Com a intensão de dar maior ênfase aos processos ou às formas, Sposito (2004) sugere então a terminologia estruturação acompanhada dos adjetivos ‘urbana’ e ‘da cidade’. Para a autora, essa distinção tem apenas a intenção de destacar o que se toma como prevacente nas análises, porque não há estruturação urbana sem estruturação da cidade e vice-versa.

Isso significa dizer, em nossa análise, que os processos acima descritos das mudanças contínuas do capital, apesar de se apresentarem como processos globais, interferem no desenvolvimento das regiões e cidades, ao mesmo tempo em que o processo contrário também se estabelece, pois não há reestruturação regional sem que ocorra uma Reestruturação Urbana, e isso tenha impacto direto nas formas espaciais das cidades.

Dessa forma, a manifestação do espraiamento do capital produtivo na fase superior da espacialidade capitalista, principalmente pós 2ª Guerra Mundial, segundo Corrêa (1999), resultou em impactos sobre as esferas econômica, social, política e cultural e, conseqüentemente, sobre a organização espacial que reflete e condiciona essas esferas.

Em outras palavras, a globalização causa impacto, ainda que desigualmente, sobre as formas, funções e agentes sociais, alterando-os em maior ou menor grau e, no limite, substituindo-os totalmente. Trata-se de uma reestruturação espacial que se manifesta, no plano mais geral, na recriação das diferenças

entre regiões e centros urbanos, assim como nas articulações entre ambos e entre os centros (CORRÊA, 1999, p. 44).

As cidades de diferentes portes passam, então, por uma redefinição de seus papéis, resultantes das relações entre o fenômeno da urbanização, da industrialização e da produção hegemônica, que imprimem dinâmicas semelhantes a diferentes territórios (WHITACKER, 2003).

Nesse contexto de transformações, ressalta-se que os papéis regionais associados às cidades médias sofreram intensas transformações. Diferentemente dos períodos anteriores, onde a área de influência dessas cidades se dava apenas entre o seu espaço rural imediato e entre as cidades de menor porte de sua região, as redes de relações foram intensamente modificadas, ampliando a sua rede de relações, como descrevemos no capítulo anterior.

Assim, durante todo o século XX e, no caso brasileiro, especialmente na segunda metade do século, às relações hierárquicas, passaram a se sobrepor relações de tipo horizontais entre cidades de importância relativamente semelhantes que estabeleciam, entre si, fluxos de complementaridade e de concorrência, num período em que a divisão regional do trabalho se tornava mais complexa (SPOSITO, 2007, p. 236).

Segundo Sposito (2007, p. 237), passaram a ser importantes as relações de cooperação, bem como a inovação ganha mais força que a capacidade de produção: “as atividades terciárias especializadas passam a ter mais importância que a capacidade de produção industrial e/ou agrícola no movimento de ampliação dos papéis urbanos de cidades de diferentes portes”.

Ganha relevância na redefinição dos papéis das cidades médias, assim, o setor bancário,

[...] uma vez que em suas dinâmicas de reestruturação de gestão e funcionamento, os grandes conglomerados do setor financeiro e bancário fecharam unidades em cidades pequenas, ampliaram papéis das agências de cidades médias e grandes, concentraram papéis de comando em metrópoles nacionais e globais. Por outro lado, o aumento do número de caixas eletrônicos altera de forma significativa as dinâmicas de estruturação do espaço urbano (SPOSITO, 2007, p. 238).

É possível observar, dessa forma, como este setor tem-se ampliado em cidades médias, acompanhado por outras formas relacionadas ao consumo, como é o caso de redes



de supermercados e hipermercados e empresas de comercialização de produtos de diferentes tipos, que se expandiram territorialmente, reforçando os papéis regionais dessas cidades, em detrimento dos papéis terciários das cidades de menor porte (SPOSITO, 2007).

A estruturação do espaço intraurbano assim, ganha novas configurações espaciais, e como argumenta Sposito (2007, p.242)

Estruturas urbanas organizadas por um centro principal e único são sobrepostas por lógicas espaciais mais complexas e decididas fora da escala de poder econômico e político local, em função dos interesses comerciais e imobiliários que implantam *shoppings centers*, que expandem redes de comércio de múltiplas filiais ou de franquias que associam atores econômicos locais a atores econômicos nacionais. Igualmente, as possibilidades de ampliação de consumo, quantitativa e qualitativamente ajudam a explicar a multiplicação de empreendimentos imobiliários como função residencial, alterando, do mesmo modo, a estrutura centro-periférica.

Novas formas e funções são criadas a partir desse processo, impactando diretamente na morfologia das cidades. As novas formas de consumo, originadas pelo processo de descentralização de atividades terciárias e a criação de novas centralidades, nesse contexto, geram novos espaços comerciais para além do centro tradicional, competindo ou complementando atividades já consolidadas da área central. Os subcentros, eixos comerciais, áreas especializadas e *shopping centers* são exemplos de novos espaços voltados ao consumo e, dado seu poder centralizador, modificam tanto a lógica de articulação do espaço intraurbano bem como estabelece novos fluxos na escala interurbana.

## **2. A DINÂMICA INTRAURBANA: ESTRUTURA E ESTRUTURAÇÃO**

---

### **2.1 Compreendendo a cidade: a morfologia urbana**

A cidade, expressão material da urbanização, pode ser interpretada como o lócus da reprodução ampliada do capital, onde sua dinâmica é constantemente alterada em função das demandas originadas pelo sistema de produção capitalista. Sem deixar de lado suas configurações anteriores, a cidade representa a acumulação e a superposição de tempos, evidenciando uma amálgama de práticas espaciais materializadas em formas e conteúdos. Por ser considerada como uma entidade sócio espacial complexa (SOUZA, 2003), podemos nos dar conta de quão importante se faz a investigação, dentre outros critérios, acerca de seu espaço intraurbano. Essa escala de análise, fruto da produção socioespacial de agentes diversos, tem ganhado relevância em estudos no âmbito da Geografia Urbana em função das recentes transformações que vem acarretando em uma maior complexidade desses espaços. Nesse sentido, abordar os processos que configuram a organização social das cidades médias contemporâneas remete, consequentemente, ao estudo de sua morfologia urbana.

Conforme Lamas (2004, p. 37), o termo morfologia urbana é utilizado para “[...] designar o estudo da configuração e da estrutura exterior de um objeto. É a ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenômenos que lhe deram origem”. Desse modo, a morfologia tem como estudo essencial os aspectos exteriores ao meio urbano, juntamente com suas relações, explicando a paisagem urbana e sua estrutura (LAMAS, 2004). Por este motivo, a morfologia urbana compreende um extenso grupo de elementos, permitindo que ela seja tratada por diferentes abordagens, percorrendo diversos caminhos, por diferentes áreas do conhecimento científico.

A leitura disciplinar, se bem que rica em conteúdos e esclarecimentos sobre o objeto, não o explicará totalmente, quer na sua configuração quer no seu processo de formação. Só o cruzamento de diferentes leituras e informações poderá explicar um objeto tão complexo como a cidade (LAMAS, 2004, p. 37).

Supomos então, que o estudo da morfologia deve apresentar a convergência e a utilização de dados de diferentes áreas do conhecimento – como a economia, sociologia,

história, geografia, arquitetura entre outros – para buscar explicar um fato concreto: a cidade como fenômeno físico e construído (LAMAS, 2004).

Segundo Sposito (2004, p. 65), o termo morfologia urbana “é designativo daquilo que se refere à forma, mas o conceito de morfologia urbana vai muito além da análise das formas urbanas em si, embora as contenha”. Para a autora, o estudo da morfologia urbana estaria atrelado não somente ao estudo das formas urbanas, mas sim, a partir de seus conteúdos, enquanto materialização do processo de produção do espaço urbano. Para Lamas (2004), todavia, a morfologia enquanto estudo das formas ou dos elementos morfológicos, não se ocupa do processo de urbanização, mas esse processo converge na morfologia como explicação da produção das formas e não como objeto de estudo.

Nesse contexto,

[...] a morfologia urbana deve ser encarada como um processo de apreensão do visível que não deve se encerrar em si, mas denota a investigação conjunta dos processos criadores de formas espaciais e de sua capacidade, mais ou menos limitada, de influenciar na reprodução de processos socioespaciais e, complementarmente, das análises focadas nos usos do solo e nos *zonnings*, permitindo a apreensão da estrutura urbana (WHITACKER E MIYAZAKI, 2012, p. 317).

O estudo da morfologia urbana deve ser pensado considerando a identificação da gênese e das lógicas que levam à constituição das formas, incluindo aí os agentes envolvidos, em uma análise que transcenda o tempo e o espaço (RIBEIRO, 2006). Esse tipo de investigação permitirá olhar para a paisagem e buscar elementos que expliquem determinados contextos. Milton Santos (2008b, p. 67) demonstra que para interpretar a produção do espaço é necessário apreender a relação do espaço com a sociedade: “pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço”. Além disso, como destaca Lamas (2004), a forma urbana é a materialização, no espaço, da resposta a um contexto específico, onde as funções desempenham um papel particular.

Considerando a morfologia urbana como uma parte da morfologia do território, ou seja, do espaço construído pelo homem (LAMAS, 2004), torna-se necessário, conforme Miyazaki (2013), que ela seja compreendida sendo devidamente contextualizada, no que diz respeito ao modo de organização da sociedade e do desenvolvimento das forças produtivas, através de lógicas e estratégias ligadas a divisão territorial do trabalho,

correlacionando a análise da gênese da morfologia aos elementos que dão conta de compreender as intensões, interesses e lógicas da produção das formas em cada contexto histórico.

A partir do estudo das formas urbanas é possível considerar um conjunto de elementos que dão conta de identificar a complexidade do espaço urbano. No âmbito da ciência geográfica, o estudo das formas tem suas bases na análise da paisagem, que mesmo restrita apenas à descrição do visível num primeiro momento, nos leva a necessidade de compreender, posteriormente, as dinâmicas e os processos que levaram à atual configuração espacial (MIYAZAKI, 2013).

Analisando o processo de elaboração das formas a partir de Marx, Serra (1987) leva em conta o fato de que o homem age sobre o objeto de trabalho, usando instrumentos, visando imprimir-lhes uma forma que seja útil a vida humana, inferindo que o processo de trabalho é, portanto, transformação, uma mudança da forma imprimida no objeto de trabalho. Sendo o espaço natural a base destas transformações, o autor afirma que

O espaço natural, assim, objeto e instrumento do processo de trabalho, tem sua forma adaptada às finalidades humanas. A forma dessas adaptações não pode, portanto, ser independente da forma do espaço natural, mas, ao contrário, é por ele duplamente determinada. A edificação e a aglomeração das adaptações constituem um produto do processo de trabalho, “um material da natureza adaptado às necessidades humanas através da forma” (SERRA, 1987, p. 100).

Para Serra (1987), essa forma produzida irá implicar em uma violência na destruição de outra forma, eventualmente nas formas naturais, mas ao mesmo tempo o trabalho colocará em evidência uma forma implícita na anterior. De tal modo, sempre que a sociedade sofre alguma transformação, as formas ou objetos geográficos – novos e velhos – assumem uma nova função, e essas transformações evocam uma nova organização espacial (SANTOS, 2008b). Como propõe Lamas (2004), a forma urbana não pode ser desligada do seu ‘suporte geográfico’, ou seja, o sítio que contem, em muitos casos, a gênese e o potencial gerador das formas.

Nessa conjuntura, a forma urbana pode ser entendida como

[...] decorrente da aglomeração das adaptações do espaço, as quais terminam por compor uma grande adaptação. Cada uma das adaptações individuais do espaço teve o seu projeto, o seu desígnio; a adaptação resultante da aglomeração, contudo, só excepcionalmente é o produto de um desígnio adrede concebido, e, mesmo assim, o controle do processo de geração da forma urbana é, frequentemente, tênue. O projeto é social e decorre das relações de poder

existentes no modo de produção social no espaço-tempo no qual a forma urbana surge. [...] O espaço urbano está sendo, portanto, continuamente produzido e consumido (SERRA, 1987, p. 102).

Para Santos (2008b, p. 69), “as formas são governadas pelo presente, e conquanto se costume ignorar o seu passado, este continua a ser parte integrante das formas”. Partimos, então, do pressuposto que há um processo de dupla determinação entre forma e processo, e o estudo das formas espaciais pode servir à compreensão das dinâmicas que resultaram em determinada feição ou como certa forma pode ser corolária de um processo (WHITACKER; MIYAZAKI, 2012). Assim, compreender certa forma urbana implica em buscar interpretar os seus conteúdos, enquanto materialização do processo de urbanização.

Castells (2009) ao analisar o espaço urbano, destaca os elementos de produção, consumo, troca e gestão juntamente com sua disposição no espaço, explicitando funções e suas inter-relações, ao definir a composição e a diferenciação das formas espaciais. Para o autor, toda sociedade concreta, portanto forma social, pode ser interpretada através da articulação histórica de vários modos de produção. As formas urbanas seriam, desse modo, os resultados da organização física dos elementos que compõe a cidade.

Ao encontro dessa concepção, Serra (1987 p. 99) diferencia a forma urbana da forma arquitetônica: “A forma urbana distingue-se da forma arquitetônica pela escala e pelo fato de ser a reunião, o conjunto de muitos objetos arquitetônicos”. A forma urbana – composta de muitas adaptações do espaço – para o autor, seria caracterizada antes de tudo por suas dimensões horizontais, ou seja, pela identificação das intencionalidades dos vários atores envolvidos neste processo, pois produzem, organizam e reproduzem o espaço de acordo com os interesses subjacentes, permitindo vislumbrá-los.

A partir da morfologia urbana é possível apreender a estrutura urbana, que, numa primeira concepção, entendida como o resultado da ação humana, faz referência ao

[...] arranjo dos diferentes usos do solo no interior das cidades, ou seja, o mosaico-resultado do processo de alocação/relocação das atividades econômicas e das funções residenciais, de lazer e de circulação nas cidades (SPOSITO, 2005, p. 310).

Associada à localização dos fenômenos ou das formas concretas, a análise da estrutura urbana estaria atrelada a compreensão dos interesses e contradições que

orientam tais processos, reconhecendo a cidade como expressão de processos mais amplos (SPOSITO, 2004).

Além disso, como argumenta Sposito (2004), para aprofundar a análise sobre as dinâmicas que orientam a estrutura urbana, seria necessário contemplar a dinâmica do processo social que determina a organização/desorganização da cidade, considerando a estrutura em cada corte do tempo como um processo de reestruturação da cidade, que também determina os momentos posteriores desse processo. Para a autora, dessa forma seria possível o reconhecimento do movimento que dá conteúdo econômico, social, político e cultural a cada parcela da cidade e, além disso, é necessário avaliar como essas parcelas se articulam entre si, pois “as interações espaciais que se estabelecem entre elas é que orientam o conjunto de relações que dão conformação ao processo de estruturação e reestruturação da cidade” (SPOSITO, 2004, p. 311).

Em outras palavras, Serra (1987) demonstra que a estrutura espacial pode ser descrita enquanto a localização das múltiplas atividades urbanas dentro de uma cidade e as relações espaciais estabelecidas entre elas. Para o entendimento dessa dinâmica, o autor introduz o conceito básico de atividade, entendendo que o objeto de estudo da estrutura espacial passa a ser a distribuição espacial das atividades e os fluxos de deslocamento gerados, assim como a infraestrutura exigida para tal. A estrutura espacial urbana, para o autor, seria “[...] resultado de dois processos interdependentes, pelos quais se colocam em lugares específicos, primeiro, as construções e, depois, as atividades” (SERRA, 1987, p. 109).

Apropriada por fazer referência ao modo como estão dispostos e se se articulam os diferentes usos do solo, a expressão ‘estrutura urbana’ deve ser pensada em relação a um dado momento do contínuo processo de estruturação dos espaços da cidade (SPOSITO, 2004). Nesse sentido, Ribeiro (2006) ressalta que a análise desse processo precisa avançar a ideia de fixidez, ou seja, ir além da localização das diversas funções urbanas para incluir o movimento, quer dizer, o conjunto de relações que se estabelecem entre os diferentes usos do solo na cidade, no sentido de apreender a produção do espaço. Essa forma de orientação serviria, segundo o autor, para que se possa diferenciar o espaço entendido enquanto palco das ações sociais, do espaço entendido enquanto produto, condição e meio para e das relações socialmente estabelecidas.

A expressão ‘estruturação’, acompanhado dos adjetivos ‘urbana’ e ‘da cidade’ seria a mais adequada para inferir a ênfase dada nos processos ou nas formas, tendo como

premissa a ideia de que as estruturas estão continuamente em transformação. Conforme Sposito (2007), a estruturação urbana faz referência aos processos que ocorrem em escalas meso e macro, ou seja, aquelas relacionadas à rede urbana e à região, enquanto a estruturação da cidade levaria em conta os processos em escala micro, referentes à escala do intraurbano. Além disso, a autora destaca que essa diferenciação é utilizada apenas como forma de destacar o que se toma como prevalente em dado momento da análise, visto que não há estruturação urbana sem estruturação da cidade e vice-versa.

Diante disso, o termo estruturação de acordo com Sposito (2004, p. 312) faz referência à ideia de “[...] um processo contínuo, múltiplo e contraditório e, por essas qualidades, ele contém sua própria negação”. Em outras palavras, o que compreende a utilização desse termo é que a estrutura urbana, como expressão de um processo mais amplo de estruturação, é continuamente redefinida, não apenas pela expansão territorial ou por novos usos do solo, mas também por desestruturações, ou seja, pelas destruições, negações ou ausências de formas (SPOSITO, 2004).

Este processo seria assim o responsável pela criação e recriação das formas urbanas, servindo como base fundamental para o entendimento da organização/reorganização do espaço urbano, remetendo, conseqüentemente aos processos compreendidos pelo estudo da morfologia urbana. Tais estudos têm longa tradição nas abordagens urbanas, sendo a vanguarda dessas análises creditadas à Escola de Chicago. Visando a compreensão das formas e estruturas urbanas, alguns teóricos dessa escola propuseram, através da teoria da ecologia humana, modelos que dessem conta de compreender as cidades, por eles abordadas como organismos urbanos. Essas contribuições, apesar de serem alvos de duras críticas no período atual, apresentam-se de grande importância em estudos que privilegiem a organização intraurbana.

## 2.2 Os modelos americanos clássicos e suas contribuições aos estudos de morfologia urbana

A descrição empírica de lugares e paisagens está presente nas atividades geográficas desde sua origem como ciência. Entretanto, apesar de sua importância em certas manifestações do fazer geográfico na atualidade, essas descrições de carácter empírico já não satisfazem os geógrafos mais exigentes do ponto de vista epistemológico. Esses, tendo em vista as necessidades conjugadas de se buscarem explicações e possibilidades de aplicação, entendem que o estudo de geografia urbana deveria ter, na teorização e na formulação de modelos, um de seus objetivos fundamentais (AMORIM FILHO, 2005).

Ganha destaque, em pesquisas que privilegiam a dimensão da cidade, os chamados ecologistas humanos, pela produtividade de suas investigações e pela importância de seus ensaios teóricos. Reissman (1970) destaca que apesar de suas limitações, a ecologia humana segue sendo o mais próximo que temos a uma teoria sistemática da cidade, pois seu ponto de vista manifestou-se com tamanha força e persuasão que seria fácil dizer que a sociologia urbana na América teve início com os ecólogos, que combinaram sua teoria com a investigação experimental.

De acordo com Reissman (1970), a obra inicial da Ecologia Humana foi de Robert E. Park (1916), intitulada *'The city: Suggestion For the Investigations of Human Behavior In the Urban Environment'*, publicada em Chicago. A aplicação da teoria e dos métodos ecológicos no estudo da cidade, segundo o autor, foi uma projeção direta da orientação ecológica, que levou a busca de modelos naturais de distribuição espacial.

Atraídos pelas ciências biológicas, os ecologistas humanos consideravam que seria possível a criação de modelos que pudessem organizar sua própria ciência e entendiam a cidade, assim, como uma espécie de 'organismo social' (REISSMAN, 1970). De tal modo, o estudo ecológico da cidade seguiu algumas linhas de análises, a saber:

- 1) la descripción de las características de las áreas urbanas, basada en el uso del terreno; 2) la descripción de las características de los habitantes de una área, según variables como la edad, ocupación, origen religioso y étnico, y 3) el estudio de los cambios en la composición de la población y en el uso del suelo (REISSMAN, 1970, P. 120)

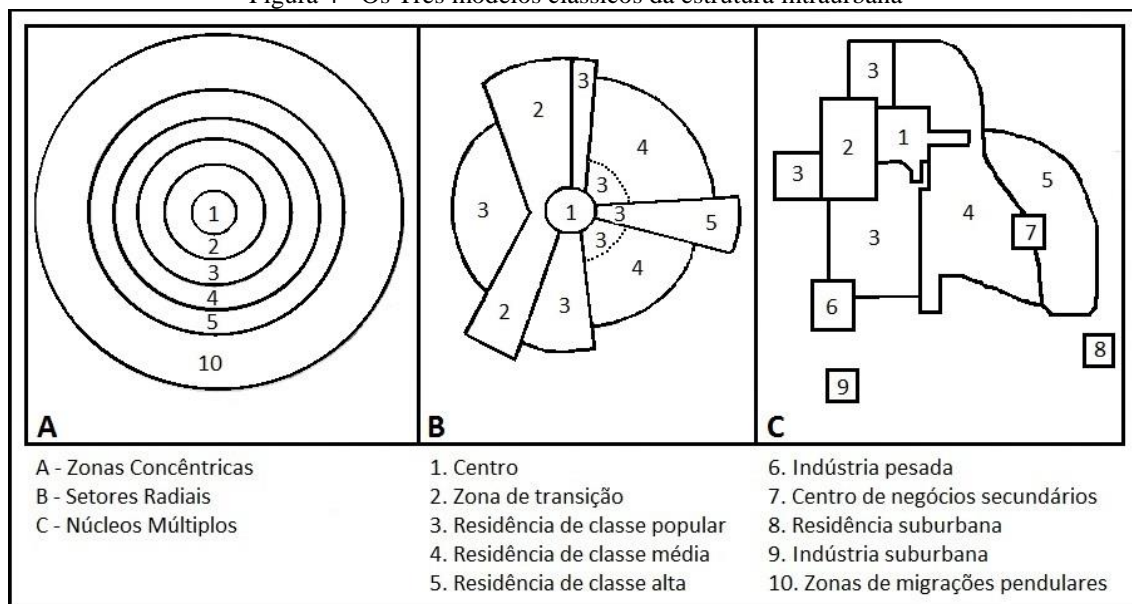


A busca por essas características da cidade iniciou as clássicas séries de estudos ecológicos de Chicago e suas áreas naturais, dos quais os resultados/modelos mais conhecidos são os desenvolvidos por Burgess, Homer Hoyt e Harrys e Ullman.

Tomando como referência a cidade de Chicago, Burgess (1974) apresentou um mapeamento da cidade e concluiu que as cidades não crescem simplesmente em seus limites, ao invés disso, elas tendem a se expandir radialmente, tomando como base o seu centro ou bairro comercial central, em padrões de círculos concêntricos, que descreveu como zonas.

De acordo com essa teoria, a cidade é dividida em 5 áreas ou zonas (figura 4-A): a menor delas, a Zona 1, definida como ‘loop’ ou centro comercial de negócios, era caracterizada como a principal área da cidade, onde convergiam o transporte público, eram encontrados elevados preços do solo e onde coexistiam a vida social, financeira, comercial e política da cidade. A partir desse ponto, conforme Burgess (1974), a expansão da cidade dava-se em anéis concêntricos de sucessivas zonas, cada uma correspondendo a uma atividade específica.

Figura 4 - Os Três modelos clássicos da estrutura intraurbana



Fonte: Adaptado de Amorim Filho (2005, p. 25).

A zona 2 que circundava o centro era conhecida como ‘zona de transição’, e correspondia a uma região de uso complexo do solo, porém, com o crescimento urbano, a característica que mais se destacava nessa zona era a degradação. A zona seguinte (3), conforme Burgess (1974), era classificada como ‘zona de moradia de operários’, e como

o nome já diz, sua principal característica estava usualmente determinada pelas fábricas. Conhecida como ‘subúrbio’, a zona 4 (na figura, representada pelas zonas 4 e 5) era formada por bairros residenciais de média e alta classe e, como descreve Burgess (1974) essa área também apresentava zonas comerciais locais, o que o autor definiu como ‘*loops* satélites’. Por fim, a última zona, denominada zona de ‘*commuters*’ ou ‘zona de transição’, fica além dos limites da cidade e continha as áreas suburbanas e as cidades satélites. Nessa área, residiam pessoas que trabalhavam no centro e despendiam um tempo razoável no trajeto entre casa e trabalho (BURGESS, 1974).

Para chegar ao resultado dos círculos concêntricos, Burgess (1974) levou em conta critérios econômicos, sociológicos e demográficos, com algumas referências a determinadas funções e aspectos específicos da paisagem (AMORIM FILHO, 2005). Entretanto, como ressalta Reissman (1970), esse modelo era hipotético, e em momento algum Burgess esperava que o modelo fosse aplicável estritamente à outra realidade, até mesmo a própria Chicago não representava a simetria desse modelo ideal.

A necessidade de modificações e alterações no modelo hipotético desenvolvido por Burgess (1974) levou, na década seguinte, a uma gama de pesquisas em outras cidades dos Estados Unidos para corroborar ou refutar sua hipótese. Ganha destaque nessas pesquisas, como aponta Reissman (1970), a de Davie (1941) que depois de estudar os planos de vinte cidades norte americanas e canadenses, de diferentes tipos e tamanhos, concluiu que essas cidades demonstravam as seguintes características:

1) un distrito comercial central, de proporciones irregulares, pero más cuadrado o rectangular que circular; 2) Terrenos de uso comercial extendidos fuera de las calles radiales y concentrados en ciertos puntos para formar subcentros; 3) Las industrias situadas cerca de los medios de transporte por agua o ferrocarril, en las ciudades donde esto fuera posible – y era posible en todas –; 4) Bajo número de viviendas en las proximidades de las áreas industrial y de transporte; y 5) Viviendas de primera y segunda clase en cualquier otro lugar. Éstos parecen ser los principios generales que gobiernan la distribución de los servicios. No hay un modelo universal, ni siquiera un “tipo ideal” (DAVIE, 1941, *apud* REISSMAN, 1970, p. 124).

As colocações de Davie (1941), serviram para mostrar que o modelo proposto por Burgess não daria conta de explicar a estrutura intraurbana das cidades. Assim, novas pesquisas que contemplavam a organização das cidades e a criação de modelos urbanos continuaram sendo realizadas, levando a diferentes resultados.

Deixando de lado as funções e optando somente pelo critério econômico, Hoyt, baseando-se no elemento aluguel (valor locativo dos terrenos), percebeu que essas zonas de locação tendiam muito mais a se conformar em setores que em círculos concêntricos. A distribuição das rendas pagas na cidade, segundo Hoyt, formava um modelo em forma de semicírculos e outras formas geométricas (figura 4-B). Cada cidade tinha vários centros de altas rendas que iam baixando em escalas de intensidade, até as rendas mais baixas (REISSMAN, 1970). O centro desse modelo, assim como o das zonas concêntricas, era o distrito comercial e cada setor era caracterizado por um tipo de uso imobiliário assim como todos os setores eram servidos por alguma forma de transporte. Assim, cada setor poderia ser dominado por um certo tipo de atividade industrial e ligada ao centro comercial por uma linha ferroviária (FREITAS, 2004).

O foco principal da análise de Hoyt, de tal modo, consistia no uso do solo residencial, apresentando a estrutura das áreas sociais através da caracterização dos grupos sociais que as habitam e por suas características de renda (FREITAS, 2004). Este modelo, entretanto, ressalta Reissman (1970), não era mais universal ou estável que o desenvolvido por Burgess, apesar de que, geometricamente, era mais complexo.

Harris e Ullman sugeriram outra variação, com um modelo de núcleos múltiplos (figura 4-C), mais irregular do que o proposto por Hoyt. Para a formulação do modelo, Harris e Ullman levaram em conta elementos presentes nos dois modelos citados anteriormente, e concluíram que a utilização do solo de uma cidade, por ser articulada, encontrava-se em torno de núcleos múltiplos descontínuos, ao invés de um núcleo simples, como afirmava os modelos anteriores (AMORIM FILHO, 2005).

O modelo de utilização do terreno de uma cidade, para Harris e Ullman, não se desenvolvia sempre a partir de um centro, como afirmava Burgess e Hoyt, mas podia se desenvolver a partir de vários centros (núcleos) por diversas razões ecológicas, a saber: 1) certas atividades requerem serviços especializados, tais como a manufatura ou os portos; 2) certas classes de atividades se agrupam para se beneficiarem da coesão, tais como as atividades financeiras e a venda por varejo; 3) certas atividades desiguais se prejudicam entre si, tal como uma atividade industrial próxima a uma área residencial de classe alta; e 4) certas atividades são incapazes de conseguir altas rendas dos locais mais desejados, tais como a venda por atacado e o armazenamento (REISSMAN, 1970).

Dessa forma, os modelos gráficos que Harris e Ullman traçaram eram característicos de cada cidade analisada, não tendo, portanto, um caráter de modelo

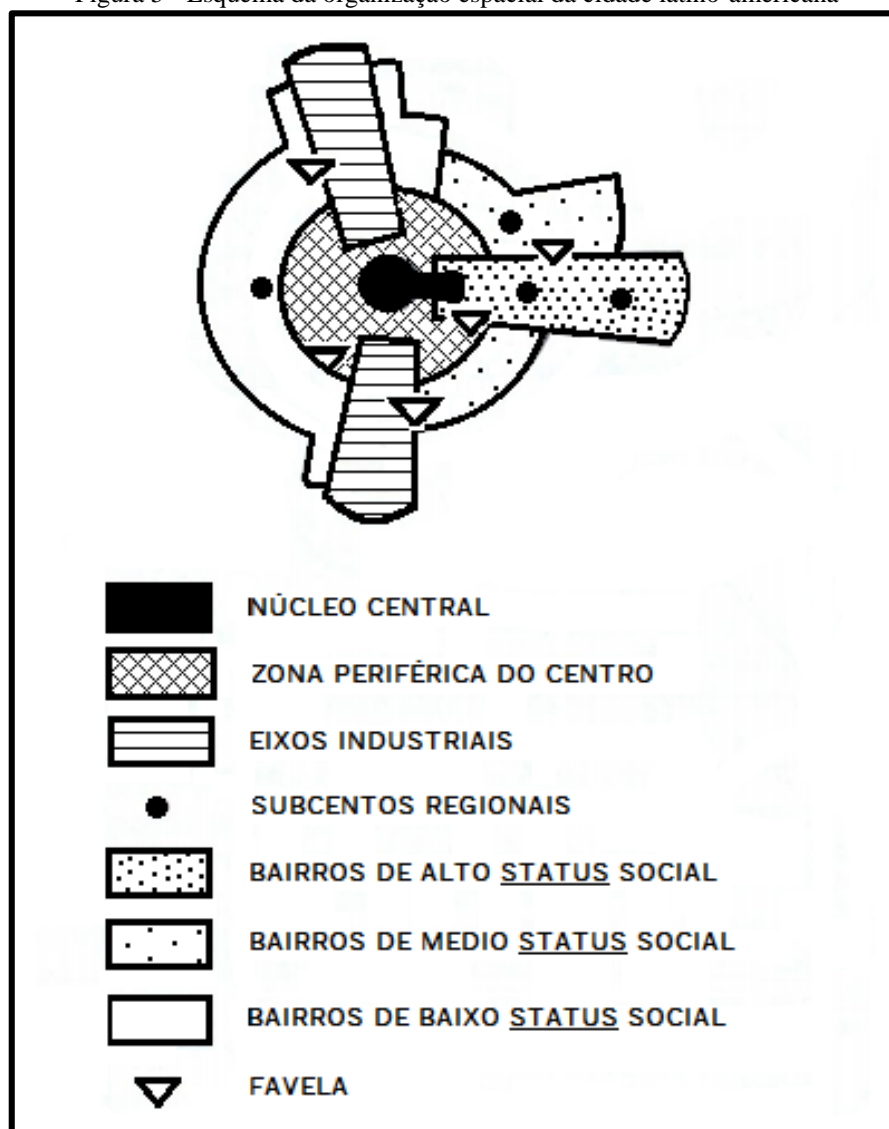
comum para ser aplicado a outras realidades. Dessa forma, destaca Reissman (1970), o argumento dos núcleos múltiplos significava que, realmente, não havia um modelo básico da estrutura urbana.

A partir do desenvolvimento destes modelos, Reissman (1970) destaca que o período ecológico na história da sociologia urbana foi tão válido como necessário. Sua validade deriva da quantidade de informações obtidas sobre a cidade, e sua necessidade mostra-se porque o desenvolvimento de uma ciência qualquer precisa de hipóteses, por mais simples que sejam, para serem testadas e comprovadas antes de abstrações mais complexas.

Uma teoria da cidade, se é possível existir, somente pode ser conseguida reconhecendo a complexidade do meio urbano, mediante a criação de conceitos suficientemente abstratos e gerais para tratá-la (REISSMAN, 1970). As contribuições da Escola de Chicago apresentam-se, desse modo, de grande importância, pois abriram espaço para muitos estudos subsequentes. Entretanto, como outras teorias sobre a cidade, sua obra foi objeto de muitas críticas e limitações, principalmente por seus modelos não apreenderem o movimento responsável pela produção do espaço urbano.

No Brasil, os estudos relacionados a morfologia urbana em geral não são numerosos e grande parte deles prioriza apenas setores ou fragmentos do espaço urbano, principalmente a área central e a periferia. Buscando superar essa abordagem, Corrêa (2004) analisou as formas espaciais levando em consideração os processos que moldam essas formas. Assim, em sua abordagem teórica, ele define seis grandes temas: a centralização e área central; a descentralização e os núcleos secundários; a coesão e as áreas especializadas; a segregação e as áreas sociais; a dinâmica espacial da segregação e; a inércia e as áreas cristalizadas. Destaca-se, no trabalho de Corrêa (2004), o modelo que representa o padrão de distribuição espacial de uma cidade latino-americana (figura 5), que apresenta a setorização funcional, social e da paisagem. Para o autor, esse modelo representa “um padrão complexo, que comporta a concretização das várias possibilidades teóricas de organização do espaço” (CORRÊA, 2004, p. 76).

Figura 5 - Esquema da organização espacial da cidade latino-americana



Fonte: Adaptado de Corrêa, 2004, p. 75.

O estudo de Corrêa (2004), de tal modo, fez-se relevante por caracterizar como surgem as áreas específicas da cidade, diferenciando-se dos demais pesquisadores por não realizar apenas uma abordagem descritiva das formas. Além disso, seu estudo se destaca pela também pela contribuição no que diz respeito à abordagem do espaço intraurbano da cidade, levando em consideração a organização morfológica-funcional desse espaço.

Além do trabalho de Corrêa (2004), outra pesquisa que se destaca nos estudos sobre morfologia urbana realizados no Brasil é o modelo proposto por Amorim Filho (2005). Através de sua experiência na escola francesa, o autor buscou caracterizar teoricamente a organização do espaço intraurbano de vários níveis hierárquicos das cidades brasileiras

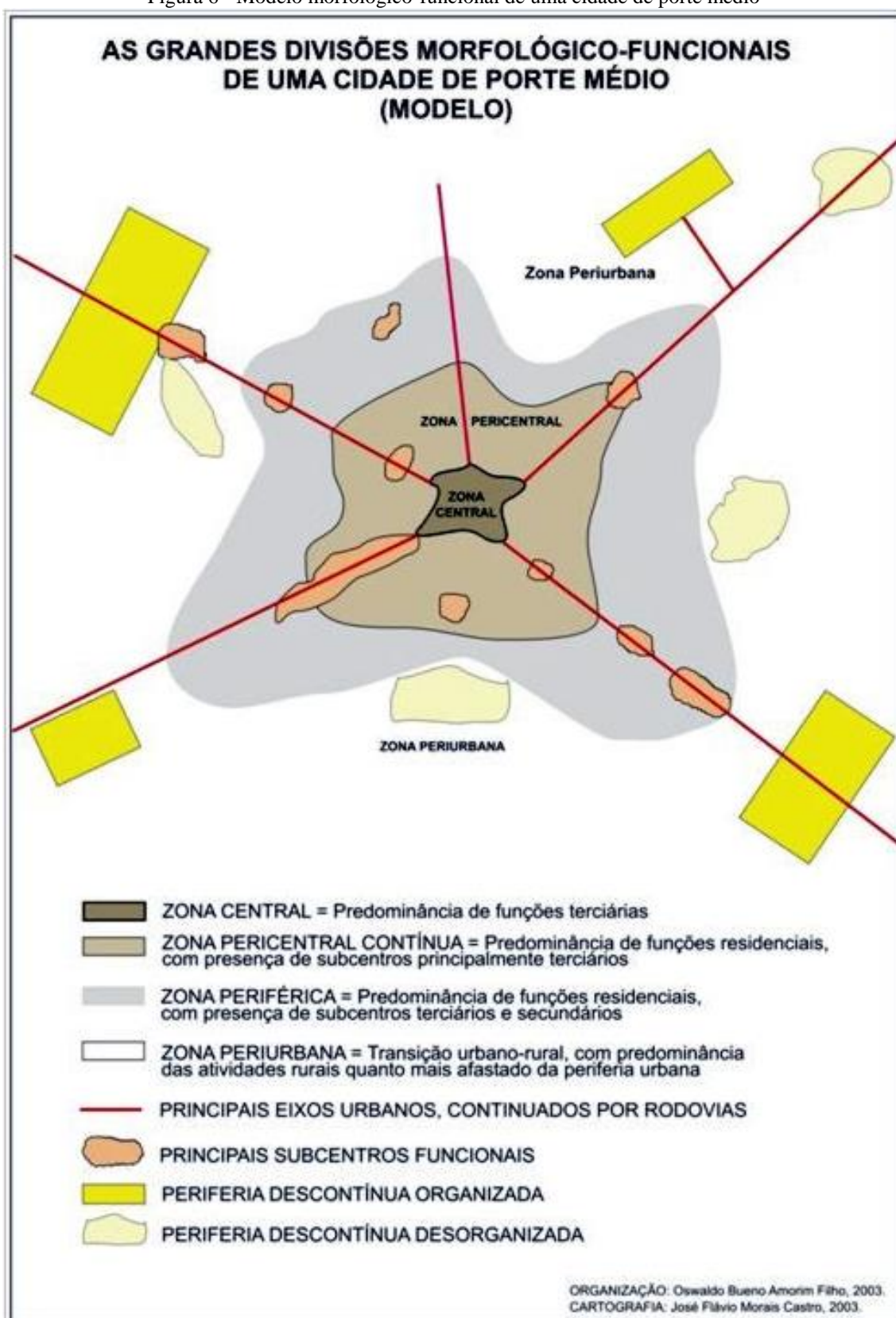
para, posteriormente desenvolver um modelo morfológico funcional de uma cidade de porte médio. Para isso, o autor realizou trabalhos de campo e gabinete por mais de três décadas, em mais de cem cidades mineiras com população entre 50.000 e 150.000 habitantes.

Amorim Filho (2005) constatou, assim, que ambas cidades apresentavam um zoneamento morfológico-funcional com as seguintes características geográficas predominantes: uma área central, que forma uma unidade funcional e paisagística que comanda a maior parte da vida de relações da cidade, do município e de um considerável espaço regional; uma zona pericentral bastante extensa onde predominam bairros residenciais – diferenciando-se entre si por critérios socioeconômicos – e locais onde desenvolvem-se subcentros funcionais – cujos números e a importância dependem da expansão do tecido urbano (em termos de distância) e do dinamismo da própria cidade e de sua área de influência; uma periferia, que assume dois aspectos: a periferia contínua (ou em mancha de óleo) e a periferia descontínua (ou polinuclear) e; uma auréola periurbana envolvendo a periferia descontínua, caracterizada por ser uma zona tipicamente transicional para o mundo rural.

De acordo com Amorim Filho (2005), mesmo considerando as diferenças de desenvolvimento socioeconômico, culturais e de geografia física, há uma tendência observada nas cidades médias para um padrão morfológico-funcional parecido com o representado pela figura 6. As cidades médias, categoria que passou a ser estudada no Brasil a partir dos anos 1970, segundo o autor, encontra dificuldades acerca de sua definição. Sua contribuição, assim, torna-se relevante por apresentar um estudo detalhado das características geográficas presentes no espaço intraurbano dessas cidades. Além disso, Amorim Filho (2005) também buscou interpretar a o zoneamento morfológico funcional urbano de vários níveis hierárquicos, permitindo a comparação destes com a configuração espacial apresentada pelas cidades médias.

Entre as características apresentadas pelas cidades médias, de acordo com estudo de Amorim Filho (2005), estão a existência de uma área central e uma zona pericentral onde há o desenvolvimento de subcentros funcionais. Na cidade de Chapecó esse processo também é visível, e é o tema que procuramos abordar nesse trabalho. Assim, seguimos a análise com os estudos relativos a área central e o processo de centralização para posteriormente situar a descentralização e criação de novas centralidades na cidade de Chapecó.

Figura 6 - Modelo morfológico-funcional de uma cidade de porte médio



Fonte: Amorim Filho, 2005, p. 61

### 2.3 A primeira expressão da centralidade na cidade: A área central

Descobrimos o essencial do fenômeno urbano na centralidade. Mas na centralidade considerada como o movimento dialético que a constrói e a destrói, que a cria ou a estilhaça. Não importa qual ponto possa tornar-se central, esse é o sentido do espaço urbano (LEFEBVRE, 1999, p. 108, grifos do autor).

Lefebvre (1999), nesse trecho, destaca a importância do processo de centralização na definição do urbano, onde uma das formas criadas é a área central. Para o autor, a centralidade resulta, desde o início da prática social, da atividade de reunir, amontoar, recolher, sendo um aspecto racional da produção que não coincide com a atividade produtiva, mas que dela não se dissocia. Nesse contexto, Beaujeu-Garnier (1997, p. 15, grifos da autora) ao destacar a importância da área central na organização intraurbana, ressalta que independente de “[...] quaisquer que sejam os prolongamentos periféricos, não existirá cidade se não houver um núcleo susceptível de unificar, de dominar, de organizar a periferia”.

Por estes motivos, a análise da estruturação do espaço urbano, para Sposito (1991) deve passar necessariamente pelo entendimento do papel do centro, ou seja, para entender como surgiram as cidades é fundamental compreender a dinâmica exercida pela sua centralidade e, conseqüentemente, pelo centro, haja vista que a gênese da área central está estreitamente relacionada com a própria origem da cidade.

A partir do momento em que, em certa aglomeração, desenvolvem-se relações sociais entre famílias e passam a existir atividades e interesses em comum, conforme Villaça (2001), elas passam a se organizar para produzir e consumir, havendo a necessidade de instituições comuns. Para o autor, a área central surge, num primeiro momento, como um ponto onde há um fluxo maior de pessoas em busca de instituições comuns, e neste local, conseqüentemente, passa a se localizar um leque variado de atividades e serviços, que visam atender a demanda da população local. Para Lefebvre (1999, p. 109, grifos do autor), a cidade em si já é uma centralidade, haja vista que,

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



O centro em uma comunidade organizada, é classificado por Villaça (2001, p. 239) como o “[...] ponto do território que minimiza os somatórios dos deslocamentos do conjunto dos membros da aglomeração” onde a vida social resulta no aparecimento de atividades que exigem o deslocamento de muitos, exemplificados pelas atividades religiosas, de gestão e de comércio. Assim, o centro passa a ser classificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo, por ser responsável pela convergência/divergência do fluxo de pessoas e veículos (SPOSITO, 1991).

Definida como o nó do sistema de circulação, a área central além de ser o foco principal da cidade, é também o principal foco de sua hinterlândia – entendida como a região que está sob influência de uma cidade –, por concentrar órgãos públicos, tribunais, o distrito financeiro e uma variedade de atividades voltadas comércio, aos serviços e ao lazer, atraindo por tais motivos o fluxo de pessoas da cidade e da região para esse local (CORRÊA, 2004). O processo de centralização pode então ser entendido através de duas escalas, a escala intraurbana e a escala interurbana:

A centralidade interurbana articula as diferentes esferas do capitalismo, em que prevalecem as relações verticais, com as ordens partindo dos centros mais importantes dentro de uma hierarquia. Já na centralidade intraurbana prevalecem as relações horizontais, de cooperação capitalista no plano interno da cidade (SOUZA, 2009, p. 51).

Corrêa, em estudo publicado em 1997, já destacava esse aspecto, ao afirmar que a área central, resultante do processo de centralização é “[...] indubitavelmente, um produto da economia de mercado levado ao extremo pelo capitalismo industrial” (CORRÊA, 1997, p. 123).

A área central é, sem dúvida, a parte da cidade mais fácil de ser identificada, por suas formas e, principalmente, pela relação que estabelece entre a cidade e sua área de influência. Para Whitacker (2003), não existe cidade sem centralidade, e a única categoria que pode ser utilizada para definir a cidade em todos os tempos é o centro. Entretanto, segundo o autor, é preciso compreender o conteúdo da centralidade nos diferentes tempos históricos e recortes apreendidos, visando entender como ela se realiza em diferentes tempos e formações sociais.

Conforme Corrêa (1997) as ligações da cidade com o mundo exterior a ela ampliaram-se qualitativa e quantitativamente com a Revolução Industrial e nesse processo, as ferrovias tiveram papel de destaque. Em grande medida, próximo aos

terminais ferroviários passaram a se localizar as atividades voltadas para o mundo exterior à cidade, como depósitos, comércio atacadista, escritórios e a indústria, aproveitando-se da diminuição de custos que esta localização oferecia. Estas atividades criaram um mercado de trabalho enorme, fazendo com que esse local também se tornasse o foco principal dos transportes interurbanos, tornando essa área a mais acessível dentro da cidade (CORRÊA, 1997).

Com o crescimento urbano, houve também uma reestruturação do uso do solo nas áreas já ocupadas, e o centro teve que se expandir em virtude do aumento da população por ele servida (SINGER, 1982). Além disso, as necessidades criadas pelo mercado consumidor juntamente com a acessibilidade dada por este local atraíram as nascentes lojas de departamento e de outros gêneros do comércio varejista, bem como várias atividades instaladas em escritórios neste setor da cidade. A acumulação de capital, de tal modo, possibilitou novos investimentos nesse local, além de estimular a expansão do consumo (VILLAÇA, 2001). Conforme Villaça (2001, p. 253),

O desenvolvimento do capitalismo mercantil fez crescer o comércio varejista e introduziu profundas transformações no comércio atacadista e importador, além de fazer surgir novos tipos de estabelecimentos, desenvolver novos métodos de comerciar e criar novos hábitos de consumo, tudo isso sob o impulso da crescente concorrência.

Dado o esquema centralizador dos meios de transporte, as empresas passaram a dispor de externalidades ao se localizarem na área central. Em razão disso, segundo Corrêa (1997), o preço da terra e dos imóveis se tornaram mais elevados nessa parte da cidade, levando a uma seleção de atividades. Passaram a se localizar nessa área as atividades voltadas para um amplo mercado, nacional, regional ou que abrangia toda a cidade, por serem capazes de transformar custos locacionais elevados e ampla acessibilidade em lucros maximizados. Em razão das demandas espaciais capitalistas, conforme o autor, “[...] a concentração de atividades nesta área representa, pois, a maximização de externalidades, seja de acessibilidade, seja de aglomeração” (CORRÊA, 1997, p. 124), constituindo-se num fator crucial na competição capitalista.

A concentração das atividades ligadas à comunicação, a divisão dos espaços interiores e a acessibilidade diante do conjunto da cidade o qual assume centralidade, conforme Castells (2009, p. 312, grifos do autor), fez com que a interpretação dessa área seja do “[...] centro como o que faz as trocas e coordena as atividades descentralizadas”.

A centralidade, segundo o referido autor, é permeada por um conteúdo social ao mesmo tempo em que se apresenta como um local geográfico, o centro. Assim, a articulação com a estrutura urbana dos diferentes modos de relações sociais torna o centro um espaço de inovação social, de produção de novos tipos de relação, em virtude da simples interação entre os indivíduos e grupos heterogêneos, e, neste caso, o centro aparece como a organização espacial dos processos de reprodução e transformação das relações sociais da estrutura urbana (CASTELLS, 2009).

Quanto às características do centro, Corrêa (2004), em estudo clássico da organização intraurbana, destaca que o processo de centralização, estabelecendo a área central, configurou-a de modo segmentado com dois setores contíguos e complementares: o núcleo central, de um lado, e a zona periférica do centro, de outro. Na segunda metade do século XX, quando o processo de centralização se encontra em decadência em relação ao papel desenvolvido no passado, o núcleo central apresenta, segundo autor, as seguintes características: a) elevados preços da terra, justificando o uso intensivo do solo; b) ampla escala vertical; c) limitada escala horizontal, podendo ser percorrido a pé; d) limitado crescimento horizontal, pois a expansão dessa área da cidade é dada pela verticalização; e) concentração diurna, por não constituir área residencial. f) foco de transportes interurbanos e; g) área de decisões, por localizar sedes sociais ou escritórios regionais das principais empresas que atuam na cidade e na sua região de influência, além das instituições do Estado.

Como destacado anteriormente, foi a partir do advento da Revolução Industrial e do desenvolvimento dos transportes que a área central expandiu suas relações com a cidade e com sua hinterlândia. Essas transformações acarretaram em transformações no uso do solo no centro comercial da cidade, originando a formação da zona periférica do centro. Suas características, no final do século XX, segundo Corrêa (2004):

a) uso semi-intensivo do solo, aí se encontram geralmente atividades vinculadas às do núcleo central e a toda cidade, se beneficiando da acessibilidade que o conjunto da área central desfruta; b) ampla escala horizontal, atividades que ocupam prédios baixos sendo fortemente consumidoras de espaço; c) crescimento horizontal limitado, devido ao fato de muitas novas empresas e atividades, criadas recentemente, não necessitarem mais desta localização, além de outras atividades abandonarem essa área em busca de terrenos maiores e mais baratos; d) área residencial de baixo status social, caracterizada por residências populares e de baixa classe média, muitas delas deterioradas, como cortiços, onde reside a população que trabalha na área, havendo, em função disso, comércio varejista destinado à essa população. Por outro lado, este setor da área central constitui-se foco da política de renovação urbana e; e) foco de transportes inter-regionais, localizando aí os

terminais ferroviários e rodoviários, justificando a presença de depósitos, garagens e hotéis baratos.

Dada a caracterização e as transformações que marcaram o desenvolvimento da área central, cabe a nós identificarmos as particularidades que a área central de Chapecó, nosso recorte espacial, apresenta. Embora o foco de nossa pesquisa seja o processo de descentralização, entendemos que é fundamental abordarmos, mesmo de forma breve, a origem e as características dessa forma resultante do processo de centralização, pois a descentralização e re-centralização de atividades comerciais, de serviços e gestão está intimamente ligada e é posterior a constituição do centro.

A origem da cidade de Chapecó, de tal modo, data de 1917, quando a colonização do município, conforme Alba (2002) ainda estava por conta das empresas colonizadoras, que a partir dos anos 1920 começaram a ocupação do Oeste, trazendo famílias migrantes do Rio Grande do Sul, em grande parte descendentes de italianos e alemães. Até a década de 1940, primeiro momento de colonização, conforme a autora, a cidade formada não passava de uma pequena vila, cuja função urbana estava restrita apenas às necessidades imediatas da população, que se encontrava muito dispersa. O local, apesar de insipiente, como mostra a figura 7, era o ponto onde as trocas eram realizadas, e as atividades, ressalta Pertile (2007) não iam muito além de produtos de primeira necessidade. Entretanto, “o que caracterizava o comércio em Chapecó eram as denominadas casas de secos e molhados que vendiam seus produtos e compravam os excedentes agrícolas” (PERTILE, 2007, p. 158). A figura 7 demonstra também a atual configuração desta área.

O município, em 1940, possuía 14 mil quilômetros quadrados, abrangendo grande parte dos municípios que hoje constituem a mesorregião oeste de Santa Catarina, e as atividades relacionadas ao comércio, segundo Alba (2008), ditaram a gênese do capitalismo em Chapecó, vindo inicialmente do extrativismo da madeira e da erva mate e posteriormente do comércio gerado pelos excedentes produzidos pelas pequenas propriedades rurais.

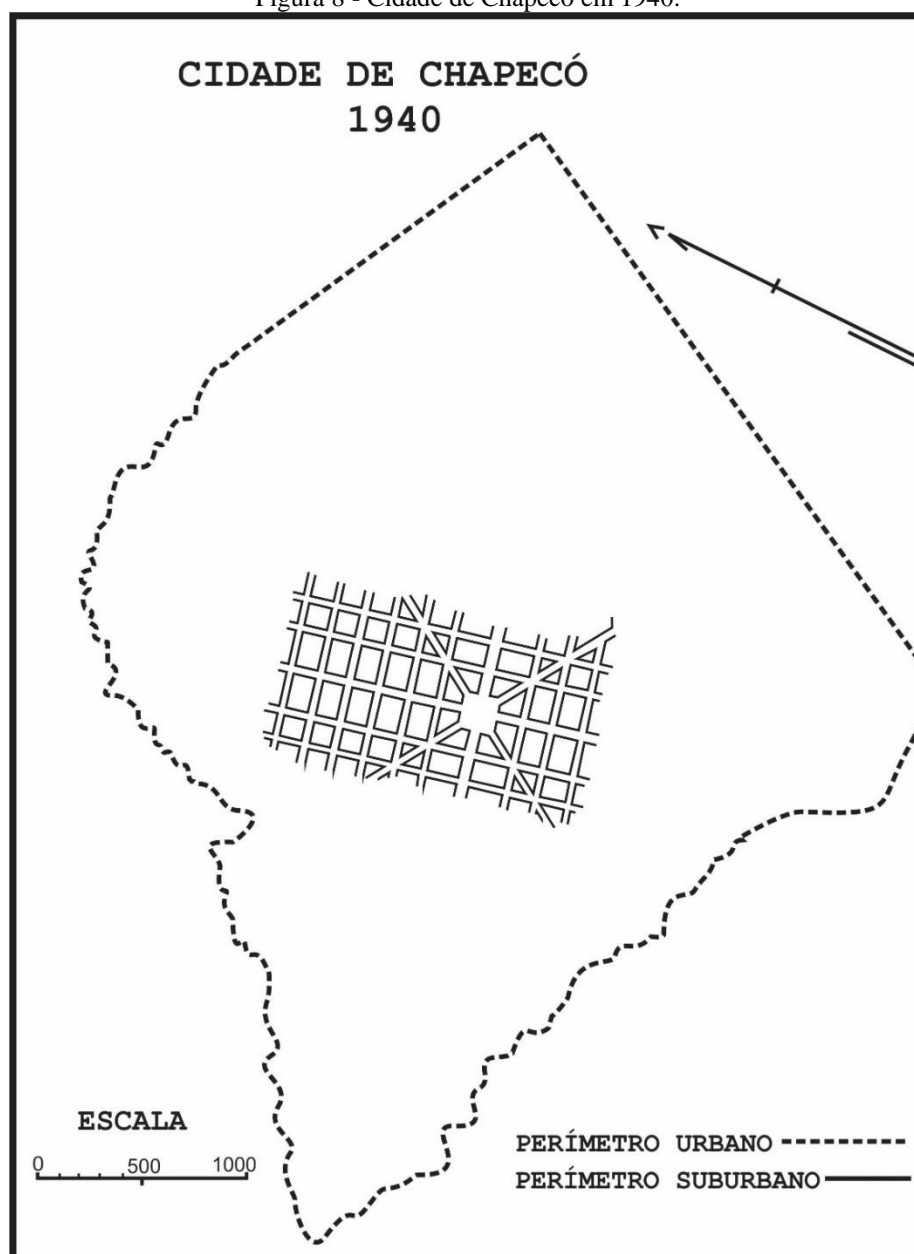
Figura 7 - Chapecó (SC): A cidade em 1940 / Chapecó em 2014.



Fonte: Zolet Fotografias. / Portal Chapecó.

Nessa época, a superioridade de Chapecó em relação às demais aglomerações era visível e, conforme Peluso Júnior (1991) a existência da autoridade municipal era fator de progressão da cidade, pois, além das estradas da colonização, a autoridade procurava ligar a sede à sua hinterlândia. A clientela da cidade não ia muito além dos limites do seu distrito, mas a sua área era a mais rica, sendo sua renda estadual em 1938 a maior da região oeste. A cidade de Chapecó, portanto, levava vantagens sobre as demais aglomerações urbanas, oferecendo serviços administrativos que forçavam um grande número de pessoas da região oeste a procurá-la, demonstrando o papel centralizador dessa cidade em relação aos demais núcleos urbanos de seu entorno. O distrito sede de Chapecó, segundo Peluso Júnior (1991), nessa época, contava apenas com 15 ruas, praça central desnivelada e sem melhoramentos, ruas lamacentas nos dias de chuva e poeirentas nos dias ensolarados (figuras 7 e 8).

Figura 8 - Cidade de Chapecó em 1940.



Adaptado de Peluso Júnior, 1991.

Mudanças significativas na dinâmica econômica e urbana de Chapecó começaram a ocorrer a partir dos anos 50. A começar por seu aumento populacional, que em 1940 era de 44.237 habitantes e em 1950 passou para 96.624 habitantes, apresentando um crescimento de 117,93%, principalmente em função do incremento de atividades industriais ligadas ao desenvolvimento de frigoríficos, que, segundo Pertile (2007), se destacaram como os principais agentes produtores do espaço urbano de Chapecó e também do espaço agrário de seu entorno e dos diversos municípios do oeste catarinense. Ainda na década de 1950, conforme Peluso Júnior (1991) a cidade já contava com hotéis,



casas comerciais, advogados, dentistas, escolas primárias e secundárias, agência postal-telegráfica, estação de rádio emissora, hospital, maternidade, serviços estaduais de saúde e agências bancárias.

Em 1960, apesar da diminuição da população do município em virtude do desmembramento e emancipação de algumas vilas pertencentes a Chapecó<sup>9</sup> (tabela 3, mostrada na página 45), o município apresentava importante participação comercial em Santa Catarina e principalmente na região oeste, como demostramos no capítulo 1. Com o aumento do consumo interno e a criação de infraestrutura que capacitou o desenvolvimento dos frigoríficos, outras atividades econômicas foram criadas para produzir os insumos básicos para suprir as demandas dessas atividades industriais, bem como para atender ao mercado de maneira geral. Os principais comércios, as atividades administrativas públicas e privadas, os serviços bancários e telegráficos, o cinema e a igreja matriz, nessa época, estavam localizados na principal avenida da cidade: a avenida Getúlio Vargas (figura 9). O terminal rodoviário municipal localizado nessa área foi também um elemento que, por propiciar um fluxo relevante de pessoas, permitiu o desenvolvimento de atividades ali instaladas.

Figura 9 - Chapecó (SC): A cidade em 1960



Fonte: Zolet Fotografias.

---

<sup>9</sup> Sobre emancipações e desmembramentos das vilas que constituíam o município de Chapecó, ver Gretzler (2011).

Entre as décadas de 1970 e 1980, com a chamada ‘modernização da agricultura’ e o avanço da indústria baseada no setor agroindustrial, iniciou-se uma grande transformação econômica, social e política na cidade (ALBA, 2008; PERTILE, 2007). De início, destacamos a nova forma de produção incorporada pelas agroindústrias: o processo de integração. Para Alba (2008), esse processo gerou uma grande exclusão de agricultores do campo, em virtude da imposição de normas e modelos de criação de suínos por parte das agroindústrias. Isso refletiu num processo intenso de migração campo-cidade, e a população urbana de Chapecó, que era de 20.591 habitantes em 1970 (41,09% da população total) passou a 55.226 habitantes em 1980, e a população urbana, nesse ano, passou a ser maior que a população rural (65,92% urbano). Além disso, segundo Alba (2002) a expansão agroindustrial fez de Chapecó um polo atrativo de mão de obra, que não derivou somente do meio rural do próprio município, mas de toda região oeste e dos estados vizinhos, Paraná e Rio Grande do Sul.

Nesse período, as agroindústrias também passaram a incorporar o processo de desverticalização empresarial, o que repercutiu diretamente no desenvolvimento de novas empresas (ALBA, 2002). Nesse sentido, houve um aumento da mão de obra qualificada no município, formando um mercado consumidor que exigia novas atividades no tocante ao consumo.

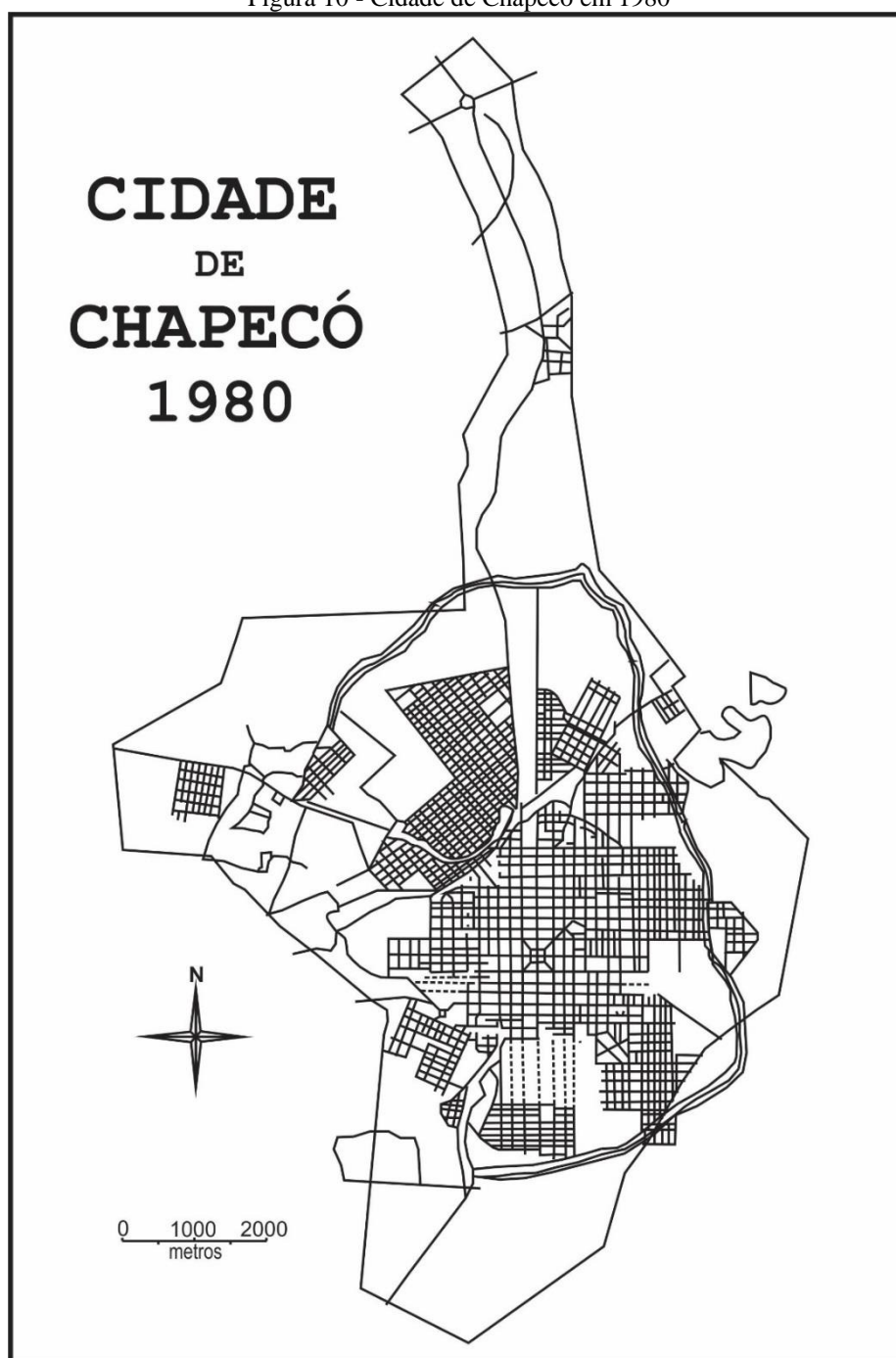
O desenvolvimento econômico de Chapecó revelou um maior dinamismo urbano que, aliado a ampliação de seus equipamentos funcionais destacou ainda mais a importância da cidade, que com o seu crescimento, tornou-se mais exigente: “não são apenas os bens e serviços que ficaram mais sofisticados, visto que a própria cidade exige maiores cuidados” (PELUSO JÚNIOR, 1991, p. 307). Dessa forma, o seu espaço urbano, analisa o autor, que em 1940 contava com apenas quinze ruas, passou, na década de 1980, a contar com 236 ruas, a praça central foi ajardinada, dotada de monumento, além da criação de outras praças, as ruas foram substituídas por um sistema viário asfaltado, com meio-fio e passeio. A cidade de Chapecó, portanto, cresceu significativamente nesse período, como podemos observar na figura 10.

Com o aumento populacional, houve também um incremento nas atividades comerciais e de serviços, e na área central já é possível verificar um aumento vertical. Como forma de atrair novos investimentos para a cidade, o governo municipal passou a utilizar a expressão ‘cidade das rosas’ para designar Chapecó. A principal avenida da cidade foi dotada de canteiro central iluminado, com árvores e locais onde foram



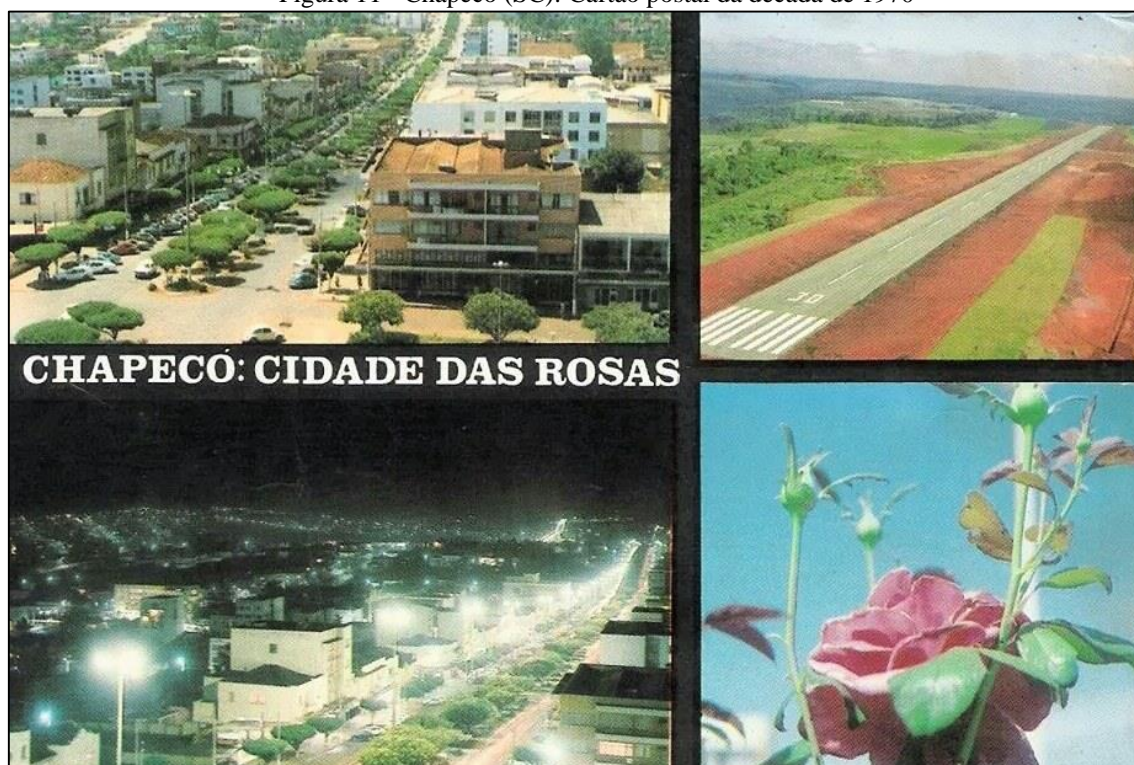
plantadas essa variedade de flor, visando demonstrar o progresso que a cidade atingia, sem deixar de cuidar de sua aparência física. Também nessa época, nomeadamente no ano de 1978, foi inaugurado o Aeroporto Municipal Serafim Ennos Bertaso, localizado na porção sudoeste da mancha urbana, que também associou à cidade a ideia de progresso e de ‘alto desenvolvimento urbano’. A figura 11 demonstra um cartão postal da cidade de Chapecó que destaca essas características.

Figura 10 - Cidade de Chapecó em 1980



Adaptado de Peluso Júnior, 1991.

Figura 11 - Chapecó (SC): Cartão postal da década de 1970



Fonte: Zolet Fotografias.

O aumento no número de estabelecimentos comerciais e de serviços, particularmente a partir da década de 1970, reforçaram a centralidade de Chapecó, como ressalta estudo feito por Peluso Júnior (1991), que mostra que em 1970 a cidade contava com 355 estabelecimentos de comércio varejista, em contrapartida aos 158 da cidade de São Miguel do Oeste, segunda cidade do Oeste catarinense em números de estabelecimentos varejistas, e 244 estabelecimentos de prestações de serviços em contraponto aos 98 de São Miguel do Oeste.

O comércio nessa época já se encontrava bem diversificado e as casas comerciais existentes buscavam estar atentas às demandas da população, oferecendo produtos diferenciados além de linhas de crédito para incentivar o consumo. Pertile (2007) destaca que nessa época, na área central da cidade encontravam-se as principais atividades comerciais, de serviços e de gestão pública e privada e, em virtude dessa concentração de atividades, o preço da terra e dos imóveis era o mais elevado da cidade.

Por isso, o uso do solo no centro de Chapecó ocorre de modo mais intensivo do que no restante da cidade, apresentando uma certa compactação de estabelecimentos, ainda que pouco verticalizados. A verticalização se manifesta nas principais avenidas: Getúlio Vargas, Fernando Machado e Nereu Ramos, no sentido norte-sul da cidade e, especialmente, após a transversal São Pedro. É nessa área que o setor terciário de Chapecó procura concentrar-se,

reunindo ali comércio varejista, escritórios de advocacia, clínicas médicas e a rede bancária (PERTILE, 2007, p. 167).

Apesar deste suposto progresso e desenvolvimento da estrutura urbana, conforme Alba (2002) é possível verificar um espaço de contradições na cidade:

Conflituosamente foi surgindo um novo espaço de contradições: proprietário-capitalista, pequenos produtores rurais integrados e o proletariado; as mansões e os barracos; espaços com localização privilegiada e vazios urbanos (à espera da especulação) contrastando com locais de difícil acesso e impróprios para morar; as avenidas bem asfaltadas e iluminadas e a escuridão das ruelas; de um lado as vitrines dos luxos burgueses e do outro a vitrine da pobreza, da miséria dos espúrios da sociedade, dos excluídos do processo produtivo (ALBA, 2002, p. 34).

O espaço urbano de Chapecó, de tal modo, foi formado tendo por base uma região agrícola que aos poucos foi sendo equipada em razão das necessidades da agroindústria que, com o auxílio de intervenções diretas do Estado, permitiu projetar a cidade de Chapecó no contexto regional, nacional e mundial. Além disso, a presença de comércios e serviços também foi fator crucial no desenvolvimento da cidade e no estabelecimento de relações com sua área de influência.

A partir do ano de 2000, reunindo condições favoráveis para o desenvolvimento do capital, quatro grandes redes de lojas instalaram-se na área central da cidade, três delas (Casas Bahia, Magazine Luiza e Ponto Frio) presentes em todas as regiões brasileiras, e a HAVAN, um loja de departamento regional presente nos estados de Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Mato Grosso do Sul. A entrada significativa dessas lojas na cidade, segundo Gretzler e Alba (2009), acabaram por repercutir em um maior fluxo de pessoas e de mercadorias, reforçando o papel centralizador de Chapecó.

A reorganização da cidade, principalmente nas relações socioeconômicas pôde ser verificada, segundo Gretzler e Alba (2009), através dos novos horários de funcionamento das lojas, da valorização do espaço urbano, das melhorias na área central e nas fachadas das lojas locais, além do maior fluxo de pessoas na cidade, que passaram a movimentar outros ramos de atividades e serviços da cidade, como restaurantes, hotéis, supermercados, postos de combustíveis, entre outros, presentes na área central. Além do comércio, ressaltam as autoras, outro fator que gera centralidade no local são os serviços ofertados na cidade, como serviços de saúde, educação superior, o setor agroindustrial e construção civil, que movimentam e dinamizam ainda mais espaço urbano de Chapecó.



As agroindústrias, como buscamos demonstrar, possuem um papel importante no desenvolvimento urbano e econômico da cidade e, atualmente, Chapecó destaca-se no cenário regional, nacional e mundial devido, em grande medida, à produção agroindustrial. Para além disso, as atividades comerciais e de serviços presentes na cidade também são um fator importante nas relações destas com a região sob sua influência. Utilizando o enfoque funcional, uma das características que definem as cidades médias está associada aos papéis regionais e ao “[...] potencial de comunicação e articulação proporcionado por suas situações geográficas, tendo o consumo um papel mais importante que a produção na estruturação dos fluxos que definem o papel intermediário dessas cidades” (SPOSITO, 2001a, p. 635). Nesse contexto, a cidade de Chapecó, que apresenta hoje a morfologia visível na figura 12, vai além de sua definição como polo regional, caracteriza-se por ser uma cidade média no oeste catarinense, como demonstra estudo realizado recentemente por Gretzler (2011).

Figura 12 - Chapecó (SC): Vista parcial da cidade de Chapecó - 2015



Fonte: Aerodrone Chapecó/Portal Chapecó, 2015

## **2.4 A descentralização da atividade comercial e de serviços e a criação de novas centralidades na cidade**

Diante da caracterização da dinâmica apresentada pela cidade de Chapecó, exemplificada pelo aumento populacional, o incremento econômico, a diversificação das atividades terciárias, a ampliação do tecido urbano, e o consequente desenvolvimento da área central, buscamos agora refletir sobre a nova configuração do espaço urbano de Chapecó, que propiciou, entre outros, a emergência de novos locais que concentram atividades comerciais e de serviços, exemplificadas pela existência de dois subcentros e um eixo comercial. Para tanto, analisaremos primeiramente as contribuições teóricas que permeiam o processo de descentralização, para posteriormente situar essas novas expressões da centralidade em Chapecó.

O núcleo central é, historicamente, a principal área de uma cidade. Dado o processo de estruturação e da dinâmica espacial da cidade, essa área fica, muitas vezes, saturada de atividades, forçando alguns estabelecimentos a se deslocarem para outras áreas. Assim, em algumas cidades onde há um crescimento territorial e demográfico de grandes proporções (como nas metrópoles), o centro tradicional torna-se o local de desenvolvimento de atividades de gestão e de escritórios especializados enquanto as atividades ligadas ao comércio varejista e aos serviços buscam novos locais na cidade além do centro para se desenvolverem (SOUZA, 2009).

A partir do advento da Revolução Industrial e do desenvolvimento dos transportes, Strohaecker (1988) ressalta que a área central expandiu suas relações com a cidade e com sua hinterlândia, resultando na flexibilização da localização das atividades produtivas, que passaram a se instalar no entorno dos terminais ferroviários, modificando gradualmente o uso destinado à essas áreas (predominantemente habitadas por classes mais abastardas). Segundo a autora, o processo de descentralização foi, assim, a segunda força que exerceu influência sobre a zona periférica do centro.

Até o começo do século XX, as grandes cidades capitalistas caracterizavam-se pelo monocentrismo, ou seja, a existência de um único centro onde as diversas atividades urbanas estavam concentradas. Com o crescimento demográfico e espacial das cidades, resultado do pleno desenvolvimento do capitalismo, a descentralização surge como uma medida – espontânea ou planejada – para conter a excessiva centralização, causadora de deseconomias de aglomeração [...] (STROHAECKER, 1988, p. 175).

Para Lefebvre (1999, p. 110, grifos do autor), esse processo pode ser interpretado através de duas tendências do fenômeno urbano:

- a) à centralidade, através dos distintos modos de produção, das diferentes relações de produção, tendência que vai, atualmente, até o “centro decisional”, encarnação do Estado, com todos os seus perigos;
- b) à policentralidade, à oniscentralidade, à ruptura do centro, à disseminação, tendência que se orienta seja para a constituição de centros diferentes (ainda que análogos, eventualmente complementares), seja para a dispersão e para a segregação.

A desconcentração da função comercial, nesse contexto, “[...] conduz à criação de centros-de-troca periféricos, servindo às áreas urbanas determinadas, ou aproveitando-se de uma situação na rede de fluxos cotidianos na metrópole ” (CASTELLS, 2009, p. 321).

O processo de descentralização que dá origem a esses locais, como descreve Corrêa (1997), é extremamente complexo, e se caracteriza por uma seletividade em termos de atividades, tempo, divisão territorial das funções e tamanho da cidade. As atividades, para o autor, representam como alguns estabelecimentos possuem maior ou menor tendência à descentralização – nesse caso, um exemplo seriam as indústrias, que já nascem descentralizadas ou instalam as filiais de firmas localizadas centralmente em locais acessíveis e com espaço suficiente para desenvolver-se, em oposição às atividades de administração, que geralmente mantém sua sede na área central. “Tempo, no sentido de que, em relação a uma mesma atividade, há uma sequência de descentralização” (CORRÊA, 1997, p. 127), exemplificadas, no caso do comércio, pela descentralização inicial de atividades que atendem as necessidades básicas da população seguida pelas atividades associadas a um consumo menos frequente, mas que necessitam de uma localização central. A divisão territorial das funções, neste caso, faz referência às atividades que comportam funções complementares, mas com demandas diferentes de espaços e que possuem mais ou menos condições de pagar pela terra que ocupam, refletindo na distribuição dessas atividades entre o núcleo central e fora dele (CORRÊA, 1997). Por fim, conforme o autor, o tamanho da cidade reflete as particularidades do espaço físico, do sistema de transporte, das funções urbanas e do nível de renda da população, implicando em poder aquisitivo e mobilidade espacial.

O processo de descentralização, dessa forma, faz emergir novos locais de comércio para além do centro tradicional, que usufruem de certa acessibilidade e que visam atender um público específico. Nesse contexto, segundo Correa (2004), verifica-se uma

redefinição da área central, que deixou de monopolizar a localização das atividades terciárias, passando a dividi-las com demais áreas da cidade. Entretanto, como argumenta Castells (2009), apesar da perda relativa de algumas funções centrais, o centro continua a monopolizar as atividades de maior prestígio ocupacional e alcance espacial, como é o caso da localização dos escritórios centrais, das sedes de empresas e dos serviços avançados.

Para que o processo de descentralização ocorra, entretanto, alguns fatores são fundamentais para a saída de certas atividades da área central. Corrêa (2004) e Ribeiro Filho (2004a) analisaram as contribuições de Charles Colby (1930) para a explicação desse fenômeno: Colby, na década de 1930, identificou dois grupos de forças, centrípetas e centrífugas, que moldam o espaço urbano. As forças centrífugas estariam relacionadas a fatores de repulsão de atividades do comércio para fora da área central, enquanto as forças centrípetas atuariam no sentido de atração ou permanência de determinadas atividades para áreas centrais (RIBEIRO FILHO, 2004). Os fatores de repulsão da área central, segundo Colby (1930), seriam:

a) a constante valorização do solo e o aumento constante de impostos e aluguéis, b) congestionamento do tráfego e alto custo do sistema de transporte e comunicação, c) dificuldade de obtenção de espaço para a expansão das atividades, d) restrições legais implicando a ausência de espaços e, e) ausência ou perda de amenidades (RIBEIRO FILHO, 2004a, p. 161).

Juntamente com esses fatores, a descentralização de atividades só se verifica, segundo o autor, quando são criadas atrações em áreas não centrais, tais como: disponibilidade de parcelas de terras desocupadas, a baixo custo e impostos; existência de infraestrutura; facilidades de acesso pelo transporte público e particular; qualidades atrativas do sítio, como topografia, drenagem, arborização, entre outros; ausência de leis que tornam restritas as edificação e o funcionamento das atividades a serem implantadas e; presença de amenidades físicas ou sociais (RIBEIRO FILHO, 2004a).

O processo de descentralização também está associado ao desenvolvimento dos transportes e ao crescimento demográfico e espacial da cidade, como aponta Corrêa (1997). Ampliando as distâncias entre a área central e as novas áreas residenciais, a competição capitalista faz com que as firmas descentalizem seus pontos de vendas, criando filiais distribuídas pelos bairros da cidade, visando à competição pelo mercado consumidor. Algumas empresas já nascem, assim, usufruindo das vantagens oferecidas

por áreas não-centrais. O autor ainda ressalta que esse processo só foi possível a partir do momento em que os meios de transporte ‘saíram dos trilhos’, ou seja, tornaram-se flexíveis, como ônibus, caminhão, automóvel, e não presos aos trilhos. Além disso, para Corrêa (2004), a descentralização também é resultado de interesses de proprietários fundiários e promotores fundiários, pois representa um campo novo para investimentos e reprodução do capital.

Estimulados por tais fatores, o processo de descentralização cria, desse modo, novas formas espaciais como os subcentros, que consistem, para Villaça (2001, p. 293),

[...] numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade.

Em outras palavras, a expressão subcentro serve para designar o local que apresenta uma diversidade de atividades comerciais e de serviços, que possui certa acessibilidade dada pelo transporte público e particular, e que visa atender um público específico, seja a população próxima ou a população de passagem. Nesse sentido, só é possível a existência de um subcentro se houver um mercado consumidor capaz de incentivar o desenvolvimento dessas atividades.

Como a localização desses subcentros não acontece por acaso, alguns estudiosos buscaram analisar os padrões de localização para entender as transformações das estruturas comerciais das grandes cidades e as novas formas criadas por este processo. Entre eles, destacamos os estudos elaborados por Malcom Proudfoot (1958), e Brian Berry (1968). Proudfoot (1958), ao analisar a estrutura varejista das cidades norte-americanas constatou cinco tipos estruturas varejistas originadas pelos processos de centralização e descentralização: o distrito central de negócios (CBD), o centro de negócios periférico, as vias principais de negócios, a rua comercial de bairro e os *clusters* de lojas isolados. Ao encontro às concepções de Proudfoot, Berry (1968), definiu quatro componentes básicos da estrutura comercial intraurbana para além do centro tradicional: uma hierarquia de centros empresariais, desenvolvimento de autoestradas comerciais, desenvolvimento de artérias urbanas comerciais e áreas funcionais especializadas.

Apesar de contemplarem a realidade norte américa nas décadas de 1950 e 1960, os estudos de Proudfoot e Berry são importantes por demonstrarem algumas das formas



possíveis de serem criadas pelo processo de descentralização de atividades comerciais e de serviços.

Quanto a realidade brasileira, recentemente, equipamentos como os *shopping centers* têm influenciado na estrutura espacial das atividades comerciais e de serviços da cidade. Sendo uma nova forma de organização de atividades terciárias descentralizadas, eles surgem buscando atrair consumidores em virtude de sua acessibilidade por automóvel, da segurança, da seletividade e, principalmente, pela complexa estrutura espacial das atividades terciárias reunidas num só lugar (RIBEIRO FILHO, 2004a).

Essa nova territorialidade agregada de valores financeiros, resultante da presença do ‘novo’, pode ser explicada através da noção de centralidade na qual o *shopping* está inserido. Sposito (1991, p. 12) analisa esse empreendimento 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.

O poder polarizador – portanto estruturador – desse equipamento é dado, dessa forma, em função da variedade equilibrada que apresenta comércios e serviços (VILLAÇA, 2001). É o conhecido *mix* que almejam os *shopping centers*, que buscam reduzir ao mínimo o deslocamento dos clientes, trazendo benefícios aos consumidores, que passam a frequentar estes locais em virtude das vantagens oferecidas em relação ao centro tradicional, implicando na concorrência ou competição do *shopping center* em relação ao centro tradicional.

A descentralização territorial das atividades comerciais e de serviços, sob suas diversas formas, conforme Sposito (2001b), levou à emergência de novas áreas centrais, constituindo-se na primeira expressão da complexificação da centralidade intraurbana. Por meio da criação de novas centralidades, é possível alterar a estrutura urbana, e, segundo Souza (2009, p. 51), isso acarretará em concentração, dispersão, surgimento de vazios e a própria multiplicação desse processo. Conforme Lefebvre (1999, p. 44, grifos do autor)

Esse espaço urbano é contradição concreta. O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduz a análise dialética de suas contradições. O centro

urbano é preenchido até a saturação; ele apodrece ou explode. Às vezes, invertendo o seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio, a raridade. Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de tudo o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra, produtos da indústria, obras humanas, objetos e instrumentos, atos e situações, signos e símbolos. Em que ponto? Qualquer ponto pode tornar-se o foco, a convergência, o lugar privilegiado. De sorte que todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação. De sorte, que todo o espaço urbano foi, é, e será, concentrado e poli(multi)cêntrico. A forma do espaço urbano evoca e provoca essa concentração e dispersão.

Através da centralidade, os diferentes conteúdos dados ao centro, segundo Whitacker (2003), encontram-se distribuídos ou concentrados na cidade, sobrepostos ou não, tanto territorial quanto espacialmente, de acordo com a urbanização de cada cidade. Para tanto, o que deve ser considerado nesse contexto, conforme o autor, não é o recorte territorial em que se define a centralidade, mas sim o centro, pois se a centralidade é definida pelos fluxos que dão conteúdo a essas formas, ela é cambiante, na medida em que não é definida por sua localização, mas pelo movimento e pela articulação que os centros realizam com diferentes localizações.

Torna-se necessário, desse modo, analisar o conceito de centralidade, “[...] pensando-o como um processo que se multiplica pelo espaço intra-urbano, por meio de outros processos, como a descentralização e a (re)centralização, com o surgimento de novas centralidades” (SOUZA, 2009, p. 49). Ademais, Sposito (2001b), ressalta que um dos fenômenos mais marcantes que as cidades passaram e passam é a multiplicação e diversificação das áreas de concentração de atividades terciárias, isso porque vários estudos têm demonstrado que essas atividades induzem fluxos que ao se estabelecerem e se intensificarem, geram novas centralidades.

O aumento de número de áreas centrais produz duas dinâmicas econômico-territoriais correlatas entre si: a descentralização territorial dos estabelecimentos comerciais e de serviços e a de recentralização dessas atividades. Essas dinâmicas ocorrem através de iniciativas de duas ordens, que se dão simultaneamente: a de surgimento de novas atividades e estabelecimentos comerciais e de serviços fora do centro principal e a realocação, em novos centros, de atividades e estabelecimentos que antes estavam restritos ao centro principal (SPOSITO, 2001b, p. 236).

Isso pode ser explicado através dos fatores de repulsão das atividades existentes na área central ou da atração dessas atividades nas demais áreas da cidade, definidos por Colby (1930) pelas forças centrípetas e centrífugas, citadas anteriormente. Isso quer dizer que, ao mesmo tempo em que certas atividades já ‘nascem’ em áreas não centrais, em

virtude das vantagens oferecidas por este local, outras atividades existentes no centro também buscam deslocar-se em função da competitividade proporcionada por novas áreas da cidade. Assim, segundo Sposito (2001b, p. 236, grifos da autora)

A expressão completa desse processo é a diversificação das expressões da centralidade intraurbana, ou ainda, da centralidade interurbana, visto que novas formas de comércio promovem novos fluxos entre cidades de diferentes portes, permitindo a emergência de uma centralidade múltipla e complexa, no lugar da centralidade principal e muitas vezes única, que marcava a estruturação interna das cidades até há algumas décadas.

Essa tendência a multiplicação de centralidade no espaço urbano, atualmente também é um fenômeno observado em cidades caracterizadas como cidade médias, e na cidade de Chapecó, é possível observar que essa tendência já imprime novas formas em seu espaço urbano. Entre as formas assumidas pelo processo de descentralização, destacamos a existência de um *shopping center* na cidade. Inaugurado em outubro de 2011, O Shopping Pátio Chapecó, de acordo com Motter e Batella (2013), é o primeiro empreendimento do gênero na cidade, e apesar de sua implantação recente, já vem desencadeando uma série de transformações na cidade. Entre elas, os autores destacam as modificações ocorridas no entorno imediato do *shopping*, exemplificadas pela criação de infraestrutura, revitalização de espaços comerciais e novos usos do solo neste local. Recentemente, essa área também é alvo de novas práticas imobiliárias, nomeadamente pelos novos loteamentos criados nas áreas próximas ao Shopping Pátio.

Além disso, Motter e Batella (2013) destacam que o shopping center possui alto poder polarizador, recebendo consumidores não somente da cidade, mas de toda a região oeste e dos estados vizinhos Paraná e Rio Grande do Sul, destacando-se ainda mais como uma nova centralidade não apenas urbana, mas regional, reforçando ainda mais a função comercial que a cidade possui na região que está inserida.

Outras formas de expressão da centralidade na cidade de Chapecó compreendem os subcentros e eixo comercial, formas que buscaremos demonstrar neste trabalho. A parte que segue, desse modo, buscará demonstrar as definições que permeia os temas subcentros e eixos comerciais, a fim de realizar uma sólida fundamentação teórica para posteriormente permitir a identificação e a classificar das novas centralidades encontradas em Chapecó.

## 2.5 Os subcentros

No Brasil, o primeiro subcentro a surgir foi o Brás em São Paulo, na década de 1910, seguido pelo subcentro da Tijuca, no Rio de Janeiro (VILLAÇA, 2001). Entretanto, a generalização de uma tendência à localização de atividades terciárias tipicamente centrais ao longo de vias de maior circulação de veículos – traduzindo-se na configuração de eixos comerciais e de serviços importantes – e a formação de subcentros em áreas distantes do centro principal só foi verificada a partir da década de 1970 nas áreas metropolitanas e dos anos 1980 nas cidades médias (SPOSITO 2001b).

Até meados da década de 1970, desse modo, as cidades brasileiras de até determinado porte tinham praticamente um centro único e monopolizador, que apresentava forte concentração de atividades comerciais e de serviços (SPOSITO, 2001b). Recentemente, o que se tem observado nessas cidades é a descentralização de atividades comerciais e de serviços. Assim, após a análise dos processos que configuram essa nova estruturação do espaço urbano, chega-se à redefinição da centralidade, sob novos parâmetros e novas formas. Tendo em vista esses processos, abordaremos as expressões dessas novas centralidades, exemplificadas pela criação de subcentros.

Conforme Duarte (1974, p. 55),

[...] o crescimento da população urbana, acompanhada pela ampliação do espaço construído, coincide com série de transformações do quadro urbano. As áreas suburbanas multiplicam-se, surgem novos tipos de mobilidade da população, as atividades – comércio e serviços – intimamente ligados à localização e nível de consumo da população atingem novos padrões.

Nesse processo de ampliação do tecido urbano, a expansão do centro foi acompanhada da emergência de subcentros, em resposta ao crescimento territorial e à consequente impossibilidade de permanência de um único centro cumprindo a função comercial e de serviços (SPOSITO, 2001b). Isso pode ser explicado, conforme Duarte (1974), pelo aumento da população que criou, especialmente nas áreas onde o crescimento é mais intenso, um mercado consumidor bastante amplo capaz de, nela, incentivar o desenvolvimento de atividades terciárias. Além disso, segundo a autora, a expressiva expansão do espaço urbano da cidade resultou no alongamento das distâncias entre as áreas residenciais e o centro de atividades, favorecendo o desenvolvimento dos subcentros.

Os subcentros surgem, então, na maioria das vezes, em áreas distantes do núcleo central, ou, como destaca Sposito (2001b), eram originalmente centros urbanos que foram incorporados pela expansão do tecido urbano metropolitano, incorporando-se e passando a integrar a estrutura urbana da metrópole. A organização destes subcentros é fruto, conforme Duarte (1974), de um conjunto de transformações econômico-sociais, decorrentes do aumento populacional, da consequente ampliação do tecido urbano e da expansão das atividades terciárias (DUARTE, 1974).

A descentralização das atividades terciárias, dessa forma, ocorre primeiramente visando atender à população local que reside distante da área central, oferecendo serviços voltados ao atendimento das necessidades básicas da vida cotidiana. Essas atividades, segundo Duarte (1974), podem se ampliar no decorrer do tempo e da urbanização apresentada pela cidade, oferecendo não somente elementos essenciais à subsistência da população local, mas através da especialização e diversificação das atividades, modificar a sua área de influência. Assim, segundo a autora, é que o grau de desenvolvimento de um subcentro traduz-se, representando a centralidade que exerce sobre as áreas circunvizinhas que gravitam em torno dele.

A esse processo de descentralização das atividades comerciais e de serviços para outras áreas da cidade, Sposito (2001b) e Ribeiro Filho (2004a), utilizam-se da expressão *desdobramentos*, baseados na abordagem de Cordeiro (1980), para a explicação desse fenômeno. Os desdobramentos da área central, conforme Ribeiro Filho (2004a), favorecem o surgimento dos subcentros populares e da implantação do comércio varejista nos eixos radiais de fluxo rápido, correspondendo a uma forma de descentralização de atividades expandida em forma de ‘salto’, caracterizada pelo rompimento da localização das atividades.

Como argumenta Sposito (2001b), os desdobramentos diferenciam-se da expansão horizontal da área central ou da emergência de subcentros pela não contiguidade, pois

[...] nelas não se reproduz a alocação de todas as atividades tradicionalmente centrais, mas selecionadamente de algumas destas. Daí, a caracterização do processo como de desdobramento da centralidade (ao invés de reprodução da localização das atividades centrais em menor escala, como se observa nos subcentros), como se o centro se multiplicasse, desdobrando-se especializadamente em outros eixos da estrutura urbana (SPOSITO, 2001b, p. 11).

Assim sendo, os subcentros, de acordo com Sposito (2001b, p. 10), podem ser caracterizados como “áreas onde se alocam as mesmas atividades do centro principal com diversidade comercial e de serviços, mas em escala menor, e com menor incidência de atividades especializadas”. Para Villaça (2001, p. 293),

O subcentro consiste, portanto, numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em partes, sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade.

A partir, então, da diversificação das atividades que se encontram nesse local que a magnitude do subcentro pode ser identificada. A gama variada de atividades ou a especialização apresentada por essas áreas é o que vai definir a sua área de influência, isso implica em analisar o fluxo de pessoas nesse local, ou seja, interpretar a quantidade de pessoas que estão dispostas a se deslocarem para usufruir dessas atividades.

A questão da diversidade e dosagem equilibrada de comércio e serviços, segundo Villaça (2001), é de grande importância nesse contexto, pois há a existência de centros especializados (a rua da Consolação, em São Paulo, é especializada em lustres, por exemplo). Esses centros, para o autor, frequentemente atendem a toda área metropolitana, ou grande parte dela, como faz o centro principal. Entretanto, por sua especialização, são utilizados com menor frequência ou por um menor número de usuários, embora espalhados por toda a região metropolitana, diferencia-se do centro principal, que exerce uma polarização mais constante sobre um número maior de pessoas.

Para Duarte (1974), o centro funcional, ou subcentro, é definido pela multiplicidade de suas funções, sendo necessário, para sua classificação como tal, que coexistam num mesmo local

1º) atividade comercial que se caracteriza por sua multiplicidade e especialização. A qualidade dos produtos é relativa, uma vez que está nitidamente relacionada com o padrão socioeconômico da população. Nem todos os gêneros varejistas são característicos de subcentros. Estes caracterizam-se pelo predomínio de comércio de consumo frequente e pouco frequente; 2º) serviço financeiro, onde a presença de bancos garante seu poder econômico. A presença de agências de financiamento e investimentos é outro elemento importante; 3º) serviços profissionais superiores caracterizados pela existência de consultórios médicos, laboratórios de análises clínicas, escritório de advocacia, contabilidade e outros; 4º) serviço cultural e recreativo, que confere ao centro forte poder de atração; 5º) transporte e comunicação, pois

sendo a área bem servida de meios de transporte e possuindo facilidade de acesso, garante para si importante área de mercado (DUARTE, 1974, p. 59).

Conforme a autora, nem todos os tipos de comércio servem para caracterizar os centros funcionais: o comércio de consumo cotidiano, exemplificado pela concentração de lojas de vendas de produtos de primeira necessidade e que se encontram dispersos por toda a área metropolitana, caracterizando o chamado comércio de bairro, não representam subcentros. Entretanto, o comércio de consumo raro, geralmente localizado na área central e o comércio de consumo frequente e pouco frequente, geralmente próprios da área central, são os que vão caracterizar os centros funcionais, definindo a função comercial dos mesmos. Os subcentros são constituídos, dessa forma, de uma diversidade de oferta de bens e serviços voltados a um público definido, funcional e economicamente.

A gama de atividades apresentadas por esses subcentros os levam a concorrer, em partes, com o centro tradicional da cidade. Segundo Souza (2003, p. 65), “em muitas circunstâncias, os subcentros não só florescem, mas, gradualmente, vão ‘roubando a cena’ do próprio CBD”. Esse fenômeno, conforme o autor, é comum nos núcleos metropolitanos brasileiros, onde o centro tradicional apresenta uma perda de prestígio, ou mesmo uma visível decadência. Isso ocorre no momento em que o comércio mais especializado e os serviços mais refinados que se encontravam anteriormente no centro, tendem a deixá-lo em troca de outros locais, buscando uma maior proximidade com os consumidores de alto poder aquisitivo (SOUZA, 2003).

Entretanto, conforme argumenta Duarte (1974, p. 65), “a expansão do comércio dos subcentros não impede que o comércio da Área Central se desenvolva. O que ocorre é uma mudança na estrutura do comércio dessa área”. Assim, a autora identificou, no espaço urbano do Rio de Janeiro, que a área central, não obstante ter perdido o seu papel como centro monopolizar de atividades de comércio especializado, conserva ainda a sua primazia quanto ao comércio conceituado como de consumo raro. Além do mais, o papel de comando destinado a essa área da cidade, além de continuar, no caso do Rio de Janeiro, a ser o grande mercado de trabalho da metrópole, garantem o seu poder de atração diante dos subcentros.

Ribeiro Filho (2004a) também vai ao encontro dessa concepção, ao afirmar que mesmo com a relativa perda de funções centrais, o núcleo central continua a monopolizar as atividades de maior prestígio ocupacional e alcance espacial, como é o caso dos escritórios centrais, das sedes das empresas e dos serviços avançados.

Recentemente, com o advento dos *shopping centers*, a estrutura espacial das atividades de comércio e serviços alterou de modo significativo a organização das cidades. No Brasil, “o surgimento desse equipamento emergiu reestruturando os espaços urbanos das metrópoles a partir dos anos 1970 e se generalizou (inclusive para as cidades de porte médio) na década de 1980” (SPOSITO, 2001b, p. 12).

Criado para atender estratos socioeconômicos específicos de nossa sociedade, o SC caracteriza-se por ser um local que atrai pessoas que se identificam de alguma maneira e, portanto, segregam principalmente em países como o nosso, contribuindo para fragilizar as relações sociais (PINTAUDI, 1992, p. 43).

Passando a ser uma nova forma de organização das atividades terciárias descentralizadas, o *shopping center* possui em comum, de acordo com Villaça (2001), o fato de se basear na economia de aglomeração e na oferta de produtos que se complementam, em oposição à especialização. Essa característica, segundo o autor, é comum entre os *shopping centers* e as áreas comerciais diversificadas tradicionais – os subcentros.

De modo geral, os *shopping centers* são implantados para atrair os consumidores de média e alta renda, por isso oferecem conforto, segurança, estacionamento, produtos e serviços voltados para essa clientela (RIBEIRO FILHO, 2004a). Como argumenta Villaça (2001, p. 306), os *shoppings* assim como os supermercados e hipermercados, representam uma grande força de concentração e rentabilidade espacial.

A alta rentabilidade espacial desses estabelecimentos é representada por seu elevado número de vendas por unidade de área. Sem considerar o estacionamento – que os centros tradicionais quase não oferecem –, o volume de vendas de um hipermercado ou shopping center por unidade de área (bruta locável ou de terreno) é maior que o de um agrupamento de lojas tradicionais com o mesmo volume bruto de vendas.

Assim, o supermercado, o hipermercado e o *shopping center*, conforme Villaça (2001), tendem a produzir espaços urbanos com menor diversidade de uso, em comparação desses locais com o centro tradicional ou com os subcentros. Na verdade, ainda segundo Villaça (2001), o problema novo que esses equipamentos trazem não é propriamente o vulto de seus impactos, mas o fato deles ocorrerem quase instantaneamente, em detrimento da formação dos subcentros, que levam maior tempo para se formarem: “hoje, o shopping e o supermercado constituem um único e enorme



empreendimento que, em dois anos, cria, num local restrito, grande foco de empregos e geração de viagens” (VILLAÇA, 2001, p. 307).

Dessa forma, os *shoppings*, supermercados e os subcentros são uma prova de como o comércio tem uma relação indissociável com a cidade, criando novos espaços para a reprodução do capital e também da sociedade (SOUZA, 2009). Como demonstramos anteriormente, através das contribuições de Souza (2009), a concentração de capital de estruturas produtivas no espaço urbano tende então à desconcentração e também à (re)concentração, influenciando a estruturação das cidades. Assim, as cidades de diferentes portes passam então por uma (re)definição da organização intraurbana, propiciada pela descentralização das atividades terciárias e criação de novas centralidades no espaço urbano. Analisaremos a seguir os eixos comerciais, que se constituem em mais umas das expressões criadas a partir do processo de descentralização e recentralização de atividades comerciais e de serviços.

## 2.6 Os eixos comerciais

Em geral, os estudos sobre eixos comerciais no Brasil não são numerosos, e dentre os trabalhos existentes, grande parte privilegia aspectos como a descrição de usos do solo. Nesse sentido, torna-se importante a análise e caracterização dessa nova forma de centralidade intraurbana, haja visto que atualmente novas formas de centralidade são observadas em cidades médias. O entendimento dessa forma de centralidade também torna-se importante para a análise da configuração atual destas cidades, que espelham processos comuns em cidades de hierarquia superior.

Nesse sentido, uma primeira aproximação do que seriam os eixos comerciais é dada em 1974 por Duarte, que ao analisar a formação de subcentros – ou centros funcionais, como utiliza em sua análise – na cidade do Rio de Janeiro, constatou que próximo aos locais de maior incidência de atividades comerciais e de serviços desenvolveram-se eixos onde o comércio varejista adquiria maior dinamismo, em função do fator circulação:

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

Constituindo-se em função do deslocamento de atividades centrais para vias de grande circulação, os eixos comerciais, conforme Sposito (1991), começam a surgir na década de 1970 nas metrópoles, fato que só ocorreu em cidades médias a partir da década de 1980.

Ferreira, Dores e Severino (1996), entendendo os eixos comerciais como importantes locais de desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços, realizaram o mapeamento dos principais eixos na cidade de Araraquara (SP). Nesse estudo, onde os eixos foram caracterizados como “planejados ou não pelo poder público municipal, localizam-se ao longo de ruas e avenidas que dão passagem a diferentes bairros e constituem vias de entrada e saída da cidade” (FERREIRA; DORES; SEVERINO, 1996), o objetivo centrou-se no entendimento da organização da cidade, fornecendo bases para o planejamento urbano. Nesse sentido, apesar da importância dos dados empíricos coletados do uso e ocupação do solo nesses eixos, não propiciou um avanço no que diz respeito ao fornecimento de bases teóricas para o entendimento deste tipo de centralidade.

Ao considerar as formas de expressão de centralidade urbana, Sposito (1991) denomina os eixos comerciais e de serviços como desdobramentos da área central. Para a autora, os desdobramentos seriam caracterizados como áreas não contíguas ao centro principal ou aos subcentros, não sendo, portanto, resultantes do processo de expansão destes – apesar disso, conforme Sposito (1991), os eixos comerciais demandam ou contornam o centro. Além disso, caracterizam-se pela localização de atividades típicas da área central, mas de forma especializada, de tal modo que não apresentam todas as atividades centrais, mas somente algumas destas, “daí a caracterização do processo como de desdobramento da centralidade [...], como se o centro se multiplicasse, desdobrando-se especializadamente em outros eixos da estrutura urbana”. (SPOSITO, 1991, p. 10). De acordo com a autora, o nível de especialização dos eixos de desdobramentos, de tal modo, é funcional e/ou socioeconômico, e em muitos casos, esta especialização se traduz na procura dos segmentos de maior poder aquisitivo do mercado, que paulatinamente deixam de utilizar o centro tradicional, em função de sua localização de fácil acesso pelo transporte particular.

Entretanto, outras formas de expressão da centralidade são encontradas na cidade, e, embora não sejam caracterizados por Sposito (1991) como *desdobramento* da área central, alguns trechos de avenidas ou eixos apresentam especialização funcional ligada

ao comércio e serviços ligados ao setor de veículos, em grande medida localizados em vias que fazem acesso da área central às rodovias (SPOSITO, 1991).

Para Ribeiro (2006), todavia, a expansão do centro principal também pode ser dada por meio de zonas e eixos. Para o autor, esse processo foi visível na cidade de Londrina (PR) onde, por conta do rápido crescimento populacional e territorial e do adensamento de atividades econômicas, houve principalmente a formação de eixos contíguos ao centro principal.

Tal expansão ocorre por meio de processos de valorização da terra urbana, por meio de cobrança de impostos que forçam a transformação de usos, realizando a modificação do uso residencial ao uso comercial ou de serviços, ou em processos em que se tem a convivência temporal destes. Assim, não é um processo de formação linear e tampouco harmônico, pois tem sua gênese nas buscas de maximização das possibilidades da reprodução capitalista. Portanto, são áreas que desempenham praticamente os mesmos papéis do Centro Principal, com, inclusive, semelhanças na paisagem (RIBEIRO, 2006, p. 230).

Na mesma linha de interpretação Souza (2009) utiliza-se das contribuições de Duarte (1974) para a definição dos eixos comerciais na cidade de Uberlândia (MG). Conforme o autor, os eixos comerciais nesta cidade constituíam-se, para o planejamento urbano, como eixos potencialmente favoráveis a ocorrência espontânea de um adensamento comercial e de serviços típicos de subcentros. Além disso, por ligarem a área central à rodovia ou áreas importantes da cidade, ainda foram importantes por nortear a expansão da cidade e, conseqüentemente, favorecerem práticas de especulação imobiliária.

Dada as principais contribuições das pesquisas brasileiras, buscaremos agora demonstrar também outros estudos. Embora as pesquisas não sejam numerosas no que tange a definição de eixos comerciais e privilegiam o espaço metropolitano e de grandes cidades, na literatura norte-americana também é possível encontrar definições dessas novas expressões da centralidade intraurbana. Nesse sentido, destacam-se os estudos de Berry (1968) e Proudfoot (1958). Ambos, ao estudarem as características gerais da organização das atividades comerciais definiram formas que essas atividades adquirem no espaço interno das cidades. Dentre esses tipos, analisaremos as que mais se aproximam de nosso objeto de estudo: os eixos comerciais.

Nessa perspectiva, Proudfoot (1958), ao analisar a estrutura varejista de cidades norte-americanas constatou cinco tipos estruturas varejistas: o distrito central de negócios (CBD), o centro de negócios periférico, as vias principais de negócios, a rua comercial de

bairro e os *clusters* de lojas isolados. Entre essas definições, as que mais se aproximam de nossas discussões sobre os eixos comerciais são a via principal de negócios e a rua comercial de bairro. De tal modo, o autor destaca que a principal característica das vias principais de negócios é a coexistência de dois atributos relacionados: o de ser uma rua comercial e de negócios – o que implica na existência de comércios que geralmente demandam de grande espaço físico – e de ser uma importante artéria de tráfego – ligando, geralmente, o distrito central de negócios e as áreas residenciais periféricas. Para Proudfoot (1958), apesar dos estabelecimentos existentes nessas vias atenderem, e são principalmente dependentes, dos clientes derivados deste tráfego denso, a presença da via não interfere no desenvolvimento das atividades, pois a disponibilidade de espaços para estacionamento torna-se um fator de atração de clientes.

Já as ruas comerciais de bairro, segundo o autor, são caracterizadas por linhas dispersas de lojas comerciais e de serviços ao longo de ruas dentro de áreas residenciais densamente povoadas, e por tal motivo, sua clientela advém de curtas distâncias, o que a diferencia da via principal de negócios. Além disso, essas ruas se estendem através porções residenciais da cidade e tomam a forma de uma rede de mais ou menos regular, seguindo as principais rotas de transporte que são indesejáveis para fins residenciais. Essas ruas geralmente são extensões para centro de negócios periféricos, ou são isolados a partir de outras estruturas de varejo (PROUDFOOT, 1958).

Ao encontro às concepções de Proudfoot, Brian Berry (1968), definiu quatro componentes básicos da estrutura comercial intraurbana para além do centro tradicional: uma hierarquia de centros empresariais, desenvolvimento de autoestradas comerciais, desenvolvimento de artérias urbanas comerciais e áreas funcionais especializadas. As autoestradas comerciais, para o autor, são eixos naturais de desenvolvimento, e compreendem funções como postos de gasolina e locais de serviços, restaurantes e drive-ins, hotéis, sorveterias, entre outros. Essas funções, para Berry (1968), servem as demandas originadas pelas rodovias, e no geral, quanto maior for o volume do tráfego, maiores são as demandas de usos criadas por estas rodovias comerciais. Todavia, esses usos são raramente associados funcionalmente, servindo somente a paradas de uso único, de modo que a utilização desses estabelecimentos não é vinculada umas às outras.

O desenvolvimento de artérias urbanas comerciais, de acordo com Brian Berry (1968), se dá pelo grande número de funções comerciais que buscam essa localização, em função de sua acessibilidade em relação ao conjunto da cidade. Grande parte das

atividades nessa área tem acesso razoável para o mercado urbano, todavia, as necessidades por espaço e a forma como os consumidores as usam, faz com que esses estabelecimentos funcionem de forma mais eficiente fora do centro de negócios (BERRY, 1968). Há nessas artérias, de acordo com o autor, atividades de uso infrequente, que por sua especialização atraem um grande público consumidor e, nesse sentido, a acessibilidade a um segmento importante do mercado urbano é assegurado pela orientação arterial.

Além dessas duas formas de eixos comerciais, Berry (1968), ainda identifica mais dois tipos de eixos: os eixos suburbanos, em que são encontradas atividades comerciais mais recentes do tipo drive-in e lojas de desconto e a rua comercial tradicional, que ainda ocorre em partes mais antigas das cidades norte americanas, realizando essencialmente as funções de centro nos níveis de conveniência e de vizinhança.

Diante das contribuições de Malcom Proudfoot (1958) e Brian Berry (1968), podemos verificar que a definição de eixos em relação a sua forma espacial é comum, entretanto há, de acordo com determinadas características, diferentes tipos de eixos na estrutura comercial das cidades. Diante disso, podemos constatar que a definição dos eixos comerciais deve levar em consideração o movimento que permeia a temporalidade da estrutura das cidades analisadas, pois é necessário entender os contextos para que os eixos não sejam entendidos ‘por si só’. Em nossa análise, isso vale também para a definição e delimitação dos subcentros, os quais buscaremos contextualizar e analisar no capítulo que segue.

### 3. NOVAS CENTRALIDADES EM CHAPECÓ: OS SUBCENTROS E EIXO COMERCIAL

---

#### 3.1 Área central, subcentro e eixo comercial nos Planos Diretores

A estrutura espacial urbana, ou estrutura intraurbana das cidades, comporta diversas funções de acordo com a atividade predominante. Autores como Villaça (2001), Souza (2003), Castells (2009), Corrêa (1997) entre outros, buscaram analisar os processos e as formas resultantes que configuram a organização interna das cidades. Destacamos os elementos: centro principal, subcentros de comércio e serviços, bairros residenciais e áreas industriais que compõe a cidade, definida por Souza (2003), como uma ‘entidade sócio-espacial complexa’. Nesse sentido, cabe ressaltar a importância do planejamento, caracterizado por Rezende e Ultramari (2007, p. 258) como “[...] uma das funções clássicas da administração científica indispensável ao gestor municipal”.

Conforme Rodovalho (2008), o planejamento urbano seria o processo de criação e desenvolvimento de programas que buscam melhorar ou revitalizar certos aspectos dentro de uma dada área urbana, tendo como finalidade propiciar aos habitantes uma melhor qualidade de vida. Com seus princípios contidos no Estatuto da Cidade (Lei 20.257/01), o plano diretor municipal constitui-se hoje como um instrumento básico do planejamento urbano nacional. Conforme Villaça (1999, p. 238), o plano diretor

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

Como parte fundamental para o entendimento da estrutura urbana de Chapecó, afim de compreender o processo de descentralização das atividades comerciais e de serviços e a formação de novas centralidades, a partir da análise dos subcentros e eixo comercial, torna-se fundamental a análise das práticas de ordenamento territorial, nomeadamente as contidas nos Planos Diretores. Nos últimos 15 anos, foram elaborados dois planos para a

cidade de Chapecó, o Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial de Chapecó (PDDTC) em 2004 e o Plano Diretor de Chapecó (PDC) aprovado em 2014. A partir destes planos, buscaremos primeiramente analisar as propostas e definições relativas à área central, em virtude do fato de que a descentralização é um fenômeno mais recente em relação a centralização.

Diante da análise geral dos Planos Diretores, constatamos que sua elaboração leva em consideração o ordenamento da cidade em função de seu papel de polo regional, e que os temas área central, subcentro e eixo comercial estão presentes, mesmo de forma indireta, no ordenamento territorial apresentado pelo plano. As definições e delimitações da área central estão em ambos os planos, enquanto os temas subcentro e eixo comercial não possuem menções diretas, apresentando apenas discussões sobre a localização das atividades econômicas ordenadas obedecendo o limite das principais vias.

A composição do território, presente no capítulo III do PDDTC (2004), define que o município é composto por duas Macrozonas, representadas pela Macrozona de Reestruturação e Densificação Urbana<sup>10</sup> e a Macrozona de produção primária, onde:

§ 1º A Macrozona de reestruturação e densificação urbana corresponde às áreas caracterizadas pelo acelerado processo de urbanização e transformação das características naturais do território, onde deve ser implantado um modelo de ordenamento que promova a reestruturação e qualificação de bairros, periferias e agrupamentos urbanos, viabilizando a otimização do uso da infraestrutura e dos investimentos públicos e privados, através de uma melhor densificação da cidade.

§2º A Macrozona de produção primária é caracterizada pela prevalência do patrimônio ambiental do município e da humanidade, pelos núcleos de agrupamentos rurais em estruturação e pelas atividades predominantemente ligadas à produção agrofamiliar primária (PMC, 2004a, p. 34).

No PDC de 2014, a divisão é feita com os mesmos princípios, entretanto, seus nomes foram substituídos por Macrozona Urbana<sup>11</sup> e Macrozona Rural. A macrozona de reestruturação e densificação urbana do PDDTC de 2004, de tal modo, compreende o espaço urbano de Chapecó e está subdivida em microáreas, unidades funcionais, unidades ambientais, áreas especiais e unidade industrial. Das subdivisões, destacamos a macroárea urbana central (MUC), descrita no Artigo 116:

---

<sup>10</sup> As divisões que compreendem a Macrozona de Reestruturação e Densificação Urbana do PDDTC de 2004 pode ser visualizada no Anexo 1.

<sup>11</sup> No anexo 2 é possível visualizar a composição da Macrozona Urbana definida pelo PDC de 2014.

Art. 116. A macroárea urbana central – MUC é formada e constituída pelas áreas urbanas centrais organizadas em seu tecido xadrez, porção do território melhor atendida pela infraestrutura, pelas atividades econômicas, pelos serviços públicos e pelas oportunidades geradas a partir da urbanização do município, apresentando alta densidade de edificações e baixa densidade populacional, decorrente da prevalência de atividades econômicas (PMC, 2004a, p. 34).

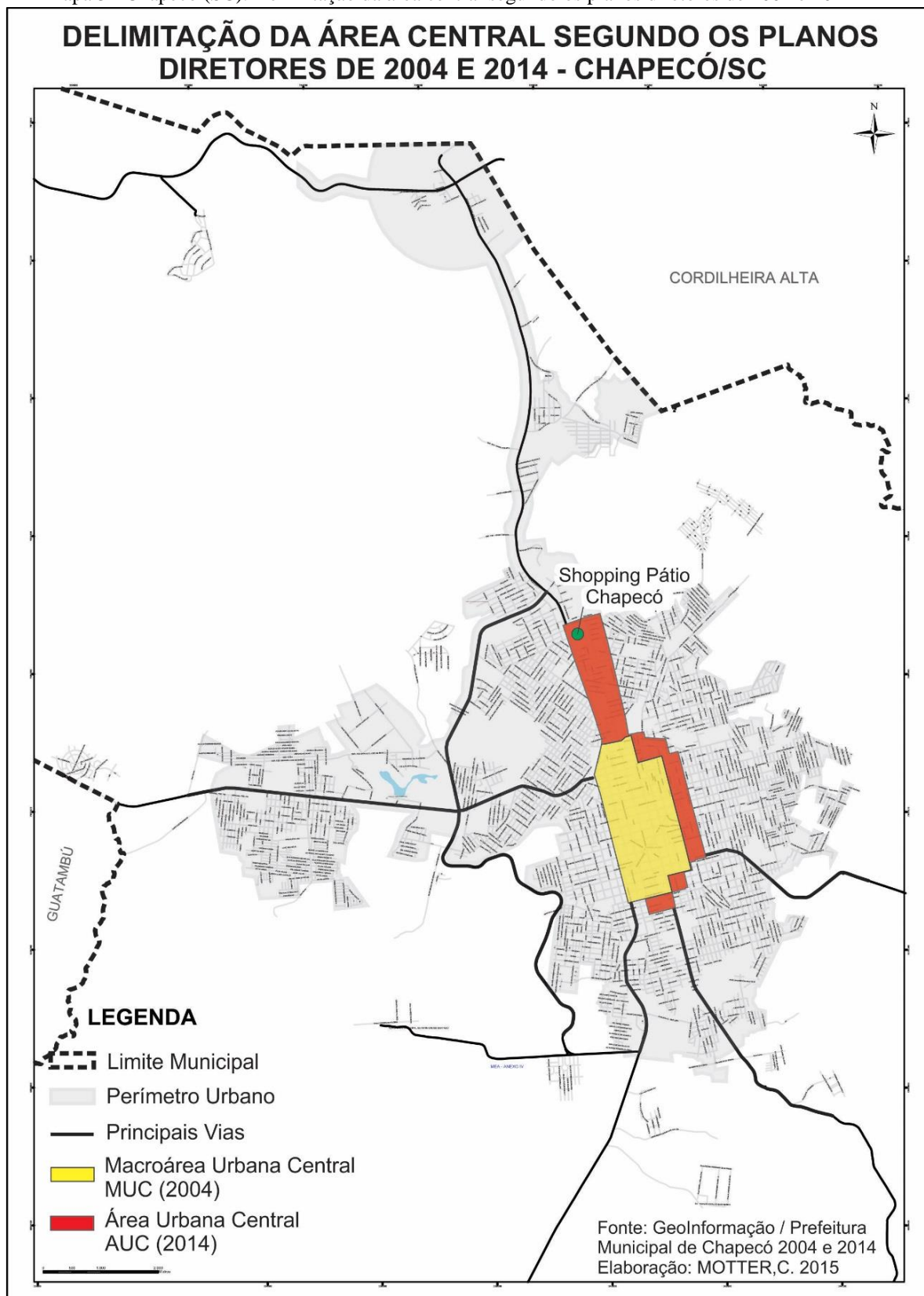
No PDC de 2014, esta porção do território incluída na macrozona urbana foi definida como Área Urbana Central (AUC), e compreende a mesma definição da macroárea urbana central de 2004. É possível perceber elementos chaves na definição da área central, que vão ao encontro das concepções da literatura, exemplificadas pela concentração de atividades comerciais e de serviços, equipamentos públicos, alta verticalização e baixa concentração populacional em detrimento das atividades econômicas (atividades comerciais, de serviços e atividades de gestão). Apesar das definições serem iguais em ambos os planos, em virtude do crescimento populacional e da implementação de novas atividades econômicas, a delimitação desta área foi alterada no PDC de 2014, como demonstra o mapa 3.

A porção anexada à área urbana central no plano diretor de 2014, compreendia, no plano diretor de 2004, a macroárea urbana de reestruturação 2 – MUR2 – “caracterizada pela existência de atividades de produção e desenvolvimento econômico organizadas principalmente ao longo de eixos de estruturação do sistema viário, [...] produzindo uma urbanização acelerada e consequente sobrecarga do sistema viário local” (PMC, 2004a, p. 39).

Esta área, que já se destacava por apresentar atividades econômicas e uma urbanização acelerada, passou por intensas transformações entre o período da publicação do plano diretor em 2004 e sua revisão em 2014. Dentre as transformações ocorridas, destacamos a implantação de um shopping center no ano de 2011. Localizado entre as Avenidas Fernando Machado e Getúlio Vargas (mapa 3), na porção norte da atual área urbana central (AUC – 2014), o Shopping Pátio Chapecó é o primeiro empreendimento do gênero na cidade. Com localização privilegiada, entre a principal via de acesso à cidade pela porção norte – que faz a ligação da cidade com a BR 282 – e a principal avenida comercial – a Avenida Getúlio Vargas – a instalação desse equipamento proporcionou alterações significativas em seu entorno.



Mapa 3 - Chapecó (SC): Delimitação da área central segundo os planos diretores de 2004 e 2014



Motter e Batella (2013), em estudo realizado após a inauguração do shopping center, já sinalizavam alterações no uso do solo nas proximidades. Paulatinamente, e motivados em grande medida pela implantação do Shopping, novos empreendimentos foram surgindo e as antigas instalações foram sendo revitalizadas. A implantação de instituições financeiras, restaurantes, bares e lojas comerciais, além da ampliação do tecido urbano com a abertura de novas vias e a criação de novos loteamentos são exemplos das alterações propiciadas pela instalação do empreendimento.

As transformações nesse local, desse modo, levaram os planejadores a incluir essa parte do território na área urbana central. Apesar de não haver critérios claros na definição da área central de Chapecó nos planos diretores e pela ausência de estudos que privilegiam essa área, utilizaremos neste trabalho a delimitação utilizada no PDC de 2014, justificando a escolha pelo fato do fito do trabalho ser o estudo da descentralização e as formas assumidas por esse processo: os subcentros e eixos comerciais.

Processos como a reestruturação e a descentralização são temas recorrentes nos planos diretores de Chapecó, principalmente pelo fato da cidade se constituir em um polo regional e, portanto, demandar estratégias e propostas para a reestruturação da cidade, já pensando na descentralização. No PDDTC (2004) e no PDC (2014) a descentralização é tratada como parte da estratégia de organização territorial, como descrito no Artigo 21:

Art. 21. A estratégia de organização territorial e desenvolvimento descentralizado define um processo de planejamento municipal que direciona o desenvolvimento territorial, de forma descentralizada e equitativa entre os diferentes setores, priorizando a reestruturação e a qualificação dos espaços em transformação, através da justa distribuição da infraestrutura, dos investimentos públicos e privados, dos serviços de promoção do direito à cidade e das oportunidades decorrentes do processo de urbanização e transformação territorial, bem como sua qualificação ambiental (PMC, 2004a, p. 19).

Entre os objetivos da estratégia de organização territorial e desenvolvimento descentralizado estão a adequação da infraestrutura, a ampliação dos serviços públicos de promoção do direito à cidade, o ordenamento dos investimentos públicos e privados, a descentralização das atividades de produção econômica e a qualificação ambiental (PMC, 2004a; 2014a).

As atividades de produção econômica são classificadas como elemento de estruturação do território sob responsabilidade do município e, de acordo com os planos, “[...] são responsáveis pelo crescimento econômico do Município e pela geração de

oportunidades de desenvolvimento, sendo organizadas através de setores territoriais, linhas principais do sistema viário e polos de desenvolvimento” (PMC, 2014a, p. 2).

Contempladas pelo programa de definição de áreas destinadas a atividades econômicas em áreas de expansão territorial no PDDTC de 2004 e pelo programa de desenvolvimento econômico no PDC de 2014, os planos diretores definem, através de estudos, informações e dados socioeconômicos, a organização das atividades produtivas com foco na descentralização do crescimento e sua distribuição de forma diversificada e equilibrada no território.

As ações para a efetivação dos programas são melhores detalhadas no plano diretor de 2014, e contemplam ações como a definição de áreas adequadas a expansão das atividades econômicas; parcerias público-privadas para o desenvolvimento econômico, com vistas à justa distribuição das oportunidades de desenvolvimento; diversificação das atividades aproveitando fatores propícios à atração de novas cadeias produtivas, ao desenvolvimento do turismo, ao adensamento dos serviços e a maior qualificação do comércio; estímulo às atividades produtivas em núcleos populacionais, acessos viários e novas áreas de expansão urbana; elaboração de projetos visando a implantação de atividades produtivas em bairros, periferias e agrupamentos urbanos carentes de atividades econômicas e serviços públicos; otimização de imóveis para a implantação de atividades econômicas nos diversos setores da cidade; consolidação da cidade de Chapecó como polo regional de comércio atacadista e varejista, prestação de serviços, educação, ensino técnico e superior, serviços de saúde, entretenimento, cultura e eventos; entre outros (PMC, 2014a).

Os subcentros e eixos comerciais, embora não apresentem definições claras nos planos diretores, podem ser entendidos através das propostas de desenvolvimento econômico, ao levarmos em consideração que as atividades de produção econômica incluem também as atividades comerciais, de serviços e gestão. Assim, no PDDTC de 2004 a distribuição das atividades econômicas está presente na macrozona de reestruturação e densificação urbana sob a denominação de Unidades Funcionais de Descentralização do Desenvolvimento nível 1 – UFDD1 e Unidades Funcionais de Descentralização do Desenvolvimento nível 2 – UFDD2, detalhadas no artigo 121 e 122.

Art. 121. As unidades funcionais de descentralização do desenvolvimento nível 1 – UFDD1 são setores urbanos organizados preferencialmente em vias estruturais e coletoras, com o objetivo de promover a descentralização das

atividades de desenvolvimento econômico junto às unidades ambientais de moradia – UAM.

Art. 122. As unidades funcionais de descentralização do desenvolvimento nível 2 – UFDD2 são unidades territoriais urbanas localizadas em vias principais de estruturação do sistema viário que comunicam-se com as rodovias de ligação inter-estadual, tendo como objetivo promover a organização e a descentralização do desenvolvimento econômico (PMC, 2004a, p. 39).

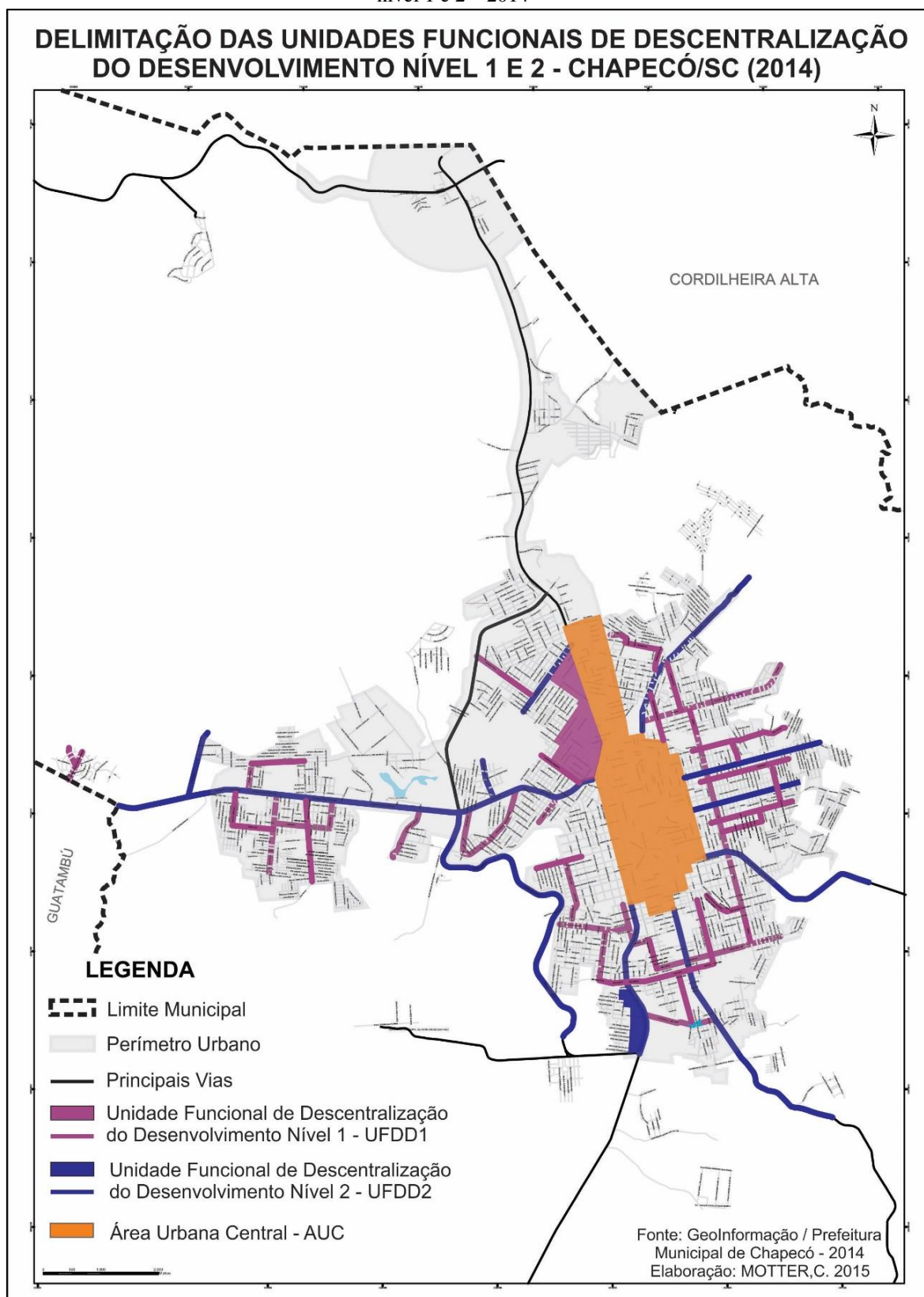
No PDC de 2014, as mesmas definições são utilizadas para a unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 1 (UFDD1), entretanto, o PDC destaca em parágrafo único que esta unidade “[...] é direcionada preferencialmente à implantação de atividades de produção econômica de pequeno e médio porte que atendam às necessidades das Unidades de Moradia e Unidades Ambientais de Moradia do entorno [...]” (PMC, 2014a, p. 37).

A unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 2 (UFDD2), no PDC de 2014 possui definição igual ao plano elaborado em 2004, mas ressalta que enquanto a UFDD1 é voltada para a implantação de atividades econômicas de pequeno e médio porte, a de nível 2 é direcionada preferencialmente à implantação de atividades de médio e grande porte.

Embora não haja definições do porte das atividades econômicas permitidas nas unidades de descentralização do desenvolvimento no PDDTC de 2004, o artigo 123 ressalta que essas unidades são setores urbanos organizados e estruturados ao longo de vias principais do sistema de circulação do município e em polos estruturadores, com objetivo de promover: 1. A descentralização das oportunidades de desenvolvimento; 2. A organização das atividades de produção econômica; 3. A otimização do sistema de circulação e mobilidade urbana; 4. A adequada integração territorial entre os setores urbanos. (PMC, 2004a, p. 39).

Estas áreas funcionais apresentadas pelo PDDTC de 2004 também são classificadas com base no adensamento populacional, onde as Unidades Funcionais de Descentralização de desenvolvimento Nível 2 são classificadas como áreas de grande adensamento e as Unidades Funcionais de Descentralização do desenvolvimento Nível 1 como áreas de médio adensamento populacional. Para o plano revisado e publicado em 2014, áreas de grande adensamento correspondem a áreas que possuam mais de 400hab./ha (quatrocentos habitantes por hectare), compreendendo a área urbana central e ambas unidades funcionais. A delimitação destas áreas pode ser visualizada no mapa 4.

Mapa 4 - Chapecó (SC): Delimitação das unidades funcionais de descentralização do desenvolvimento nível 1 e 2 – 2014



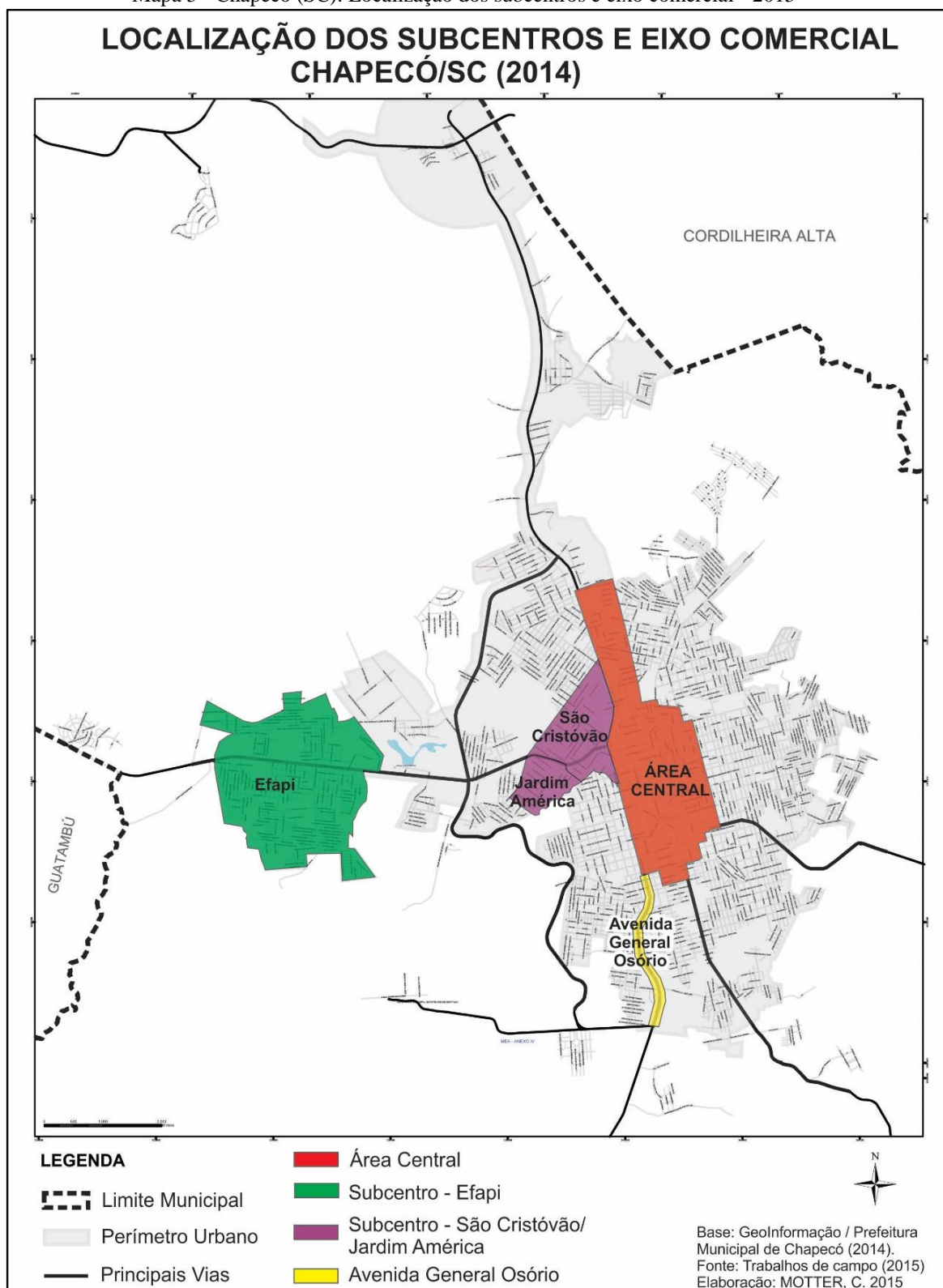
Os planos diretores de Chapecó elaborados nos anos de 2004 e 2014 destacam a importância da descentralização do desenvolvimento e chegam a mencionar, em alguns pontos, a necessidade da localização de atividades de produção econômica junto às unidades de moradia. Apesar disso, não apresentam nenhuma proposta ou mesmo delimitação das formas criadas pelo processo de descentralização das atividades comerciais, de serviços e gestão.

Nesse sentido, como a metodologia tem como objetivo ajudar a compreensão, nos mais amplos termos, não dos produtos da pesquisa, mas do próprio processo (MOURA CASTRO, 1977), destacamos a análise dos planos diretores como parte inicial do processo de identificação dos subcentros e eixo comercial. Assim, por meio da delimitação das unidades funcionais de descentralização do desenvolvimento, caracterizadas como locais de grande adensamento populacional e que contêm ou são propícias a implantação das atividades econômicas, de acordo com os planos, foram realizados mapeamentos preliminares para a identificação de locais com maior concentração de atividades comerciais e de serviços.

Em consonância com os objetivos da pesquisa, qual seja, de compreender o processo de descentralização das atividades comerciais e de serviços e a formação de novas centralidades, após a análise dos planos diretores, a metodologia proposta analisa como principal determinante para a ocorrência de um subcentro ou eixo comercial o uso e ocupação do solo nos locais previamente selecionados. Com base nos estudos de Murphy e Vance Jr (1954), Duarte (1974), Strohaecker (1988), Ribeiro Filho (2004b) e Souza (2009) foram definidas quais as atividades que caracterizam um subcentro ou um eixo comercial. Classificadas pela frequência de uso e ocorrência espacial na área central, as atividades foram classificadas em Centrais, Não-Centrais e atividades Típicas da Zona Periférica do Centro. De tal modo, para serem classificados como subcentro ou eixo comercial levamos em conta o percentual de atividades centrais e da zona periférica do centro, em detrimento das atividades não centrais.

Por meio desta metodologia, foram classificados como subcentros a Avenida Atílio Fontana e adjacências, (subcentro Efapi), a Avenida São Pedro e adjacências, (subcentro São Cristóvão/Jardim América) e como eixo comercial identificamos a Avenida General Osório, localizada no bairro Palmital. A localização das novas centralidades está representada pelo mapa 5, e nos itens que seguem buscaremos justificar a classificação dessas áreas com base na dinâmica e no tipo de atividades presentes nesses locais.

Mapa 5 - Chapecó (SC): Localização dos subcentros e eixo comercial - 2015





### 3.2. Origem e Delimitação do Subcentro Efapi

A criação ou o surgimento de novas centralidades no espaço urbano decorre de vários processos inerentes a reprodução capitalista do espaço. Entendidos como uma forma de complexificação do espaço urbano – onde o centro deixa de monopolizar todas as atividades comerciais, de serviços e de gestão, e passa a dividi-las com outras áreas da cidade – os subcentros, para serem melhor compreendidos, devem ser devidamente situados no contexto espacial da cidade. Isso é válido porque esse fenômeno não ocorre de forma homogênea em todas as cidades, um subcentro situado em uma metrópole como o Rio de Janeiro, identificado por Duarte em trabalho publicado em 1974, não é o mesmo que um subcentro existente em uma cidade média, como os que foram definidos por Souza (2009) na cidade de Uberlândia, Minas Gerais.

Nesse sentido, é preciso levar em consideração o contexto em que a cidade está inserida, o nível de desenvolvimento que a cidade possui, além de identificar características culturais, sociais, econômicas, políticas e históricas da cidade. Ademais, alguns pesquisadores têm demonstrado que esse fenômeno da multiplicação da centralidade não está restrito apenas às metrópoles e grandes cidades, mas também é visível (em menor grau) em cidades médias. Isso se deve, em grande medida, pelo aparecimento de um mercado consumidor significativo, ditado pelo aumento na dinâmica econômica e populacional que, por suas demandas, incrementam as atividades comerciais e de serviços, resultando no aparecimento de novas atividades em locais para além do centro tradicional. Assim, torna-se fundamental interpretar as características que esse processo assume nestas cidades, haja vista que são reproduzidos de diferentes modos os fenômenos que ocorrem em cidades de hierarquia superior.

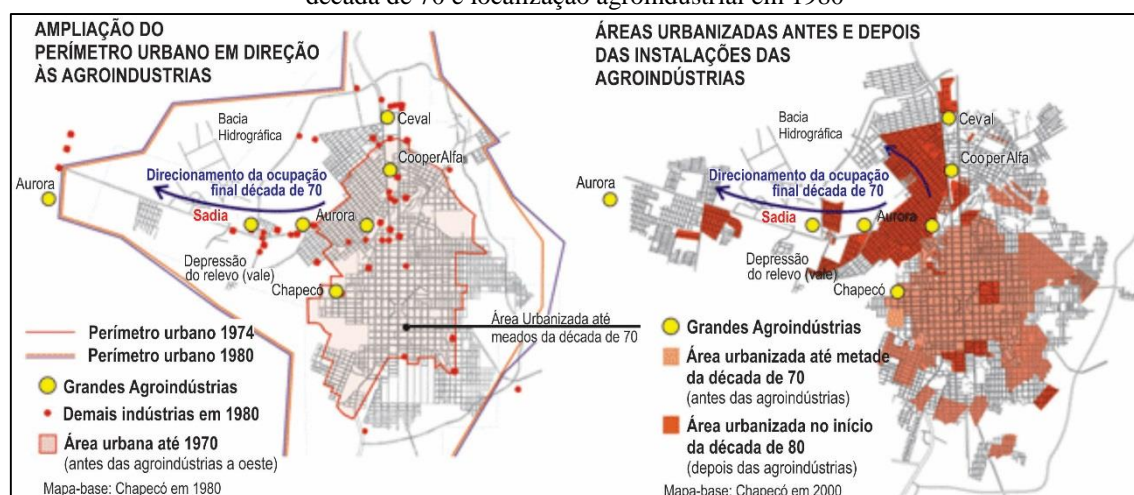
A atividade agroindustrial em Chapecó possui um papel de destaque, em virtude de constituir o ‘carro-chefe’ do desenvolvimento do espaço agrário e ser responsável pelo acelerado processo de urbanização do município (ALBA, 2002). Pela concentração das maiores empresas agroindustriais da região, juntamente com sua capacidade de polarização econômica em virtude da existência de atividades produtivas e de serviços, Chapecó é considerada polo regional, como afirmam Alba (2002), Reche e Sugai (2008), Gretzler (2011), entre outros.

O desenvolvimento das agroindústrias na cidade propiciou, entre outros fatores, o aumento populacional do município e a consequente expansão do tecido urbano. A



origem do bairro Efapi, de tal modo, remete a instalação das agroindústrias, como demonstra estudo realizado por Reche e Sugai (2008). Na década de 1970, com a localização de algumas agroindústrias à oeste da malha urbana consolidada, a lógica de ocupação gradativa em círculos a partir da área central foi rompida, ocasionando uma ocupação a oeste deslocada da malha urbana principal, detalhada pela figura 13 (RECHE, SUGAI, 2008). Entre a mancha urbana principal e o bairro Efapi, cabe ressaltar, está localizada a bacia de captação de água potável do Lajeado São José, representada na figura como bacia hidrográfica, onde o processo de uso e ocupação do solo é controlado por leis municipais. A principal via que faz a ligação entre a mancha urbana principal e o bairro Efapi é a Avenida Senador Atílio Fontana, que segue para o extremo oeste de Santa Catarina pela rodovia SC 283 e para o município vizinho (Guatambú) pela rodovia SC 484.

Figura 13 - Chapecó (SC): Ampliação do perímetro urbano da metade da década de 70 para o final da década de 70 e localização agroindustrial em 1980



Fonte: Reche e Sugai, 2008, s/p.

Entre os anos 1977 e 1981, a cidade de Chapecó recebia em média 40 famílias de imigrantes ao dia, provenientes da expulsão do campo ou mesmo de trabalhadores de cidades e estados vizinhos, que vislumbravam melhores perspectivas de emprego e melhores condições de vida (PELUSO JÚNIOR, 1991). Com o aumento populacional urbano, que passou de 20.591 habitantes em 1970 a 55.226 habitantes em 1980, a demanda por habitação também aumentou, e como ressaltam Reche e Sugai (2008, s/p),

[...] o não acompanhamento de ações governamentais, principalmente de moradia, para minimizar os conflitos resultantes da diferença entre a população absorvida pelas indústrias e a população atraída por essas, provoca o

fortalecimento da figura do loteador clandestino que, a partir da década de 70, vê na necessidade de moradia para a população de mais baixa renda migrante, um mercado promissor. A ausência de iniciativas por parte do Estado, de fiscalização e mesmo com uma legislação pouco restritiva (justificada pela pressão populacional), e a demanda crescente, provocou o aparecimento de inúmeros loteamentos irregulares ao redor das indústrias, descontínuas à malha consolidada.

Os funcionários que chegavam a pedido da empresa, conforme Ben (2006), construíram o primeiro núcleo de moradores nas proximidades da agroindústria Sadia, local que ficou conhecido como ‘Vila Sadia’. Paulatinamente, novas residências foram sendo construídas nas proximidades da agroindústria e da Avenida Senador Atílio Fontana, formando novas vilas e loteamentos, entre eles: Vila Martinelli (1970), Loteamento Vitória (1980), Efapi/Colato (1980), Thiago (1981), Parque das Palmeiras (1982) e Serrano Soprana (1982), loteamentos e vilas que hoje compõem o maior bairro da cidade (BEN, 2006).

Reche e Sugai (2008) afirmam que as vilas e loteamentos formados nessa área da cidade foram instalados em desacordo com as leis municipais, e eram, portanto, segregados e desprovidos de infraestrutura básica. Ben (2006) acrescenta que pela falta de meios de transporte, a população que trabalhava nas agroindústrias, ou que não dispunha de recursos financeiros para residir em outra área da cidade, acabava por fixar moradia nessa área da cidade, principalmente por poder percorrer a pé o caminho entre a residência e o trabalho. A legitimação destes loteamentos só foi realizada no final da década de 1970, através da alteração de duas leis, que permitiram a ampliação do perímetro urbano, abrangendo essas áreas de interesse do setor imobiliário e que desobrigaram o loteador de várias exigências de infraestrutura básica para a implantação de loteamentos (RECHE; SUGAI, 2008). Surgiram assim, de acordo com as autoras, os bairros operários, com baixíssimos níveis de infraestrutura e renda.

Com o desenvolvimento das agroindústrias que passaram a demandar mão de obra qualificada, houve a instalação de cursos técnicos e superiores para atender a essas exigências. Instalam-se no município cursos técnicos como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) em 1974, o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac) em 1978, e instituições de ensino superior como a Fundação Universitária do Oeste (Fundeste) em 1973, tornando-se, em 2002 a Universidade Comunitária da Região de Chapecó (Unochapecó) (ALBA, 2002). Os cursos de

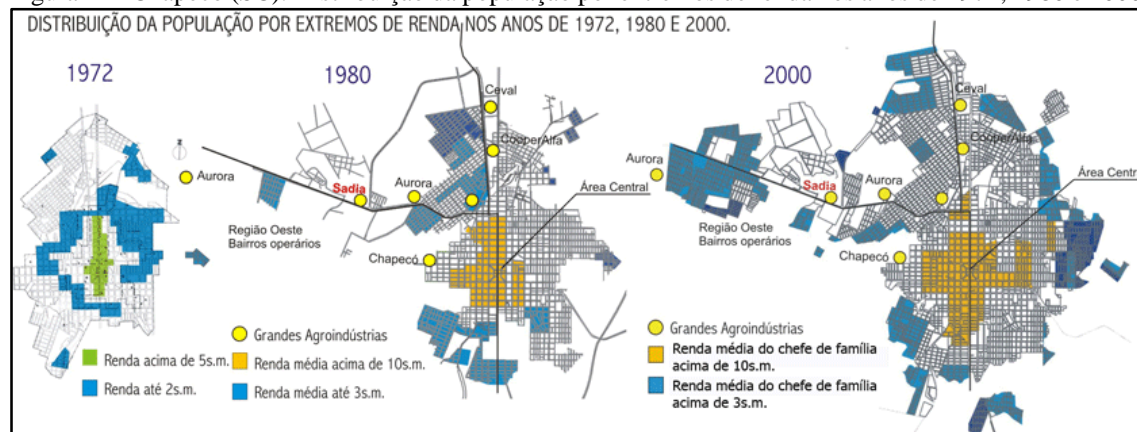
graduação ofertados pela Unochapecó, instalada no bairro Efapi, constituem também um dos motivos que levam os estudantes a residirem no bairro.

De acordo com dados disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Chapecó (2004b), em 2004 o bairro Efapi possuía 7.279 imóveis, representando 12,88% dos imóveis registrados no município, em contrapartida aos 9.051 (16,02%) dos imóveis localizados no bairro centro, sendo o segundo maior bairro em quantidade de imóveis. Em 2010 o número de imóveis localizados no bairro Efapi passou para 9.096, e no último estudo disponibilizado pela prefeitura (2014), o bairro conta com 10.131 imóveis, ficando novamente como segundo maior bairro em número de imóveis (12,5%) atrás somente do bairro Centro, que possui 15,7% dos imóveis localizados na cidade (PMC, 2014b).

Em relação à população, de acordo com dados do IBGE (2000; 2010) divulgados pela PMC (2014b), no ano de 2000 o bairro Efapi contava com 16.232 habitantes (11,67% da população urbana), enquanto o bairro centro possuía 10.483 habitantes (7,54% da população urbana). Em 2010, a população do bairro Efapi foi de 26.543 habitantes, representando 15,79% da população urbana de Chapecó, destacando novamente o bairro como o mais populoso da cidade. Isso demonstra a importância que o bairro possui no contexto urbano de Chapecó, revelando uma população residente maior que grande parte dos municípios situados nas proximidades.

A composição da população residente no bairro Efapi é representada em sua maioria por trabalhadores das agroindústrias e estudantes, sendo o rendimento médio mensal das pessoas responsáveis pelo domicílio em 2000 de R\$ 421,68<sup>12</sup>. A distribuição da população por extremos de renda na cidade de Chapecó por ser visualizada na figura 14.

Figura 14 - Chapecó (SC): Distribuição da população por extremos de renda nos anos de 1972, 1980 e 2000

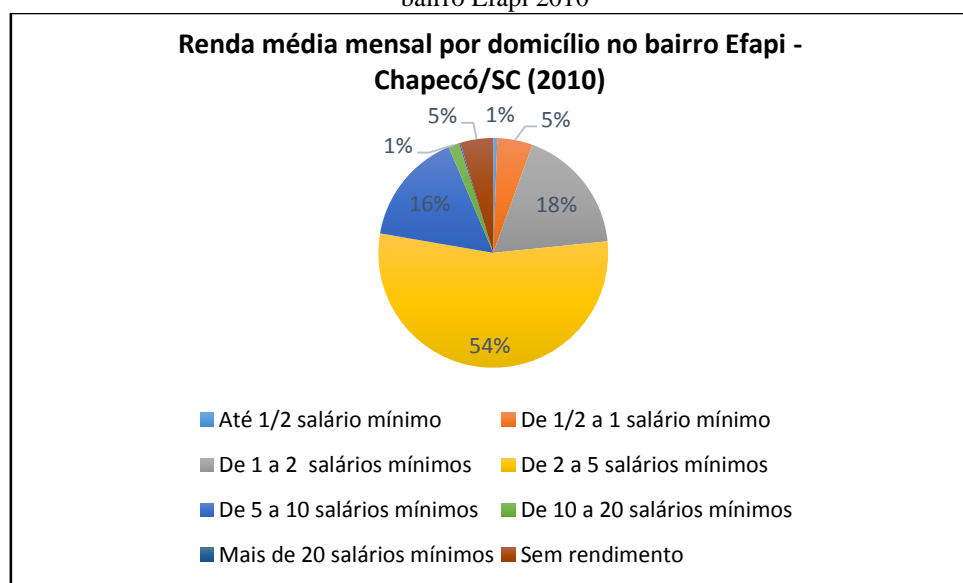


Fonte: Reche e Sugai, 2008, s/p.

<sup>12</sup> O valor do salário mínimo no ano de 2000 compreendia R\$ 151,00.

Dados mais recentes da renda média mensal por setores censitários (bairros) foram divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010). Entretanto, os dados relativos a pesquisa por domicílio apresentaram uma nova metodologia, onde os dados de classe de rendimento mensal domiciliar foram divulgados por domicílios particulares permanentes. De acordo com os dados disponibilizados, a distribuição da renda média mensal por domicílio no bairro Efapi está organizada na figura 15. Conforme demonstra a figura 15, a maioria dos domicílios particulares permanentes – 54% – possuem uma renda média familiar entre 2 a 5 salários mínimos, enquanto 18% dos domicílios possuem renda mensal entre 1 e 2 salários mínimos e 16% apresentam renda média mensal entre 5 a 10 salários mínimos. Nos extremos das classes de rendimento nominal estão 5% dos domicílios sem rendimento (categoria que inclui os domicílios com rendimento mensal domiciliar somente em benefícios), 1% com renda até meio salário mínimo e 5% com salário entre meio e 1 salário. Com o maior rendimento médio mensal estão presentes 5% dos domicílios, com renda entre 10 a 20 salários mínimos.

Figura 15 - Chapecó (SC): Rendimento nominal mensal por domicílios particulares permanentes no bairro Efapi 2010



Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010. Elaboração: Motter, C., 2015

Para além da atividade agroindustrial e o ensino superior ofertado pela Unochapecó, que são os principais agentes transformadores desse espaço e responsáveis por grande parte da população que reside no bairro, podemos destacar como novo agente que tem ditado transformações significativas neste local a Universidade Federal da Fronteira Sul - UFFS, primeira universidade pública federal na cidade. Criada em 2009 e localizada na

Rodovia SC 484 km 02, no limite entre os municípios de Chapecó e Guatambu, a UFFS possui a sede da instituição em Chapecó e campi nas cidades de Realeza (PR), Laranjeiras do Sul (PR), Cerro Largo (RS), Passo Fundo (RS) e Erechim (RS).

Localizada à oeste do bairro Efapi, a instalação da UFFS resultou na criação de um novo bairro e consequentemente, na expansão do tecido urbano. O bairro Fronteira Sul, de tal modo, está incluído no Plano Diretor de 2014, inserido na macroárea de expansão urbana futura, determinada a partir da característica de “novos polos indutores de desenvolvimento [...] caracterizada por ser área periférica pouco densificada, de uso residencial unifamiliar, com infraestrutura deficiente, carente de equipamentos urbanos e áreas de lazer” (PMC, 2014a, p. 27). Essa área tem como objetivos assegurados pelo Plano Diretor de Chapecó,

a) reestruturar o sistema viário existente; b) qualificar os assentamentos existentes; c) garantir transformações urbanísticas, melhorias sociais, valorização ambiental, em decorrência da implantação da Universidade Federal da Fronteira Sul; d) propor novos usos e atividades, incentivando a diversificação; e) implantar novos equipamentos e serviços urbanos; f) regular a tendência de aumento da ocupação em função do polo atrator (PMC, 2014a, p. 28).

Caracterizada por ser uma área pouco densificada e com infraestrutura deficiente, as áreas mais próximas ganham em complexidade, particularmente o bairro Efapi, pela proximidade da universidade e do novo loteamento. Um dos reflexos visíveis é o aumento do fluxo de veículos e do transporte urbano no local, além da implantação de novos empreendimentos que visam atender às demandas propiciadas pelos estudantes e servidores da universidade federal.

Quanto às atividades comerciais e de serviços, a localização do bairro – afastado da mancha urbana principal – propiciou o desenvolvimento de algumas atividades que surgiram de imediato para atender as necessidades básicas da população. Com o aumento populacional e o aumento na média da renda familiar, entre outros fatores, os estabelecimentos comerciais e de serviços aumentaram em quantidade e qualidade dos serviços/produtos oferecidos. As atividades, de tal modo, estão concentradas na principal avenida do bairro – Avenida Senador Atílio Fontana – que faz a ligação da mancha urbana principal e as rodovias estaduais SC 283 (fazendo a ligação com o extremo oeste catarinense) e a SC 484 (saída para o município vizinho de Guatambú e a ao campus da UFFS), além de ser a avenida a qual convergem as demais vias do bairro.

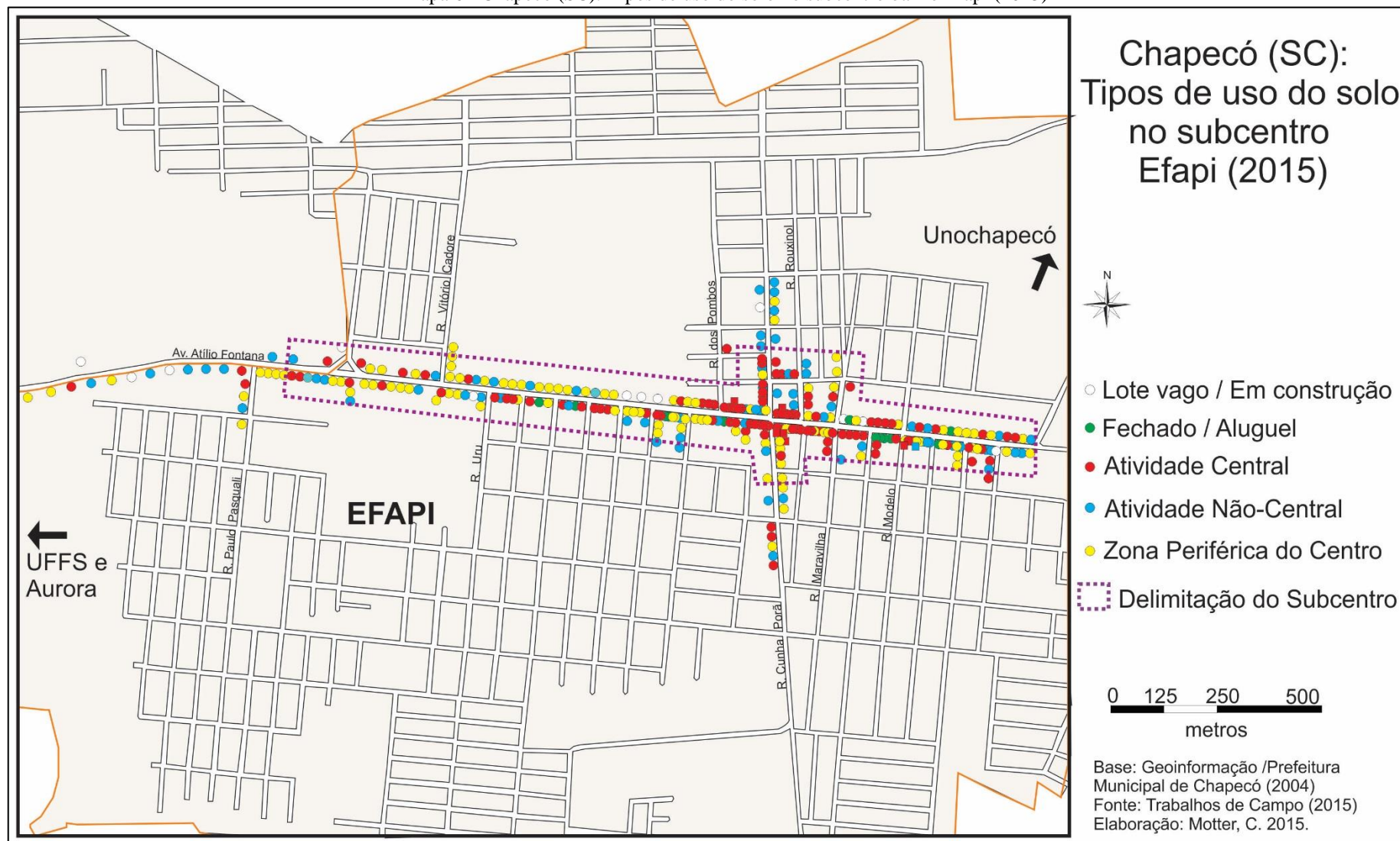
De acordo com a metodologia utilizada, o trabalho de campo foi realizado em ruas e avenidas que concentram as atividades centrais e da zona periférica do centro, pois as atividades não centrais estão espalhadas por toda a cidade e não representam atividades com poder polarizador. Através do mapeamento do uso do solo, constatou-se que as atividades estão concentradas na Avenida Senador Atílio Fontana e em algumas ruas subjacentes. O mapa 6 representa a localização por tipo de atividades encontradas no subcentro do bairro Efapi.

As atividades comerciais, de serviços e de gestão estão presentes em toda a avenida que corta o bairro Efapi, tendo como limites a bacia de captação de água potável a leste, onde o uso do solo é limitado por leis municipais e à leste o limite do perímetro urbano, onde as atividades são escassas. Apesar disso, como destacado anteriormente, a instalação de uma universidade federal a oeste do bairro Efapi representa a expansão do tecido urbano, podendo, com o desenvolvimento da infraestrutura e ocupação – como previsto pelo plano diretor –, apresentar novos usos do solo. Das ruas adjacentes, destacam-se a rua Cunha Porã, que possui maior número de atividades em sua extensão, seguido pelas ruas Rouxinol e rua Maravilha, onde as atividades estão presente somente nas quadras próximas à avenida. As demais ruas do bairro apresentam o uso residencial como o mais expressivo, havendo poucos estabelecimentos comerciais, de serviço ou de gestão.

Apesar da ocorrência em toda a avenida principal, as atividades classificadas como centrais concentram-se entre a Rua dos Pombos e a Rua Modelo, enquanto as atividades típicas da zona periférica do centro estão por toda a extensão do subcentro. No mapa 6 estão representadas as unidades de uso do solo encontradas, classificadas em atividades centrais, não centrais, atividades típicas da zona periférica do centro, lotes vagos ou em construção e estabelecimentos fechados ou disponíveis para locação. De acordo com a metodologia, a ocorrência de atividades centrais e da zona periférica do centro foram as determinantes para a delimitação do subcentro.



Mapa 6 - Chapecó (SC): Tipos de uso do solo no subcentro bairro Efapi (2015)



No subcentro do bairro Efapi foram encontradas 312 unidades de uso do solo, onde 110 unidades correspondem a atividades centrais, 105 a atividades da zona periférica do centro e 70 unidades de atividades não centrais. Os lotes vagos ou em construção somaram 12 unidades (3,8% do uso do solo) e os estabelecimentos fechados ou disponíveis para locação perfazem 15 unidades (4,8% do uso do solo). Das unidades ocupadas com algum tipo de comércio, serviço, gestão ou uso residencial, 35,3% correspondem a atividades centrais, enquanto as atividades típicas da zona periférica do centro representam 33,7%, e 22,4% do uso do solo é composto por atividades não centrais (incluído nessa classe o uso residencial), como demonstra a tabela 4.

Tabela 4 - Chapecó (SC): Distribuição do uso do solo no subcentro Efapi (2015)

<b>Tipo de uso</b>	<b>Nº de unidades</b>	<b>% do uso do solo</b>
<b>Atividades Centrais</b>	110	35,3
<b>Atividades Típicas da ZPC</b>	105	33,7
<b>Atividades Não centrais</b>	70	22,4
<b>Fechado/Aluguel</b>	15	4,8
<b>Lote vago/Em construção</b>	12	3,8
<b>Total</b>	312	100

Fonte: Trabalho de campo (2015). Elaboração: Motter, C.

Entre as atividades não centrais, que totalizam 73 unidades (22,4% do uso do solo), 15 unidades são de uso residencial, enquanto os salões de beleza (cabeleireiro, manicure, pedicure, estética e barbearia) somam 13 unidades e 12 unidades representam bares, lanchonetes, cafés e sorveterias. As demais categorias encontradas no subcentro que representam atividades não centrais estão listadas no Apêndice 01, e são compostas por atividades com menos de seis unidades cada.

As atividades centrais representam a maioria dos usos encontrados no subcentro, e foram divididas em categorias para a melhor espacialização. Assim, criamos 13 classes que contemplam as atividades centrais, qual sejam: 1. Comércio de alimentos, que abrangem os supermercados em rede, restaurantes, pizzarias, churrascarias e lojas de fast-food; 2. Profissionais liberais, representando os escritórios de advocacia, assessoria, consultoria, contabilidade, engenharia, arquitetura, decoração e *design*; 3. Serviços financeiros e correio; 4. Serviços de saúde e estética, que compreendem as clínicas odontológicas, clínicas oftalmologistas, fisioterapia, reabilitação, pilates e massagem e as farmácias e drogarias em rede; 5. Móveis e eletrodomésticos, contemplando as lojas de



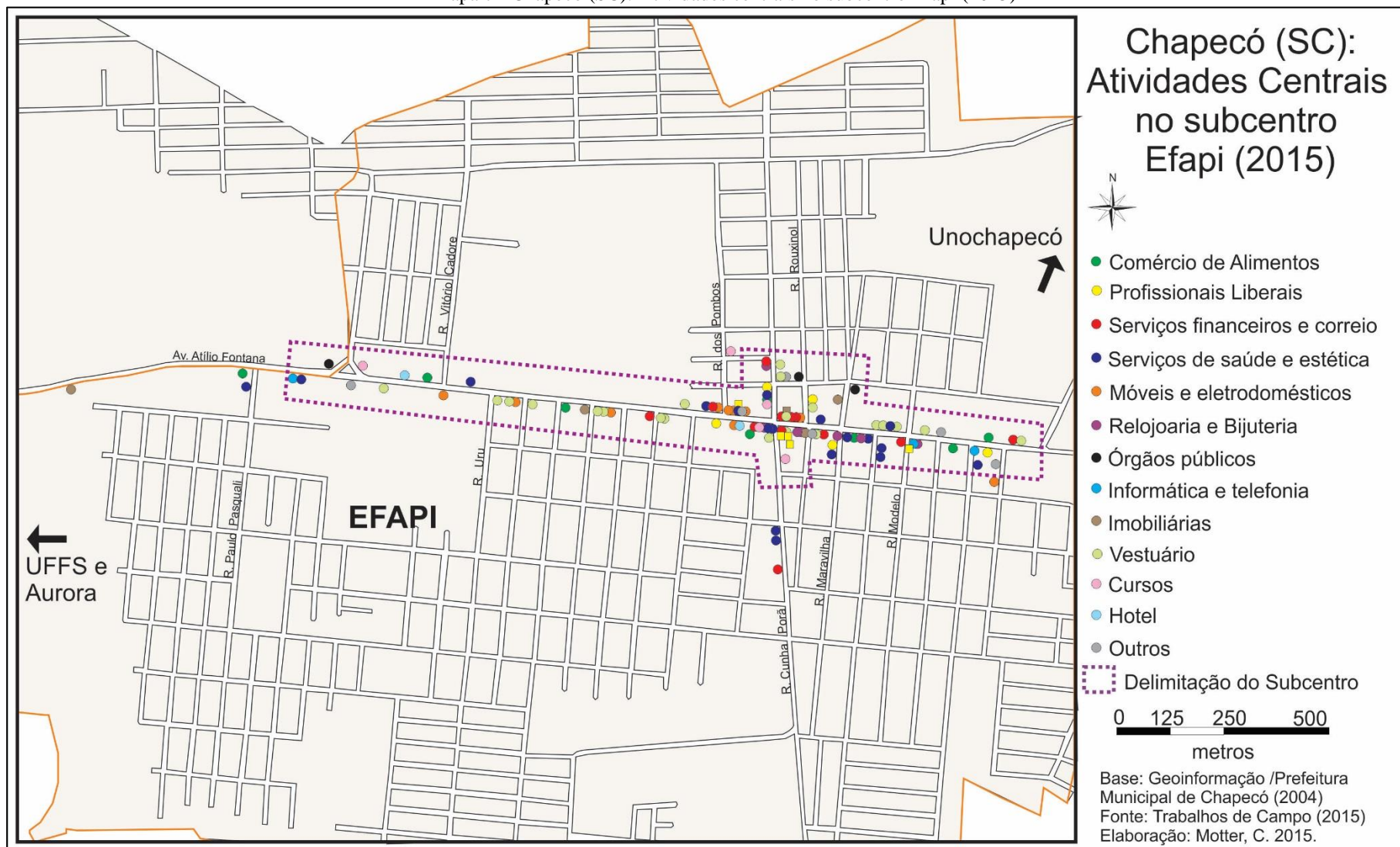
móveis especializados e as lojas de magazine e eletroeletrônicos; 6. Relojoaria e bijuterias; 7. Órgãos públicos; 8. Informática e telefonia; 9. Imobiliárias, que representam construtoras, imobiliárias e administradora de imóveis; 10. Vestuário, contemplando lojas de calçados, confecções, cama, mesa, banho e moda festa/noivas; 11. Cursos profissionalizantes, escola de línguas, informática, música e pré-vestibular e centro de formação de condutores; 12. Hotéis e; 13. Outros, representando atividades que apresentam apenas uma unidade no subcentro.

A localização das atividades centrais presentes no subcentro está representada, segundo estas 13 classes, pelo mapa 7. O apêndice 01 também traz a lista com a relação de todas as atividades e a quantidade encontrada no subcentro.

A existência de atividades comerciais são importantes para a definição de um subcentro, entretanto, Duarte (1974) destaca que é necessário que coexistam comércios de diferentes funções, e o comércio de consumo raro, comércio de consumo frequente e pouco frequente, geralmente próprios da área central, são os que vão caracterizar os centros funcionais, definindo a função comercial destes. Os estabelecimentos de uso cotidiano não servem para caracterizar um subcentro, pois estão espalhados por toda a cidade. A autora também destaca que os subcentros são constituídos por uma diversidade de oferta de bens e serviços voltados a um público definido, funcional e economicamente.

No bairro Efapi, a atividade com maior número, e de consumo frequente, é a destinada ao vestuário, com a presença de 21 unidades. 16 estabelecimentos são de pequenas lojas de modas ou calçados, uma unidade é destinada a artigos para noivos/noivas e moda festa e quatro lojas compreendem maior espaço físico e comercializam, além de calçados e confecções, produtos de cama, mesa e banho. Destas, três apresentam matriz e/ou filiais em outros locais, como a loja Nazari Confecções que possui duas unidades em Chapecó, no bairro Efapi e no bairro Palmital; a loja Miranda, que possui sua matriz na cidade de Xaxim (SC) e filial no centro de Chapecó, além do bairro Efapi e; a loja Casas Leve que possui várias unidades instaladas nos estados Paraná e Santa Catarina, sendo a única unidade instalada em Chapecó.

Mapa 7 - Chapecó (SC): Atividades centrais no subcentro Efapi (2015)



O comércio de alimentos de consumo frequente, representados por supermercados em rede, restaurantes, churrascarias e redes de fast-food, apresentam oito unidades. Dentre elas, destacamos os supermercados Moura, supermercado de capital local que possui duas unidades no bairro Efapi e uma unidade no bairro São Cristóvão, e a rede de fast-food Subway, que possui, em Chapecó, unidades na área central e no Shopping Pátio, sendo a primeira loja instalada fora da área central e da praça de alimentação do shopping center (figura 16).

Figura 16 - Chapecó (SC): Atividades centrais no subcentro Efapi – 2015



Fonte: Trabalhos de campo. Autor: Motter, C. 2015

Estabelecimentos de uso raro ou pouco frequente compreendem, entre outros, as lojas de móveis e eletrodomésticos, que conferem grande poder de atração ao subcentro. Das 10 unidades desse tipo de estabelecimento encontradas, duas são de móveis especializados, que possuem apenas a loja física com demonstração de mostruário e escritório de design no subcentro, enquanto a fábrica fica em outra área da cidade sendo, por isso, classificada como central e não como uso típico da zona periférica do centro. Oito estabelecimentos são de lojas que possuem matriz em outras áreas da cidade,

principalmente na área central, e/ou em outros municípios, como é o caso das lojas Miranda, WS móveis, Volpato, Benoit, Berlanda, Schumann e Salfer. As últimas quatro lojas estão localizadas uma próxima a outra, como pode ser observado na figura 16.

Duarte (1974) Corrêa (2004) e Sposito (2007) destacam a importância de redes de filiais em áreas distante do centro tradicional, pois estas representam, dentro da estrutura comercial da cidade, o exemplo de estabelecimentos que foram estimuladas pelo processo de modernização que acompanhou o crescimento da cidade. Para Duarte (1974), o valor dos subcentros no processo de descentralização do equipamento terciário é refletido através da presença dessas grandes cadeias de lojas que, sem dúvida, são um elemento básico para a caracterização de um subcentro.

Comumente espalhadas por todo o espaço urbano, as farmácias que associam a venda de medicamentos à produtos de drogaria e perfumaria também acompanharam o ritmo de crescimento da cidade, e no bairro Efapi foram encontradas seis farmácias/drogarias que possuem organização em rede. Associadas aos serviços de saúde e estética estão também as clínicas odontológicas, oftalmologistas e clínicas de fisioterapia. No subcentro Efapi é significativa a presença de estabelecimentos voltados à odontologia, apresentando 10 unidades, enquanto clínicas oftalmologistas e fisioterapia possuem apenas um estabelecimento cada.

Outros comércios como óticas, relojoarias e bijuterias somaram sete estabelecimentos, e são classificados por Duarte (1974) como gênero de produtos especializados e de consumo pouco frequente, o que lhe garante um grande poder de atração. As lojas de material esportivo e os serviços oferecidos por agências de viagens e turismo, serviços de propaganda, publicidade e marketing também são atividades de consumo pouco frequente, e no subcentro Efapi foram encontradas uma unidade cada. Os serviços de informática e telefonia também se enquadram no consumo pouco frequente e especializado e foram encontrados três estabelecimentos deste tipo no subcentro Efapi.

Com o desenvolvimento de atividades econômicas, alguns empresários buscaram fornecer o aprimoramento profissional à população do bairro sem que haja o deslocamento da população até o centro principal. No bairro Efapi foram encontrados dois estabelecimentos voltados à cursos profissionalizantes e três centros de formação de condutores. A localização desses estabelecimentos no bairro representa a busca por um novo mercado, em virtude da demanda da população local, constituindo-se em um elemento expressivo, reforçando a função centralizadora do subcentro.

Outro elemento importante na definição de um subcentro está ligado a instituições financeiras, onde a presença de bancos e agências de financiamento e investimentos garantem o seu poder econômico (DUARTE, 1974). Assim como o desenvolvimento de atividades comerciais, a descentralização do serviço financeiro também acompanha o crescimento da cidade, expandindo-se. Assim, no subcentro Efapi encontramos uma agência do banco Caixa Econômica Federal, uma agência do banco cooperativo Sicredi, uma casa lotérica, duas cooperativas de crédito (Cresol e Sicoob), quatro instituições de empréstimos (UNI Empréstimos Consignados, Credfácil, Supercrédi Empréstimos e BMG Solicitação de Empréstimos) e uma seguradora (HDI Seguros). Alguns desses estabelecimentos podem ser visualizados na figura 16.

As atividades dos subcentros comportam, também, o aparecimento de certo número de serviços ofertados por profissionais liberais, onde sua utilização e nível de serviço varia de acordo com o público a qual se destina (DUARTE, 1974). Nesse sentido, no subcentro Efapi foram encontrados um número significativo de estabelecimentos voltados a esse tipo de serviços: nove estabelecimentos de advocacia e um escritório de contabilidade.

Com o aumento populacional, o desenvolvimento e crescimento do tecido urbano, a atividade imobiliária também ganhou espaço locacional no subcentro, motivado em grande parte pela demanda gerada pela população. Existem atualmente no subcentro cinco estabelecimentos voltados a esse tipo de atividade. Os fatores crescimento demográfico e espacial também influenciaram a descentralização de atividades de gestão de órgão públicos, e o governo municipal instalou no ano de 2006 a Superintendência Efapi no bairro. Além disso, há uma unidade de delegacia de polícia e, no limite do bairro, está localizado o 2º batalhão de polícia militar da fronteira (base operacional EFAPI).

Outra atividade que ganha destaque é a instalação recente de dois hotéis, o que releva que o bairro atende a um público que não é apenas da cidade. Os eventos setoriais e multissetoriais que incrementam o turismo de eventos e negócios em Chapecó possuem dois espaços de grande porte para realização: o Centro de Cultura e Eventos Plínio Arlindo de Nês, localizado no centro da cidade e o Parque de Exposições Tancredo de Almeida Neves, conhecido como Parque Efapi, que está localizado na porção leste do bairro Efapi. Conforme Gretzler (2011), ocorrem por ano aproximadamente 70 eventos, entre feiras, exposições e shows no Parque Efapi. As feiras realizadas na cidade, principalmente no parque Efapi, atraem um grande fluxo de pessoas tanto para a cidade

como para o bairro, demandando serviços como os ofertados pela rede hoteleira. Além disso, a UFFS também gera um fluxo considerável de pessoas para o local, que atualmente conta com hotéis nas proximidades.

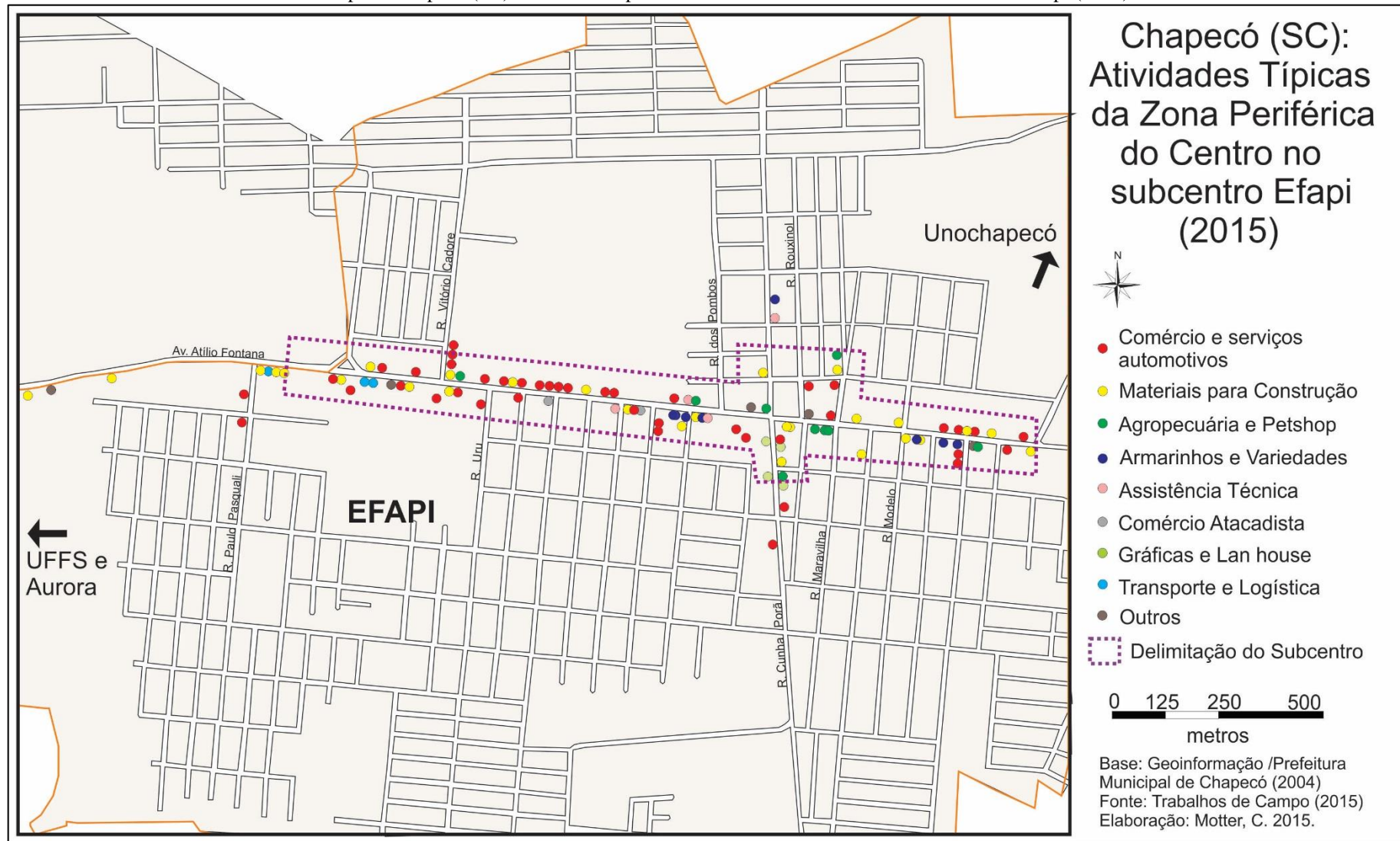
De acordo com as definições dadas pela literatura, os subcentros são uma ‘réplica da área central’ e reproduzem nele algumas das atividades presentes no centro tradicional. As atividades típicas da zona periférica do centro, nesse sentido, também são importantes para a existência de um subcentro. Por demandarem de maior espaço físico, na área central essas atividades concentram-se nas proximidades do núcleo central de negócios, aproveitando as vantagens locacionais. Nos subcentros, essas atividades mesclam-se com as demais como pode ser visto no mapa 6.

No mapa 8 estão representadas todas as atividades típicas da zona periférica do centro encontradas no bairro Efapi. As categorias que compõem o mapa estão classificadas em: 1. Comércio e serviços automotivos, que compreendem estabelecimentos de venda de automóveis e motos, peças e acessórios para automóveis e motos, pneus, escapamentos, amortecedores, alinhamento e freios e oficinas de reparação; 2. Materiais para construção, composta por lojas de material de construção, madeiras, ferragens e elétrico, funilaria, vidraçaria, esquadrias e mármore, máquinas para construção civil e terraplenagem, lojas de ferramentas e ferragista; 3. Agropecuária e pet shop; 4. Armarinhos e lojas de variedades; 5. Assistência técnica de eletrodomésticos eletroeletrônicos, informática e telefonia; 6. Comércio atacadista; 7. Gráficas e lan house, incluindo também serigrafias e vídeo locadora; 8. Transportes e logística e; 9. Outros, que representam atividades que possuem até duas unidades no subcentro.

A atividade mais presente no subcentro Efapi está relacionada ao comércio e serviços automotivos, apresentando 17 oficinas de reparação, 10 estabelecimentos de revenda de veículos, nove lojas de autopeças e acessórios para veículos, três estabelecimentos voltados a produtos como pneus, escapamentos, amortecedores e serviços de alinhamento e freios e três comércios de motos. Assim como a localização desses estabelecimentos na área central decorre da acessibilidade dada por esta área, no subcentro o potencial dessas atividades também é explicado por esse fator: tratando-se de uma das principais vias de circulação da cidade, e em virtude da presença de atividades polarizadoras que geram um fluxo maior de pessoas e veículos, esse tipo de estabelecimento encontra vantagens para seu desenvolvimento, tanto por sua localização como pelas vantagens locacionais (menor valor de locação e amplo espaço físico).



Mapa 8- Chapecó (SC): Atividades típicas da Zona Periférica do Centro no subcentro Efapi (2015)



Os comércios voltados a construção civil também são significativos, apresentando 28 unidades desse tipo de estabelecimento. Do total, 19 unidades são lojas de materiais de construção, quatro são lojas de máquinas para a construção civil e/ou que oferecem serviços de terraplenagem, três estabelecimentos de funilaria, vidraçaria, esquadrias e mármore e duas lojas de ferramentas. Dentre os comércios voltados a venda de materiais de construção, há no subcentro Efapi três estabelecimentos organizados em redes, como a Codecal, que possui matriz no centro e filiais no bairro Líder (próximo ao Shopping Pátio Chapecó) e no bairro Efapi; a loja Andrade Materiais de construção, que possui matriz na cidade de Herval do Oeste (meio-oeste catarinense), filiais em cinco municípios de Santa Catarina e duas unidades na cidade de Chapecó (bairro Líder e bairro Efapi) e; a loja da rede Quero Quero Casa Construção, que possui matriz na cidade de Santo Cristo (interior do Rio Grande do Sul), e mais de 200 filiais presentes nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, de acordo com o site da empresa. Na cidade de Chapecó, a Quero-Quero possui duas filiais, uma localizada na área central e outra no bairro Efapi.

Entre as demais atividades, as classificadas como agropecuária e pet shop apresentam nove unidades, sendo quatro da primeira e cinco da última. O Subcentro também possui oito unidades de lojas de variedades e armarinhos, com produtos destinados ao público do bairro. Das lojas de variedades, destacamos a loja Utilíssima, que comercializa utilidades, plásticos, brinquedos, flores, material escolar, cosméticos, acessórios, artigos para presente, doces e materiais de higiene. A loja, que pertence ao grupo Dalla Valle Real Atacado com sede na cidade de Pato Branco (PR), possui duas unidades em Chapecó, uma localizada no centro e outra no bairro Efapi. As demais atividades (assistência técnica, comércio atacadista, gráficas e lan house, transporte e logística e outros) possuem menos de cinco unidades cada no bairro Efapi.

As atividades classificadas como típicas da zona periférica do centro, de modo geral, demandam de amplo espaço físico, e encontram essa vantagem não apenas nas proximidades do núcleo central de negócios, mas também nos subcentros, pois são favorecidas pelo fluxo gerado pelas demais atividades presentes nestas áreas. O processo de descentralização das atividades comerciais e de serviços, nesse sentido, também influencia na distribuição desse tipo de atividade.

Por meio da análise da formação histórica do bairro, de sua localização afastada da mancha urbana principal e da distribuição de atividades centrais e da zona periférica do centro, podemos inferir que o subcentro Efapi é um dos mais completos da cidade, tanto



em virtude das características do bairro (por ser um dos bairros mais populosos da cidade), como em função das atividades que esse local comporta.

A configuração espacial do subcentro, delimitada em uma via principal e algumas quadras adjacentes, pode levar a conclusão preliminar de que se trata de um eixo comercial e não de um subcentro. Entretanto, como buscamos destacar neste trabalho, a caracterização de uma nova centralidade envolve um estudo devidamente contextualizado, para que ela não seja entendida ‘por si só’. É desse modo, no contexto espacial e temporal da formação da cidade e do bairro Efapi, no desenvolvimento das atividades comerciais, de serviços e gestão, no público a qual se destinam e no tipo de atividade presente nesse local que sua definição como subcentro que está sustentada.

### **3.3. Origem e delimitação do Subcentro São Cristóvão/Jardim América**

A avenida São Pedro, classificada pelo Plano Diretor (2014) como unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 2, representa o limite entre dois bairros da cidade de Chapecó: o bairro São Cristóvão ao norte e o bairro Jardim América ao sul. A origem dos bairros remete, assim como o bairro Efapi, à instalação das agroindústrias, localizadas nas avenidas São Pedro e Fernando Machado, onde a ocupação remete a década de 1950, mas que foi intensificada no final da década de 70 e início da década de 80, como pode ser visualizado na figura 13, mostrada na página 124.

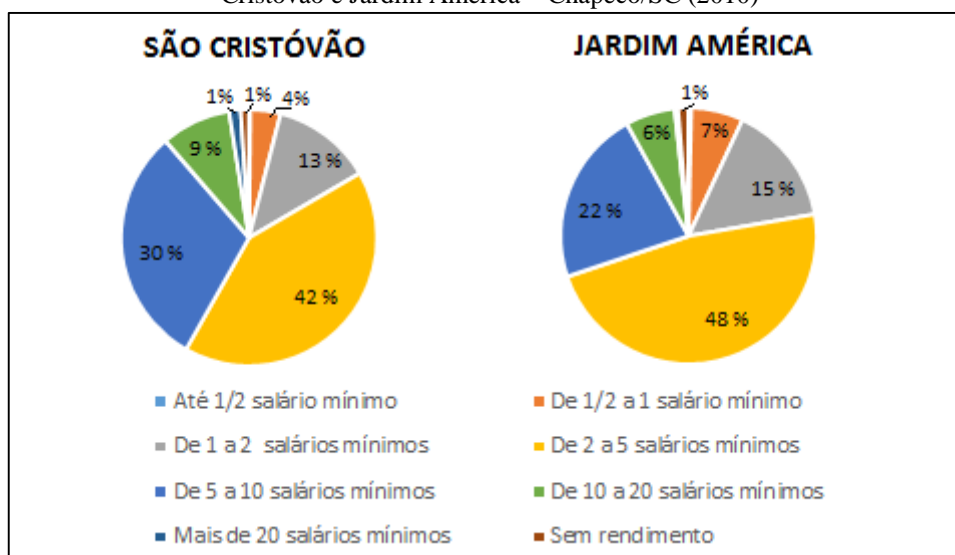
Segundo dados da Prefeitura Municipal de Chapecó (2004b), no ano de 2000 a população do bairro São Cristóvão era de 9.182 habitantes, representando 6,60% da população urbana (quinto maior bairro em população) enquanto o bairro Jardim América possuía 6.882 habitantes, representando 4,95% da população urbana (sétimo maior bairro em população). De acordo com o censo de 2010, o bairro São Cristóvão possui 9.600 habitantes, e o bairro Jardim América 3.943 habitantes. A diminuição da população do bairro Jardim América deve-se a criação do bairro Parque das Palmeiras, localizado à sudoeste do bairro Jardim América, e que possui, no censo de 2010, 4.976 habitantes.

Quanto aos imóveis localizados nesta área, em 2004 o bairro São Cristóvão possuía 3.603 imóveis, passando a 4.148 imóveis em 2010 e em 2013 os imóveis somam 4.853 unidades (PMC, 2014b). Já o bairro Jardim América, em 2004 apresentava 1.178 imóveis, em 2010 1.428 e em 2013 totaliza 1.487 imóveis (PMC, 2014b). O rendimento médio

mensal das pessoas responsáveis pelo domicílio, no ano 2000<sup>13</sup>, de acordo com dados divulgados pela Prefeitura Municipal (2004b) era, no bairro São Cristóvão, de 766,02 reais e no bairro Jardim América de 615,58 reais, representando uma média de cinco salários mínimos no bairro São Cristóvão e de quatro salários mínimos no Jardim América.

No ano de 2010, com a nova metodologia utilizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os dados de classe de rendimento mensal domiciliar foram divulgados por domicílios particulares permanentes. De acordo com os estes dados, a maior parte dos domicílios (42% no São Cristóvão e 48% no Jardim América) possuem uma renda mensal entre 2 e 5 salários mínimos, como demonstra a figura 17.

Figura 17 - Rendimento nominal mensal por domicílios particulares permanentes nos bairros São Cristóvão e Jardim América – Chapecó/SC (2010)



Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010. Elaboração: Motter, C.

A segunda maior classe de rendimento nominal mensal domiciliar é entre 5 e 10 salários mínimos, que compreende 30% dos domicílios situados no bairro São Cristóvão e 22% no bairro Jardim América. 13% dos domicílios no São Cristóvão e 15% no bairro Jardim América possuem renda familiar de 1 a 2 salários mínimos. A classe de renda entre 10 a 20 salários mínimos é de 6% no São Cristóvão e 9% no Jardim América. Nos extremos da média de renda familiar, a maior renda (acima de 20 salários mínimos) representa 1% dos domicílios no bairro São Cristóvão e 0% no Jardim América, enquanto a renda de meio até 1 salário mínimo compreende 4% dos domicílios no São Cristóvão e

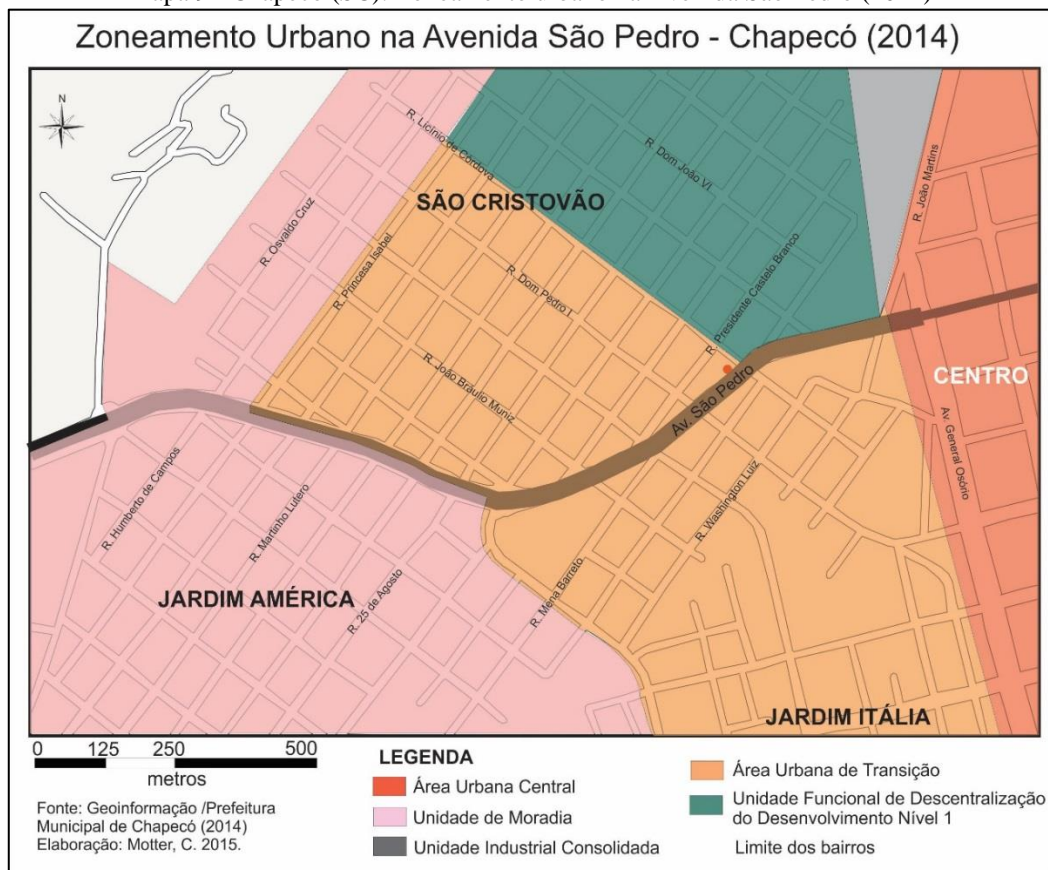
<sup>13</sup> O valor do salário mínimo no ano de 2000 era de R\$151,00.

7% no Jardim América. A porcentagem de domicílios que possuem renda mensal de até meio salário mínimo não está visível na figura por ser de 0% em ambos os bairros.

A composição por renda nos bairros em questão, como pode ser visualizado na figura 14, é semelhante em ambos os bairros, demonstrando certa homogeneidade entre eles. Apesar da origem do bairro Jardim América ser mais recente (década de 1980), sua composição deu-se principalmente, assim como o bairro São Cristóvão, pelo desenvolvimento de atividades agroindustriais e consequentemente pela grande leva de migrantes que se instalaram na cidade.

A dinâmica apresentada pela área que compreende os bairros São Cristóvão e Jardim América pode ser analisada também através do zoneamento elaborado pelo Plano Diretor de Chapecó (2014), que define áreas e unidades de acordo com as principais características que a parcela delimitada apresenta. Esse local, de tal modo, compreende seis áreas e/ou unidades, classificadas em área urbana central, área urbana de transição, unidade de moradia, unidade industrial consolidada e unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 1 e nível 2. A delimitação destas áreas pode ser observada no mapa 9.

Mapa 9 - Chapecó (SC): Zoneamento urbano na Avenida São Pedro (2014)



De início, é possível perceber a proximidade com a área urbana central, que garante, entre outros fatores, o potencial de desenvolvimento de atividades econômicas, aproveitando-se da infraestrutura que dispõe a área central. Além disso, os bairros São Cristóvão e Jardim América estão localizados próximo as principais vias de escoamento da produção – a Avenida Fernando Machado, principal via de acesso a cidade pela porção norte e a Avenida São Pedro, que faz a ligação para o oeste do estado de Santa Catarina – fator que favorece o desenvolvimento de atividades de grande porte. A ocupação dessa área data de 1950, quando as leis municipais incentivavam a ocupação gradativa em círculos nas regiões que compunham a área central. Fatores como a instalação de agroindústrias nas principais vias estruturais da cidade acabaram por propiciar a implementação de infraestrutura básica para acompanhar o crescimento das empresas.

Localizada entre a Avenida São Pedro e a rua João Martins, está a Unidade Industrial Consolidada, que compreende “[...] as indústrias implantadas e consolidadas em área urbanizada, localizadas próximo aos locais de moradia [...]” (PMC, 2014a, p. 39). Nesse local, no ano de 1967 instalou-se a Cooperativa Regional Alfa, que realizava (e realiza) a função de recolher, beneficiar, processar e industrializar cereais (feijão, milho, soja e trigo), fornecendo, atualmente, matéria prima para a Cooperativa Central Oeste Catarinense (Aurora), instalada em 1969 também no bairro São Cristóvão, e que iniciou suas atividades na área de abate de suínos em 1975 (ALBA, 2002). Conforme Reche e Sugai (2008), a instalação das agroindústrias neste local foi o que propiciou a ocupação dessa área, principalmente com a vinda de migrantes que procuravam emprego nas agroindústrias da cidade. No ano de 1974, diferente da ocupação do bairro Efapi, a área que compreende os bairros São Cristóvão e Jardim América já era considerada como parte do perímetro urbano, entretanto, após a década de 1980 ocorre uma intensificação da ocupação e urbanização de ambos os bairros, como pode ser visto na figura 13, mostrada na página 124.

Os bairros São Cristóvão e Jardim América, de tal modo, se estruturaram tendo por base a necessidade residencial criada pelos trabalhadores das agroindústrias e propiciaram, conseqüentemente, o aparecimento de estabelecimentos voltados ao comércio e aos serviços, que encontravam nesse local grande potencial de desenvolvimento, tanto em virtude da demanda por parte dos moradores quanto pela localização da área – próximo à área central e às principais vias estruturadoras da cidade.

A área que compreende o bairro São Cristóvão entre as Avenidas Fernando Machado, Avenida São Pedro e a rua Licínio de Córdova é classificada pelo Plano Diretor como unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 1, como pode ser visto no mapa 9. Esta unidade, juntamente com a Avenida São Pedro (classificada pelo plano diretor como unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 2), no contexto da formação de subcentros, são as mais significativas dos bairros, pois denotam que o planejamento municipal está classificando essas áreas como as que possuem ou estão propícias ao desenvolvimento de atividades econômicas. Como descrito no plano diretor (PMC, 2014, p. 37), a Unidade Funcional de Descentralização do Desenvolvimento Nível 1 é entendida como “[...] unidade territorial urbana organizada preferencialmente em vias arteriais e coletoras, com o objetivo de promover a descentralização das atividades de desenvolvimento econômico junto às Unidades de Moradia”. Entre as vias destacadas pelo plano, estão as Avenidas Fernando Machado – classificada como parte da área urbana central – e a Avenida São Pedro, classificada neste trabalho como um subcentro.

Esta área, como prevista no Plano Diretor (2014), é direcionada a implantação de atividades econômicas de pequeno e médio porte, entretanto, nos trabalhos de campo efetuados nesta área não foram encontradas atividades comerciais, de serviços e gestão suficientes para sua classificação como subcentro, com exceção da rua Licínio de Córdova, rua localizada no limite entre a unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 1 e a área urbana de transição.

A área urbana de transição, de tal modo, compreende a faixa de transição entre a área urbana central e a unidade de moradia, apresentando média densidade de edificação e é destinada ao uso residencial e atividades econômicas complementares (PMC, 2014a). A unidade de moradia também é destinada ao uso residencial e, assim como a área urbana de transição, permite o desenvolvimento de atividades econômicas de pequeno potencial de degradação ambiental, garantida a qualidade de vida e o bem-estar da população residente (PMC, 2014a).

Com o crescimento populacional e do tecido urbano, atividades comerciais e de serviços foram se desenvolvendo para atender as necessidades da população que residia nesta área. Atualmente, na Avenida São Pedro e na rua Licínio de Córdova são encontrados vários estabelecimentos comerciais, de serviços e de gestão que atendem não

somente a população local, mas por estarem localizadas nas principais vias da cidade, também atendem a população de passagem.

Por meio dos trabalhos de campo realizados na Avenida São Pedro e nos bairros São Cristóvão e Jardim América, constatou-se que as atividades significativas para a delimitação de uma área como um subcentro, qual sejam, as atividades centrais e atividades típicas da zona periférica do centro, estão localizadas predominantemente na Avenida São Pedro e na rua Licínio de Córdova. A Avenida São Pedro, como destacamos anteriormente, representa em parte de sua extensão, a divisa dos bairros São Cristóvão e Jardim América, e as atividades presentes nessa via atendem ambos os bairros. Por tais motivos, optamos por nomear o subcentro como subcentro São Cristóvão/Jardim América. No mapa 10 é possível observar os tipos de uso do solo encontrados neste local.

Nos levantamentos realizados neste local, foram encontradas 281 unidades de uso do solo, onde 31,3% das atividades correspondem a atividades centrais (81 unidades), 30,6% representam uso típico da zona periférica do centro (86 unidades) e 28,8% das atividades foram classificadas como atividades não centrais (81 unidades). É possível observar, de início, que o subcentro comporta uma certa igualdade de funções, mesclando os usos residenciais com atividades de comércio, serviços e gestão. Os lotes vagos ou em construção encontrados no subcentro São Cristóvão/Jardim América perfazem 3,9% do uso solo (11 unidades), enquanto os estabelecimentos fechados ou disponíveis para locação representam 5,3% do uso do solo (15 unidades), como pode ser observado na tabela 5.

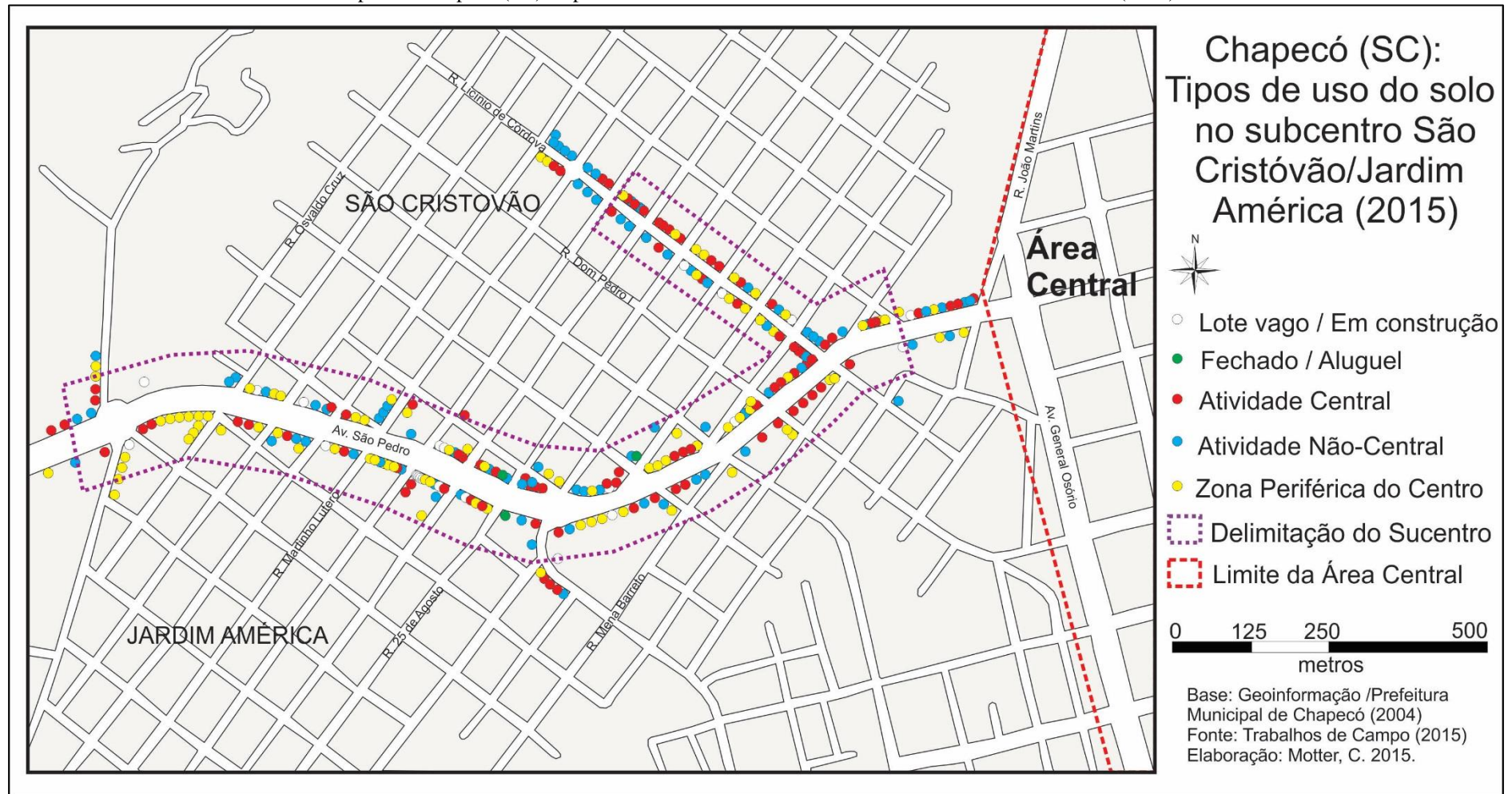
Tabela 5 - Chapecó (SC): Distribuição do uso do solo no subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015)

<b>Tipo de uso</b>	<b>Nº de unidades</b>	<b>% do uso do solo</b>
<b>Atividades Centrais</b>	88	31,3
<b>Atividades Típicas da ZPC</b>	86	30,6
<b>Atividades Não centrais</b>	81	28,8
<b>Fechado/Aluguel</b>	15	5,3
<b>Lote vago/Em construção</b>	11	3,9
<b>Total</b>	281	100

Fonte: Trabalho de campo (2015). Organização: Motter, C.



Mapa 10 - Chapecó (SC): Tipos de uso do solo no subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015)



As atividades comerciais, de serviços e de gestão que estão presentes na Avenida São Pedro possuem como limites a área urbana central delimitada pelo Plano Diretor (2014) à leste e ao oeste a unidade ambiental de moradia e a unidade de moradia, definidos pelo Plano Diretor de Chapecó (2014), onde predominam o uso residencial. Na rua Licínio de Córdova, as atividades iniciam na Avenida São Pedro e vão tornando-se escassas conforme adentram ao bairro.

As atividades classificadas como centrais estão presentes ao longo das duas vias, e é possível observar no mapa 10 que há uma concentração maior na Avenida São Pedro entre as ruas Licínio de Córdova e a rua Dom Pedro I. As atividades típicas da zona periférica do centro também estão presentes por toda a extensão da Avenida São Pedro e na rua Licínio de Córdova. O desenvolvimento desse tipo de atividades é dado, em grande medida, pelo dinamismo apresentado pelos bairros, pela proximidade da área central e por se tratar de uma das principais vias estruturais da cidade.

As atividades não centrais, encontradas também ao longo de todo o subcentro, mesclando-se com outros usos, totalizam 81 unidades (28,8% do uso do solo). Destas, 30 unidades representam uso residencial e as outras 51 unidades representam atividades comerciais e de serviços de uso cotidiano, presentes em todo o espaço urbano e que não exercem centralidade no subcentro. Entre estas atividades, a que apresenta maior incidência são os salões de beleza (cabeleireiro, manicure, pedicure, estética e barbearia) com 16 unidades. Os postos de gasolina, troca de óleo e lava jato somam nove unidades e os estabelecimentos com atividades como bares, lanchonetes, cafés e sorveterias apresentam seis unidades. Outras atividades que compreendem esta categoria estão listadas no Apêndice 01, e são compostas por atividades com menos de três unidades cada.

Assim como utilizado para representar a espacialização das atividades no subcentro Efapi, as atividades centrais encontradas no subcentro São Cristóvão/Jardim América também foram divididas em categorias. São elas: 1. Comércio de alimentos, que contemplam os supermercados em rede, restaurantes, pizzarias e churrascarias; 2. Profissionais liberais, representando os escritórios de advocacia, assessoria, consultoria, contabilidade, engenharia, arquitetura, decoração e *design*; 3. Serviços financeiros e correio; 4. Serviços de saúde e estética, que compreendem as clínicas odontológicas, clínicas oftalmologistas, fisioterapia, reabilitação, pilates e massagem e as farmácias e drogarias em rede; 5. Móveis e eletrodomésticos, contemplando as lojas de móveis



especializados e as lojas de magazine e eletroeletrônicos; 6. Relojoaria e bijuterias; 7. Órgãos públicos; 8. Imobiliárias, que representam construtoras, imobiliárias e administradora de imóveis; 9. Vestuário, contemplando lojas de calçados, confecções, cama, mesa, banho e moda festa/noivas; 10. Cursos profissionalizantes, escola de línguas, informática, música e pré-vestibular e centro de formação de condutores; 11. Hotéis e; 12. Outros, representando atividades que apresentam apenas uma unidade no subcentro. As atividades encontradas no subcentro São Cristóvão/Jardim América, seguindo a divisão por categorias, estão representadas pelo mapa 11.

No mapa é possível observar que a atividade mais presente no subcentro é a ofertada por profissionais liberais, apresentando 16 escritórios, 11 unidades voltadas a serviços de advocacia, três estabelecimentos que prestam serviços de contabilidade e assessoria, um escritório de engenharia civil e um estabelecimento de decoração e design, localizados ao longo da rua Licínio de Córdova e da Avenida São Pedro. A localização desses escritórios nessa área, juntamente com as atividades comerciais, de prestação de serviços e financeiras, confere ao local significativo grau de centralidade, visto que essas atividades não atendem somente à população local, mas destinam-se também à população de outras áreas da cidade.

Assim como a oferta de serviços por profissionais liberais, os serviços de saúde e a estética também são significativos no subcentro, sendo a segunda atividade mais presente no local. Os serviços voltados à saúde e a estética perfazem 14 unidades, onde seis estabelecimentos são farmácias organizadas em rede, cinco clínicas odontológicas, duas unidades de serviços de fisioterapia e pilates e uma clínica oftalmológica. Também classificado por Duarte (1974) como serviço profissional superior, e embora presente na categoria ‘outros’ por conter apenas uma unidade, no subcentro há também um laboratório de análises clínicas, localizado próximo a uma das farmácias, como pode ser visto na figura 18.

Mapa 11 - Chapecó (SC): Atividades Centrais no subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015)

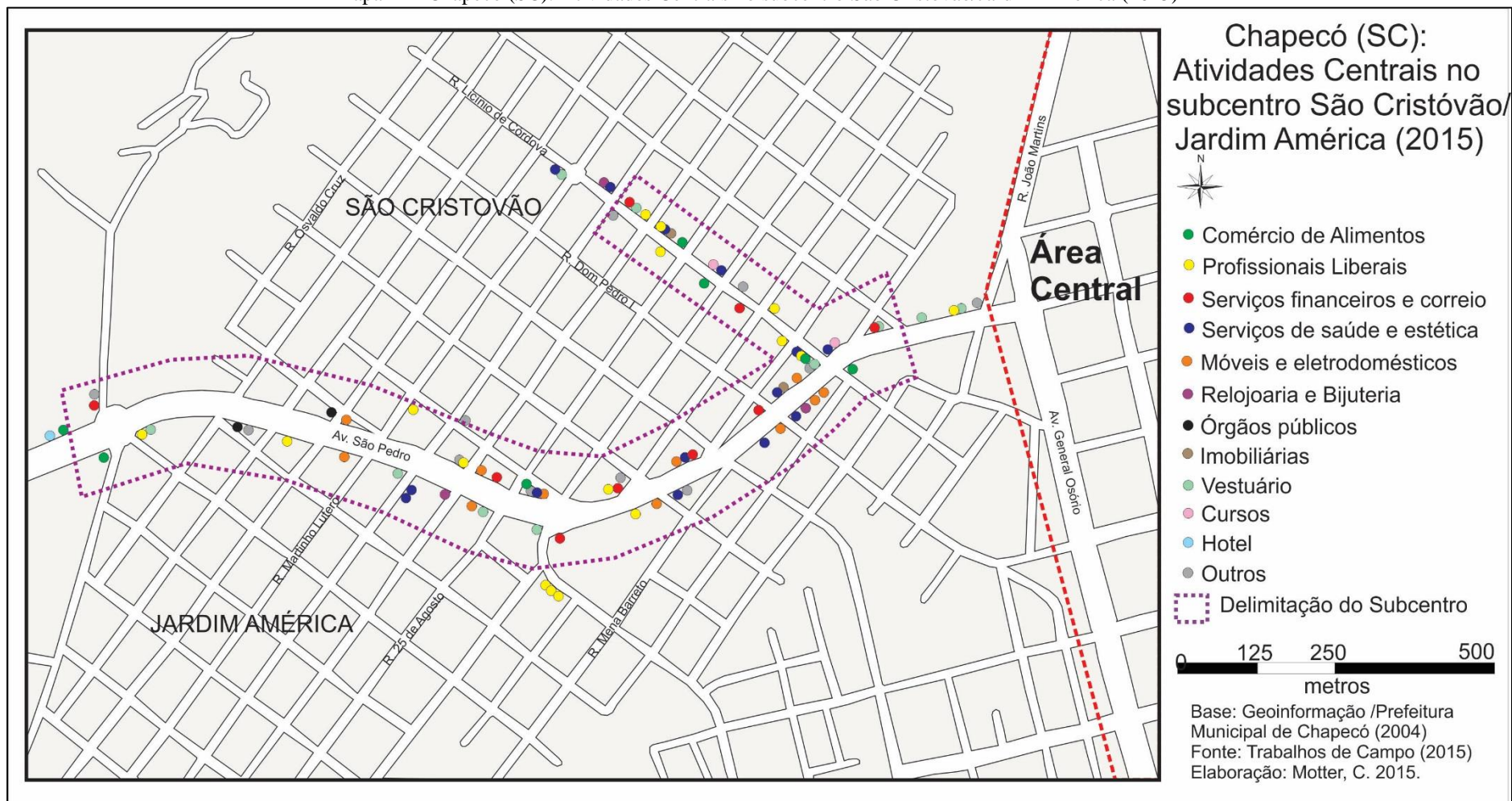


Figura 18 - Chapecó (SC): Atividades centrais: Subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015)



Fonte: Trabalhos de campo. Autor: Motter, C. 2015

Como a localização e a frequência de utilização dos serviços ofertados por profissionais superiores varia em função da população a qual se destina, conforme apontado por Duarte (1974), a presença desse tipo de estabelecimento deve-se, em grande medida, pela proximidade do subcentro à área central da cidade, apresentando uma localização privilegiada que atende tanto às proximidades do subcentro quanto à própria área central, gerando uma centralidade expressiva para o local.

Quanto aos comércios, destacam-se as lojas de móveis e eletrodomésticos, apresentando 11 unidades no subcentro. Dentre os estabelecimentos voltados a esse tipo de atividade, estão quatro lojas de departamento (móveis, eletrodomésticos e eletroeletrônicos), cinco lojas de móveis e duas lojas de móveis planejados. Entre as lojas de departamentos, destacamos as lojas Berlanda, que surgiu em Curitiba/SC e hoje possui filiais em todo o estado de Santa Catarina e parte do Rio Grande do Sul. Na cidade de Chapecó, a loja Berlanda possui cinco filiais, duas localizadas no centro, uma unidade no bairro Passo dos Fortes, uma no bairro Efapi e uma loja localizada na Avenida São Pedro. A loja Tok Lar, com apenas uma unidade na cidade de Chapecó, também pertence

a uma rede de lojas, tendo sua matriz localizada no estado do Rio Grande do Sul e filiais nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul. Das lojas que comercializam apenas móveis, há uma unidade que está organizada em rede, a loja Peretti, que possui matriz na cidade de Xaxim (SC) e filiais em Xanxerê (SC) e uma unidade em Chapecó.

A presença de lojas organizadas em rede tem grande importância na definição de um subcentro, pois estas empresas, movidas pela competitividade e a busca pelo mercado consumidor, acabam instalando filiais fora da área central, garantindo prestígio a esse tipo de comércio, que dada sua reputação de possuir grande amplitude em gêneros vendidos, atrai importante clientela (DUARTE, 1974). A localização, neste caso, é um elemento capital para a sua instalação. Critérios como a localização também levaram a mudança de endereço de uma das lojas presentes na Avenida São Pedro: a loja Atena Móveis e Estofados (figura 18), que de acordo com o site da empresa, motivada por vantagens locacionais (disponibilidade de maior espaço físico e proximidade da área central), deslocou sua unidade presente na área central para a Avenida São Pedro, a fim de ‘consolidar sua relação com seus clientes’ (ATENA MÓVEIS, 2015).

No subcentro São Cristóvão/Jardim América também são significativas as lojas destinadas ao vestuário, somando 10 unidades. Destas, oito unidades são voltadas a venda de calçados e confecções, uma loja de artigos para noivas e moda festa e uma loja de confecções, calçados, cama, mesa e banho, que demanda de maior espaço físico. A loja Casas Leve, que representa este último tipo de estabelecimento, pertence a uma rede que possui várias filiais instaladas nos estados Paraná e Santa Catarina, e na cidade de Chapecó possui três filiais, localizadas no centro, no bairro Efapi e na Avenida São Pedro.

Seguindo a ordem de quantidade de atividades por categoria, encontram-se os estabelecimentos voltados aos serviços financeiros e correios, que apresentam nove unidades. Os serviços financeiros, assim como as atividades comerciais, também são motivados e acompanham o crescimento da cidade, expandindo-se. No subcentro São Cristóvão/Jardim América, estes estabelecimentos apresentam um padrão disperso de localização, e são compostos por uma casa lotérica, três bancos (Banco do Brasil, Itaú Unibanco e Bradesco, mostrado pela figura 18), uma cooperativa de crédito (Sicoob) e quatro instituições de empréstimos (Credfácil, Extracredi e Dinâmica Soluções Financeiras).

O comércio de alimentos, representados por supermercados em rede, restaurantes, churrascarias e pizzarias apresentam sete unidades no subcentro, onde quatro estabelecimentos são restaurantes e três unidades são de mercados em rede. Assim como o setor bancário tem se ampliado em cidades médias, novas formas de consumo também acompanharam esse processo, como é o caso das redes de supermercados e hipermercados que se expandiram territorialmente, reforçando os papéis regionais dessas cidades, em detrimento dos papéis terciários das cidades de menor porte (SPOSITO, 2007).

De tal modo, no subcentro São Cristóvão/Jardim América localizam-se: uma unidade do supermercado Moura, de capital local e que possui, além do supermercado da Avenida São Pedro, duas unidades no bairro Efapi; uma unidade do supermercado Brasão, também de capital local e que possui duas unidades na área central de Chapecó, uma na cidade de Xaxim (SC) e uma unidade do bairro Jardim América (Av. São Pedro); e uma unidade do supermercado BIG, único supermercado da cidade de capital externo. Segundo o site do Walmart (2013), o supermercado BIG foi fundado em 1990 pela Companhia Real de Distribuição em Porto Alegre, e inicialmente só atendia a essa região. Três anos mais tarde, o Grupo português Sonae propôs sociedade para a Companhia, e começaram então a expansão da marca. No final de 2005 a rede de hipermercados BIG foi comprada pela estadunidense Walmart, conseguindo fazer com que a empresa subisse ao terceiro lugar do patamar dos supermercados brasileiros, ficando atrás do Pão de Açúcar e Carrefour, primeiro e segundo lugar respectivamente. Os supermercados Big e Brasão estão localizados próximos um do outro, no limite da delimitação do subcentro, como pode ser visto na figura 18 e no mapa 11.

A implantação do supermercado BIG na cidade tem ditado algumas características para esta área, pois, sendo o único supermercado de capital externo implantado na cidade, nos leva a inferir que, atualmente, a cidade também é alvo de empreendimentos de agentes econômicos externos. A implantação deste estabelecimento denota que a cidade já possui uma dinâmica que permite o desenvolvimento do empreendimento (que representa elevado poder de consumo), e por sua implantação, também transforme esse local. Dentre as transformações ocorridas após a instalação do supermercado BIG, destacamos dois novos empreendimentos: a criação de um loteamento próximo ao supermercado, que mesmo em fase inicial, denota que a população também irá usufruir dos serviços ofertados tanto pelos supermercados localizados nas proximidades quanto das atividades presentes no subcentro, dinamizando ainda mais essa área e; a implantação de um hotel em rede, o



Ibis Hotel (também de capital externo) que durante a realização dos trabalhos de campo estava em uma fase avançada de construção, com é possível visualizar na figura 18.

Outras atividades centrais presentes no subcentro são as três lojas de relojoarias e bijuterias, classificadas por Duarte (1974) como gênero especializado sendo, portanto, de consumo pouco frequente e que confere ao subcentro um grande poder de atração. Neste local também foram encontrados uma escola de idiomas e um estabelecimento voltado a formação de condutores. A localização de um curso de línguas e de um centro de formação de condutores no subcentro São Cristóvão/Jardim América representa, por parte dos empresários, a busca por um novo mercado, em virtude da demanda da população local, constituindo-se num elemento expressivo, reforçando a função centralizadora do subcentro.

Assim como ocorre a descentralização das atividades comerciais e de serviços, os serviços de gestão pública, visando atender a toda população do município, também acompanham esse ritmo, descentralizando pontos para locais onde há maior fluxo de pessoas e veículos, reforçando e dinamizando estes lugares. Isso ocorre, no subcentro São Cristóvão/Jardim América com a localização de uma unidade de tratamento de água da Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN), e com o Conselho Tutelar Norte. Encarregado pela sociedade de zelar pelo cumprimento dos direitos da criança e do adolescente, o Conselho Tutelar Norte foi instalado em 2012, e de acordo com o site da prefeitura municipal de Chapecó (2015), abrange os bairros São Cristóvão, Jardim América, Efapi, Parque das Palmeiras, Cristo Rei, Bela Vista, Trevo, Vila Rica, Alvorada, Engenho Braum, Belvedere, Eldorado, Jardins, Passo dos Fortes, Líder, Vila Real, Santa Paulina e a área rural próxima a essa região.

Outras atividades centrais encontradas no subcentro e que possuem até duas unidades são exemplificadas pelas imobiliárias e agências de viagens e turismo. Livrarias, floricultura, cine e foto, comércio de filtros de água, venda de eletrônicos, loja de tecidos, serviços de segurança e monitoramento, e sede de empresas apresentam apenas uma unidade cada. A lista completa com todas as atividades centrais encontradas no subcentro São Cristóvão/Jardim América estão presentes no Apêndice 01.

Proudfoot (1958), ao descrever a estrutura varejista, nomeou como centro de negócios periféricos o que entendemos aqui como subcentros. Em sua abordagem, o autor destaca que o centro de negócios periféricos representa, em menor escala, o mesmo tipo de estrutura de varejo presente na área central. Assim, as atividades típicas da zona

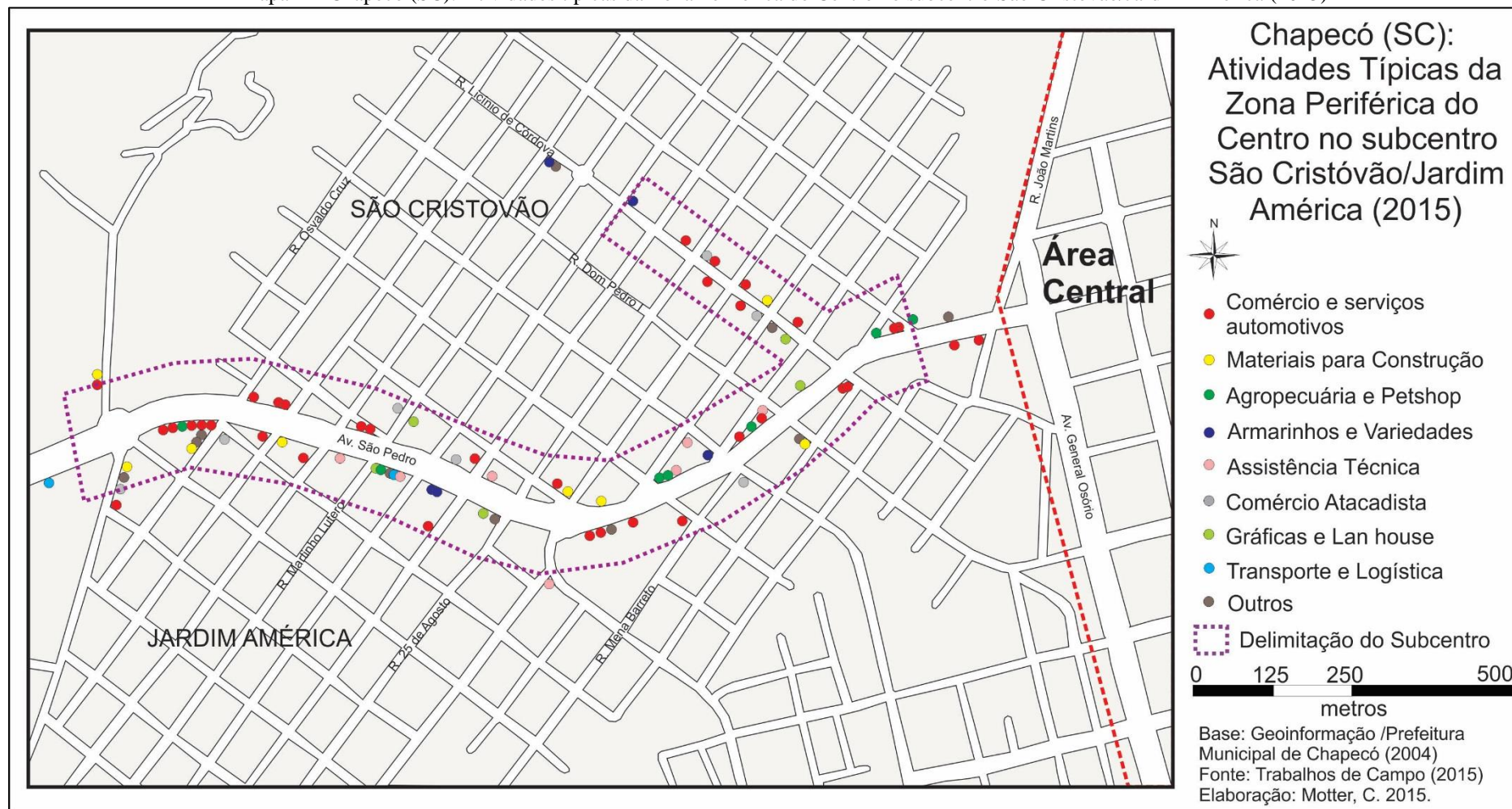
periférica do centro também são importantes para a definição de um subcentro, e assim como as atividades centrais, estão presentes ao longo das vias que compõe o subcentro.

Pelo fato de alguns estabelecimentos comercializarem produtos que demandam de depósito para armazenamento ou por ofertarem serviços que também demandam de amplo espaço físico, fatores como a acessibilidade por automóvel e espaço suficiente para o desenvolvimento de suas atividades são fundamentais na escolha locacional. Os subcentros aparecem, assim, como um local apropriado para o desenvolvimento destas atividades, seja por permitirem a locação de grandes espaços por um valor menor que o da área central, seja pela acessibilidade dada pelas vias estruturantes que geralmente cortam os subcentros.

As atividades típicas da zona periférica do centro encontram-se dispersas por toda a extensão da Avenida São Pedro e da rua Licínio de Córdova, e estão classificadas, no mapa 12, em: 1. Comércio e serviços automotivos, que compreende os estabelecimentos de venda de automóveis e motos, peças e acessórios para automóveis e motos, pneus, escapamentos, amortecedores, alinhamento e freios e oficinas de reparação; 2. Materiais para construção, composta por lojas de material de construção, madeiras, ferragens e elétrico, funilaria, vidraçaria, esquadrias e mármore, máquinas para construção civil e terraplenagem, lojas de ferramentas e ferragista; 3. Agropecuária e pet shop; 4. Armazéns e lojas de variedades; 5. Assistência técnica de eletrodomésticos, eletroeletrônicos, informática e telefonia; 6. Comércio atacadista; 7. Gráficas e lan house, incluindo também serigrafias e vídeo locadora; 8. Transportes e logística e; 9. Outros, que representam atividades que possuem até duas unidades no subcentro.

Aproveitando-se das vantagens locais e do fluxo significativo de pessoas e veículos no local, a atividade com número mais expressivo é a relacionada ao comércio e serviços automotivos, representando 40,7% das atividades típicas da zona periférica do centro presentes no subcentro (mapa 12). As 35 unidades desse tipo de atividade estão divididas em 15 lojas de autopeças e acessórios para veículos e motos, 10 oficinas de reparação, cinco estabelecimentos de revenda e consórcio de veículos, três unidades de venda de pneus, escapamentos, amortecedores e serviços de alinhamento e freios e duas lojas de revenda e consórcio de motos.

Mapa 12- Chapecó (SC): Atividades típicas da Zona Periférica do Centro no subcentro São Cristóvão/Jardim América (2015)





As lojas de materiais de construção, que demandam de maior espaço físico por necessitarem de depósito para armazenar os produtos à venda, também estão presentes no subcentro, apresentando oito unidades. Duas delas são estabelecimentos que oferecem produtos de esquadrias, e as demais são lojas de material de construção, ferragens, elétrico e tintas. Outra atividade que demanda de grandes espaços para armazenamento são os estabelecimentos de comércio atacadista, e no subcentro São Cristóvão/Jardim América foram encontradas sete unidades desse tipo de atividade.

As agropecuárias e pet shops também são atividades típicas da zona periférica do centro, e estão presentes sete unidades do gênero no subcentro São Cristóvão/Jardim América. Quatro são lojas que comercializam produtos agropecuários e três são clínicas veterinárias. As agropecuárias, no contexto da relação cidade-campo existente em Chapecó, influenciada em grande medida pelas normas ditadas pelas agroindústrias, são de importante valor no subcentro, pois, de acordo com Hentz (2014, p. 59), “[...] a trama produtiva baseada no ‘sistema de integração’ impõem regras, normativas, contratos, parcerias e agentes que originam do próprio processo produtivo produzido pelo agronegócio”. Conforme a autora, as normas ditadas pela agroindústria aos produtores associados não permitem autonomia na produção por parte do integrante. Assim, as agropecuárias desenvolvem-se para atender a uma população do campo que não possui vínculos com as agroindústrias, haja vista que estas fornecem todos os insumos e medicamentos necessários a produção.

Outras atividades encontradas no subcentro São Cristóvão/Jardim América estão relacionadas ao serviço de assistência técnica de eletrodomésticos, eletroeletrônicos, informática e telefonia, somando sete unidades. As gráficas e lan houses somaram cinco unidades no subcentro. Lojas de variedade e armarinhos totalizam cinco unidades. As demais atividades, como serviços de transporte e logística, loja de bicicletas, moto taxi, metalúrgicas, equipamentos para panificadora e lanchonete, serviços gerais e temporários e loja de estofados, apresentaram menos de três unidades cada.

A delimitação do subcentro, que levou em consideração a quantidade de atividades centrais e típicas da zona periférica do centro, resultou em uma configuração espacial delimitada em uma avenida e em uma rua. Por sua localização próximo à área central, poderíamos inferir que o surgimento das atividades comerciais e de serviços na Avenida São Pedro se trataria de um processo de expansão da área central ou de um desdobramento. Entretanto, de acordo com Sposito (1991) o processo de expansão da área

central implica na absorção de áreas próximas ao centro e a transformação do uso do solo de residencial para comercial, fato que não ocorre nas áreas próximas a Avenida São Pedro. Exemplo disso é a localização das atividades, que se encontram somente na parte do quarteirão que está voltado à avenida, a qual também apresenta usos residenciais. O processo de desdobramento, conforme a autora, refere-se à tendência de localização de atividades tipicamente centrais ao longo de vias com grande fluxo de veículos que podem, em alguns casos, contornar ou demandar ao centro. Diferente do que ocorre nos subcentros, nessas vias ocorre a localização de atividades centrais, mas de forma especializada, “ou seja, nelas não se reproduz a alocação de todas as atividades tradicionalmente centrais, mas seletivamente de algumas destas. Daí a caracterização do processo como de desdobramento da centralidade [...]” (SPOSITO 1991, p. 11).

Nesse sentido, como buscamos demonstrar anteriormente, a Avenida São Pedro, juntamente com a rua Licínio de Córdova, apresentam uma mescla de usos centrais, não centrais e típicos da zona periférica do centro, não havendo um tipo de atividade que prevaleça sobre as demais. Esse local, de tal modo, representa a reprodução, em menor escala, dos usos encontrados na área central sendo caracterizado, portanto, como um subcentro.

### **3.4. Eixo comercial Avenida General Osório**

O estudo sobre o tema eixos comerciais neste trabalho teve como ponto de partida as análises realizadas nos Planos Diretores de Chapecó, onde as delimitações das Unidades Funcionais de Descentralização do Desenvolvimento Níveis 1 e 2 – que definem locais onde já existem ou são susceptíveis a implantação de atividades econômicas – concentram-se principalmente em vias de maior fluxo da cidade. A definição destas áreas, demonstrada no mapa 4 (página 120), compreende os setores urbanos organizados principalmente em vias estruturais e coletoras, visando a descentralização de atividades econômicas junto às unidades de moradia (PMC, 2014a).

A partir da delimitação destas unidades, os trabalhos de campo foram realizados em busca de locais com expressiva concentração de atividades comerciais e de serviços. Para a definição de um eixo comercial, além da análise da quantidade de usos do solo voltada ao comércio e aos serviços em detrimento do uso residencial, foram considerados também o tipo de uso, classificados, assim com os subcentros, em centrais, não centrais e típicos

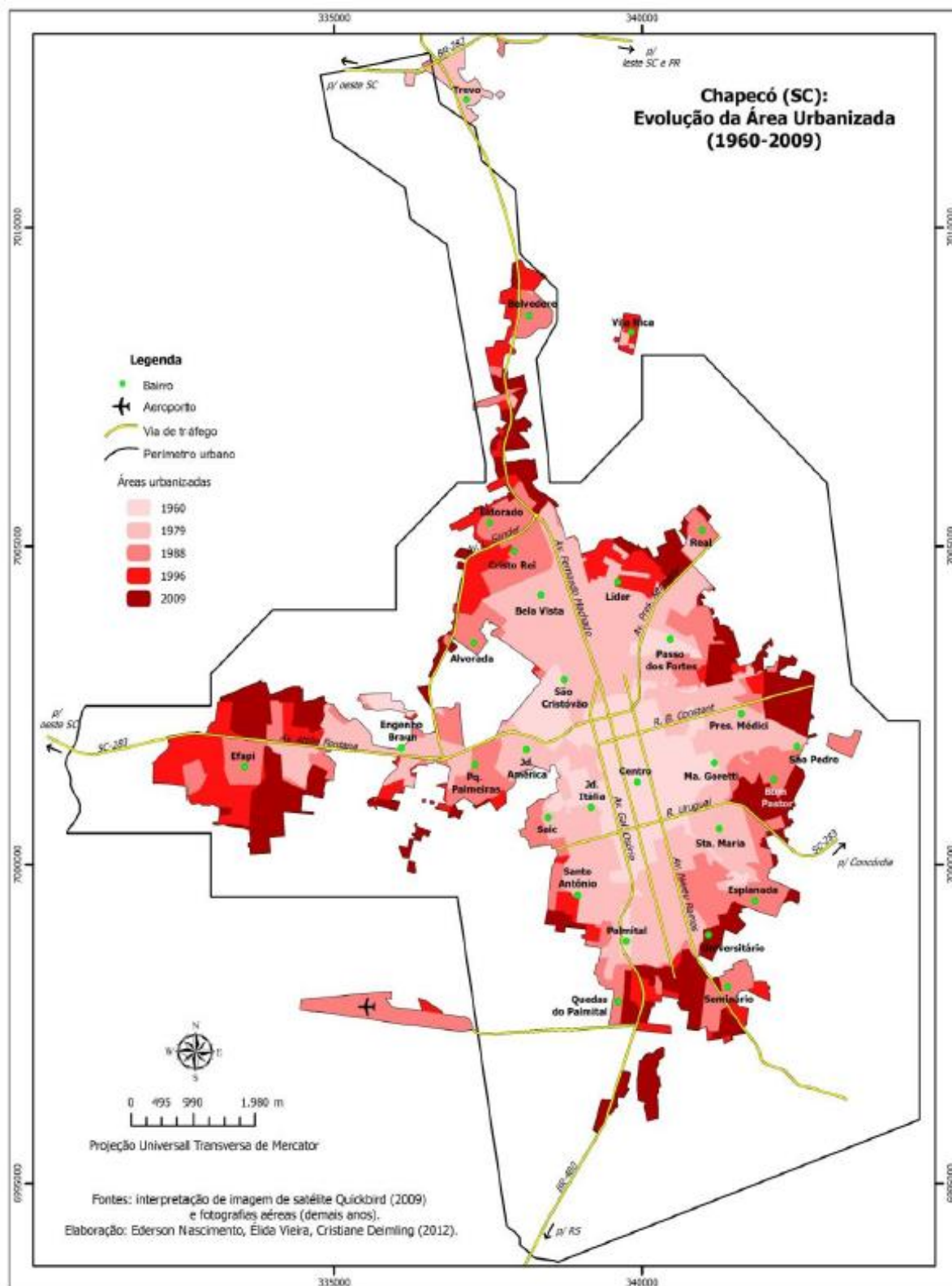
da zona periférica do centro. Essa classificação é de suma importância, haja vista que as atividades presentes em determinado local são definidas a partir e pelo público a qual se destinam, e em locais onde as atividades não centrais são predominantes, não há um fluxo expressivo de pessoas que utilizam estas atividades. Assim, dos locais indicados pelo plano diretor, e após a análise da quantidade e do tipo de atividade presente, somente a Avenida General Osório atendeu aos requisitos definidos anteriormente.

A origem dessa via remete ao início da década de 1950, quando o município sediava o Departamento de Estradas e Rodagem (DER), órgão estadual fundamental para viabilizar a abertura e manutenção das estradas (PERTILE, 2007). A Avenida General Osório, atualmente, tem início próximo à Avenida São Pedro, passa pela área central (representando o limite desta área) e termina conectada à Rodovia SC 480, que liga a cidade de Chapecó ao estado do Rio Grande do Sul, sendo a principal via de acesso à cidade pela porção sul, e um dos principais acessos ao Aeroporto Municipal de Chapecó. Entre os bairros cortados por essa via estão, no sentido norte/sul: bairro Centro, representando a divisa com os bairros São Cristóvão e Jardim Itália, bairro Palmital, limite entre os bairros Quedas do Palmital e Dom Pascoal e o limite entre os bairros Santos Dumont e Campestre.

A evolução das áreas urbanizadas próximas a Avenida General Osório remetem tanto a uma ocupação antiga como a uma ocupação recente, como pode ser visualizado no mapa 13. Na área central e no bairro Palmital, a urbanização na década de 1960 já estava consolidada, enquanto nos locais que circundam estas áreas somente se consolidaram no final da década de 1970, década que, como ressaltamos anteriormente, a cidade recebeu um grande contingente populacional, em virtude da ampliação das atividades agroindustriais.

Em março de 1978, foi inaugurado o Aeroporto Municipal Serafim Ennos Bertaso, localizado na porção sudoeste da mancha urbana. Nesse mesmo período, ocorre a urbanização de áreas próximas, exemplificada pela criação do bairro Quedas do Palmital, nas proximidades da Avenida General Osório. A porção mais ao sul da Avenida General Osório é de uma ocupação recente, como está demonstrado no mapa 13, e datam de 1996 e 2009. Na revisão do plano diretor de Chapecó publicada em 2014, já constam novos bairros nesta região, como é o caso dos bairros Dom Pascoal e Campestre, localizados entre os bairros Quedas do Palmital e Seminário e o bairro Santos Dumont, localizado ao sul do bairro Quedas do Palmital.

Mapa 13 - Chapecó (SC): Evolução da área urbanizada (1960-2009)



Fonte: Nascimento; Vieira; Deimling, 2008, p. 8.

No Plano Diretor de Chapecó (2014) também está definido o macrozoneamento da cidade<sup>14</sup>, onde é possível observar as macroáreas, áreas e unidades que compõe o ordenamento territorial. As unidades e áreas presentes na avenida General Osório, de tal modo, compreendem a área urbana central, a área urbana de transição, unidade de moradia, a unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 2 e a área especial de urbanização e ocupação prioritária. A Avenida General Osório se inicia na área urbana central, representando o limite desta com a área urbana de transição. Nesse local, a atividade comercial e de serviços é numerosa, assim com a densidade demográfica (PMC, 2014a). No limite ao sul da delimitação da área central, já localizado no bairro Palmital, a avenida é classificada como unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 2, e as áreas próximas compreendem a unidade de moradia. O bairro Palmital, de acordo com os trabalhos de campo realizados, é onde se concentram as atividades comerciais e de serviços, ao longo da Avenida General Osório.

No bairro Quedas do Palmital está localizada a área que corresponde a unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 2, onde, de acordo com o Plano Diretor de Chapecó, é direcionada a implantação de atividades de produção econômica de médio e grande porte. De acordo com a análise feita *in loco*, foram encontradas nesse local apenas indústrias de grande porte, o que nos levou a considerar este local como o limite do eixo comercial.

A última unidade do zoneamento presente na extensão da Avenida General Osório compreende a área especial de urbanização e ocupação prioritária. Localizada em um bairro criado recentemente – o bairro Dom Pascoal –, esta unidade localiza-se entre os bairros Quedas do Palmital e Seminário, ao sul do bairro Palmital. Compreendida como a “[...] a gleba ou lote não edificado, subutilizado ou não utilizado, identificado neste PDC para ocupação, utilização ou urbanização prioritária, através de projetos que atendam as necessidades territoriais do local e da cidade” (PMC, 2014a, p. 34), essa área tem como objetivo a produção de locais destinados à habitação de interesse social, usos residenciais e a implantação de atividades de produção e desenvolvimento econômico (PMC, 2014a).

A partir dos trabalhos de campo, identificamos que as atividades comerciais e de serviços correspondem a 70% do uso do solo no eixo, apresentando 127 unidades. O uso residencial nesse local é de 15,6%, enquanto os lotes vagos ou em construção somam

---

<sup>14</sup> Disponível no Anexo 2

8,3% e os estabelecimentos fechados ou disponíveis para locação representam 6,1% do uso do solo, como demonstra a tabela 6.

Tabela 6 - Chapecó (SC): Distribuição do uso do solo na Avenida General Osório (2015)

<b>Tipo de uso</b>	<b>Nº de unidades</b>	<b>% do uso do solo</b>
Atividades comerciais e de serviços	127	70,0
Residencial	28	15,6
Fechado/Aluguel	11	6,1
Lote vago/Em construção	15	8,3
<b>Total</b>	<b>180</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo (2015). Organização: Motter, C.

Para a classificação de uma via como eixo comercial é necessário também analisar o tipo de atividade encontrada no local, haja visto que algumas atividades não possuem poder polarizador ou gerador de centralidade suficientes para atender a população próxima, a de bairros vizinhos e a população de passagem. A tabela 7 e o mapa 14 representam a classificação e a espacialização das atividades presentes no eixo.

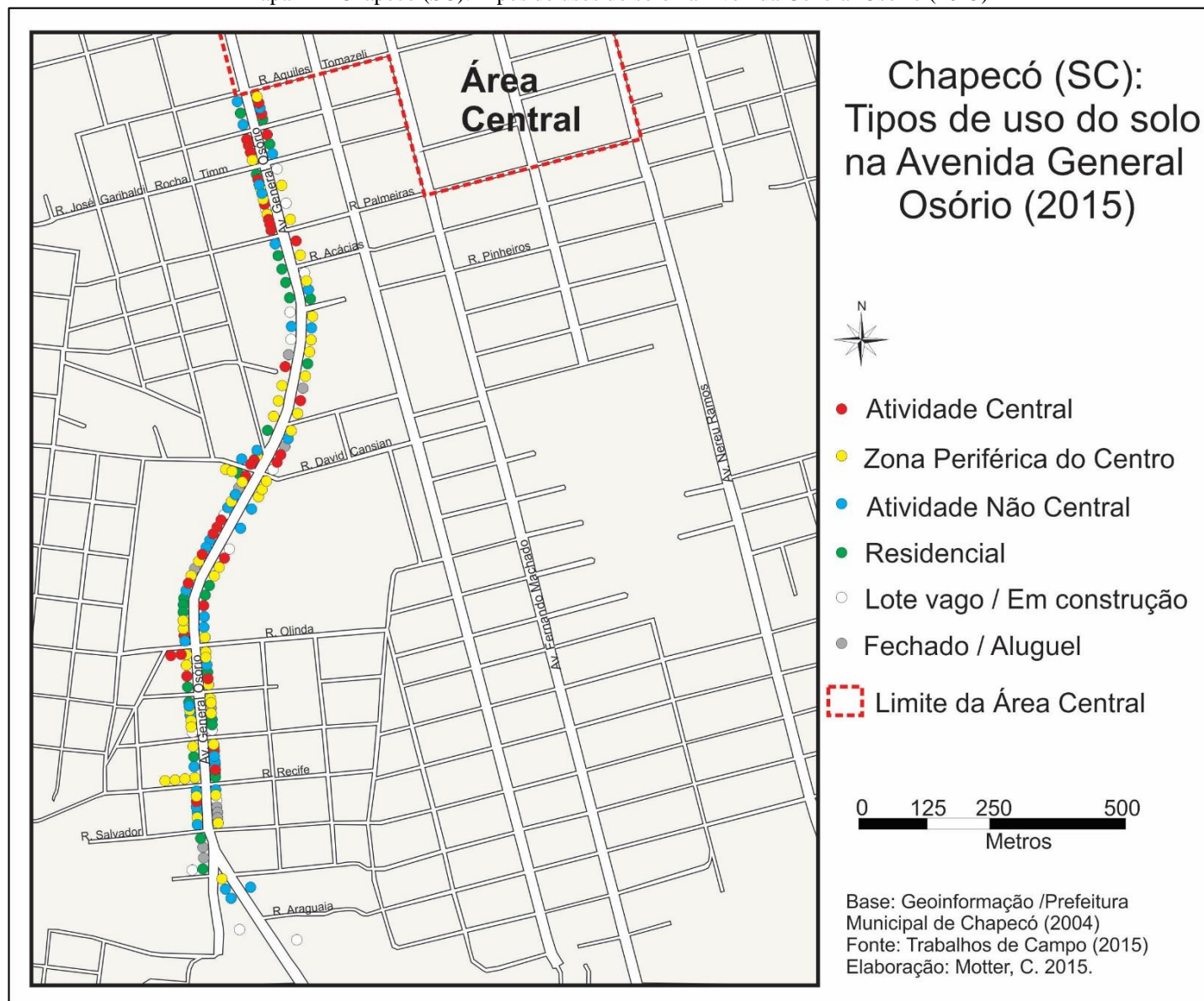
Tabela 7 - Chapecó (SC): Tipos de atividades comerciais e de serviços encontradas na Avenida General Osório (2015)

<b>Tipo de atividade</b>	<b>Nº de unidades</b>	<b>%</b>
Atividades Centrais	34	27
Atividades típicas da Zona Periférica do Centro	54	42,9
Atividades Não Centrais	38	30,1
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo (2015). Organização: Motter, C.

As atividades não centrais, de acordo com a bibliografia, não são significativas na delimitação de novas centralidades por atenderem somente as necessidades básicas da população, e por isso, estão localizadas por todo o espaço urbano. Entre as 38 unidades classificadas como atividades não centrais (30,1%) presentes na Avenida, estão oito salões de beleza, cinco bares ou lanchonetes, quatro supermercados, postos de gasolina, igrejas e fábricas possuem três unidades cada, duas academias, dois sacolões, e lojas de móveis usados, panificadora, chaveiro, alfaiate, escola, salão paroquial, centro médico e venda de caixas d'água apresentam uma unidade cada.

Mapa 14 - Chapecó (SC): Tipos de usos do solo na Avenida General Osório (2015)



Tratando-se de uma avenida que constitui uma importante via de tráfego, a circulação existente nessa área provoca um intenso movimento diário de pessoas e veículos, atraindo para si importantes lojas comerciais. As lojas caracterizadas como centrais, de tal modo, apresentam uma incidência de 27% do uso do solo no eixo comercial da Avenida General Osório. Estas atividades estão dispersas por toda a extensão do eixo, como demonstra o mapa 15.

Os serviços ligados a profissionais liberais são os que apresentam maior incidência na avenida General Osório, somando cinco unidades, sendo quatro escritórios de advocacia e um escritório de contabilidade. Os dentistas também podem ser classificados como profissionais liberais, por apresentarem autonomia em seu trabalho, e no eixo foram encontradas duas clínicas odontológicas. Como destacado por Duarte (1974), a utilização e o nível desse tipo de estabelecimento varia de acordo com o público a qual se destina e, portanto, na avenida General Osório os serviços ofertados por profissionais liberais destinam-se muito mais a atender a demanda do bairro e das proximidades do que a população de passagem.

O comércio de alimentos presente na Avenida é representado por quatro restaurantes e duas lojas de bombonière e bebidas. No contexto americano, de acordo com a pesquisa desenvolvida por Berry (1968), os restaurantes e drive-ins, assim como os postos de gasolina, servem as demandas originadas pelas rodovias, e quanto maior o fluxo nessas vias, maior são as demandas de usos criadas pelo que o autor chama de 'rodovias comerciais'. Na avenida General Osório, essas atividades, juntamente com os três postos de gasolina presentes no eixo, além de atenderem a demanda originada pelo bairro e áreas próximas, também cumprem essa função. Na figura 19 é possível verificar a associação das duas atividades, exemplificado pela localização de um restaurante próximo a um posto de gasolina, garantindo espaço para o estacionamento de veículos tanto de passeio como veículos de carga.



Mapa 15 - Chapecó (SC): Atividades Centrais na Avenida General Osório (2015)

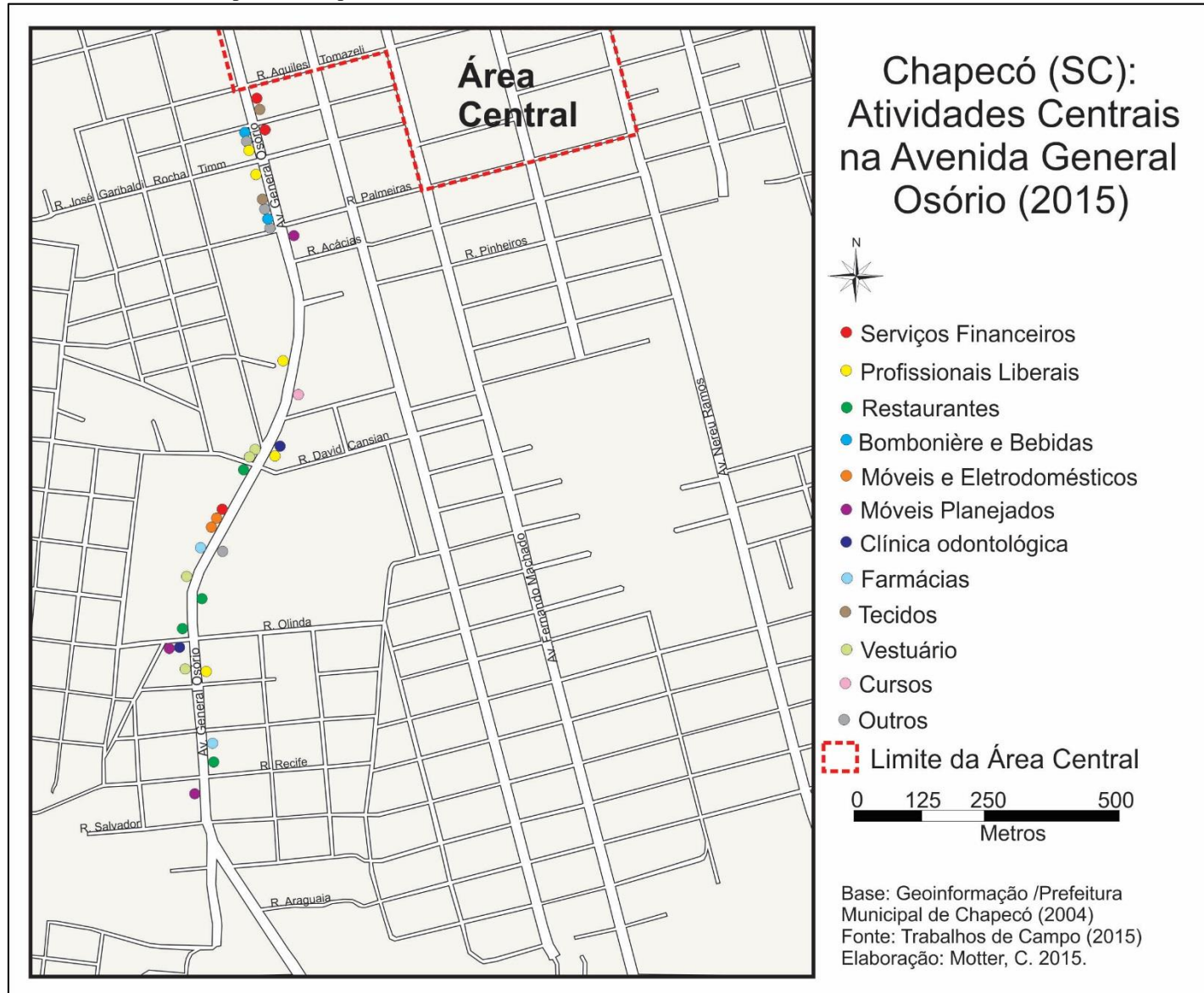


Figura 19 - Chapecó (SC): Atividades comerciais e de serviços na Avenida General Osório (2015)



Fonte: Trabalhos de campo. Autor: Motter, C. 2015

Classificadas como de consumo frequente por Duarte (1974) as lojas de vestuário e as farmácias destinam-se geralmente à população do bairro e das proximidades. Entretanto, conforme a autora, um local só poderá exercer centralidade se houver uma multiplicidade de funções. Foram encontradas, na avenida General Osório, duas farmácias em rede e quatro lojas de vestuário, onde duas lojas compreendem lojas de filiais. As cadeias de lojas em rede também são importantes, pois demonstram que, movidos pela competitividade e a busca pelo mercado consumidor, estes estabelecimentos acabam instalando unidades em outras áreas da cidade, garantido novos clientes e exercendo centralidade no local onde estão instalados (DUARTE, 1974).

Entre os comércios organizados em rede, também estão presentes no eixo duas lojas móveis e eletrodomésticos, a Versátil Móveis e Eletro, que possui sua matriz na cidade de Seara (SC), e a Loja Berlanda (figura 19), que possui matriz na cidade de Curitiba (SC) e filiais em todo o estado de Santa Catarina e parte do Rio Grande do Sul. Esta loja está presente tanto na área central (duas unidades) como nos subcentros Efapi e São Cristóvão/Jardim América, como demonstramos anteriormente. As lojas que

comercializam móveis especializados apresentam três unidades na Avenida General Osório, e destas, apenas uma possui fábrica integrada. As outras duas lojas possuem apenas o mostruário e o escritório de design localizado no eixo.

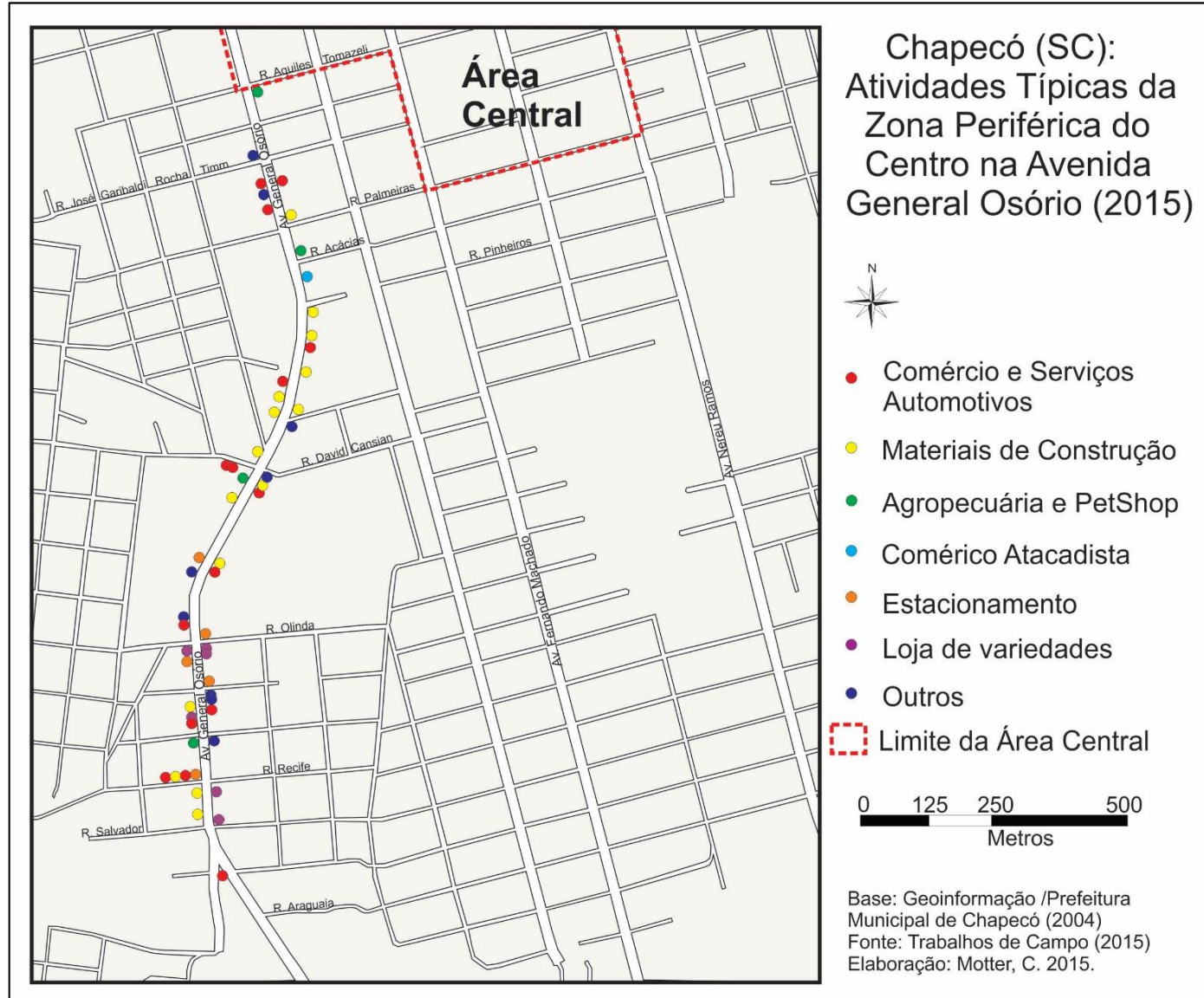
Assim como ocorre a descentralização de atividades comerciais e de serviços para locais onde o fluxo de pessoas e veículos é intenso, a atividade financeira também descentraliza seus pontos a locais onde a acessibilidade é maior. No eixo da Avenida General Osório foram encontradas três unidades desse tipo de serviço, representados por uma casa lotérica, representada na figura 19, uma cooperativa de crédito (Sicoob) e uma unidade da RedeSul Consórcios.

Outras atividades centrais encontradas na Avenida General Osório compreendem uma unidade da escola de música Bella Bartok (figura 19), que possui duas unidades em Chapecó, duas lojas de tecidos, uma floricultura, uma loja de material ortopédico, um estabelecimento de tatuagem e uma unidade que fornece serviços de segurança e monitoramento. A lista com todas as atividades presentes nessa área pode ser vista no Apêndice 01.

Assim como a organização dos subcentros, os eixos comerciais também apresentam a incidência de atividades típicas da zona periférica do centro. Proudfoot (1958), ao analisar a estrutura varejista de algumas cidades norte-americanas, destaca que os eixos comerciais, ou ‘vias principais de negócios’ como denomina em seu trabalho, são caracterizados pela existência de dois atributos, a de ser uma importante via de tráfego e de ser uma rua comercial, o que implica, conforme o autor, na existência de comércios que geralmente demandam de grande espaço físico para seu desenvolvimento. As atividades típicas da zona periférica do centro, assim, são as que representam esses comércios.

Na Avenida General Osório, os estabelecimentos classificados como típicos da zona periférica do centro representam a maior parte do uso do solo encontrada no eixo, com incidência de 42,9% (tabela 7) e estão distribuídos por toda a extensão do eixo, como pode ser observado no mapa 16.

Mapa 16 - Chapecó (SC): Atividades Típicas da Zona Periférica do Centro na Avenida General Osório (2015)





A atividade mais presente no eixo está relacionada ao comércio e serviços automotivos, apresentando 20 unidades. Entre elas, há sete lojas de autopeças e acessórios para veículos e motos, cinco oficinas de reparação, seis estabelecimentos voltados a revenda de automóveis (figura 19), uma loja de revenda de motos e duas lojas de pneus, amortecedores, alinhamento e geometria. A localização desses estabelecimentos na avenida General Osório representa possibilidades para seu desenvolvimento, em virtude da acessibilidade dada por uma das principais vias da cidade – além de ser a principal entrada à cidade pela porção sul – e a disponibilidade de amplo espaço físico para locação, essas atividades encontram vantagens locacional e conseguem atender a demandas não somente das proximidades, mas também do público de passagem.

Os estabelecimentos voltados ao comércio de materiais para construção também demandam de grande espaço físico, em grande medida por armazenarem os produtos comercializados. O eixo comercial, nesse sentido, oferece vantagens como a disponibilidade desse espaço por um valor menor que o da área central e, em conjunto com as demais atividades, também garantem um fluxo considerável de pessoas e veículos. As lojas de materiais para construção presentes na Avenida General Osório somam dez unidades, divididas em duas lojas de esquadrias, duas vidraçarias, uma loja de mármore e granitos, duas lojas de materiais de construção, dois comércios de madeiras e uma loja de ferramentas. Entre os estabelecimentos que demandam amplo espaço para locação e acessibilidade para veículos e caminhões estão também as distribuidoras, e no eixo da Avenida General Osório foi encontrado um estabelecimento desse gênero.

As agropecuárias, importantes por fornecerem produtos e serviços principalmente a produtores rurais que não são integrados das agroindústrias, pelos motivos que destacamos no subcapítulo anterior, apresentam duas unidades na Avenida General Osório. Os estabelecimentos voltados a serviços de veterinária e pet shop somam também duas unidades no eixo.

Apesar de não necessitarem de grande espaço físico, as lojas de variedades também aparecem como atividades típicas da zona periférica do centro. Por atender a demanda de áreas próximas, a variedade e o tipo de produtos muda de acordo com o público a qual se destina. No eixo da Avenida General Osório foram encontradas seis lojas de variedades, que comercializam utilidades domésticas, flores, presentes, bijuterias, entre outros.

Serviços de gráfica, assistência técnica, estofaria e reforma de móveis, decoração e festas, comércios de material de limpeza, loja de bicicletas, equipamentos para

gastronomia, ferro velho e fábrica de joias também foram encontrados na Avenida General Osório, e apresentam uma unidade cada.

Os estacionamentos, demonstrados no mapa 16, também estão presentes na Avenida General Osório e possuem um papel importante na definição de um eixo comercial. De acordo com Proudfoot (1958), os estabelecimentos localizados nas vias principais de uma cidade atendem e são dependentes do fluxo de pessoas e principalmente de veículos existentes neste local. A presença da via, entretanto, não interfere não interfere no desenvolvimento das atividades, haja vista que a disponibilidade de espaços para estacionamento torna-se um fator de atração de clientes.

A Avenida General Osório, classificada nos planos diretores de Chapecó como unidade funcional de descentralização do desenvolvimento nível 2, de tal modo, foi a única via, das delimitadas pelo Plano Diretor de Chapecó (2014) demonstrada no mapa 4 (página 120), onde as atividades comerciais e de serviços sobressaíram as demais atividades. Diante do detalhamento que buscamos realizar das atividades presentes neste local, podemos perceber, tanto por sua configuração espacial como pelo teor das atividades ali encontradas, que estamos diante de uma nova centralidade na cidade. O eixo comercial da Avenida General Osório, em nossa análise, representa como o processo de descentralização de atividades comerciais e de serviços pode resultar em diferentes formas no espaço urbano, sendo o eixo comercial uma delas.

Embora o eixo não tenha uma extensão que corte grande parte da cidade e não figure como um eixo estrutural do transporte público, assim como os delimitados por Souza (2009) na cidade de Uberlândia, a Avenida General Osório possui a particularidade de ser a principal via de acesso à cidade pela Porção Sul, fazendo a ligação de Chapecó com o estado do Rio Grande do Sul. Além disso, até meados de 2014, quando foi inaugurado o anel viário oeste – que contorna a malha urbana e faz a conexão da Avenida Atílio Fontana à rodovia SC 480 (ligação dos estados Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul) – a Avenida General Osório era a principal rota de veículos, principalmente de carga pesada (PMC, 2015). Nessa mesma época, a Avenida também era a única via de acesso das demais áreas da cidade ao Aeroporto Municipal. O fluxo intenso de veículos de carga e de passeio fez que com algumas atividades se desenvolvessem, resultando numa área com um número considerável de estabelecimentos, que atendem tanto as demandas das proximidades quanto a demanda gerada pelo fluxo veicular que existe no local.

Iniciando na área central de Chapecó, a Avenida General Osório possui atividades comerciais por toda sua extensão, até o local onde a Avenida integra-se a rodovia SC 480, e o uso do solo passa a ser predominantemente industrial. Nesse trabalho, priorizamos a área que está além da área central, particularmente no bairro Palmital, onde foram encontrados um número significativo de atividades comerciais e de serviços. A criação recente de bairros e loteamentos nas proximidades possuem um grande valor no desenvolvimento do eixo, podendo refletir na implantação de novas atividades visando atender a população que residirá nestes bairros.

Diferente da expansão da área central, que substitui paulatinamente os usos residenciais por atividades comerciais e de serviços por meio da absorção de áreas ou setores limítrofes ao centro, ou de um processo de desdobramento, onde há uma seletividade em termos de atividades presentes (SPOSITO, 1991), os eixos comerciais caracterizam-se principalmente por sua forma espacial e pela existência de atividades que servem tanto à população das proximidades quando às demandas geradas pelas rodovias, coexistindo, por esse motivo, uma mescla de atividades comerciais e de serviços.

Enquanto os subcentros surgem geralmente em áreas de densidade habitacional alta, esse fator não interfere no desenvolvimento dos eixos comerciais, pois as atividades são sobremaneira dependentes do tráfego denso existente nestas vias. No contexto socioespacial da cidade de Chapecó, o eixo comercial da Avenida General Osório, planejado pela administração pública, pode ser entendido com o local onde coexistem dois atributos: o de ser uma via importante e por conter atividades comerciais e de serviços que atendem não somente a população local, mas são voltados também a população que circula por estas vias.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

O presente estudo teve como objetivo analisar o processo de descentralização das atividades comerciais e de serviços e a formação de novas centralidades a partir do estudo dos subcentros e eixo comercial na cidade de Chapecó. Para isso, retomamos as definições de urbanização e industrialização, a noção de cidade média e as definições que permeiam a complexidade do espaço intraurbano das cidades, a fim de situar a cidade de Chapecó como cidade média que passa por transformações recentes em seu espaço urbano.

A urbanização, entendida com um processo histórico, constitui atualmente um dos fenômenos da nossa época. É visível o crescimento no número de pessoas que passaram a residir em cidades em detrimento do campo e, se analisarmos a urbanização pela perspectiva do modo de vida, veremos que esse número é ainda maior. Apesar de ser um fenômeno de ordem global, os ritmos de crescimento apresentam-se diferentes segundo as regiões do globo, e estão relacionadas particularmente ao modo como ocorreram as sucessivas modificações tecnológicas em cada lugar.

Como define Limonad (1999), a urbanização é uma forma de estruturação do território, e o peso dos lugares é condicionado historicamente pelos processos sociais, econômicos, políticos e culturais. De tal modo, o processo de urbanização no Brasil é uma peça chave para o entendimento da atual conformação estrutural territorial e social brasileira, haja vista que não foi apenas o território que acelerou seu processo de urbanização, mas a própria sociedade se transformou cada vez mais em urbana.

Durante o período colonial, a urbanização brasileira foi ocorrendo em diferentes áreas do território, o qual ainda estava sendo conquistado de forma desconexa, não possibilitando a integração efetiva entre os núcleos ou cidades emergentes. Porém, conforme Santos (2009), foi a partir do século XVIII que a urbanização se desenvolveu no país, embora fosse necessário ainda mais um século para que a urbanização atingisse sua maturidade, e mais um para apresentar as características que conhecemos hoje.

A lógica da indústria, reforçada a partir dos anos 1940 e 1950 – que incluiu não somente as atividades industriais nos lugares, mas a formação de um mercado nacional e a criação de equipamento no território visando sua integração – impulsionou a vida de relações e o próprio processo de urbanização. O território brasileiro passou, então, a ser cruzado por um grande número de rodovias e redes vicinais, e o que é possível observar



pós década de 1960 é que além da integração, houve também uma fluidez no território, permitindo o aumento do movimento e as possibilidades de troca, possibilitando consequentemente, a interiorização da urbanização (SANTOS, 1988).

Deste modo, se pensarmos a urbanização como fenômeno *induzido* pelo processo de industrialização, como descrito por Lefebvre (2008), as políticas de desenvolvimento industrial implantadas pelas estratégias governamentais com os PNDs (Plano Nacional de Desenvolvimento) tem respaldo, consequentemente, na esfera da urbanização que se dá em território brasileiro. Nesse sentido, o processo de industrialização, quando consolidado, expressa uma base econômica que ultrapassa o nível regional de urbanização para uma escala do país e, a partir de então, a urbanização ganha impulso e passa a envolver o território como um todo, apresentando um crescimento demográfico sustentado em cidades médias e maiores, incluídas, naturalmente, as capitais de estados (SANTOS, 2009).

Além da disparidade entre as taxas de urbanização das regiões brasileiras, ou seja, das diferentes formas como a divisão territorial do trabalho se deu, a urbanização brasileira também apresentou outra característica importante: a mudança no padrão de concentração populacional. Se durante muitos anos a concentração populacional encontrava-se dividida entre as numerosas pequenas cidades e algumas poucas metrópoles, com o decorrer do tempo foi possível verificar uma diminuição no ritmo de crescimento das metrópoles brasileiras em geral e um aumento na proporção da população residindo em municípios com tamanho entre 50 a 100 mil habitantes e, principalmente, em cidades com população entre 100 e 500 mil habitantes.

A formação da rede urbana brasileira, de tal modo, propiciada pelo nexo da modernização capitalista, envolveu uma gama de cidades que, independente de seu tamanho populacional, foram chamadas a exercer funções que variaram de acordo com sua capacidade de inserção no sistema urbano. Bem se sabe, durante muitas décadas as cidades com grande densidade populacional exerciam a função de comando do território brasileiro, seja por seu elevado grau de urbanização, seja pelo grau de industrialização e modernização a qual dispunham. Paulatinamente, e graças a interiorização da urbanização, novos centros passaram a integrar e dinamizar a rede urbana que outrora era inexistente, e a desempenhar papéis importantes na rede urbana a qual fazem parte.

As cidades médias, nesse contexto, apresentam-se como fundamentais para o desenvolvimento do sistema socioeconômico vigente, em virtude de constituírem

importantes nós do sistema urbano a qual fazem parte. Apesar de muitos estudiosos buscarem entenderem e conceituar esse grupo de cidades, dentre eles citamos a Rede de Pesquisadores Sobre Cidades Médias (ReCiMe), não há consenso sobre a definição desse grupo de cidade, tratando a cidade média como uma noção em construção (SPOSITO, 2001).

Apesar disso, muitas foram as pesquisas desenvolvidas sobre a temática, abordando temas como a configuração espacial intraurbana e o desempenho destas cidades no sistema urbano a qual estão inseridas. Fato é que atualmente essas cidades tem apresentado um dinâmica que as difere tanto das cidades locais quanto das metrópoles, apresentando, de tal modo, características que a tornam particular.

A integração da rede urbana no interior do estado de Santa Catarina, de tal modo, mesmo durante o processo de industrialização do estado, permaneceu frágil. Esse fator, entretanto, resultou no estreitamento de relações entre as regiões catarinenses mais dinâmicas com o centro dinâmico do país, o que desencadeou mudanças na estrutura urbana e em um aumento de funções urbanas. A cidade de Chapecó, diante do modo em que estava estruturada a organização do espaço urbano catarinense, fortaleceu suas relações com metrópoles nacionais, com as principais cidades e sua hinterlândia, formando uma região especializada (principalmente nas atividades agroindustriais, com o abate de frangos e suínos), que se integrou muito mais à divisão territorial do trabalho em escala nacional que propriamente dentro do estado.

Por estar localizada em um estado que não possui metrópole em seu sistema urbano, a cidade de Chapecó, na fase inicial de sua formação espacial, ficou subordinada aos estados vizinhos Paraná e Rio Grande do Sul, participando de suas redes e sofrendo influência. Assim, destacamos que mesmo com sua economia voltada a pequena e média produção, o oeste de Santa Catarina buscava integrar-se aos mercados do Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, para qual eram voltados a comercialização dos excedentes pelos agricultores, nas rotas tecidas pelos tropeiros. Entre a região e a capital do estado, entretanto, não havia ligações expressivas, em função da quase ausência de infraestruturas que permitissem essa relação. Isso resultou no desenvolvimento bastante autônomo da cidade de Chapecó em relação a capital Florianópolis.

A formação do espaço urbano de Chapecó, que por vez confunde-se com a própria história da região oeste, deve-se ao papel de centro administrativo que esta cidade desempenhou antes do desmembramento dos municípios que atualmente formam a

região. Além disso, Chapecó é a cidade que mais se desenvolveu no contexto das cidades criadas na região oeste de Santa Catarina, o que a destacou ainda mais no cenário urbano. A fraca ligação com a capital do estado também fez com que a cidade fosse equipada de funções urbanas voltadas não somente a população local, mas de toda sua hinterlândia, resultando numa importante receptora populacional da região, graças principalmente a atividade agroindustrial.

A organização do espaço intraurbano da cidade de Chapecó, teve início com a atuação de empresas colonizadoras, que a partir da década de 1920 começaram a ocupação do Oeste, trazendo famílias migrantes do Rio Grande do Sul, em grande parte descendentes de italianos e alemães. Entretanto, foi a partir do desenvolvimento do setor agroindustrial que a cidade obteve um incremento tanto econômico quanto populacional e de expansão do tecido urbano. O desenvolvimento das agroindústrias, como buscamos destacar neste trabalho, figuram como os principais agentes produtores do espaço urbano de Chapecó e também do espaço agrário de seu entorno e dos diversos municípios do oeste catarinense.

O espaço urbano de Chapecó, de tal forma, foi formado tendo por base uma região agrícola que aos poucos foi sendo equipada em razão das necessidades da agroindústria, com o auxílio de intervenções diretas do Estado, que permitiu projetar a cidade de Chapecó no contexto regional, nacional e mundial. Além disso, a presença de comércios e serviços também foi fator crucial no desenvolvimento da cidade, pois, desde 1931, sendo caracterizada por sede de município de comarca, seus serviços administrativos forçavam um grande número de pessoas da região a procurá-la.

A classificação de Chapecó como polo regional lhe conferiu um papel de destaque diante das demais cidades sob sua influência e, de acordo com os planos diretores elaborados em 2004 e 2014, a gestão pública já elabora projetos e estratégias para reforçar ainda mais sua centralidade, sendo a oferta comercial e de serviços um dos pontos destacados por estes planos. Apesar disso, um estudo sobre as novas formas de centralidade ainda está ausente nas pesquisas desenvolvidas sobre Chapecó. Diante desta lacuna, esse trabalho surge como uma das possibilidades de pensar estes espaços, que em virtude do crescimento espacial e demográfico, surgem para atender a população não somente residente nos bairros afastados do centro principal, mas constituem importantes locais de compras também para a população de passagem, haja vista o poder centralizador que Chapecó exerce sobre as demais cidades de seu entorno. Além do mais, como

destacado no Plano Diretor (2014), torna-se importante à população a descentralização de atividades econômicas junto às unidades de moradia, visando o acesso ao comércio e aos serviços à toda população.

A metodologia utilizada neste trabalho, onde buscamos não apenas utilizar o levantamento de uso do solo, mas buscar entender o contexto de formação dos subcentro e eixo comercial por meio do detalhamento da origem das novas centralidades e do tipo de atividades encontradas, foi de fundamental importância, pois revelou tanto o conteúdo das novas centralidades como os principais agentes que ditaram transformações nestes locais.

As formas assumidas pelo processo de descentralização das atividades comerciais e de serviços revelou a existência de dois subcentros e de um eixo comercial. No bairro Efapi, a implantação das atividades comerciais e de serviços surgiram de imediato para atender a população, em grande parte funcionários da agroindústria e discentes da Unochapecó, que residiam nesta área localizada distante da área central. Pela ineficiência do transporte público e pelo contingente populacional que passou a residir neste bairro, as atividades comerciais e de serviços – localizadas na principal avenida do bairro, a Avenida Atílio Fontana – foram paulatinamente sendo ampliadas em número e em produtos e serviços oferecidos. Atualmente, o subcentro Efapi constitui-se como o subcentro mais significativo da cidade de Chapecó, apresentando um número significativo de atividades centrais e típicas da zona periférica, que permite aos moradores a e população de passagem realizar comprar e serviços sem necessitar deslocar-se até o centro principal.

O subcentro São Cristóvão/Jardim América, durante seu processo de formação, foi privilegiado em questão de infraestrutura por estar localizado nas proximidades da área central, além de ser contemplado pela estrutura desenvolvida a fim de atender às agroindústrias localizadas nessa região. A população que reside nesta área, assim como no bairro Efapi, provem em grande medida da demanda gerada pela atividade agroindustrial. Apesar de sua localização próxima a área central, o que poderia nos levar a inferir que estamos diante um processo de expansão desta ou de um desdobramento, a análise das atividades presentes na Avenida São Pedro e na rua Licínio de Córdova comprovou a hipótese de que se trata de um subcentro, pois reproduz, em menor escala, as atividades presentes na área central.

O estudo do eixo comercial, motivado pelas delimitações de unidades funcionais de descentralização do desenvolvimento presentes nos planos diretores de 2004 e 2014, que centram esses locais em vias estruturais da cidade, permitiu analisarmos essa nova forma de expressão da centralidade. Apesar dos poucos estudos desenvolvidos que privilegiam esse tema, por meio das pesquisas realizadas tanto no Brasil como os estudos norte-americanos, constatamos atributos básicos para a classificação dessa nova centralidade. Entre eles, destacamos duas funções básicas: a de ser uma importante via de negócios, em virtude dos tipos de estabelecimentos ali localizados, e de ser uma via de tráfego importante para a cidade, resultando num fluxo significativo de veículos, os quais demandam atividades específicas para suportar essa função.

A busca pela compreensão das novas centralidades por meio da dinâmica apresentada pela cidade de Chapecó também merece destaque, haja vista que tanto os subcentros como o eixo comercial não deve ser entendido por si só, mas devem revelar o seu papel diante da estrutura e dinâmica que a cidade apresenta. Cada cidade possui um dinâmica que é única, não sendo possível reproduzi-la em outro lugar, e é isso que buscamos demonstrar. Planejados ou não pela administração pública, as novas centralidades surgem e desenvolvem-se de acordo com as possibilidades apresentadas pela cidade. O crescimento do tecido urbano, o aumento populacional, os investimentos locais e externos e os agentes que moldam esse espaço possuem características específicas, e a materialização no espaço urbano de novas centralidades é uma das formas assumidas pelo processo de urbanização intensa que Chapecó apresenta.

Diante da dinâmica apresentada pelo grupo de cidades médias, é possível verificar que a descentralização de atividades comerciais e de serviços e a formação de novas centralidades representa, em sua maneira, um processo que tem tornou-se comum. Apesar dos estudos que buscam estabelecer definições da organização intraurbana através de modelos morfológicos serem duramente criticados pelos pesquisadores atuais, principalmente pelo fato de que cada cidade apresenta uma formação histórica, cultural, política, econômica e natural única, sendo, portanto difícil estabelecer normas gerais de organização intraurbana, há um consenso sobre a reprodução de processos em cidades de diferentes tamanhos, permitindo ao pesquisador desenvolver estudos buscando não apenas similaridades, mas vai além disso, permite que sejam estabelecidos estudos que mostrem as particularidades que esses processos apresentam de acordo com a cidade estudada.

## REFERÊNCIAS

---

ALBA, R. S. **Espaço Urbano**: Os agentes da produção em Chapecó. Chapecó: Argos, 2002.

ALBA, R. S. Apontamentos sobre a geografia do oeste de Santa Catarina. In: ALBA, R. S. (Org.). **Estudos de geografia agrária do oeste catarinense**. Chapecó: Argos, 2008, p. 19-47.

AMORIM FILHO, O. B. Cidades médias e organização do espaço no Brasil. **Revista de Geografia e Ensino**, Belo Horizonte, v.2, n.1, p. 5-34, jun., 1984,

AMORIM FILHO, O. B. Um modelo de zoneamento morfológico-funcional do espaço intra-urbano das cidades médias de Minas Gerais. In: AMORIM FILHO, O. B.; SENA FILHO, N. **A morfologia das cidades médias**. Goiânia: Ed. Vieira, 2005, p.35-80.

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. (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p.1-34.

ANJOS, F. dos. O sistema urbano multipolarizado de Santa Catarina. In: Sposito, M. E. B. (Org.). **Cidades Médias**: Espaço em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-34.

BATELLA, W. **Os limiares das cidades médias**: reflexões a partir de Teófilo Otoni-MG. 2013. 228 f. Tese (Doutorado em Geografia) –FCT/UNESP, Presidente Prudente, 2013.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia Urbana**. 2ª Ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

BERRY, B. J. L. General Features of Urban Commercial Structure. In: BOURNE, L. (ed.). **International Structure of the City** – Readings on Space and Environment. Toronto: Oxford University Press. 1968. p. 361-367.

BEN, F. Trabalhadores da agroindústria frigorífica de Chapecó. **Cadernos do CEON** (UNOESC), Chapecó, v. 27, p. 47-67, 2006.

BRANDÃO, C. **Território & Desenvolvimento**. As múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Ed. Unicamp, 2007.

BRITO, F. A. de.; PINHO, B. A. T. **A dinâmica do processo de urbanização do Brasil: 1940-2010**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012.

BRENNER, N. Teses sobre urbanização. @metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, Rio de Janeiro, ano 5, vol. 19, p. 6-26, dez., 2014.

BURGESS, E. W. El Crecimiento de la ciudad: introducción a un proyecto de investigación. In: THEODORSOM, G. A (Coord.) **Estudios de Ecología Humana**. Barcelona: Labor, 1974. p. 69-81.

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

CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**. Uberlândia, v.22, n.3, p.416-474, 2010.

CORRÊA, R. L. Processos espaciais e a cidade. In: CORRÊA, R. L. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 121-143.

CORRÊA, R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades. **Revista Território**, Rio de Janeiro, nº 6, p. 43-53, 1999.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4ª Ed., São Paulo: Ática, 2004.

CORRÊA, R. L. Construindo o Conceito de Cidade Média. In: Sposito, M. E. B. (Org.). **Cidades Médias: Espaço em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-34.

DAMIANI, A. L. Cidades médias e pequenas no processo de globalização: apontamentos bibliográficos. In: GERAIGES, A. I. L.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. (Org.). **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: CLACSO, 2006.

DAVIDOVICH, F. Tendências da Urbanização no Brasil, uma análise espacial. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 51, n.1, p. 73-88, jan./mar. 1989.

DUARTE, H. S. B. A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 36, n.1, p. 53-98, jan/mar, 1974.

FERREIRA, D. A. O.; DORES, F.; SEVERINO, R. P. Um estudo sobre os eixos comerciais da cidade de Araraquara –SP. **Perspectivas**, São Paulo, v.1, n. 19, p. 101-109, 1996.

FREITAS, W. C. de P. **Espaço urbano e criminalidade: lições da Escola de Chicago**. São Paulo: Método, 2004.

GONÇALVES, M. F. Desenvolvimento regional e urbanização nacional. In: Encontro nacional da ANPUR, 7, 1997, Recife. **Anais...** Recife: ANPUR, 1997, p. 909-928.

GRETZLER, C.; ALBA, R. S. A entrada das grandes redes de lojas em Chapecó a partir do ano de 2000 e as repercussões na reorganização urbana da cidade. In: 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2009, Montevideo. **Anais...** Montevideo: EGAL, 2009. p. 1-15.

GRETZLER, C. **Chapecó (SC) para além de pólo regional, uma cidade média no oeste catarinense**. 2011. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFRGS, Porto Alegre, 2011.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.

HENTZ, C.; OLIVEIRA, A. R.; BATELLA, W. B. Modernização agrícola, integração agroindustrial e políticas públicas de desenvolvimento rural no Oeste de Santa Catarina. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, v. 1, p. 41-59, 2013.

HENTZ, C. **O agronegócio no Oeste Catarinense e seus desdobramentos no consumo produtivo na cidade de Chapecó-SC**. 2014. 71 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2014.

IBGE. **Regiões de Influências das cidades, 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

LAMAS, J. M. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3ª ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Tradução Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2008.

LIMONAD, E. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. **Revista GEOgraphia**, ano 1, n.1, p.71-91, 1999.

MIOTO, B. T. A rede urbana de Santa Catarina no período da concentração industrial do Brasil (1930 - 1970). In: V Encontro de Economia Catarinense, 2011, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: APEC, 2011, p. 1-24.

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, Presidente Prudente, 2013.

MOREIRA, R. A nova divisão territorial do trabalho e as tendências de configuração do espaço brasileiro. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (Org.). **Brasil, Século XXI** – por uma nova regionalização?. São Paulo: Max Limonad, 2004, p. 123-152.

MOTTER, C.; BATELLA, W. B. Novas centralidades em Chapecó: apontamentos sobre as transformações recentes no espaço urbano. **Revista Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 14, n. 46, p. 60-70, jun., 2013.

MOURA CASTRO, C. **A prática de pesquisa**. São Paulo: MacGraw Hill do Brasil, 1977.

MURPHY, R. E.; VANCE, J. E. Jr. Delimiting the CBD. In: KOHN, C. & MAYER, R. (eds.). **Readings in Urban Geography**. Chicago: The University of Chicago Press. 1954, p. 418-446.

NASCIMENTO, E.; VIEIRA, É.; DEIMLING, C. D. Mapeamento da evolução da área urbanizada no município de Chapecó/SC. In: XVII Encontro Nacional de Geógrafos, 2012, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte, 2012, p. 1-11.



PELUSO JÚNIOR, V. A. **Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.

PERTILE, N. Espaço, técnica e tempo em Chapecó – SC. In: SCHEIBE, L. F.; DORFMAN, A. **Ensaio a partir de “A natureza do Espaço”**. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2007, p. 153 - 178.

PERTILE, N. **Formação do espaço Agroindustrial em Santa Catarina**: o processo de produção de carnes no Oeste catarinense. 2008. 322 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

PINTAUDI, S. M. O shopping center no Brasil: Condições de surgimento e estratégias de localização. In: PINTAUDI, S. M.; FRÚGOLI JR. H. (Org.) **Shopping centers: espaços, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

PONTES, B. M. S. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). **Boletim de Geografia**, Maringá, nº 18, p. 1-27, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CHAPECÓ. **Lei complementar nº 202**, de 06 de janeiro de 2004. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial de Chapecó – PDDTC. [s.n.], Chapecó, 2004a.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CHAPECÓ. **Banco de dados**. Chapecó: PMC, Secretaria de desenvolvimento econômico e agricultura, 2004b, p. 1-28

PREFEITURA MUNICIPAL DE CHAPECÓ. **Lei complementar nº541**, de 26 de novembro de 2014. Aprova o Plano Diretor de Chapecó – PDC. [s.n.], Chapecó, 2014a.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CHAPECÓ. **Chapecó em dados**. Chapecó: PMC, Secretaria de desenvolvimento econômico e agricultura, 2014b, p. 1-118

PROUDFOOT, M. J. City Retail Structure. In: KOHN, C.; MAYER, R. (eds.). **Readings in Urban Geography**. Chicago: The Chicago University Press, 1958. p. 395-398.

RECHE, D.; SUGAI, M. I. A influência do capital agroindustrial na distribuição sócio-espacial urbana do município de Chapecó no sul do Brasil. In: X Colóquio Internacional de Geocrítica, 2008, Barcelona. **Anais...** Barcelona, 2008, p. 1-17.

REISSMAN, L. **El proceso urbano**: Las ciudades el las sociedade industriales. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1970.

REZENDE, D. A.; ULTRAMARI, C. Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual. **Revista Brasileira de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 41, p. 255-271, 2007.

RIBEIRO FILHO, V. A área central e sua dinâmica: uma discussão. **Revista Sociedade e Natureza**, Uberlândia: v. 16, n. 31, p. 155-167, dez., 2004a.

RIBEIRO FILHO, V. **A configuração da área central de Manaus e sua dinâmica recente**. 2004. 246 f. Tese (Doutorado em Geografia) – UFRJ. Rio de Janeiro, 2004b.

RIBEIRO, W. da S. **Para além das cidades** Centralidade e estruturação urbana: Londrina e Maringá. 2006. 280 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2006.

RODOVALHO, D. O. **Análise do planejamento urbano e efetividade dos planos diretores de Goiânia**. 2008. 83 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial) – Universidade Católica de Goiás. Goiânia, 2008.

SANTOS, M. Espaço e sociedade no Brasil: a urbanização recente. **Geosul**. Florianópolis, v.3, n. 5, p. 85-100, jan. 1988.

SANTOS, M. **Manual de geografia urbana**. 3ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008a.

SANTOS, M. **Espaço e método**. 5ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008b.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5ª Ed., 2ª reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica, tempo, razão e emoção. 4ª Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SASSEM, S. **Sociologia da globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010.

SERRA, G. **O espaço natural e a forma urbana**. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVEIRA, M. L. Globalização, Trabalho, Cidades Médias. **Revista do Departamento de Geografia**. Rio de Janeiro, n. 11, p. 11-17, 2002.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Editora Alfa-ômega, 1982. p. 21-36.

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

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, M.V. M. de. **Cidades médias e novas centralidades**: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG). 2009. 236 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.

SPOSITO, M. E. B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista Geografia**: São Paulo, nº10, p. 1-18, 1991.

SPOSITO, M. E. B. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre novas formas espaciais. In: DAMIANI, A. L. et al (org.). **O espaço no fim de século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999. p.83-99.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B (org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: UNESP/GAsPERR, 2001a. p. 569-607.

SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intraurbana. In: SPOSITO, M. E. B (org.). **Textos e contextos para a leitura de uma cidade média**. Presidente Prudente: UNESP/GAsPERR, 2001b. P. 235-253.

SPOSITO, UNESP/GAsPERR. **O chão em pedaços: urbanização economia e cidades do estado de São Paulo**. 2004. 504 F. Tese (livre docência em geografia) – FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2004.

SPOSITO, M. E. B. O desafio metodológico da abordagem interestelar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 3, p. 143-157, 2006.

SPOSITO, M. E. B. Cidades Médias: Reestruturação das cidades e Reestruturação Urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão popular, 2007, p. 233-257.

SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R.; MAIA, D. S.; GOMES, E. T. A. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão popular, 2007, p. 3-67

STROHAECKER, T. M. A zona periférica ao centro: uma revisão bibliográfica. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.50, nº4, p. 171-183, out/dez, 1988.

TOPALOV, C. **La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis**. México: Editorial Edicol México, 1979. p.17-35.

VILLAÇA, F. Dilemas do Plano Diretor. In: **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: CEPAM, 1999, p. 237-247.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ª ed. São Paulo, Studio Nobel: FAPESP, 2001.

WHITACKER, A. M. **Reestruturação Urbana e Centralidade em São José do Rio Preto – SP. 2003. 237 f.** Tese (Doutorado em Geografia) – UNESP - Presidente Prudente. 2003.

WHITACKER, A. M.; MIYAZAKI, V. K. O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana: apontamentos metodológicos. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, v. 2, p. 307-327, 2012.

## APÊNDICE 01

Atividades Centrais Encontradas nos Subcentros e Eixo Comercial - Chapecó/SC - 2015				
Categoria Funcional	ÁREAS			
	Efapi	São Cristóvão/Jardim América	General	Total
Escritório de Advocacia, Assessoria, Consultoria, Contabilidade, Engenharia, Arquitetura, Decoração e <i>Design</i>	10	16	5	31
Confecções e Calçados	16	8	2	26
Instituição Financeira (Banco, câmbio, seguradora, <i>factoring</i> e crédito pessoal)	9	8	2	19
Clínica Odontológica	10	5	2	17
Drogaria, farmácia e perfumaria	6	6	2	14
Loja de Departamentos, Magazine e Eletroeletrônicos	8	4	2	14
Restaurante, Churrascaria, Fast Food e Pizzaria	5	4	4	13
Confecções, calçados, cama, mesa e banho	4	1	2	7
Construtora, Imobiliária e Administradora de imóveis	5	2	0	7
Loja de móveis Planejados	2	2	3	7
Óticas/Relojoaria, Joalheria, Bijuteria e Ourivesaria	3	3	0	6
Supermercados em Rede	3	3	0	6
Loja de móveis	0	5	0	5
Órgãos Públicos (federal, estadual e municipal)	3	2	0	5
Centro de Formação de Condutores e Despachante	3	1	0	4
Bijuterias e Acessórios	4	0	0	4
Agência de Viagens e Turismo	1	2	0	3
Casas lotéricas	1	1	1	3
Fisioterapia, Reabilitação, Pilates e Massagem	1	2	0	3
Floricultura	1	1	1	3
Hotel	2	1	0	3
Informática e Telefonia	3	0	0	3
Segurança e monitoramento	1	1	1	3
Tecidos	0	1	2	3
Artigos para noivas e moda festa	1	1	0	2
Bomboniere e bebidas	0	0	2	2
Cine, foto, revelação, som	1	1	0	2
Cursos Profissionalizantes	2	0	0	2
Escola de Línguas, Informática, Música e Pré-Vestibular	0	1	1	2
Tatuagem	1	0	1	2
Clínica Oftalmologista	1	1	0	2
Correio	1	0	0	1
Laboratório de análises clínicas	0	1	0	1
Livraria, Papelaria, Mat. Para escritório	0	1	0	1
Loja de Material ortopédico	0	0	1	1
Material Esportivo	1	0	0	1
Propaganda, publicidade e Marketing	1	0	0	1
Sede de empresas	0	1	0	1
Comercio de filtros de água	0	1	0	1
Venda de Eletrônicos	0	1	0	1
<b>TOTAL</b>	<b>110</b>	<b>88</b>	<b>34</b>	<b>232</b>

Atividades da Zona Periférica do Centro Encontradas nos Subcentros e Eixos Comerciais - Chapecó/SC - 2015				
Categoria Funcional	ÁREAS			
	Efapi	São Cristóvão / Jardim América	General	Total
Oficina de Reparação (veículos, motos e bicicletas)	17	10	5	32
Material de Construção, Madeiras, Ferragens e Elétrico	19	6	4	29
Autopeças e Acessórios para Veículos	9	13	6	28
Revenda e Consórcio de Veículos	10	5	5	20
Loja de Variedades	5	4	6	15
Agropecuária	4	4	2	10
Assistência Técnica (eletrodomésticos e eletroeletrônicos)	4	5	1	10
Clínica Veterinária e Pet Shop	5	3	2	10
Funilaria, Vidraçaria, esquadrias e mármore	3	2	5	10
Pneus, escapamentos, amortecedores, alinhamento e freios	3	3	2	8
Estacionamento	0	1	5	6
Revenda e Consórcio de Motos	3	2	1	6
Internet e Vídeo Locadora (acesso e serviços)	3	2	0	5
Comércio Atacadista	1	3	1	5
Serviços de Transportes e Logística	3	2	0	5
Armarinho	3	1	0	4
Gás	1	3	0	4
Máquinas e equipamentos para terraplenagem/máquinas para construção civil	4	0	0	4
Loja de Bicicletas	1	1	1	3
Máquinas, Ferramentas e Ferragista	2	0	1	3
Moto Taxi	2	1	0	3
Peças e Acessórios para Motos	0	2	1	3
Serigrafia, Placas, Faixas e Adesivos	1	2	0	3
Metalúrgica	0	3	0	3
Assistência técnica de Informática e Telefonia	0	2	0	2
Equipamentos para panificadora, bar, lanchonete	0	1	1	2
Gráfica	0	1	1	2
Marcenaria e Reforma de Móveis	1	0	1	2
Serviços gerais e temporários	0	2	0	2
Boate e Casa de Show	1	0	0	1
Decoração e Festas	0	0	1	1
Ferro Velho	0	0	1	1
Material de limpeza	0	0	1	1
Fábrica de Joias	0	0	1	1
Embalagens	0	1	0	1
Loja de estofados	0	1	0	1
<b>TOTAL</b>	102	84	54	240

Atividades Não-Centrais Encontradas nos Subcentros e Eixo Comercial - Chapecó/SC - 2015				
Categoria Funcional	ÁREAS			
	Efapi	São Cristóvão / Jardim América	General	Total
Residencial	15	30	28	73
Salão de Beleza (cabeleireiro, manicura, pedicura, estética e barbearia)	13	16	8	37
Bar, Lanchonete, Café e Sorveteria	12	6	5	23
Posto de gasolina, troca de óleo e Lava Jato	6	9	3	18
Supermercados, Armazém e Mercearia	4	2	4	10
Móveis Usados	5	3	1	9
Igreja	3	2	3	8
Panificadora, Confeitaria e Quitanda	3	3	1	7
Academia de Ginástica, dança e Musculação	3	1	2	6
Sacolão e Temperos	1	1	2	4
Chaveiro	1	1	1	3
Outras fábricas	0	0	3	3
Automação industrial e comercial	0	3	0	3
Alfaiate, Costureira, Sapateiro e pintor	0	1	1	2
Escola	1	0	1	2
Brechó	1	0	1	2
Clube social, clube de mães, salão paroquial	0	0	1	1
Hospital, Centro Médico	0	1	0	1
Fazenda	1	0	0	1
Unidade de Saúde municipal	0	1	0	1
Autopeças e acessórios para Caminhão e Ônibus	1	0	0	1
Caixas d'água	0	0	1	1
Revenda de caminhões	0	1	0	1
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>81</b>	<b>66</b>	<b>217</b>





