

CIDADES MÉDIAS A SERVIÇO DO CAPITAL: O EXEMPLO DE IMPERATRIZ (MA)

Sheryda Lila de Souza Carvalho¹
Adão Francisco de Oliveira²

Resumo: O capitalismo atuou de forma determinante sobre a urbanização e o crescimento das cidades. O Estado brasileiro se adequou às exigências do capitalismo mundial de modelo urbano-industrial, por meio da implantação de arranjos estatais que permitiram investir em infraestrutura, criar agências de planejamento e propiciar fluxos migratórios da população rural em direção às cidades, concentrando, assim, excedente de mão de obra barata. O presente trabalho tem por objetivo abordar a forma como as cidades médias têm servido aos preceitos capitalistas, em especial na Amazônia, como a evolução urbana de Imperatriz, município inserido na porção sudoeste do estado do Maranhão, abrangido pela Amazônia oriental. Consistidas de uma revisão literária científica que embasa as discussões, as considerações se desenvolveram em torno da contextualização da urbanização brasileira, caracterização e reestruturação de cidades médias.

Palavras-chave: Capitalismo e Urbanização; Cidades Médias; Amazônia; Imperatriz

MEDIUM-SIZED CITIES IN SERVICE OF CAPITAL: THE IMPERATRIZ (MA) EXAMPLE

Abstract: The capitalism has acted in a determinant way over urbanization and city growth. The Brazilian State has been adjusting to the worldly urban-industrial capitalism's demands, through appliance of state arrangements that allowed investments in infrastructure, creation of planning agencies and propitiation of rural population migratory fluxes towards the cities, concentrating, thus, a cheap workforce. The present work has the objective of approach the way medium-sized cities have served capitalist precepts, especially in Amazon, like the urban evolution of Imperatriz, municipality inserted in southwest portion of Maranhão state, embraced in Eastern Amazon. Consisting on a literary scientific review that bases the discussions, the following considerations were developed around the contextualization of Brazilian urbanization, characterization and restructuring of medium-sized cities.

Keywords: Capitalism and Urbanization; Medium-Sized Cities; Amazon; Imperatriz.

¹ Mestranda pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT) – Campus Universitário de Porto Nacional (TO). sheryda.lila@hotmail.com.

² Docente no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT) – Campus Universitário de Porto Nacional (TO). adaofrancisco@gmail.com.
Número Especial da Revista Estudos Geográficos – XII Seminário da Pós-Graduação em Geografia, Rio Claro, 13(0): 6-26, jan./jun. 2015 (ISSN 1678—698X) <http://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/estgeo>

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo discutir a redefinição dos papéis das cidades médias, frente aos preceitos capitalistas no recente processo de urbanização brasileira, com destaque para a influência desse processo nas cidades do Cerrado e da Amazônia. O estudo tem como exemplo a evolução urbana de Imperatriz, cidade maranhense inserida na porção sudoeste do estado que contempla a Amazônia oriental.

A metodologia escolhida consistiu em uma revisão da literatura científica acerca do tema, orientando a discussão. As considerações se desenvolveram em torno da contextualização da urbanização brasileira, a caracterização das cidades médias e a reestruturação desse tipo de cidades na Amazônia, especialmente Imperatriz, no Maranhão.

Por meio de uma contextualização histórica, a análise visa compreender os elementos que permitem caracterizar Imperatriz enquanto cidade média e principal núcleo urbano do sudoeste maranhense, região que compõe a porção oriental da Amazônia brasileira. Busca-se estabelecer um paralelo com o contexto de urbanização que se estabeleceu nas duas macrorregiões com as quais Imperatriz sempre esteve mais associada – Centro-Oeste e Norte –, a partir do “Bico do Papagaio”, região que articula os estados do Maranhão, Tocantins e Pará.

Primeiramente, discorre-se sobre as alterações marcantes na dinâmica da urbanização brasileira a partir da implantação do capital industrial em parceria com as políticas estatais. Esse processo alterou a lógica dos arquipélagos econômicos que sustentavam o modelo agroexportador predominante anteriormente na economia nacional. Vale ressaltar que as grandes metrópoles brasileiras se tornaram locais de intensa produção, consumo e especialização, caracterizando-se como espaços de prevalência da reprodução ampliada do capital.

Na sequência, analisam-se os novos papéis das cidades médias no cenário urbano brasileiro, que se tornaram foco das atenções econômicas atraindo investimentos e capitais que lhes ocasionaram profundas transformações socioeconômicas. Resultantes dessa desconcentração da atividade produtiva industrial, tais cidades influenciaram decisivamente na diminuição no ritmo de crescimento das metrópoles nacionais.

Discutem-se ainda as características que permitem definir essa categoria de cidades, que tem sido objeto de inúmeras pesquisas no meio acadêmico. Ademais, sobre o estudo das cidades médias, são apresentadas as características específicas dos núcleos urbanos inseridos da Amazônia.

Finalmente, a análise visa compreender, por meio de contextualização histórica, os elementos que permitem caracterizar Imperatriz enquanto cidade média importante do sudoeste maranhense.

Assim, o estudo se desenvolve a partir da análise da evolução do processo de urbanização da cidade de Imperatriz, comparando o período anterior à abertura da rodovia Belém-Brasília com o período subsequente a essa grande via de circulação, inserida em um conjunto de estratégias para a apreensão do espaço amazônico sob a ótica capitalista.

CONSIDERAÇÕES SOBRE A URBANIZAÇÃO NO CERRADO E NA AMAZÔNIA ORIENTAL

A urbanização brasileira foi marcada por uma desarticulação em sua rede urbana, apresentando desnivelamentos funcionais inter-regionais. No entanto, a lógica capitalista sempre esteve presente e tem comandado esse processo desde o período colonial.

Do início da colonização até a derrocada da oligarquia cafeeira na Revolução de 1930, a economia brasileira priorizou o atendimento ao mercado externo, por meio do fornecimento de produtos primários. Outrossim, as cidades que estavam articuladas ao cenário internacional concentravam a população e as forças produtivas num processo que comandou a apropriação e a redistribuição de terras.

No Brasil, esse cenário de apropriação territorial pelo capitalismo se desenrolou no Cerrado e, em seguida, na Amazônia, ocasionando profundas mudanças nessas regiões. O bioma Cerrado, considerado pobre e sem aproveitamento econômico até a primeira metade do século XX, passou a ser inserido nas demandas da economia nacional e internacional, tornando-se produtivo. A partir da década de 1970, inúmeras lavouras de soja, cana de açúcar e de criação de gado se instalaram na região, provenientes de avanços da ciência e tecnologia, tornando o Cerrado um território produtivo. A significação do termo “cerrado” se modificou e, por meio da ação do capital, tornou-se o lugar da prosperidade (CALAÇA; CHAVEIRO, 2012, p. 193); desse modo, “[...] o campo esvaziou-se de gente e encheu de bois e grãos, a cidade encheu-se de gente e se tornou desigual” (*Idem*, p. 194).

O Cerrado, principalmente em Goiás, urbanizou-se. Até 1960, a região Centro-Oeste era a menos urbanizada do país e, a partir de 1970, passou a ocupar a segunda colocação, precedida apenas pelo Sudeste, o que se justifica pela implantação de uma infraestrutura nova a serviço de uma economia moderna.

No caso específico de Goiás, apesar de a nova urbanização ter iniciado desde a construção de Goiânia na década de 1930, foi graças à “redescoberta do cerrado” que se criaram as condições para uma agricultura moderna. Acrescenta-se a isso o aumento no consumo diversificado e, paralelamente, uma nova etapa da urbanização, como também o equipamento moderno do país e a construção de Brasília; logo, têm-se as condições essenciais para esse novo fenômeno urbano (SPOSITO, 1988, p. 69). Há de se destacar ainda o papel das cidades médias goianas nesse contexto, que passaram a se desenvolver rapidamente e intensificaram as relações entre si e com Goiânia, formando uma densa rede urbana que se articulou e se complementou apesar da proximidade à nova capital federal.

A produção capitalista estabeleceu uma articulação entre campo e cidade, ao passo que contraiu radicalmente a produção de subsistência no campo, dando lugar à industrialização e ampliando a capacidade de produção agrícola ao concentrar os meios de produção (a terra, por excelência), além de especializar e mecanizar a produção (SPOSITO, 1988, p. 68-70). Todos esses mecanismos transformaram o campo no rural e o tornaram dependente do urbano, pois há o aumento do consumo e dos serviços da cidade. Assim, enormes desequilíbrios entre

as regiões, entre o campo e a cidade e nos espaços internos das cidades passaram a se consolidar.

Como a dinâmica da urbanização costuma expressar o caráter da formação econômica e social que a produziu, a implantação do capital industrial incentivado pelo Estado desenvolvimentista propiciou alterações importantes na dinâmica urbana brasileira nas décadas de 1930 a 1970. Esse período foi profundamente marcado pelo processo de substituição de importações que se referenciou especialmente onde havia concentração de capital nacional, de mão de obra disponível, redes de transportes e facilidades para exportação. Diante desse cenário, a região Sudeste se urbanizou aceleradamente, atraindo intensos fluxos migratórios.

O capitalismo se apropriou da cidade pelo fato de ela reunir as melhores condições para o seu desenvolvimento, sobretudo pela sua capacidade de concentração e densidade, o que conduziu a uma rápida concretização do ciclo do capital (SPOSITO, 1988, p. 64). A cidade concentrou a força de trabalho e os meios necessários para a produção em larga escala, tornando-se o lugar da gestão, por comandar a divisão territorial do trabalho e por articular a ligação entre as cidades da rede e entre a cidade e o campo.

O Estado brasileiro passou a se adequar às exigências do capitalismo mundial, por meio da implantação do modelo urbano-industrial. A urbanização tornou-se ação viabilizadora dessa condição, sendo que os arranjos estatais permitiram investir em infraestrutura, criar agências estatais de planejamento e propiciar os fluxos migratórios da população rural em direção às cidades, concentrando excedente de mão de obra barata. A cidade se transformou a serviço do capital, com uma urbanização que seguia os ditames da industrialização, e provocou uma redistribuição espacial da população brasileira.

Desse modo, a urbanização brasileira alterou a lógica dos arquipélagos econômicos que sustentavam o modelo agroexportador que antes era predominante na economia nacional. As grandes metrópoles brasileiras se tornaram locais de intensa produção, consumo e especialização, caracterizando-se como espaços de prevalência da reprodução ampliada do capital.

Com as grandes mudanças econômicas, sociais, políticas, científicas e tecnológicas que o mundo experimentou nas décadas seguintes à Segunda Guerra Mundial, novas dinâmicas determinaram os espaços nacionais. Com isso, a população urbana se tornou cada vez mais expressiva, ao ponto de surgirem espaços metropolitanos em todas as regiões do Brasil. A rede urbana brasileira se modificou profundamente, sendo marcada, dentre outras transformações, pela desconcentração industrial e territorial voltada a outras direções não restritas ao Sudeste do nosso país.

A desconcentração e a conseqüente mudança nos fluxos migratórios puderam ser percebidas com a retração econômica vivenciada ao final da década de 1970, que provocou uma reestruturação produtiva internacional.

O processo de globalização e o crescente intervencionismo internacional nas esferas políticas locais têm privilegiado as decisões do capital estrangeiro, cabendo ao Estado apenas a intermediação dessas relações. Desse modo, a abertura dos mercados, a reestruturação de setores produtivos, dentre outros aspectos

resultantes da inserção no mundo globalizado repercutem no processo de urbanização brasileira.

Se nos anos 1970 houve uma tendência à metropolização nas diversas regiões brasileiras, nos anos 1980 reforçou-se a desconcentração populacional, com emergência de novos centros urbanos. Assim, houve uma diminuição nas disparidades inter-regionais, diante do acompanhamento dos fluxos do capital pelos fluxos migratórios, resultante de maiores investimentos em certas regiões, como a Amazônia, que será abordada adiante.

Destarte, houve um movimento urbano-urbano em substituição ao êxodo rural de momentos anteriores. Isso resultou na desaceleração do crescimento das metrópoles, desde os anos 1990, acompanhada do crescimento de áreas não metropolitanas, como as cidades médias.

AS CIDADES MÉDIAS NA REDE URBANA BRASILEIRA

Após a década de 1970, outros espaços considerados não metropolitanos, como as cidades médias, passaram a atrair políticas públicas de desenvolvimento e ordenamento territorial. Estas visavam incentivar a criação de novos polos de desenvolvimento em regiões periféricas para desacelerar o intenso fluxo migratório que atingia, sobretudo, as principais metrópoles. Ao analisar as ações de desenvolvimento das cidades médias, Rochefort (1998, p. 93) aduz que elas objetivavam:

[...] desenvolver, prioritariamente, algumas cidades médias para refrear o crescimento das metrópoles e, à medida que as cidades são escolhidas no interior do território, levar para esses espaços subdesenvolvidos atividades e homens que permitam um desenvolvimento da economia regional.

Nas últimas décadas ocorreu uma reversão dos fluxos migratórios do país. Nesse processo de transformação do movimento migratório, as cidades médias cumpriram um papel decisivo na redistribuição da população urbana brasileira (ANDRADE; SERRA, 1998).

O censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2010, revelou que mais de 80% da população brasileira vivia em cidades (Tabela 1). Apontou-se um crescimento populacional intenso no interior do país, contrariando a tradicional concentração populacional na faixa litorânea.

Tabela 1 - Brasil: taxas regionais de urbanização – 1940 a 2010

Região	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2007	2010
Brasil	31,24	36,16	44,67	55,92	67,59	75,59	81,23	83,48	84,36
Norte	27,75	31,49	37,38	45,13	51,65	59,05	69,83	76,43	73,53
Nordeste	23,42	26,4	33,89	41,81	50,46	60,65	69,04	71,76	73,13
Sudeste	39,42	47,55	57,0	72,68	82,81	88,02	90,52	92,03	92,95
Sul	27,73	29,5	37,1	44,27	62,41	74,12	80,94	82,9	84,93
Centro-Oeste	21,52	24,38	34,22	48,04	67,79	81,28	86,73	86,81	88,8

Fonte: Censo demográfico 1940-2010 (IBGE, 2011).

As cidades médias começaram a exercer novos papéis no cenário urbano brasileiro, tornando-se foco das atenções econômicas e atraindo investimentos e capitais que lhes ocasionaram profundas transformações socioeconômicas. Tal situação está diretamente relacionada ao processo de desconcentração populacional nas metrópoles e grandes cidades, fenômeno orientado pela desconcentração da atividade produtiva industrial.

O papel desempenhado pelas cidades médias despertou o interesse de diferentes pesquisadores da atualidade. Analisar essa categoria de centro urbano se fez necessário pela sua relevância no processo de desconcentração econômica que o país tem vivenciado, por serem espaços alternativos para investimentos e por receberem elevado fluxo populacional e moderno aparato industrial. Essas cidades influenciaram decisivamente na diminuição no ritmo de crescimento das metrópoles nacionais, pois as cidades médias foram as que mais se desenvolveram recentemente (Tabela 2).

Tabela 2 - Classes de municípios por número de municípios, população residente e taxa de crescimento – Brasil – 2000

Unidades da Federação e classes de tamanho da população dos municípios (habitantes)	N. de mun.	População residente			Taxa de cresc. 91/00
		Total	Urbana	Rural	
Brasil	5 561	169 799 170	137 953 959	31 845 211	1,6
Até 5 000	1 382	4 617 749	2 308 128	2 309 621	0,1
5 001 a 10 000	1 308	9 346 280	5 080 633	4 265 647	0,4
10 001 a 20 000	1 384	19 654 828	11 103 602	8 551 226	1,1
20 001 a 50 000	963	28 831 791	19 132 661	9 699 130	1,5
50 001 a 100 000	299	20 786 695	16 898 508	3 888 187	2,1
100 001 a 500 000	194	39 754 874	37 572 942	2 181 932	2,4
Mais de 500 000	31	46 806 953	45 857 485	949 468	1,6

Fonte: Censo Demográfico 2000 (IBGE, 2001).

Além da forte produção agrícola e do dinâmico setor terciário, tais cidades se tornaram cada vez mais complexas e dinâmicas, inovando-se constantemente e elevando sua participação na economia nacional. Ademais, se destacaram pela

capacidade de oferecer relativa qualidade de vida aos seus habitantes, se comparadas às metrópoles nacionais (SOARES; BESSA, 2000).

Nesse sentido:

Aos moradores dos grandes centros, as vantagens que as cidades médias podem oferecer são inúmeras: menores índices de criminalidade; reduzido tempo de despendido para se ir ao trabalho; menores níveis de poluição atmosférica; aluguéis mais acessíveis e maior oferta de áreas verdes. Para o morador interiorano, essas cidades podem ser valorizadas pela oferta de emprego, pela existência de infraestrutura básica, pelas oportunidades de acesso à informação, e pelos melhores recursos educacionais. Enfim, pela existência de bens e serviços essenciais à ascensão material e intelectual de seus moradores (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p. 1).

Diante da situação intermediária entre as redes urbanas nacional e regional, em que se oferecem vantagens tanto às grandes cidades quanto às pequenas, as cidades médias passaram a ser decisivas em políticas de redução de desigualdades socioespaciais. O termo “pivôs de circulação” usado por Amorim Filho e Serra (2001, p. 28) referencia o papel que tais cidades protagonizam. Isso se deve à existência de aspectos favoráveis, como a dimensão populacional, a posição geográfica estratégica, o desenvolvimento e a expansão de corredores de transportes e comunicações, assim como uma multiplicidade de redes que facilitaram e garantiram a articulação, permitindo sua consolidação como polo de atração populacional e de investimentos privados e públicos.

Apesar da importância dessa temática, a delimitação conceitual do termo “cidades médias” ainda desafia seus estudiosos por envolver uma série de interpretações e conceituações, elevando a necessidade da compreensão de seus contextos econômicos, políticos e espaciais. Dentre os parâmetros que se destacaram nos estudos relacionados às cidades médias, o primeiro se pautou em seu tamanho demográfico, o que agregou cidades com as mais diversas características. Nesse ponto residiu a maior dificuldade, visto que os limites populacionais classificatórios variaram entre as regiões e até mesmo entre países.

Pelos critérios da Organização das Nações Unidas (ONU), as cidades médias se agruparam em assentamentos urbanos, cujas populações se encontraram na faixa de cem mil a um milhão de habitantes (BATISTA DE DEUS, 2004). No Brasil, o IBGE considerou cidades médias as unidades urbanas com população entre cem e quinhentos mil habitantes. Ao tratar dessa questão Costa observou que:

[...] uma cidade média localizada numa região despovoada não teria o mesmo papel que outra localizada numa região densamente povoada. Ou seja, uma cidade com cerca de 20.000 habitantes localizada numa região despovoada, pelas funções que desempenha, poderá ser considerada uma cidade média e, pelo contrário, uma cidade com três vezes mais essa população, se inserida numa região fortemente urbanizada, pode desempenhar menos funções que cidades de dimensão inferior inseridas em

Cidades médias a serviço do capital...

contextos regionais, demográficos e econômicos desfavorecidos (COSTA, 2002, p. 113).

Contudo, os estudos evoluíram para além da dimensão demográfica. Ao não desconsiderar a importância dessa questão para as pesquisas de definição de cidades médias, é necessário ampliá-las para além desse quesito. Como exemplo da relevância de tal fator, consideram-se os fluxos migratórios e seus impactos sobre a economia.

A Tabela 3 demonstra a dispersão populacional em municípios de médio e pequeno porte. Há de se destacar a predominância da população urbana sobre a rural em todas as faixas de municípios pesquisados.

Tabela 3 - Número de municípios e população nos Censos Demográficos de 2000/2010, segundo as classes de tamanho da população

Classes de tamanho da população do Brasil	Número de municípios e população nos Censos Demográficos				
	1 de agosto de 2000	1 de agosto de 2010	1 de agosto de 2000	1 de agosto de 2010	Tx. cresc. 2000/2010
	Número de municípios		População dos municípios		
Total	5.507	5.565	169.799.170	190.755.799	12,34%
Até 10.000 hab.	2.637	2.513	13.833.892	12.916.280	-6,63%
10.001 a 50.000	2.345	2.444	48.436.112	51.088.638	5,48%
50.001 a 100.000	301	325	20.928.128	22.314.204	6,62%
100.001 a 500.000	193	245	39.628.005	48.565.171	22,55%
500.001 a 1.000.000	18	23	12.583.713	15.711.100	24,85%
1.000.001 a 2.000.000	7	9	9.222.983	12.513.305	35,68%
2.000.001 a 5.000.000	4	4	8.874.181	10.073.152	13,51%
5.000.001 a 10.000.000	1	1	5.857.904	6.320.446	7,90%
Mais de 10.000.000	1	1	10.434.252	11.253.503	7,86%

Fonte: Censo Demográfico 2000/2010 (IBGE, 2011).

As metrópoles e grandes cidades (acima de 500 mil habitantes) sofreram uma desconcentração populacional. Enquanto isso, as cidades entre 50 e 500 mil habitantes apresentaram as maiores taxas de crescimento urbano na última década do século XX e na primeira década do século XXI.

Um segundo parâmetro a ser analisado diz respeito às proposições que agregaram elementos qualitativos na abordagem conceitual de “cidade média” (SPOSITO, 2001; PONTES, 2001; SANTOS; SILVEIRA, 2001). Nesse enfoque, questões como situação geográfica favorável, relevância regional, distanciamento das áreas metropolitanas e oferta de bens, serviços e empregos constituíram alguns critérios que contribuíram para uma nova definição do que seria a “cidade média”.

A posição ocupada por uma cidade média no interior de um país não esteve acabada, mas numa determinada situação de um contexto específico. Tal posição pode permanecer por muito tempo ou elevá-la à categoria de cidade grande. No entanto, para que uma dessas ocasiões aconteça, uma condição prevaiente está

na situação socioeconômica dessa cidade, relacionada à sua economia, à rede de consumo, à infraestrutura, às potencialidades, entre outros aspectos (AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

Cada cidade média, assim como qualquer outra, é singular no que se refere à individualidade das especificidades relativas à sua formação, ao crescimento demográfico, à dinamização econômica e à complexidade no oferecimento de serviços, comércio e infraestrutura urbana (SOARES; MELO; LUZ, 2005).

AS CIDADES MÉDIAS NA AMAZÔNIA

“A colonização da Amazônia foi, sobretudo, de natureza política e não se referendou em uma base científica” (BECKER, 2001, p. 137). Nesses termos, a forte ocupação da Amazônia caracterizou-se pelo seu caráter dirigido. Fatores como a defesa da extensa fronteira nacional, a proteção de riquezas minerais, a conquista de mercados de difícil acesso e o redirecionamento de trabalhadores rurais sem terra de regiões densamente povoadas para as terras amazônicas estavam inseridos no pacote de ações estatais.

Diante disso, o discurso oficial de integração nacional, ocupação de vazios demográficos e desenvolvimento fez parte do plano ideológico de incorporação capitalista da Amazônia. A integração atendia a vários propósitos simultaneamente e incluía a burguesia nacional, o capital estrangeiro e o Estado brasileiro (IANNI, 1979; BECKER, 1998; KOHLHEPP, 2002).

Nesse sentido:

A fronteira amazônica só pode, portanto, ser compreendida a partir da inserção do Brasil no sistema capitalista global pós-Segunda Guerra Mundial, em que o capitalismo atua no espaço planetário mas os Estados nacionais conservam suas funções de controle e hierarquização, constituindo a agentes primordiais na produção do novo espaço. Na verdade, o povoamento da Amazônia a partir da colonização se fez sempre em surtos devassadores vinculados à expansão capitalista mundial (BECKER, 1998, p. 11).

Com a criação da Amazônia Legal, nova região de planejamento determinada pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), com cerca de cinco milhões de quilômetros quadrados, a organização regional ficou a cargo dos militares por meio da “Operação Amazônia”, que mobilizou fundos públicos e privados. “A intenção era mostrar a habilidade do novo sistema político em levar adiante o desenvolvimento como potência líder do novo mundo por meio de novas estratégias para explorar seu potencial econômico” (KOHLHEPP, 2002, p. 37).

Esse período foi marcado por um modelo desenvolvimentista e de integração, pautado por políticas de ocupação de cunho geopolítico que foi concretizado por meio da implantação de grandes projetos de colonização e de mineração. A política de incentivos fiscais voltada principalmente para os grandes projetos agropecuários também se fez presente, viabilizando a transformação de áreas florestais em pastagens (MAHAR, 1978; BECKER, 1998; FEARNSSIDE, 2005).

Face às mudanças provenientes da fronteira do capital que, segundo Corrêa (1987), incluía mudanças na esfera produtiva e nas relações de produção, a ocupação espontânea ou dirigida da região, a abertura de rodovias e a implantação de grandes projetos agropecuários, de mineração e hidrelétricos acarretaram transformações na rede urbana. Nesse contexto, antigos núcleos urbanos, como Imperatriz e os que surgiram recentemente, experimentaram um novo dinamismo ligado aos setores de mineração, indústria madeireira, siderurgia e construção civil, tendo alcançado a categoria de verdadeiros centros regionais. Vale ressaltar que a Amazônia oriental apresentou esse cenário.

O fenômeno da desconcentração populacional pode ser percebido com a perda da importância econômica da cidade de Belém face à expansão econômica da fronteira no interior e ao crescimento das pequenas e médias cidades fora de sua órbita. A semelhança do que acontece com outras metrópoles regionais, Belém tem perdido a preferência no que se refere à instalação de novos empreendimentos, pois cidades intermediárias têm oferecido vantagens mais significativas como pisos salariais inferiores, pouca fiscalização quanto aos direitos trabalhistas, terrenos menos valorizados, infraestrutura para entrada de insumos e escoamento da produção (ROMERO, [s.d.] apud TRINDADE JÚNIOR, 1998)

Nesse entremeio, a reestruturação urbana e regional da Amazônia se situou em um contexto nacional e internacional, visto que o mundo se encontra “[...] organizado em subespaços articulados dentro de uma lógica global. Não podemos falar mais em circuitos regionais de produção [...] temos que falar em circuitos espaciais da produção” (SANTOS, 1997, p. 49).

Na compreensão do papel das cidades médias amazônicas, a consideração do contexto regional prevaleceu diante da influência que tais cidades receberam e exerceram no cenário em que se inseriram. Conforme o raciocínio de Villaça (1998), diferentemente dos estudos metropolitanos – em que o deslocamento e a localização da força de trabalho no interior do espaço urbano definiram em sua maior parte a dinâmica urbana –, nas cidades médias essa relevância possuiu um menor peso quando comparada à circulação de mercadorias em geral (capital constante, energia, informações etc.) no âmbito regional. Daí o fato de o estudo da cidade média ser, ao mesmo tempo, uma pesquisa de dada dinâmica sub-regional.

As cidades médias do cenário amazônico passaram a funcionar como anteparos e suportes às metrópoles regionais, sem compor, com estas, uma unidade funcional contínua e/ou contígua (SPOSITO, 2001). De um lado, o reforço da metrópole dispersou como parte do processo de “metropolização”; de outro, a proliferação de pequenas cidades e o crescimento dinâmico de novos núcleos urbanos – as “cidades médias” – que, na Amazônia, cumpriram o papel de centros regionais (RIBEIRO, 1998; MACHADO, 2000). Como exemplo, há as capitais de alguns estados como Rio Branco (Acre), Porto Velho (Rondônia), Boa Vista (Roraima) e outras cidades como Marabá, Santarém e Castanhal, no Pará, e Imperatriz, no Maranhão – todas integrantes da Amazônia oriental, onde a expansão do fenômeno urbano no território se configurou de maneira diferenciada, em comparação à Amazônia ocidental.

Particularmente, a Amazônia oriental tendeu a acompanhar um processo verificado há algum tempo no restante do território brasileiro. Conforme demonstra Santos (1993), as grandes cidades apresentaram taxas de crescimento econômico

menores do que suas respectivas regiões, repercutindo no maior dinamismo e importância dos outros níveis de cidades, a exemplo das cidades médias (Tabela 4).

Tabela 4 - População municipal das cidades médias na Amazônia Legal – 2010

Município	População Total (A)	População Urbana (B)	População Rural	B/A (%)
Várzea Grande (MT)	252.596	248.704	3.892	98,45
Gurupi (TO)	76.755	75.000	1.755	97,71
Imperatriz (MA)	247.505	234.547	12.958	94,76
Rondonópolis (MT)	195.476	188.028	7.448	96,18
Vilhena (RO)	76.202	72.218	3.984	94,77
Araguaína (TO)	150.484	142.925	7.559	94,97
Santa Inês (MA)	77.282	73.197	4.085	94,71
Castanhal (PA)	173.149	153.378	19.771	88,58
Rio Branco (AC)	336.038	308.545	27.493	91,81
Ji-Paraná (RO)	116.610	104.858	11.752	89,92
Porto Velho (RO)	428.527	390.733	37.794	91,18
Marabá (PA)	233.669	182.270	47.399	78
Bacabal (MA)	100.014	77.860	22.154	77,84
Caxias (MA)	155.129	118.534	36.595	76,40
Santarém (PA)	294.580	215.790	78.790	73,25
TOTAL	2.661.420	2.586.587	323.429	97,18

Fonte: Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2011).

Os municípios destacados possuíram em média uma taxa de urbanização de 89%, sendo que nove deles superaram o percentual de 90%: Araguaína (TO), Imperatriz (MA) – ambos localizados na porção oriental da Amazônia –, Gurupi (TO), Rondonópolis (MT), Várzea Grande (MT), Vilhena (RO), Santa Inês (MA), Rio Branco (AC) e Porto Velho (RO), todos acima da média nacional de urbanização, que é de 84,36%. Os municípios de Gurupi e Várzea Grande apresentaram taxas de urbanização bem próximas às maiores da Amazônia, que são as de Manaus (AM) e Belém (PA).

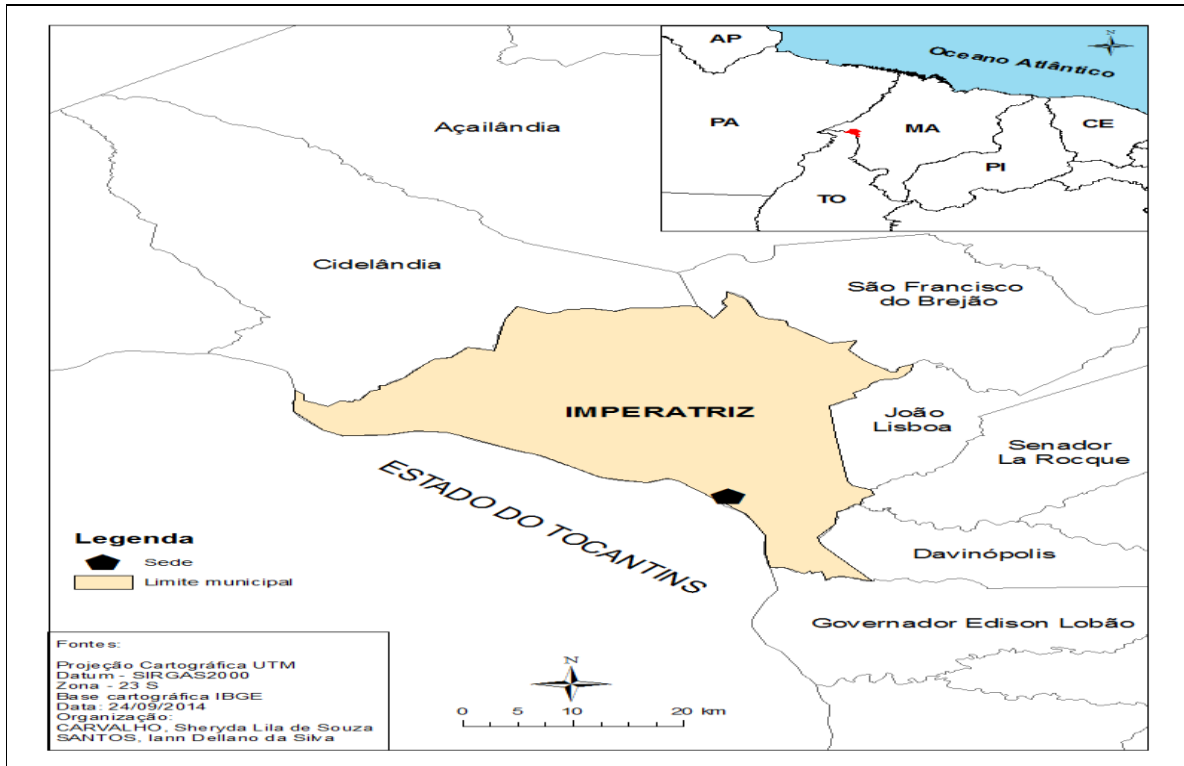
IMPERATRIZ E SUA EVOLUÇÃO URBANA A SERVIÇO DO CAPITAL

Diante do cenário apresentado sobre o recente fenômeno da urbanização no Brasil e no espaço regional amazônico, ficou evidenciado que sua reestruturação regional e urbana resultou das mutações pelas quais o país e a Amazônia passaram, a partir de 1950, quando o sistema capitalista de produção se instalou na região. Nesse sentido, a urbanização refletiu os projetos de integração da Amazônia ao mercado global. E o Estado, aliado ao capital nacional e internacional, conduziu esse processo de integração, sendo que o espaço urbano, sobretudo nas cidades médias amazônicas, demonstrou esse domínio do capital, já que tais cidades foram criadas ou revigoradas para atender aos interesses capitalistas.

A cidade de Imperatriz, no estado do Maranhão, está situada na Amazônia oriental (Figura 1), região de urbanização peculiar onde essa cidade média se

destacou como importante núcleo urbano e conheceu os efeitos da reestruturação regional vivenciada pela Amazônia.

Figura 1 - Localização do município de Imperatriz (MA) na Amazônia oriental – 2014



Fonte: Autoria própria

O município de Imperatriz, com área de 1.368,987 km² e uma das maiores densidades demográficas do estado, de 180,79 hab./km², segundo o Censo de 2010 do IBGE, tem população de 247.505 habitantes, sendo 94,84% concentrados na área urbana. Sua localização na mesorregião oeste do Maranhão e na microrregião que leva seu nome fez com que ocupasse a segunda posição no ranking de maiores cidades do estado, sendo considerado um polo centralizador das atividades econômicas e sociais da região.

Sua origem esteve mais fortemente ligada ao Pará e em certa medida ao Goiás, do que com o interior e a capital do Maranhão. Por conta disso, vivenciou inúmeros ciclos econômicos que se desenvolviam, ora influenciados pela economia do cerrado goiano, ora por atividades tipicamente amazônicas.

Assim se sucederam o ciclo do gado, o ciclo da borracha, o ciclo da castanha, o ciclo do cristal e diamante, que determinaram períodos de avanços e retrocessos e conheceram uma Imperatriz isolada.

A vila de Santa Tereza do Tocantins, primeira denominação de Imperatriz, foi fundada, em 1852, pelo frei Manoel Procópio do Coração de Maria, capelão a serviço do governo do Pará que tinha a missão de fundar uma colônia à margem direita do rio Tocantins para facilitar a navegação entre Belém e Goiás. À época

ainda havia divergências sobre os limites entre os estados do Maranhão e Pará, e, com o fim das indefinições, ainda no ano de sua fundação, a vila passou à jurisdição maranhense, mas a capital São Luís só tomou conhecimento da sua existência três anos após a fundação (FRANKLIN, 2008).

Durante os primeiros 50 anos de existência, Imperatriz foi marcada pelo isolamento do restante do estado e do país. Em 1934, dez anos após sua elevação à condição de município, não havia sequer uma estrada carroçável que passasse em Imperatriz. Naquela época, sua área era de mais de 50.000 km², limitando-se com os rios Pindaré e Tocantins, até a confluência com o Araguaia, onde existia o presídio de São João do Araguaia. Atualmente, essa área compreende quase 20 municípios (FRANKLIN, 2008).

As dificuldades de transporte emperravam o desenvolvimento, já que a circulação de mercadorias pelo médio e baixo Tocantins, com suas corredeiras e cachoeiras, era difícil, demorada e dispendiosa. De certo modo, prejudicava o comércio com Belém, que sempre quis abrir caminhos para o sudoeste maranhense e para Goiás, mas as cachoeiras do caudaloso Tocantins pareciam intransponíveis. Essa situação rendeu a Imperatriz o codinome de “Sibéria Maranhense”, conforme Franklin (2008), em analogia à distante e inóspita região da Rússia, por sua situação de isolamento. Desse modo, Imperatriz era vista apenas como uma vila de grandes potencialidades naturais, mas isolada dos centros consumidores. Sobre essa realidade, Marques (1970, p. 570) ensina:

Lá para as margens do Tocantins existe esta vila e o seu estado mostra bem quanto está longe das vistas do governo. Sem templo para matriz, sem Casa da Câmara, sem Cadeia, e até sem professor público, é a vila da Imperatriz uma pobre povoação, rica de elementos para ser uma grande cidade, que vegeta abandonada, inteiramente esquecida.

Para essa autora imperatrizense, a localização estratégica da vila, porém, sempre servia de baliza para se projetar um futuro promissor. Conforme previu, “[...] acresce sobre tudo isto que como é Santa Teresa o primeiro porto, onde tocam os navegantes, vindos do Pará pelo Tocantins até Goiás, há de ser infalivelmente o empório do comércio daquelas paragens” (MARQUES, 1970, p. 568-569).

Na década de 1940, a navegação no médio Tocantins se intensificou diante do desenvolvimento de embarcações mais fortes e de barcos com motores. Isso contribuiu sobremaneira com o comércio entre as cidades ribeirinhas do Tocantins, principalmente entre Porto Nacional e Belém, em que o porto de Imperatriz servia de entreposto comercial para os produtos dessas regiões e de escoamento da produção local. Era uma época em que a rede urbana regional se estruturava por meio das cidades ribeirinhas ao longo do rio Tocantins.

As décadas de 1950 e 1960 marcaram as mudanças nos rumos da urbanização das regiões Centro-Oeste e Norte, com as quais Imperatriz estava mais conectada. O Centro-Oeste passou por transformações desde a criação da nova capital goiana, o que alterou a dinâmica territorial daquele estado com um acelerado processo de urbanização. Nesse ponto, faz-se necessário comentar alguns aspectos de tal processo para compreender as semelhanças e diferenças entre a urbanização

acelerada no Centro-Oeste, especificamente em Goiás, e na Amazônia oriental, região com a qual Imperatriz mais se identificou.

Nesses termos, a urbanização acelerada do cerrado goiano se baseou em uma modernização conservadora e numa transferência rápida, violenta e contínua da população rural para os espaços urbanos, implicando em transformações no conteúdo e na forma da rede urbana regional (CALAÇA; CHAVEIRO, 2012). Quanto às cidades médias, estas geraram uma “urbanização extensiva e mirada no circuito econômico agrícola”, tendo como função organizar o agronegócio e se tornando espaços que concentram a renda gerada pelas *commodities* da agricultura comercial. Desse modo, houve uma nova relação cidade/campo no território cerrado, em que o campo também participou ativamente da urbanização.

Tanto no Cerrado quanto na Amazônia oriental, o processo de urbanização se desenrolou nos centros urbanos localizados estrategicamente às margens de rodovias de integração nacional, bem como potencializou as funções dos centros sub-regionais no que diz respeito ao desenvolvimento agropecuário, agroindustrial e agromineral em uma lógica capitalista. Essas ações foram viabilizadas por meio de três estratégias, apresentadas nos estudos de Francisconi e Sousa (1976, p. 187-188):

- a) Fortalecer, através da estratégia de desenvolvimento urbano, a região metropolitana e reforçar as metrópoles regionais existentes;
- b) promover os núcleos urbanos de médio porte para que assumam as funções de elementos de apoio ao setor primário;
- c) dinamizar a urbanização em pontos estratégicos selecionados nos grandes eixos que cortam a região, como Transamazônica, a Belém-Brasília e as especiais de natureza urbana ou polos de apoio a projetos regionais específicos que venham a ser implantados na região.

No caso específico de Imperatriz, a urbanização se moveu pelo caráter da complexidade e diversificação, ou seja, ela se edificou de forma heterogênea, fundamentada no interesse de grupos econômicos diversos. No entanto, a nova dinâmica urbana só se concretizou a partir do surgimento de “estradas redentoras” (FRANKLIN, 2008). Quando completou seu primeiro centenário, tinha pouca expressividade política e econômica, sendo a única cidade maranhense da região que não possuía estradas; era o local para onde os funcionários públicos indesejados eram enviados, sem tempo para retorno.

A capital com quem mantinha de fato uma comunicação mais efetiva era Belém. Contudo, Imperatriz encerrou a década de 1950 testemunhando significativas mudanças socioespaciais e econômicas. Com a abertura da estrada municipal até a vila de Montes Altos, que se ligaria à vila de Sítio Novo por estrada de rodagem à sede, Grajaú, estaria aberta ao tráfego para São Luís e o Nordeste, o que a retirou de um isolamento secular (FRANKLIN, 2008).

Desse modo, uma nova etapa socioeconômica se estabeleceu: migrantes chegaram de todo o Nordeste, fugindo da seca e dos conflitos agrários, em busca de terras devolutas e águas perenes. Barros (1972, p. 115) relata que “[...] eles vinham a pé, em cima de caminhões de cargas ou ‘gaiolas’, famílias inteiras iam chegando e

ocupando os espaços vazios não reclamados”. O rápido crescimento populacional pelo qual passou Imperatriz pode ser evidenciado na Tabela 5.

Tabela 5 - Evolução da população total, percentual da população urbana e rural e crescimento anual da população de Imperatriz (MA) – 1950 a 2010

Ano	Total	Pop. urbana	Pop. rural	Pop. urbana %	Pop. rural %	Cresc. anual %	
1950	14.064	1.630	12.434	11,59	88,41	1950-60	10,79
1960	39.169	8.987	30.182	22,94	77,06		
1970	80.722	34.709	46.013	44,00	56,00	1960-70	7,50
1980	220.469	111.818	108.651	50,72	49,28	1970-80	10,57
1991	276.440	209.970	66.479	75,95	24,05	1980-91	2,08
2000	230.450	218.550	11.895	94,84	5,16	1991-00	0,50
2010	247.553	234.671	12.882	94,80	5,2	2000-10	0,71

Fonte: Censos Demográficos (IBGE, 1950; 1960; 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

As vias de circulação são primordiais para a organização de uma rede urbana, já que esta se relaciona intimamente com as vantagens locacionais de um determinado tipo, o que implica numa escolha seletiva e na valorização de alguns lugares em detrimento de outros. Cumpre destacar que algumas características são evidenciadas nesse processo:

- a) proximidade ou existência no núcleo de infraestrutura industrial; b) concentração pré-existente de serviços urbanos vinculados à situação de capital estadual e centro comercial vinculado à atividade extrativa; c) proximidade de centro metropolitano; d) proximidade de projetos de colonização particular ou oficial; e) proximidade de área de cultivo agrícola baseado em média e grande propriedade e alto valor de produção (BECKER, 1987, p. 16).

Nesse sentido, as atividades econômicas praticadas na região a partir da década de 1960 (cultivo de arroz, pecuária extensiva e extração de madeira) desempenharam papel de destaque no crescimento econômico de Imperatriz. Esse impulso foi motivado pela construção da rodovia Belém-Brasília, que gerou novas perspectivas para a cidade, colaborando para sua projeção no cenário regional como importante centro de comercialização e distribuição de produtos diversificados.

As redes rodoviárias implantadas a partir da década de 1960 substituíram as redes hidroviárias como caminhos para a expansão econômica. Isso trouxe uma nova configuração para Imperatriz, pois, além da rodovia Belém-Brasília, a BR-226 (Teresina-Tocantínia) e a BR-222 (Imperatriz-Pindaré e Mearim) se colocaram como forte exigência das áreas dinâmicas do Centro-Sul, que passariam a se ligar à Amazônia e ao Nordeste brasileiro (FRANKLIN; SOUSA, 2013).

Situada na área de contato das metrópoles de Goiânia e Belém, a rodovia Belém-Brasília, ao ser construída, trouxe crescimento demográfico e econômico substancial para Imperatriz, pois contribuiu para o aumento da produção agrícola nessa cidade e para a circulação de mercadorias em nível regional.

Em que se pese a rodovia, por si só, não responder pela dinâmica do crescimento de Imperatriz, a atuação conjunta do estado e do capital foi responsável

pela implantação de diversas ações da Amazônia oriental, consideradas determinantes para a cidade, como os projetos de colonização, os fluxos migratórios e os programas agropecuários e mineradores. A própria organização econômica e social inscrita na cidade permitiu uma leitura mais consistente da atual configuração urbana de Imperatriz enquanto cidade média.

Os investimentos que demonstram a inserção de Imperatriz numa dinâmica de urbanização orientada pelo capital podem ser percebidos ao se analisar a soma de todas as suas riquezas produzidas internamente, o Produto Interno Bruto (PIB), que sofreu alterações significativas à medida que seu território era fragmentado para o surgimento de novos municípios.

De acordo com o IBGE, em 1970, a soma de todas as riquezas produzidas em Imperatriz equivalia a US\$ 79.281.513,29 (expressos em dólar, na cotação de 1994). Desse montante, o setor de prestação de serviços foi o que mais produziu, com 51,5%, e a agropecuária contribuiu com 25,5%, seguida do comércio, com 15%, e da indústria, com 8%. Na década de 1980, o PIB de Imperatriz quintuplicou em relação ao patamar da década anterior, com sensível alteração na participação dos setores econômicos, passando a indústria de quarta à primeira colocação na produção da riqueza municipal, que alcançou o total de US\$ 426.580.381,13. O setor industrial respondeu por 38,3% desse montante; a prestação de serviços, por 35,76%; e o setor comercial e a agropecuária também se aproximaram (terceira e quarta posição), com 13,27 e 12,67%, respectivamente.

Na década seguinte, quando o último município se desmembrou do território de Imperatriz, o volume de riquezas produzidas pela cidade apresentou significativas alterações, principalmente quanto à participação da indústria que se desenvolvia no ex-distrito de Açailândia, o qual se emancipou ainda na década anterior. Assim, o PIB caiu para US\$ 327.977.349,95, sob a liderança do setor comercial que respondia por 32,1% do montante, seguido de perto pelo setor de serviços, com 29,4%, e a indústria, com 27,8%, enquanto a agropecuária representava 10,7%, pouco mais de um terço desse índice, refletindo a perda territorial que reduziu drasticamente a zona rural do município.

A partir da primeira década do século XXI, a composição do PIB municipal refletiu a consolidação do setor comercial e de prestação de serviços. Houve crescimento e diversificação dos serviços técnicos especializados e a projeção de Imperatriz como polo econômico e entreposto de uma região que envolve mais de 80 municípios em três estados. A Tabela 6 demonstra a evolução mais recente do crescimento econômico de Imperatriz.

Tabela 6 - Evolução do PIB a preço de mercado corrente, percentual de participação no PIB estadual e valores agregados a preços correntes – Anos de 2006 a 2011

Município	Ano	N.	PIB mil R\$	% do PIB	VA Agrop. mil R\$	VA Indústria mil R\$	VA Serviços mil R\$
São Luís	2006	1º	11.204.463	39,15	18.698	2.546.926	6.708.128
Imperatriz		3º	1.354.321	4,73	27.565	195.702	983.927
São Luís	2007	1º	12.272.006	38,83	18.071	2.473.317	7.578.085
Imperatriz		3º	1.561.818	4,94	100.549	233.451	1.063.125
São Luís	2008	1º	14.720.891	38,25	21.703	2.942.216	9.053.075
Imperatriz		3º	1.740.780	4,52	74.415	267.030	1.209.967
São Luís	2009	1º	15.323.512	38,45	19.986	2.648.343	10.140.548
Imperatriz		2º	2.001.085	5,02	42.998	267.212	1.479.065
São Luís	2010	1º	17.915.048	39,59	17.039	3.232.336	11.319.596
Imperatriz		2º	2.119.619	4,68	59.384	270.549	1.555.137
São Luís	2011	1º	20.798.001	39,85	17.807	4.143.756	12.608.362
Imperatriz		2º	2.456.381	4,71	76.096	386.934	1.716.183

Fonte: Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos; IBGE.

O PIB dos municípios é desenvolvido a partir de parcerias entre os Órgãos Estaduais de Estatísticas ou Secretarias Estaduais e o IBGE. Os resultados não contemplam isoladamente as variações de volume nem de preço. Nesse contexto, a participação do Maranhão no PIB do Brasil equivalia a 1,3%, segundo dados de 2011. Naquele ano, os cinco maiores PIBs municipais no Maranhão foram os de São Luís, Imperatriz, Açailândia, Balsas e Timon, que concentraram 51,92% da economia maranhense, e os 212 municípios restantes responderam por 48,08%.

De fato, os estudos sobre o PIB de Imperatriz demonstram que a participação produtiva foi orientada no mesmo sentido que a maioria das cidades médias e as metrópoles, onde tem havido uma hegemonia em torno do setor terciário, em detrimento das atividades industriais e das atividades primárias que se encontram cada vez mais reservadas aos municípios com grandes extensões territoriais. No entanto, as atividades primárias e secundárias, por comporem uma dimensão mercadológica, servem-se do comércio e de serviços especializados oferecidos por Imperatriz, o que contribui decisivamente para a sua centralidade regional.

A polarização exercida por Imperatriz após a implantação desses empreendimentos aqui destacados (e de muitos outros) corroborou os interesses de expansão do sistema capitalista. As ações do capital visaram se estender a todas as porções do país, extraindo as riquezas presentes na Amazônia, sua última frente de exploração. Desse modo, o papel desempenhado por Imperatriz esteve vinculado ao capitalismo em nível nacional e mundial, o que reitera sua posição de uma cidade média a serviço do capital.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A urbanização brasileira desenvolvida ao longo do século XX contribuiu para alterar a posição do Brasil na ordem econômica mundial, pois o país deixou de ser predominantemente rural e agroexportador para ser eminentemente urbano e industrializado. Desse modo, o desenvolvimento dos espaços urbanos em detrimento do campo resultou em um processo de metropolização nas diversas regiões brasileiras e, nas últimas décadas do século passado e no início do século XXI, na emergência de centros urbanos de médio porte, o que ocasionou a desaceleração do crescimento das metrópoles e a expansão do capital para as cidades médias.

Os territórios não metropolitanos compõem a dinâmica econômica atual. Dentre eles se destacam as cidades médias, que têm sido relevantes nas últimas décadas para a reestruturação urbana e regional do território brasileiro devido ao desempenho produtivo dessa categoria de cidades para a economia, apresentando os requisitos necessários às novas necessidades de alocação do capital.

As cidades médias do Cerrado e mais recentemente da Amazônia se tornaram centros privilegiados para a expansão capitalista, diante de sua posição estratégica de ligação entre metrópoles, cidades pequenas e campo, em virtude da dimensão populacional expressiva e por serem corredores de transporte e comunicações, bem como polos de investimentos. Tudo isso sem apresentar a mesma intensidade dos problemas metropolitanos, como caos no trânsito, violência, escassez (ou alto custo) dos aluguéis e espaços vazios.

As fronteiras econômicas se abriram ao capital. O espaço amazônico se valorizou por meio dos novos eixos rodoviários que se formaram, concentrando o povoamento ao longo de suas margens, além de desenvolver cidades e proporcionar o surgimento de outras, incorporando as novas vias de circulação aos já tradicionais eixos fluviais.

Essa dinâmica capitalista, que se apropriou do território da Amazônia em particular, provocou uma reestruturação das redes urbanas regionais. Por conseguinte, foi enfatizado o papel das cidades médias que se estruturaram diante dessa nova realidade, como foi o caso de Imperatriz no Maranhão.

Imperatriz vivenciou intensas modificações estreitamente relacionadas com os interesses e as próprias estratégias locacionais do capital, particularmente no que diz respeito ao acirramento da concorrência no contexto atual e à necessidade de manutenção do padrão de acumulação alcançado em décadas anteriores, sobretudo após a Segunda Guerra Mundial.

Trata-se de um núcleo antigo que passou por um processo de revigoração oriundo da valorização econômica de produtos locais, da intensificação da prestação de serviços provenientes e da abertura de rodovias de penetração. Por isso se tornou uma cidade mais consolidada e irradiadora de dinamismo econômico, o que reafirmou a centralidade regional orientada pelo capital.

REFERÊNCIAS

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

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. **O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro**. Rio de Janeiro: IPEA, mar. 1998.

BATISTA DE DEUS, João. As cidades médias na nova configuração territorial brasileira. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 24, n. 1-2, jan./dez. 2004.

BECKER, Berta; MIRANDA, Mariana P. **O papel das cidades na ocupação da Amazônia**. Convênio IPEA/CEPAL. Brasília, 1987. Mimeo.

BECKER, B. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1998.

BECKER, B. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? **Parcerias Estratégicas**, Brasília, v. 12, n. 1, p. 135-159, 2001.

CALAÇA, Manoel; CHAVEIRO, Eguimar Felício. Por uma abordagem territorial do Cerrado goiano. In: CANDIOTTO, Luciano Zanetti Pessôa; SAQUET, Marcos Aurélio (Orgs.). **Geografia da e para a cooperação ao desenvolvimento territorial: experiências brasileiras e italianas**. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 49, n. 3, p. 39-68, 1987.

COSTA, Eduarda Marques da. Cidades médias: contributos para a sua definição. **Revista Finisterra**, ano 37, n. 74, p. 101-128, 2002. Disponível em: <www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2002-74/74_05.pdf>. Acesso em: 27 fev. 2014.

FEARNSIDE, P. Desmatamento na Amazônia brasileira: história, índices e conseqüências. **Megadiversidade**, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, p. 113-123, 2005.

FRANCISCONI, Jorge Guilherme; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. **Política Nacional de Desenvolvimento Urbano: estudos e proposições alternativas**. Brasília: IPEA, 1976. (Série Estudos de Planejamento, n. 15).

FRANKLIN, A; SOUSA, Jailson de M. Formação socioespacial sulmaranhense: da emergência de Pastos Bons à constituição de uma região policêntrica. In: **O regional e o urbano no sul do Maranhão: delimitações conceituais e realidades empíricas**. Imperatriz: Ética, 2013.

FRANKLIN, Adalberto. **Apontamentos e fontes para a história econômica de Imperatriz**. Imperatriz: Ética, 2008.

IANNI, O. **Colonização e contrarreforma agrária na Amazônia**. Petrópolis: Vozes, 1979.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos demográficos: 1950-2000**. Resultados preliminares do Censo Demográfico de 2010.

KOHLHEPP, G. Conflitos de Interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 16, n. 45, p. 37-61, 2002.

MACHADO, L. O. Urbanisation et marché du travail en Amazonie brésilienne. In: DIAS, L. C.; RAUD, C. (Orgs.). **Villes et région au Brésil**. Paris: L'Harmattan, 2000.

MAHAR, D. J. **Desenvolvimento econômico da Amazônia: uma análise das políticas governamentais**. Rio de Janeiro: IPEA, 1978.

MARQUES, César Augusto. **Dicionário histórico-geográfico da Província do Maranhão**. 3. ed. São Luís: SUDEMA; Rio de Janeiro: Seleta, 1970.

PONTES, Beatriz Maria Soares. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. São Paulo: Gaspar/EDUSP, 2001.

RIBEIRO, M. A. **A complexidade da rede urbana amazônica: três dimensões de análise**. 1998. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

ROCHEFORT, Michel. **Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e o regional**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, Milton. **A metamorfose do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia**. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

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

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 12. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SOARES, B. R.; BESSA, K. C. F. O. **Especificidades da urbanização nas áreas de cerrado brasileiro: a importância das cidades médias**. Mimeo, 2000.

SOARES, B. R.; MELO, N. A.; LUZ, J. Cidades médias: a importância da dimensão regional na análise da cidade média goiana. In: ENCONTRO NACIONAL DA

Cidades médias a serviço do capital...

ANPEG, 6., 2005, Fortaleza. **Anais...** Fortaleza: Comunicações Científicas e Coordenadas, 2005.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. São Paulo: Gaspar/EDUSP, 2001.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana**. 1998. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

VILLAÇA, F. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1998.

Artigo submetido em: 28/01/2015

Aceito para publicação em: 24/06/2015

Publicado em: 22/08/2015