



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



ITALO FERNANDO CARVALHO BRITO

**ANÁLISE DA DINÂMICA URBANO-REGIONAL DE CAXIAS/MA:
ESPECIFICIDADES NO PROCESSO DE TRANSIÇÃO DE CIDADE PEQUENA
PARA CIDADE MÉDIA**

SALVADOR-BA
2023

ITALO FERNANDO CARVALHO BRITO

**ANÁLISE DA DINÂMICA URBANO-REGIONAL DE CAXIAS/MA:
ESPECIFICIDADES NO PROCESSO DE TRANSIÇÃO DE CIDADE PEQUENA
PARA CIDADE MÉDIA**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa Pós-Graduação em Geografia (POSGEO), da Universidade Federal da Bahia (UFBA), no Instituto de Geociências (IGEO), como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Cristóvão de Cássio da Trindade de Brito.

SALVADOR-BA
2023

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Universitária de Ciências e Tecnologias Prof. Omar Catunda, SIBI – UFBA.

B862 Brito, Italo Fernando Carvalho

Análise da dinâmica urbano-regional de Caxias/MA: especificidades no processo de transição de cidade pequena para cidade média/ Italo Fernando Carvalho Brito. – Salvador, 2023.

127 f.

Orientador: Prof. Dr. Cristóvão de Cássio da Trindade de Brito

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia.
Instituto de Geociências, 2023.

1. Geografia Urbana. 2. Região. 3. Rede Urbana. 4. Cidades. I. Brito, Cristóvão de Cássio da Trindade de. II. Universidade Federal da Bahia. III. Título.

CDU:616-083:173.4

TERMO DE APROVAÇÃO

BANCA DE DEFESA - DISSERTAÇÃO

ANÁLISE DA DINÂMICA URBANO-REGIONAL DE CAXIAS-MA: ESPECIFICIDADES NO PROCESSO DE TRANSIÇÃO DE CIDADE PEQUENA PARA CIDADE MÉDIA

ITALO FERNANDO CARVALHO BRITO



Dr. Cristovão de Cássio da Trindade de Brito (Orientador/Presidente)
Universidade Federal da Bahia (UFBA)

Documento assinado digitalmente
 JANIO ROQUE BARROS DE CASTRO
Data: 01/03/2024 20:40:53-0300
Verifique em <https://validar.itii.gov.br>

Dr. Jânio Roque Barros de Castro
Universidade do Estado da Bahia (UMEB)

Documento assinado digitalmente
 ILDO RODRIGUES OLIVEIRA
Data: 28/02/2024 20:36:53-0300
Verifique em <https://validar.itii.gov.br>

Dr. Ildo Rodrigues Oliveira
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Baiano (IF Baiano)

Aprovada em Sessão Pública de 12 de dezembro de 2023

Dedico este trabalho antes de tudo a mim mesmo e pelo apoio incondicional dos meus pais Doralice Carvalho e Francisco Brito, minha avó paterna Raimunda da Silva Reis e tia Maria Luiza Brito (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, que iluminou meu caminho durante esta caminhada, pois sem Ele a realização desse sonho seria impossível.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Cristóvão de Cássio da Trindade de Brito, pelo aprendizado e apoio durante esses anos de orientação e muitas dificuldades.

Aos meus colegas Ivaneide da Conceição, Leniara Silva e Marlison Carvalho que dividiram comigo estadia e tempo durante o mestrado em Salvador.

A Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia – FAPESB.

A todo o corpo docente do POSGEO/UFBA por todo o aprendizado.

E em especial a Dilma Limeira, pelo apoio incondicional nos maus e bons momentos.

“Mano, nós ficaremos bem! [...] Eu me lembrei que você estava em conflito. Usando mal sua influência, algumas vezes fiz o mesmo. Abusando meu poder cheio de ressentimento. Ressentimento que se transformou em uma depressão profunda. Me encontrei gritando no quarto do hotel. Eu não queria auto destruição. Os males de Luci era tudo ao meu redor. Então eu corri atrás de respostas”.

(Kendrick Lamar, 2015).

RESUMO

De antigo centro manufatureiro de algodão e têxteis no vale do rio Itapecuru em fins do século XIX, contemporaneamente a cidade de Caxias passou a um importante nó na rede urbana do estado do Maranhão, contribuindo com a oferta de bens e serviços para a população e empresas em sua região de influência urbana imediata. Nos últimos anos a cidade de Caxias tem se caracterizado como núcleo sub-regional de comércio varejista, bem como, passou a oferecer serviços de saúde de alta complexidade e ensino superior para a população de municípios em sua área de influência. O estudo buscou compreender como a cidade de Caxias participa na rede urbana do Maranhão e do Brasil, com base em sua importância funcional contemporânea e na dinâmica socioeconômica e espacial na região onde ela está inserida. Para isso, buscou-se entender o que motiva atualmente os principais interesses dos agentes privados, dos Governos federal e estadual para a instalação de empreendimentos, infraestruturas e serviços de natureza regional e suas principais implicações na cidade. Nesse sentido, buscou-se compreender os processos socioeconômicos e espaciais que possibilitaram a ascensão funcional da cidade de Caxias na rede urbana maranhense, nos últimos 20 anos, bem como, identificar e analisar as tendências de crescimento funcional e espacial da cidade e seu processo de transformação de status na categoria de pequena cidade.

Palavras-chave: Região. Rede urbana. Cidades Médias. Caxias. Crescimento econômico.

ABSTRACT

From a former cotton and textile manufacturing center in the Itapecuru river valley at the end of the 19th century, the city of Caxias has now become an important node in the urban network of the state of Maranhão, contributing to the supply of goods and services to the population and companies. in its region of immediate urban influence. In recent years, the city of Caxias has become a sub-regional hub for retail trade, as well as offering highly complex health services and higher education to the population of municipalities in its area of influence. The study sought to understand how the city of Caxias participates in the urban network of Maranhão and Brazil, based on its contemporary functional importance and the socioeconomic and spatial dynamics in the region where it is located. To this end, we sought to understand what currently motivates the main interests of private agents, federal and state governments for the installation of projects, infrastructures and services of a regional nature and their main implications for the city. In this sense, we sought to understand the socioeconomic and spatial processes that enabled the functional rise of the city of Caxias in the Maranhão urban network, in the last 20 years, as well as, identify and analyze the functional and spatial growth trends of the city and its process of transformation of status into the small town category.

Keywords: Region. Urban network. Medium Cities. Caxias. Economic growth.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Regiões Intermediária e Geográfica de Caxias, 2017	17
Mapa 2 - Região de influência da cidade de São Luís - 2018	54
Mapa 3 - Região de Influência Teresina - 2018	55
Mapa 4 - Caxias: área de influência do serviço de alta complexidade, 2018.	58
Mapa 5 - Caxias: área de influência e atração comercial varejista de eletrônicos, 2018.	61
Mapa 6 - Regiões intermediárias e imediatas: linhas de provedores de Internet de Caxias, 2022	92
Mapa 7 - Regiões intermediárias e imediatas: linhas de ônibus intermunicipais de Caxias, 2022	95
Mapa 8 - Região intermediária de Caxias e Timon: hierarquia funcional urbana, 2023	97
Mapa 9 - Perímetro urbano da cidade de Caxias-MA, 2022	104

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Região Nordeste: cidades com população acima de 50.000 pessoas, 2000	49
Tabela 2 - Cidades médias importantes na região Nordeste, 2022	52
Tabela 3 - Regiões de Desenvolvimento do Maranhão: população 2010, 2022 e PIB 2018 ..	68
Tabela 4 - Região Timbiras: área, IDH-M, população e PIB, por município - 2022	69
Tabela 5 - Região Timbiras: PIB por setores de atividade econômica - 2018.....	69
Tabela 6 - Municípios-sede de região intermediária no estado do Maranhão, participação no total da população e do PIB estadual a preços corrente – 2000 e 2022.....	73
Tabela 7 - Caxias: PIB por setor a preços correntes - 2000-2022	74

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Programas do plano plurianual 2020-2023	79
Gráfico 2 - Anos de atuação de Provedores de Internet na cidade de Caxias - 2022	90

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Rodovias interestaduais nos EUA, 2021	39
Figura 2 - Ligações diretas e indiretas da cidade de Caxias com as cidades de sua área de influência urbana – 2007	55
Figura 3 - Ligações diretas e indiretas da cidade de Caxias com as cidades de sua área de influência urbana – 2018	56
Figura 4 - Caxias: fábrica de cervejaria - Rodovia BR -316, 2023	75
Figura 5 - SINCOPEMA: fábrica de Plásticos no Bairro Trizidela – 2023	77
Figura 6 - Caxias: distribuidora de bebidas RIOBEL Ltda. 2023	78
Figura 7 - Esquema dos dois circuitos da economia e a rede de cidades	82
Figura 8 - Mercado central da cidade de Caxias: seção de hortaliças, frutas e verduras - 2022	84
Figura 9 - Mercado Central da cidade de Caxias: seção de grãos - 2022.....	85
Figura 10 - Feiras Livres de Caxias: vendas de carne e peixes - 2022.....	86
Figura 11 - Feiras Livres na cidade de Caxias: vendas de vestuário e eletroeletrônicos - 2022.....	86
Figura 12 - Rede de Supermercados R. Carvalho – 2022	88
Figura 13 - Supermercado Mix Mateus Atacarejo – 2022	88
Figura 14 - Hospital Macrorregional de Caxias – 2022	99
Figura 15 - Caxias Shopping Center – 2022	101
Figura 16 - Shopping da Gente, Caxias – 2022	102
Figura 17 - A) Conjunto Habitacional Vila Paraíso B) Residencial Eugênio Coutinho - 2017	103
Figura 18 - A) Informe publicitário do residencial Eugênio Coutinho; B) Via de acesso ao Ramires Residencial I; C) Vista do Ramires Residencial I; D) Calçamento do Ramires Residencial I	105
Figura 19 - Loteamento Cidade Jardim	105

LISTA DE ABREVIATURAS

ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
CENOL	Cerâmica do Nordeste
COHAB	Conjunto Habitacional
FAI	Faculdade do Vale do Itapecuru
FDNE	Fundo de Desenvolvimento do Nordeste
HTO	Hospital de Traumatologia e Ortopedia
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IMESC	Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos
INCOMSOL	Indústria e Comércio de Saponáceos e Óleos
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ISS	Imposto Sobre Serviços de qualquer natureza
MTE	Ministério do Trabalho
PAC	Plano de Aceleração do Crescimento
PEHIS-MA	Plano Estadual de Habitação de Interesse Social do Estado do Maranhão
PIB	Produto Interno Bruto
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PPA	Plano Plurianual
PRF	Polícia Rodoviária Federal
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RIDE	Rede Integrada de Desenvolvimento
RIOBEL	Rio Joanes Distribuidora De Bebidas
SEMAPA	Secretaria Municipal de Agricultura Pesca Abastecimento e Agronegócio
SES	Secretaria de Estado da Saúde
SINCOPLEMA	Sociedade Industrial e Comercial de Produtos de Limpeza do Maranhão
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
UNIFACEMA	Centro Universitário de Ciências e Tecnologia do Maranhão
UNIP	Universidade Paulista
URE	Unidade Regional de Educação

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 REGIÃO, REDE URBANA REGIONAL E AS CIDADES MÉDIAS NO BRASIL	21
2.1 A REGIÃO.....	21
2.2 A REDE URBANA	29
2.3 A REDE URBANA BRASILEIRA: AS NOVAS TENDÊNCIAS	32
2.4 AS CIDADES PEQUENAS E MÉDIAS NO BRASIL	36
2.4.1 O que se entende por cidades pequenas e médias.....	40
2.5 A IMPORTÂNCIA DAS CIDADES MÉDIAS NA REGIÃO NORDESTE	49
3 A REDE URBANA DO ESTADO DO MARANHÃO	54
3.1 ELEMENTOS QUE REFORÇAM A HIERARQUIA FUNCIONAL URBANA DA CIDADE DE CAXIAS EM SUA REGIÃO DE INFLUÊNCIA	56
3.2 A REGIONALIZAÇÃO DO ESTADO DO MARANHÃO	62
3.2.1 Elementos socioespaciais subjacentes às tentativas de regionalização no estado do Maranhão	63
4 A CIDADE DE CAXIAS E SUA EXPRESSÃO NA TRANSIÇÃO DE CIDADE PEQUENA PARA MÉDIA.....	71
4.1 OS PROCESSOS DE TRANSIÇÃO DE CAXIAS PARA CIDADE MÉDIA	73
4.2 AS FUNÇÕES URBANAS DA CIDADE DE CAXIAS.....	78
4.3 O ESTUDO DE CAXIAS COMO CENTRO REGIONAL DE DISTRIBUIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS: A SUA IMPORTÂNCIA COMO CIDADE MÉDIA	89
4.4 CAXIAS: NOVAS PERSPECTIVAS DE CRESCIMENTO	98
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	107
6 REFERÊNCIAS	110
APÊNDICES	119

1 INTRODUÇÃO

O estudo das cidades pequenas e médias, quanto às suas interações espaciais na divisão territorial do trabalho em uma rede urbana, desperta o interesse dos estudiosos das cidades, sobretudo dos geógrafos, para buscar compreendê-las no âmbito das escalas geográficas e suas interações socioespaciais.

Destarte, a rede urbana constitui uma categoria espacial relevante para o entendimento das relações existentes entre as cidades e sua região, numa dimensão transcalar, desde o espaço local até o global. Como aponta Corrêa (2006), no atual modo de produção dominante, sob a égide do capitalismo, o estudo da rede urbana é importante para tentar compreender, à medida do possível, o ciclo de reprodução do capital sob a divisão territorial do trabalho em meio a uma formação socioespacial regional histórica existente. Assim, pesquisar as cidades médias e pequenas é importante para, dentre outras considerações, captar o grau de capilaridade e os limites do processo de reprodução do capital numa parcela da rede urbana e como está se desenvolve ou é marginalizada. Assim, entender as cidades médias e pequenas no Brasil contribui para explicar como essas cidades em seu conjunto participam na produção da dinâmica socioespacial regional e a importância delas na oferta de bens e serviços para a população regional, bem como no processo de penetração dos capitais no interior e suas principais implicações espaciais.

Partindo-se dessa ideia, tem-se a cidade de Caxias no estado do Maranhão¹, com população de 118.534 habitantes no recenseamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010. Esta cidade lidera sua região imediata inscrita em uma extensão geográfica de aproximadamente 10.248,026 km², com seis municípios e uma população total estimada de 278.527 habitantes (IBGE, 2020); o PIB do município de Caxias em 2018 atingiu mais de R\$ 1,8 bilhões (IBGE, 2018).

Na cidade de Caxias estão instaladas oito agências bancárias, sendo duas de bancos oficiais de desenvolvimento regional: uma do Banco do Nordeste do Brasil (BNB) e outra do Banco da Amazônia; há um hospital macrorregional com capacidade para atender demandas de saúde de alta complexidade (Clínica Médica; Cirurgia Geral; Ortopedia; Intensivista; Urologia; Proctologia; Nefrologia; Buco-maxilo; Neurologia; Angiologia; Cirurgias reparadoras; Cardiologia; Fisioterapia; Fonoaudiologia; Serviço Social; Psicologia; Nutrição e

¹ Doravante nos referiremos à cidade de Caxias no estado do Maranhão, quando tratar de cidade homônima, será indicado o estado ao qual a mesma pertence.

Enfermagem); dispõe de campus universitário que oferecem cursos presenciais nas seguintes instituições: Universidade Estadual do Maranhão; Instituto Federal do Maranhão; Centro Universitário de Ciências e Tecnologia do Maranhão (UniFacema), Faculdade Vale do Itapecuru (FAI) e Universidade Paulista (UNIP). Nessas faculdades são ministrados os seguintes cursos de licenciatura: Ciências Biológicas, Ciências Naturais, Ciências Sociais, Física, Geografia, História, Letras, Matemática, Pedagogia, Química; e cursos de bacharelado: Administração, Arquitetura e urbanismo, Biomedicina, Ciência da Computação, Ciências Contábeis, Direito, Educação Física, Enfermagem, Engenharia Civil, Engenharia de Produção, Engenharia Elétrica, Farmácia, Fisioterapia, Jornalismo, Medicina, Nutrição, Odontologia, Psicologia, Serviço Social, Zootecnia. Vale destacar que, UniFacema e FAI, ambas com sede/matriz em Caxias. O UniFacema investiu no processo de expansão e de interiorização da IES em 2022, instalando polos no município de Presidente Dutra e Codó. Os novos *campus* UniFacema ofertam os seguintes cursos respectivamente: Odontologia, Enfermagem, Fisioterapia, Direito e Engenharia Civil; Farmácia, Engenharia Civil, Direito, Fisioterapia e Enfermagem.

Caxias também possui cinco concessionárias de revendas de automóveis novos, uma loja de revenda de tratores e máquinas agrícolas; quatro repetidoras de TV aberta e duas emissoras de rádio Am e FM; possui ainda um *Shopping Center* com oito lojas de departamento, 19 lojas de *fast food* e um centro de saúde particular com clínicas para atendimento médico nas seguintes especialidades: oftalmologia, cardiologia, pediatria, nutrição, otorrinolaringologia e clínica geral. Esse *Shopping Center* atende as demandas dos consumidores em escala regional.

Com base nesses elementos de centralidade urbana e regional a cidade de Caxias foi classificada pelo estudo das Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2018) como Sub-regional de nível A, ou seja, cidades que assumem funções relativamente importantes na rede urbana com hierarquia intermediária, as quais incluem os Centros de Gestão do Território onde estão posicionadas. Atualmente a rede urbana maranhense é formada por 217 cidades², das quais, apenas três ocupam este nível hierárquico: Caxias, Santa Inês e Bacabal; acima destas só tem uma, Imperatriz, e a cidade mais importante é a capital do estado, São Luís.

Para essas cidades converge uma população relativamente numerosa em busca de bens e serviços que não são encontrados nas outras cidades, as quais não conseguem constituir economias de aglomeração suficientemente consistentes para sediar em um só lugar as firmas

² Na atual divisão político-administrativa do Brasil o município é a menor unidade autônoma com governo próprio, e a cidade é a sede municipal. Assim, os 217 municípios maranhenses correspondem a 217 cidades.

e instituições diretamente integradas aos processos e circuitos de reprodução do capital e também serviços sociais que requerem grande demanda para justificar a oferta dos serviços, implicando a noção de “limiar” e de “alcance” para a oferta de bens e serviços — como no caso de hospitais, com oferta de serviços de saúde de alta complexidade, que por sua vez atrai outros serviços complementares.

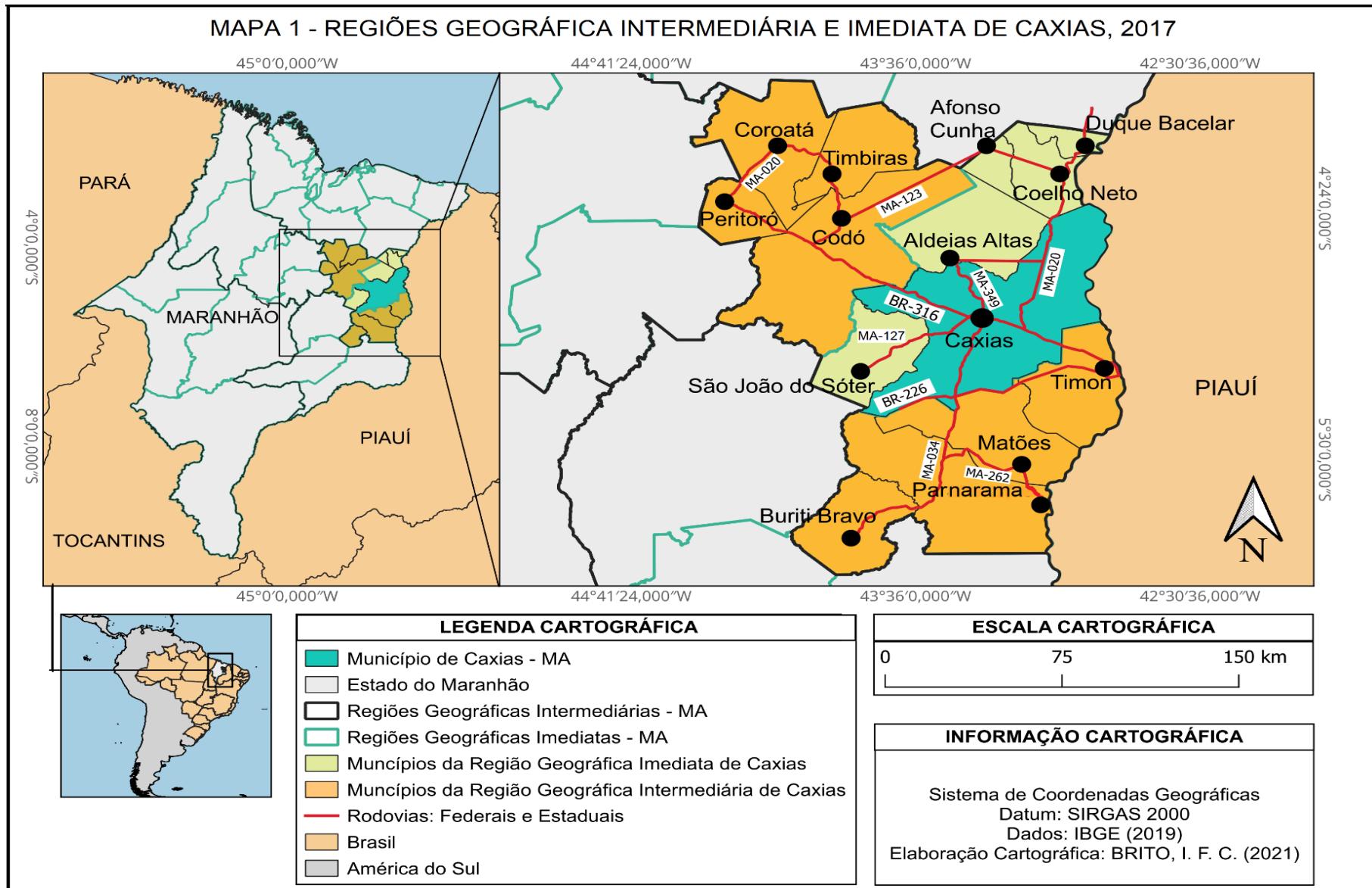
A Região Geográfica Imediata de Caxias é composta por seis municípios do Vale do Itapecuru e Médio Parnaíba: Afonso Cunha, Aldeias Altas, Coelho Neto, Duque Bacelar, São João do Sóter e Caxias. A população total da região é de 255.170 pessoas em 2022 (IBGE, 2023). Por sua vez, a Região Geográfica Intermediária de Caxias (IBGE, 2017) é uma das cinco regiões desta categoria no estado do Maranhão e uma das 134 regiões intermediárias do Brasil. Ela é composta por 14 municípios abrangendo três Regiões Geográficas Imediatas, nas terras do lado esquerdo do curso médio do rio Parnaíba e no vale do rio Itapecuru: Caxias, Timon e Codó (Mapa 1). A população total dessa Região Intermediária estimada pelo IBGE (2020) é de 764.201 habitantes, numa área total de 27.873,243 km².

A Região Geográfica Intermediária de Caxias gerou um Produto Interno Bruto (PIB) total de mais de R\$ 6,84 bilhões, sendo que R\$ 2,59 bilhões, R\$ 2,45 bilhões e R\$ 1,80 bilhões respectivamente foram formados nas Regiões Imediatas de Caxias, Timon e Codó; da mesma maneira a população total estimada para 2020 em cada Região Geográfica Imediata é de 259.882 habitantes, 263.112 habitantes e 241.207 habitantes nesta ordem.

Nos últimos 10 anos a cidade de Caxias vem ganhando densidade funcional e destaque regional. No REGIC de 2007 a cidade de Caxias foi classificada como Centro Sub-regional de nível A, porém, sem a gama de oferta de bens e serviços disponível atualmente e a população urbana era de 103.485 habitantes no recenseamento do IBGE de 2010³.

Em 2018 a Região Imediata de Caxias gerou um PIB de R\$ 2,59 bilhões, dos quais o município de Caxias contribuiu com pouco mais de R\$ 1,81 bilhão, atingindo 69,98% (IBGE, 2018). Com esse desempenho econômico o município ocupou a 8^a posição no estado do Maranhão (Caxias, 2020). O comércio e serviços tiveram maior participação (45,46%), os gastos governamentais (30,24%), a indústria (12,12%), os impostos (9,8%) e a agropecuária (2,38%). Os dados indicam que a economia urbana é o núcleo preponderante desse município.

³ Segundo a importância funcional as cidades brasileiras são classificadas pelo IBGE de acordo com a hierarquia funcional na rede urbana - Metrópoles: Grande Metrópole Nacional, Metrópole Nacional e Metrópole; Capital Regional (níveis A, B e C); Centro Sub-Regional (níveis A e B); Centro de Zona (níveis A e B); e Centro Local (REGIC, 2020, p. 16).



Fonte: Elaborado por Brito, I. F. C., com base em IBGE (2019).

É neste contexto que partimos da tese que a cidade de Caxias se encontra num limiar funcional superior à classe das pequenas cidades, porém, como uma cidade que se encontra em um limite de transição entre a cidade pequena e a possibilidade de assumir a condição de “cidade média” com os atributos funcionais desta categoria de cidade na rede urbana maranhense. A partir disso foram levantadas questões de pesquisa sobre a cidade de Caxias, para tentar compreender como a mesma participa da rede urbana do Maranhão e do Brasil:

- 1- Qual a importância funcional da cidade de Caxias na dinâmica socioeconômica e espacial na região imediata e intermediária onde ela está inserida?
- 2- O que motiva atualmente os principais interesses dos agentes privados e dos governos federal e estadual, e a atração de população do seu entorno imediato e distante, e suas principais implicações na expansão urbana da cidade de Caxias?

Neste sentido, o objetivo central do estudo é analisar a importância da cidade de Caxias na oferta de bens e serviços na rede urbana sob sua influência imediata e intermediária. Como objetivos específicos busca-se: i) Compreender os processos socioeconômicos e espaciais que possibilitaram a ascensão funcional da cidade de Caxias na rede urbana maranhense, nos últimos 10 anos; (ii) Identificar e analisar as principais funções urbanas assumidas pela cidade de Caxias que a projeta na liderança regional; (iii) Identificar e analisar os principais fatores que impulsionam a dinâmica na região organizada em torno da cidade de Caxias; (iv) Explicar as principais transformações urbanas e regionais associadas à dinâmica de crescimento da importância da cidade de Caxias e de sua região de influência, tanto a Imediata, como a Intermediária.

Para a realização da pesquisa foram planejados os seguintes procedimentos metodológicos:

1. Levantamento documental para identificar e analisar a programação de ações dos Governos federal, estadual e municipal quanto ao papel das cidades na promoção do desenvolvimento regional onde estão inseridas;

2. Levantamento e análise da bibliografia voltada ao tema de pesquisa;

3. Levantamento de informações sobre as funções comerciais e de prestação de serviços de alcance regional na cidade de Caxias: pesquisa indireta na base de dados do IBGE e dos governos nas escalas federal, estadual e municipal; bem como as informações diretas em listas telefônicas e nos *sites* de empresas e instituições públicas ou particulares com pontos de atendimento local. Levantamento da demanda intermunicipal de origem e destino dos passageiros no terminal rodoviário intermunicipal de Caxias. Levantamento dos locais de conexões (origem e destino) demandados pelos clientes de provedores de *internet* locais

(identificar o fluxo de contatos entre as cidades da rede urbana organizada em torno de Caxias) por meio de aplicação de questionários on-line junto aos fornecedores utilizando o software *Google Forms*.

4. Levantamento cartográfico da expansão física da cidade de Caxias, nos últimos 30 anos, para analisar a ocorrência consolidada e tendências da ocupação e uso da terra urbana.

O município de Caxias, segundo a regionalização do IBGE (1990) estava localizado na Mesorregião Leste do estado do Maranhão. Atualmente, com a nova regionalização do IBGE (2017), este município integra a Região Intermediária e Região Imediata, ambas sob a liderança da cidade de mesmo nome. De acordo com o censo demográfico do IBGE (2010) a população municipal chegou a 154.129 pessoas, das quais 118.534 residiam na cidade (76,9%) e 35.595 (24,1%) habitavam a área rural e nos seguintes povoados; Alecrim, Altos, Alto Alegre, Araim, Assunção, Barro Vermelho, Bebedouro, Brejinho, Boca da Mata, Centro das Cabeceiras, Engenho D'água, Lagoa dos Pretos, Lamego, Olho D'agua do Raposo, Sapucaia, Sambaíba, São Manoel, Serra Vermelha. A população estimada para 2020 é de 165.525 habitantes (IBGE, 2020). A extensão superficial do município é 5.196,769 Km².

A cidade de Caxias está localizada a 363 km de distância da capital do estado, São Luís, e cerca de 70 km para Teresina, capital do estado do Piauí, com a qual mantém forte relação comercial em razão da proximidade e da acessibilidade por rodovia. As rodovias que articulam a cidade de Caxias às outras cidades do seu entorno regional, são as seguintes: BR-316, liga a cidade de Teresina, bem como as cidades maranhenses de Timon, Codó, Bacabal e Santa Inês; e a BR-135, que liga Caxias à capital maranhense - São Luís; e as rodovias estaduais que ligam a cidade de Caxias a Aldeias Altas (MA-349), Coelho Neto (MA-034) e São João do Sóter (MA-127); além da Estrada de Ferro Transnordestina Logística (FTL), que anteriormente transportava pessoas e mercadorias, atualmente realiza o transporte de combustíveis (álcool, gasolina e óleo diesel) do Terminal da Petrobras (2021) no Porto de Itaqui, em São Luís, para a cidade de Teresina. No trajeto, o trem transportando combustíveis apenas passa pelas cidades de: Bacabeira, Caxias, Cantanhede, Codó, Coroatá, Itapecuru Mirim, Pirapemas, Santa Rita, Rosário Timbiras e Timon, sem fazer qualquer operação de carga e descarga nessas cidades.

Neste estudo buscamos adotar uma abordagem conceitual de Região de acordo com o IBGE (2017), na base da perspectiva urbana e funcional, a qual é dividida em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias, tendo em vista os processos sociais, políticos e econômicos em curso, em cada parcela do espaço geográfico associada à dinâmica mundial. Nessa perspectiva, o IBGE (2017) supera os outros princípios de regionalização, tendo em vista o atual processo de transformações em curso no espaço

brasileiro, indicando uma abordagem mais adequada para o fato regional, como destaca o IBGE (2017):

É expressivo o aumento verificado na diferenciação interna do espaço territorial brasileiro, como resultado de modificações econômicas, demográficas, políticas e ambientais vivenciadas nas últimas décadas, reforçando a necessidade de atualização do quadro regional anterior (Mesorregiões e Microrregiões Geográficas) produzido na década de 1980 (IBGE, 2017, p. 19).

A nova abordagem do IBGE (2017, p. 19) sobre o recorte regional no Brasil aplicado para a dimensão da rede urbana define a região como “[...] uma construção do conhecimento geográfico, delineada pela dinâmica dos processos de transformação ocorridos recentemente e operacionalizada a partir de elementos concretos [...]”, tratam-se da rede urbana, a classificação hierárquica dos centros urbanos, a detecção dos fluxos de gestão, entre outros, que são “[...] capazes de distinguir espaços regionais em escalas adequadas”. O processo de regionalização segundo o IBGE (2017, p. 20), “[...] foi baseada na identificação de cidades-polo e dos municípios a elas vinculados”.

Nesse sentido, o IBGE (2017) trata as Regiões Geográficas Imediatas, as quais têm a rede urbana, como principal elemento de referência, definidas como:

[...] estruturas a partir de centros urbanos próximos para a satisfação das necessidades imediatas das populações, tais como: compras de bens de consumo duráveis e não duráveis; busca de trabalho; procura por serviços de saúde e educação; e prestação de serviços públicos, como postos de atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, do Ministério do Trabalho e de serviços judiciários, entre outros (IBGE, 2017, p. 20).

As Regiões Geográficas Intermediárias, por sua vez, correspondem a uma escala intermediária entre as Unidades da Federação e as Regiões Geográficas Imediatas, de acordo com o IBGE (2017, p. 20), essas regiões “[...] organizam o território, articulando as Regiões Geográficas Imediatas por meio de um polo de hierarquia superior diferenciado a partir dos fluxos de gestão privado e público e da existência de funções urbanas de maior complexidade”.

De acordo com o IBGE (2017), o município de Caxias integra uma das 22 Regiões Imediatas do estado do Maranhão. A cidade de mesmo nome é a sede da região e lhe dá nome. Por sua vez esta região compõe a Região Geográfica Intermediária de Caxias, uma das três do estado maranhense, entre as 509 regiões imediatas brasileiras, criadas pelo IBGE em 2017.

2 REGIÃO, REDE URBANA REGIONAL E AS CIDADES MÉDIAS NO BRASIL

O objetivo aqui não será destacar o conceito de região ao longo da história do pensamento geográfico, pois, não se trata de uma revisão historiográfica do conceito, mas, explicitar as principais contribuições dos autores que trabalham com essa dimensão do espaço geográfico numa perspectiva contemporânea.

2.1 A REGIÃO

A palavra região está ligada a diversas acepções e, dentre elas, o senso comum mantém grande relação tornando-a uma ideia polissêmica. O termo região como definido por Simpson et al. (1989), o vincula à ideia de direção, linha, limite, quarteirão, distrito etc. remetendo à noção de comandar e governar. Destacamos aqui a concepção de região: como “[...] Uma subdivisão relativamente extensa de um país para propósitos econômicos, administrativos ou culturais, que frequentemente implica um sistema alternativo à organização centralizada” (Simpson; Weiner, 1989 *apud* Haesbaert, 2010, p. 21). Entendemos que esta não é a única e nem a melhor assertiva sobre o conceito de região que, ao longo do tempo vem sendo reformulado pelas diversas correntes do pensamento geográfico e, portanto, continua sendo ressignificada.

Haesbaert (2010) entende que o termo região está ligado a diversas concepções muito amplas, como a relação entre a parte e o todo, direção e localização, bem como, “esfera de domínio de algo” ou “espaço ocupado por alguma coisa”. O autor explica ainda sobre o sentido mais restrito do termo região, que originalmente está ligado às relações de poder, vinculado à própria raiz do termo, “*regere*”⁴, comandar (região como área de comando ou reino), que acabou gradativamente perdendo sentido, o que provavelmente explica a relativa perda de importância do conceito de região para o entendimento de processos socioespaciais ligados à esfera política, onde retoma-se os processos, como os regionalismos.

No sentido mais amplo, o caráter político da região como destaca Haesbaert (2010, p. 22) acaba ganhando mais importância no estudo geográfico, onde: “[...] o conceito de território acabou adquirindo uma maior eficácia e difusão”. Entretanto, não significa dizer que a região e os processos de regionalização menosprezem o seu sentido político, pois, como ressalta o autor,

⁴ “A palavra região derivada do latim *regere*, palavra composta pelo radical *reg*, que deu origem a outras palavras como regente, regência, regra etc.” (Gomes, 2000, p. 50).

“[...] toda regionalização deve ser sempre considerada, também, um ato de poder – o poder de recortar, de classificar e, muitas vezes, também de nomear” (Haesbaert, 2010, p. 23).

Ainda destacando as ideias trazidas por Haesbaert (2010), ele enfatiza a dificuldade em “recortar o espaço”, no sentido de facilitar a análise e a compreensão de determinado fenômeno a ser estudado, reconhecendo que a própria etimologia da palavra região, se refere à delimitação ou recorte de determinada área. Assim, a região pode ser concebida como um recorte espacial. O conceito região vem ganhando força, sobretudo ao longo dos últimos anos na discussão da relação entre região e “uma constelação” de conceitos, tornando-se um conceito basilar no desenvolvimento da ciência geográfica (Haesbaert, 2010).

Gomes (2000) ressalta que a noção de região está ligada a diversos domínios, dentre eles, a linguagem cotidiana do senso comum, onde este conceito parece existir relacionado a dois princípios fundamentais: o de localização e o de extensão. O autor destaca também que o uso dessa noção na Geografia é um pouco mais complexa, evitando-se restringir a ideia de região a certos fatos e fenômenos, e ressalta que “[...] ao tentarmos fazer dela um conceito científico, herdamos as indefinições e a força de seu uso na linguagem comum e a isto se somam as discussões epistemológicas que o emprego deste conceito nos impõe” (Gomes, 2000, p. 54). Nesse sentido, a saída dos geógrafos foi adjetivar o conceito de região, para não incorrer no erro de se parecer com o uso dessa noção pelo senso comum. Gomes (2000) ressalta ainda que na discussão sobre o conceito de região não se trata de restringir e definir este conceito estabelecendo uma validade restritiva, como se a

[...] ciência fosse um tribunal onde se julgasse o direito de vida e de morte das noções.” Sobretudo, devemos reconhecer [...] a existência da noção de região em outros domínios, que não os da ciência e, o mais importante, reconhecendo, ao mesmo tempo, a variedade de seu emprego no âmbito da própria ciência e particularmente na Geografia (Gomes, 2000, p. 49).

Segundo Lencioni (2009, p. 100), a região corresponde a um objeto essencial do estudo de Geografia, definindo-a como “[...] um espaço com características físicas e socioculturais homogêneas, fruto de uma história que teceu relações que enraizaram os homens ao território e que particularizou este espaço, fazendo-o distinto dos espaços contíguos”. A integração de vários elementos passou a se tornar interesse da ciência geográfica, elementos “naturais” e “sociais”, e a síntese dos “[...] aspectos da natureza com os elementos socioculturais de uma dada superfície terrestre construíram novo arcabouço do conhecimento geográfico” (Lencioni, 2009, p. 100).

Sobre a evolução do conceito de região na Geografia e suas diversas abordagens, Bezzi

(2004) aponta que, muitas vezes este pareceu limitante, pouco significativo, pouco transparente, outras vezes sua explicação parecia evidente. Segundo Bezzi (2004) pode-se dizer que as definições para região, “não são únicas e nem excludentes”, aceitando dessa forma, que diferentes ideias sobre região “coexistam no tempo”, lembrando que cada um deles tem seus determinantes históricos.

Segundo Bezzi (2004), para o entendimento do conceito de região, deve-se abratar um conjunto de fatores inter-relacionados: físicos, humanos, políticos e econômicos, intrínsecas à abordagem regional. A autora entende a região como: “conceito unívoco — não comporta uma única forma de interpretação — o conceito de região deve ser analisado dentro do contexto histórico em que foi emitido em realidade” (Bezzi, 2004, p. 241-242).

Partindo dessa ideia, comprehende-se que o estudo da região perpassa diferentes momentos históricos. Gomes (2000) aponta três situações principais acerca das discussões sobre a região:

[...] a primeira é que o conceito de região tem implicações fundadoras no campo da discussão política, da dinâmica do Estado, da organização da cultura e do estatuto da diversidade espacial; percebemos também que este debate sobre região (ou sobre seus correlatos como nação), possui um inequívoco componente espacial, ou seja, vemos que o viés na discussão destes temas, da política, da cultura, das atividades econômicas, está relacionado especificamente às projeções no espaço das noções de autonomia, soberania, direitos, etc., e de suas representações; finalmente, em terceiro lugar, percebemos que a geografia foi o campo privilegiado destas discussões ao abrigar a região como um dos seus conceitos-chave e ao tomar a si a tarefa de produzir uma reflexão sistemática sobre este tema (Gomes, 2000, p. 52).

Dentre as diversas maneiras de proceder as regionalizações em distintas partes do mundo destacamos aqui, que o que fica patente é a noção a partir da qual se “[...] divide o espaço segundo critérios ou variáveis arbitrários que possuem justificativa no julgamento de sua relevância para uma certa explicação” (Gomes, 2000, p. 64). Com isso, as regiões podem ser classificadas em dois tipos fundamentais: as regiões homogêneas e as regiões funcionais/polarizadas:

[...] às regiões homogêneas, partem da ideia de que ao selecionarmos variáveis verdadeiramente estruturantes do espaço, os intervalos nas frequências e na magnitude destas variáveis, estatisticamente mensurados, define os espaços mais ou menos homogêneos, isto é, divisões do espaço que correspondem a verdadeiros níveis hierárquicos e significativos da diferenciação espacial. Quanto às regiões funcionais, a estruturação do espaço não é vista sob o caráter da uniformidade espacial, mas sim das múltiplas relações que circulam e dão forma a um espaço que é internamente diferenciado (Gomes, 2000, p. 64-65).

Em outras palavras, a ideia de regiões funcionais está ligada à valorização do papel da cidade como centro da organização espacial tendo por base o feixe complexo de relações sociais, produtivas, comerciais e de prestação de serviços existentes localmente e em seu entorno. Nesse sentido, Gomes (2000) ressalta que as cidades organizam sua área de influência e organizam outros aglomerados urbanos de menor importância, em um verdadeiro sistema espacial. Essa noção de “região polarizada”, ligada a uma parte do espaço geográfico organizado por seu centro fortemente articulado a outras regiões próximas ou distantes que lhe faz pulsar, vem sendo utilizado na Geografia, conferindo a ideia de que “a cidade faz a região”, (George, 1983 *apud* Gomes, 2000, p. 64); anteriormente, na Geografia clássica, a noção era de que “região fazia a cidade”.

Neste sentido, a ideia de cidade-região como trata Haesbaert (2010), ocorre numa concepção que dá continuidade para outras noções já tradicionais na Geografia, remetendo novamente a ideia de região funcional e/ou região polarizada, que, de forma “mais padronizada e hierarquizada”, privilegia as cidades, nesse caso as metrópoles, com relação as suas “[...] áreas de influência e seus níveis de polarização” (Haesbaert, 2010, p. 85-86).

Portanto, neste caso, as grandes cidades detêm esta polarização, especialmente dos grandes circuitos financeiros, comerciais e tecnológicos, no caso paulistano, como demonstra Lencioni (2010), onde a capital, São Paulo, no bojo do processo de metropolização, constitui uma nova organização regional. Lencioni (2010, p. 74) afirma que: “[...] na cidade-região, as escalas entre o local, o regional e o global se integram de forma anastomosada, ou seja, se unem por meio de complexas e inúmeras ramificações que não estabelecem uma estrutura hierárquica [...]”, ou seja, se constituindo numa nova forma de organização das cidades, perpassando a região e formando uma rede complexa de informações.

Retomando a ideia de que é “a cidade que faz a região”, Haesbaert (2010, p. 86) acrescenta que: “[...] não é também Estado-nação ou a empresa nacional que, de alguma forma, comanda a estruturação regional, mas os circuitos da globalização hegemônica”, portanto, o Estado acaba abrindo mão de parte de sua prerrogativa, a normatização das relações sociais e de produção, em proveito de interesses privados e estatais multinacionais e multilocalizados, permitindo a “ascensão das economias e de uma certa capacidade de governança regional”, surgindo, então, a mudança de uma “cidade-região” para uma “cidade-global”.

Diante disso, o papel das cidades como elementos constituintes das regiões nos remete ao estudo das regiões funcionais, buscando compreender como estas cidades organizam o espaço em sua área de influência. Assim explica (Gomes, 2000):

Ao estudarmos os fluxos e as trocas que se organizam em um espaço estruturado, ao qual chamamos de região funcional, há naturalmente uma valorização da vida econômica como fundamento destas trocas e destes fluxos, sejam eles de mercadorias, de serviços, de mão-de-obra etc. Se há uma funcionalidade no espaço que remete à integração mesmo ao sistema econômico vigente, é natural que as teorias econômicas que interpretam o desenvolvimento deste sistema, digamos mais claramente, o desenvolvimento do capitalismo, sejam chamadas para justificar esta funcionalidade. Desta forma, a interpretação das regiões funcionais se fez predominantemente de uma forma tributária da interpretação macroeconômica de inspiração neoclássica. **Exemplo disso foi tomado como base o modelo espacial de Christaller (1969), com a Teoria das Localidades Centrais** (Gomes, 2000, p. 64, grifo nosso).

Uma crítica importante desses modelos neoclássicos surgiu a partir da década de 1970, pelo fato de esses modelos levarem em conta as noções pouco reais dos fatos, voltados para o mercado no sentido de definir a funcionalidade de cada região. Os geógrafos críticos alertam que “[...] a geografia ao produzir regionalizações baseadas nestas noções estaria em verdade colaborando com a produção de um desenvolvimento espacial desigual, visto sob a máscara de uma complementariedade funcional hierárquica” (Gomes, 2000, p. 65).

Com base nisso o autor ressalta que estes modelos ao assumirem essa lógica de mercado como pressuposto da organização do espaço, “naturalizam o capitalismo” (Gomes, 2000), como o modo de produção capaz de produzir desenvolvimento social, o qual não se confirma; ao contrário, o que se produz é concentração de riquezas e de oportunidades de maneira cumulativa em localidades escolhidas pelo Estado capitalista e pelos próprios capitalistas. Essa perspectiva de entender o espaço geográfico, conhecida como Geografia Radical é deveras importante para abordar o conceito de região.

Lencioni (2009), em sua obra “Região e Geografia”, busca demonstrar a ideia de região como uma particularidade, como mediação entre o universal e o singular, entre o global e o local de maneira transescalar. Pensando nisso, partindo de uma compreensão dialética e da ideia de conhecer “o espaço circundante e produzir interpretações a partir das mais simples experiências”, a autora procura compreender os esforços para analisar a noção de região como parte de uma totalidade, entendendo que “[...] a totalidade tem dimensões variadas de acordo com as sociedades e os momentos históricos determinados” (Lencioni, 2009, p. 198).

Como ressalta Gomes (2000), as diferenciações do espaço, ou as regiões, a partir dessa abordagem crítica está ligada, antes de mais nada, à divisão territorial do trabalho e ao processo de acumulação capitalista, que segundo o autor produz e distingue espacialmente pessoas possuidoras de algumas quantidades de riqueza econômica e as pessoas desprovidas desse tipo de riqueza. No sentido mais amplo, para a identificação de regiões é necessário notar-se o processo de divisão sócio-espacial do trabalho (Massey, 1978 *apud* Gomes, 2000).

Novas regionalizações foram estabelecidas tendo em vista os diferentes padrões de acumulação, o nível de organização das classes sociais, o desenvolvimento espacial desigual etc. é importante perceber aqui o fato de que, embora recusando o funcionalismo como critério para divisão do espaço, esta nova corrente radical aceita que a região seja um processo de classificação do espaço segundo diferentes variáveis. **Nesse sentido, a metodologia proposta seria através da contradição, ou seja, a dialética em compreender a realidade ou fato, a partir das contradições geradas na realidade** (Gomes, 2000, p. 65, grifo nosso).

Gomes (2000) sublinha que nessa abordagem do conhecimento geográfico, aqueles pensadores influenciados pela concepção marxista desenvolveram a ideia de região ligada aos conceitos da economia política marxista, levando em conta a ideia das regiões vistas sob o prisma da divisão territorial do trabalho, das “formações sócio-espaciais”, remetendo à ideia de formação sócio-econômica, desenvolvida por Marx⁵.

Nesse contexto, essa abordagem crítica, procura analisar a realidade a partir de suas contradições, onde coexistem as formações socioespaciais, para o entendimento da sociedade enquanto uma totalidade, em suas dimensões econômica, política e cultural. Como destaca Gomes (2000, p. 53), atualmente no mundo, observa-se uma nova política econômica imposta pelo capitalismo mundial, com isso vimos surgir, com força, um momento de reflexão de temas: “[...] da política, da cultura, das atividades econômicas, atrelados à questão espacial da centralidade e uniformização em sua relação com a diversidade e o desejo de autonomia”.

Nesse sentido, o conceito região é visto sob a ótica econômica e política, como ressalta Bezzi (2004). Assim, a região é definida de maneira dinâmica, uma vez que está ligada ao movimento de reprodução do capital e das relações sociais e de produção. Nesta perspectiva, Santos (1986) adverte sobre a utilização do conceito de região:

Se pretendemos manter a denominação somos obrigados a redefinir a palavra. Nas condições atuais da economia nacional, a região não é a realidade viva, dotada de coerência interna. Definida sobretudo do exterior, seus limites mudam em função dos critérios que lhe fixamos. Por conseguinte, a região não existe por si mesma (Santos, 1986, p. 10).

Bezzi (2004) afirma ainda que, na perspectiva da Geografia Crítica, privilegiou-se a preocupação com o social, a internacionalização do capital e a própria divisão internacional do

⁵ Para Marx (1978), esta categoria socioeconômica e espacial corresponderia aos produtos histórico-concretos localizados dos diversos modos de produção. Cada modo de produção apresenta, pois, um conjunto de formações socioeconômicas com aspectos particulares, com evoluções diversas, mas que possuem em comum as características que dão unidade ao modo de produção. Cada uma destas unidades deve, pois, organizar seu espaço de uma maneira própria, sendo esta a base de uma regionalização, ou do princípio de diferenciação do espaço em cada momento histórico diferente.

trabalho. Diante disso, as contribuições de Santos (1986), ao definir a região, destaca que um dos melhores parâmetros para se compreender esse conceito é entendê-lo por meio do modo de produção subjacente. Portanto, Bezzi (2004) entende que a região, no contexto do desenvolvimento do capitalismo constitui:

[...] a síntese espacial de processos de acumulação. Deve ser apreendida, pois, como um fenômeno essencialmente econômico, tendo perdido, portanto, o valor intrinsecamente geográfico, para adquirir a significação que lhe permitem as condições concretas e físicas diferentes do processo capitalista. A outra interpretação a ser considerada é que o contexto materialista tenta fornecer uma “nova roupagem à antiga noção de região, enfatizando sua preocupação com o social (Bezzi, 2004, p. 205).

Partindo-se desta abordagem o conceito de região é ressignificado, sendo considerando como resposta local aos processos capitalistas, como foco de identificação cultural e como meio de interação social, política e econômica (Bezzi, 2004). Santos (1986; 1994) entende a região como: “[...] uma categoria de análise que permite aprender como uma mesma forma de produzir ocorre em diversas partes do globo, reproduzindo-se de acordo com suas especificidades regionais”. Diante disso, Bezzi (2004) chama atenção aos desafiar os geógrafos para se repensar uma definição atual de região, levando em conta as constantes mudanças, que devido a globalização, o mundo já não é o mesmo.

Portanto, entender região hoje é vê-la como um “produto” de articulações que são engendradas, constantemente, no espaço. Essas conexões são resultantes dos fatores hegemônicos e do Estado, que se manifestam com mais força em uma determinada porção da superfície terrestre. Essa “força” é resultante da presença da técnica, da informática, das comunicações, dos transportes, da indústria, dentre outros fatores, que se articulam e organizam e/ou desorganizam as distintas parcelas da superfície da Terra (Bezzi, 2004, p. 192).

Quanto a isso, Santos (1988) já havia salientado que:

[...] a região não pode ser vista hoje isoladamente, uma vez que o processo de globalização que comanda o mundo “torna-o menor” e cada vez mais interligado”, nesse sentido, “os fluxos, as redes, a dinâmica espacial fazem com que as regiões percam sua autonomia”, portanto, “[...] a região é resultante dos processos modernos de produção que ocorrem em nível global”, e por consequência, “o regional é colocado em plano inferior, por vezes, sendo desconsiderado (Santos, 1988. p. 46).

Santos (1988) destaca ainda que:

Compreender uma região passa pelo entendimento do funcionamento da economia ao nível mundial e seu rebatimento no território de um país, com a intermediação do

Estado, das demais instituições e do conjunto de agentes da economia, a começar pelos seus atores hegemônicos. [...] Estudar região significa penetrar num mar de relações, formas, funções, organizações, estruturas, etc., com seus mais distintos níveis de interação e contradição (Santos, 1988, p. 46).

Nessa perspectiva o espaço tende a se tornar homogeneizado, e atende em parte o que é imposto pela lógica das decisões globalizadas, e as regiões, nesse sentido, segundo Santos (1988, p. 46) “[...] aparecem como as distintas versões de mundialização”, e sublinha ainda que, “[...] esta não garante homogeneidade, mas, ao contrário, instiga diferenças, reforça-as e até mesmo depende delas”. Nessa perspectiva, devido ao processo de globalização, Santos (1996) critica aqueles que advogam a tese da homogeneização, procurando demonstrar que esse processo de globalização é também um processo de fragmentação, significando, assim, além de globalização, regionalização e individualização.

Santos (1996, p. 196-197) observa que, com o espaço tende a ser cada vez mais globalizado, as regiões “[...] são suportes e a condição de relações globais que de outra forma não se realizariam”. Diante disso, Bezzi (2004, p. 192) aponta que, as regiões com “formas e conteúdos em constante mudança”, e que essas formas e conteúdos por terem “[...] movimentos acelerados não significa o desaparecimento da região”. Portanto, corroborando a ideia trazida por Santos (1996), a autora afirma que, “[...] as regiões têm uma menor duração de seu edifício regional, ao mesmo tempo que são mais complexas em comparação às construções regionais de antigamente” (Bezzi, 2004, p. 192).

Destarte, é importante compreender como o modo de produção interfere na formação de diversos recortes regionais, e assim, “[...] é fundamental entender a região por sua história, de seus funcionamentos específicos, de suas relações, pelo seu arranjo particular, sempre em movimento” (Bezzi, 2004, p. 193). Neste sentido, Santos (1988) destaca que:

Num estudo regional se deve tentar detalhar sua composição enquanto organização social, política, econômica e cultural, abordando-lhe os fatos concretos, para reconhecer como a área se insere na ordem econômica internacional, levando em conta o preexistente e o novo, para captar o elenco de causas e consequências do fenômeno (Santos, 1988, p. 48).

A ideia de Santos (1988) sobre a região sugere que para entendê-la atualmente é necessário um estudo aprofundado, no que concerne a gênese, a partir do seu entendimento histórico, até as instituições, as firmas, as formas, as estruturas e os processos, permitindo o entendimento das transformações ocorridas, bem como, a apreensão da realidade e sua dinâmica espacial.

Portanto, Santos (1985, p. 66) define a região como: “[...] *lócus* de determinadas funções da sociedade total em um dado momento [...]”, entendendo como “[...] o resultado das possibilidades ligadas a uma certa presença, nela, de capitais fixos exercendo determinado papel ou determinadas funções técnicas”. Surge a ideia da região enquanto totalidade social, onde a região passa ser vista e entendida por intermédio da “totalidade da sociedade”, onde a região, “[...] pode ser percebida como uma dimensão espacial das especificidades sociais em uma totalidade espaço-social, ou ainda sob uma articulação dos modos de produção, determinados historicamente [...].” E é nesta perspectiva que Bezzi (2004) reafirma o entendimento sobre o conceito de região ao escrever:

O conceito de região ao ser considerado como essencialmente dinâmico, deve fazer uso de categorias básicas como espaço, modo de produção e divisão do trabalho. Esse é o instrumento teórico fundamental que o pesquisador deve manusear para tentar compreender a realidade regional. Sob essa ótica, o pesquisador tem condições de perceber a historicidade da região, que é um dado escassamente considerado nas análises correntes, evidenciando-se assim a noção de processo. [...] A região é um objeto individualizador, que inclui a problemática do espaço com sua dinâmica social, econômica e política, e tem tudo para se tornar um objeto útil para o conhecimento de uma realidade mais ampla e mais rica (Bezzi, 2004, p. 231).

Tomando essa ideia como central, entende-se aqui a noção de região enquanto totalidade social, como resultado de uma sociedade que se estruturou ao longo do tempo, a partir da sua dinâmica social, econômica, política e cultural, contribuindo por produzir seu espaço regional. Dessa maneira, para se compreender a região deve-se partir da análise dos processos regionais, entendendo as diversas contradições imbricadas nessa formação socioespacial regional. Nesse sentido, retomamos aqui a ideia Gomes (2000) para quem as cidades são elementos fundamentais na organização regional, o que implica entender a região, as cidades e a rede urbana.

2.2 A REDE URBANA

Para Corrêa (1989), a rede urbana é entendida como um conjunto de cidades, vilas e povoados funcionalmente articulados entre si, constituindo o meio onde a produção, a circulação e o consumo de bens e serviços de toda ordem acontecem *a priori*, tendo em vista as interações espaciais por meio das redes geográficas (transportes e telecomunicações), integrando diferentes regiões numa dimensão transcalar.

Como no entendimento da região como categoria socioespacial, geográfica, a

compreensão da rede urbana também está alicerçada nas múltiplas determinações sociais, geográficas e históricas imbricadas na divisão territorial do trabalho, na formação socioespacial e no desenvolvimento desigual do modo de produção predominante na sociedade de então.

Neste sentido, Santos (1977) retoma a ideia marxista de Formação Econômica e Social (FES), e reivindica que é necessário incluir a categoria espaço para a mesma adquirir concretude, uma vez que é no espaço geográfico e por meio do trabalho humano que a sociedade constrói e reconstrói historicamente as condições de sua existência material presente e projeta o seu futuro. O autor destaca também que a FES permite compreender o fato particular na totalidade. Assim escreve Santos (1977):

O interesse dos estudos sobre as formações econômicas e sociais está na possibilidade que eles oferecem de permitir o conhecimento de uma sociedade na sua totalidade e nas suas frações, mas sempre um conhecimento específico, apreendido num dado momento de sua evolução. O estudo genético permite reconhecer, a partir de sua filiação, as similaridades entre F.E. S.; mas isso não é suficiente. É preciso definir a especificidade de cada formação, o que a distingue das outras, e, no interior da F.E.S., a apreensão do particular como uma cisão do todo, um momento do todo, assim como o todo reproduzido numa de suas frações (Santos, 1977, p. 84).

Oliveira (2018) atualiza esta discussão e reafirma a necessidade de se colocar um chão para a realização dos processos sociais que implicam suas respectivas formas espaciais em uma extensão geográfica, mesmo em escala subnacional, como síntese das múltiplas e distintas interações humanas no processo de reprodução da vida sob o sistema capitalista, produzindo trabalho e o espaço geográfico. Dessa maneira, destaca o autor:

Apesar de Marx e Engels (2007) afirmarem em determinados trechos da obra *A Ideologia Alemã* que a verdadeira ciência é a ciência da história, pode-se, de início, buscar compreender o espaço geográfico como materialidade necessária que deve constar na prática social. Ou seja, a vida humana necessita de uma espacialidade para sua produção e reprodução. E ela não é resumida às relações de produção diretas, mas associa-se a várias ações humanas, próximas e distantes, que formam a concretude do espaço geográfico e suas representações (Oliveira, 2018, p. 47).

Assim, o estudo de parcelas da rede urbana, a partir dessa categoria de análise, permite entender as diferentes formações socioespaciais de uma sociedade, como partes de um processo histórico, compreendendo a divisão territorial do trabalho e o desenvolvimento desigual das sociedades, que diferenciam as cidades, regiões, países e, sobretudo, organizam e transformam o espaço de forma dialética.

Em síntese, o estudo sobre rede urbana a partir da categoria de análise Formação Sócio-Espacial, permite compreender as relações de produção e as forças produtivas, e suas diferentes

formas de ação no modo de produção capitalista, tendo em vista, que todas essas formações socioespaciais representam a totalidade socioespacial, em uma dimensão subnacional, como defende Oliveira (2018).

Como menciona Santos (1977), o espaço geográfico é uma concretude, ele existe como meio, natural e/ou socialmente produzido, reflexo e condição social, expressando e afetando a existência e reprodução social, afetando, em realidade, a própria reprodução das diferenças espaciais, qualquer que seja a escala geográfica considerada. “[...] Enfatize-se que referir-se à formação espacial não é abdicar do econômico, do político, do social e do cultural, que são facetas de uma mesma totalidade que se manifesta de modo integrado no espaço e no tempo” (Corrêa, 2006, p. 277-278).

A importância do conceito da formação socioespacial está no sentido em que ela abarca “[...] os processos, funções e formas em suas concretizações espaço-temporais diferenciadas, mas, ao mesmo tempo, particularmente sob o capitalismo, integradas”. E, por conseguinte, “[...] a globalização, estágio mais avançado da espacialidade capitalista, revela diferenças espaciais, antigas e novas, muito significativas” (Corrêa, 2006, p. 278). Nesse sentido, a cidade e a rede urbana, sob a égide do capital, ganham novas funções:

A cidade e, por extensão, a rede urbana, por menor que seja, apresenta formas dotadas de grande fixidez e, por isso mesmo, apresentando uma relativamente grande capacidade de refuncionalização. Por meio desta e da continuidade do processo de criação de novas funções e suas correspondentes formas – próprio das formações capitalistas –, a cidade e a rede urbana reatualizam-se, possibilitando a coexistência de formas e funções novas e velhas. A cidade e a rede urbana, em razão da fixidez e da refuncionalização, tendem a exibir, muito mais que o mundo agrário, padrões e formas que contêm, ao menos parcialmente, fortes elementos gerados na formação espacial na qual surgiram. É por isso que as relações entre rede urbana e formação espacial, são muito complexas: uma rede urbana pode exibir características associadas aos diversos momentos da formação em que está inscrita, ou das diversas formações espaciais a que esteve associada (Corrêa, 2006, p. 280).

Nesse sentido, para a compreensão da rede urbana e suas dinâmicas recorre-se à periodização, por meio da qual se tenta identificar os momentos e os elementos de continuidades e de descontinuidades na formação de uma rede urbana. Como destaca Corrêa (1989), essa periodização dos tempos históricos corresponde a uma combinação de elementos das instâncias que compõem a totalidade social: instância econômica, cultural, jurídico-político etc., ressaltando que cada combinação dessas, possui uma dinâmica própria e uma temporalidade específica, ou seja, cada tempo histórico é uma combinação de tempos distintos. Assim, a periodização apreende o tempo e o espaço simultaneamente tentando entender o processo gerador das formas e funções espaciais.

Para Corrêa (1989), os processos sociais que definem e redefinem uma rede urbana não atuam por igual em toda sua extensão. Por isso o seu entendimento deve ser baseado na divisão territorial do trabalho sob o modo de produção hegemônico, neste caso, o capitalismo. Daí a existência de redes urbanas hierarquizadas pelo acúmulo de funções centrais, das mais simples às mais complexas, articuladas pelas redes geográficas.

Assim, é necessário destacar a atuação do capital sobre as dinâmicas da rede urbana, onde o modo de produção capitalista modifica os processos de produção e de consumo em diferentes localidades, criando e reforçando hierarquias urbanas.

Com o capitalismo, o processo de diferenciação das cidades se acentua, aí incluindo-se a hierarquização urbana: a criação de um mercado consumidor, a partir da expropriação dos meios de produção e de vida de enorme parcela da população, e a industrialização levam à expansão da oferta de produtos industriais e de serviços. Esta oferta, por sua vez, se verifica de modo espacialmente desigual, instaurando-se então a hierarquia das cidades (Corrêa, 1989, p. 20-21).

É neste contexto que a Teoria das Localidades Centrais foi elaborada pelo geógrafo W. Christaller, em 1933, pioneiro no estudo da organização espacial urbana a partir da cobertura das áreas de comércio e de serviços dos núcleos urbanos numa região, sob os fundamentos do sistema capitalista, implicando a hierarquia urbana, desde os povoados até as megalópoles. Tudo isso na base do desenvolvimento desigual e da expansão de um aparato técnico, tecnológico, político e cultural que ao longo do tempo foi se impondo ao mundo de todas as maneiras possíveis, segundo a própria ética do capitalismo.

Desta maneira, a organização da rede urbana brasileira e de suas secções não ficaria imune ao processo de incorporação desigual de parcelas do espaço geográfico brasileiro ao capitalismo por meio da divisão territorial do trabalho, dos circuitos de valorização das mercadorias e das redes técnicas que atravessam as regiões criando e recriando espaços funcionais à circulação de fluxos materiais e imateriais.

2.3 A REDE URBANA BRASILEIRA: AS NOVAS TENDÊNCIAS

Como materialidade social a rede urbana, ou melhor, cada uma de suas partes está presente na constituição da rede urbana mundial; e no Brasil, cada seguimento regional apresenta características das formações socioespaciais pretéritas e do presente, com formas e funções pertinentes a cada temporalidade.

Para Corrêa (2001, p. 95-96, acréscimos nosso), a formação da rede urbana brasileira

está marcada pela ação dos principais agentes sociais nos primórdios da colonização, no século XVI, especialmente a Coroa portuguesa, e com a independência, o próprio Estado brasileiro imperial e posteriormente republicano. A “[...] criação de núcleos [urbanos] estrategicamente localizados [...]” e “[...] o desenvolvimento de funções urbanas junto a uma atividade econômica foi regra geral na gênese da rede urbana brasileira”. Os padrões espaciais historicamente definidos da rede urbana brasileira são múltiplos (Corrêa, 2006):

Os diversos padrões espaciais são reveladores, ora de uma superposição, ora de uma justaposição, de processos criativos de núcleos urbanos verificados em momentos distintos e com propósitos também diversos, configurando no presente uma rede extremamente complexa. [...]. O padrão espacial e complexidade funcional são correlatos, indicadores de um processo de transformação da sociedade e de sua organização espacial, da qual a rede urbana é uma de suas mais importantes manifestações condicionantes (Corrêa, 2001, p. 97-99).

Corrêa (2001) ressalta a crescente complexidade funcional das cidades, vilas e povoados da rede urbana brasileira desde o período Pós-II Guerra. Quanto à integração interna e externa da rede urbana brasileira, a partir da década de 1970, apresenta uma crescente complexidade funcional, que por sua vez, se caracteriza por uma nova integração que apresenta novos padrões de desigualdades, a:

[...] integração da rede urbana é mais complexa e intensa. [...] A complexidade de integração envolve, [...] o fato de cada centro urbano fazer parte de várias redes de cidades, redes vinculadas aos múltiplos papéis que desempenham e em parte associados às grandes corporações multifuncionais e multilocalizadas, elas próprias organizadas sob a forma de rede (Corrêa, 2001, p. 101).

O autor conclui que “[...] a integração é, assim, desigual [...] a desigual integração da rede urbana brasileira, que foi amplamente ratificada nos últimos 20 anos, revela claramente os resultados de um processo de desenvolvimento capitalista [...]”, revelando “[...] uma efetiva integração de parte da população ao sistema social e, simultaneamente, uma menor integração, senão exclusão, de parcela, importante da população [...]” dos seus benefícios, resultado da maneira como se dá a inserção do país no sistema capitalista e na globalização (Corrêa, 2001, p.103-104).

Outros estudos, como o levantamento do IPEA (2001), entendem a configuração atual e tendências da rede urbana brasileira nas décadas de 1980 e 1990, em três linhas de análise: i) os processos econômicos gerais; ii) os processos econômicos regionais e; iii) a manifestação de processos característicos da hierarquia da rede urbana. O estudo “[...] visa identificar as

transformações então recentes da rede urbana, partindo da observação das macrorregiões e analisando uma série de variáveis que possibilitaram a classificação das cidades por classes de tamanho, reunindo um conjunto de fatores além da população” (Vieira *et al.*, 2011, p. 57).

[...]. Considera-se ali que a urbanização, assim como o sistema urbano, faz parte de um longo processo de mudança territorial no Brasil, fruto de uma atividade econômica bem localizada e dinâmica e que a urbanização não é um resultado dessa atividade e sim parte constitutiva desse processo. O estudo pontua alguns eventos relevantes em cada uma das décadas analisadas e tenta suprir uma lacuna de aproximadamente 15 anos sem avaliações da espécie (Vieira *et al.*, 2011, p. 57).

Na década de 1990, o processo de urbanização já vinha passando por uma desconcentração industrial nas regiões metropolitanas brasileiras concomitante ao crescimento das cidades do interior de São Paulo, das capitais regionais, como as das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil, as cidades médias e as aglomerações não metropolitanas, áreas de fronteira agrícola e de expansão da agricultura. Como ressalta Vieira *et al.* (2011, p. 58) “[...] este movimento resulta, segundo o documento sob análise, em uma forte desconcentração da economia e consequente desaceleração do crescimento metropolitano”.

Nesse sentido, o novo levantamento do IPEA (2016), analisa a rede urbana brasileira como agenda de pesquisa e suas novas dinâmicas na primeira década do séc. XXI, destacando que “[...] o processo de urbanização do país e do continente intensificou-se, dando margem à criação de novas cidades, ao crescimento de cidades pequenas e médias, ao adensamento populacional em áreas metropolitanas já consolidadas ou em formação e à ocupação de regiões pioneiras” (IPEA, 2016, p. 20).

Algumas metodologias foram elaboradas partindo de estudos realizados pelo IPEA, decorrendo de algumas etapas, na busca por estabelecer uma classificação dos centros urbanos das regiões, incluindo tipologia de tamanhos; funcional (grau de centralidade). A continuidade desta linha de pesquisa elaborada pelo IPEA ensejou a necessidade de outros estudos sobre hierarquia e classificação das cidades e outros aglomerados urbanos da rede urbana, iniciada na década de 1960, ajudando na compreensão desse novo tipo de hierarquização das metrópoles, como a capital regional, centro sub-regional, centro de zona e centro local (IBGE, 2007).

O estudo das Regiões de Influência das Cidades (REGIC), publicado pelo IBGE (2007), constitui um dos principais manuais para a utilização de metodologias voltadas aos estudos da rede urbana brasileira, incorporando os estudos sobre a hierarquia urbana, bem como a delimitação as regiões de influência, a partir da utilização de metodologias resgatadas de estudos anteriores organizado pelo IBGE, e aplicadas na busca de compreender o quadro atual

da rede urbana e obter resultados para estudos específicos com relação à centralidade, hierarquia, gestão do território, equipamentos, bens e serviços.

Portanto, é indispensável a utilização destes fundamentos teóricos e metodológicos, tendo em vista a necessária atualização desses dados oficiais, para compreender as permanências e as modificações na rede urbana, e mais precisamente sobre o objeto de estudo desta pesquisa. Nesse sentido, o estudo do IPEA (2001) aponta a relevância dos estudos do REGIC, nos quais “[...] apresenta-se por suas possibilidades de subsidiar decisões quanto à localização de atividades econômicas e de geração de outros estudos que conduzam à compreensão das estruturas territoriais frutificadas pelos diferentes processos que ocorrem na sociedade” (IPEA, 2001, p. 33).

O estudo sobre a rede urbana brasileira, a partir da leitura do REGIC (2007), contribuiu para estabelecer uma classificação dos núcleos urbanos; foram delimitadas as áreas de influência de cada centralidade, embasado na teoria das Localidades Centrais, partindo de questões relacionadas à gestão territorial, à centralidade empresarial e dos poderes executivo e judiciário, bem como a existência de diferentes firmas ou organizações que fornecem bens e serviços.

O levantamento das ligações entre as cidades permitiu delinear suas áreas de influência e esclarecer a articulação das redes no território. Verificou-se que o conjunto de centros urbanos com maior centralidade [...] apresenta algumas divergências em relação ao conjunto dos centros de gestão do território. A hierarquia dos centros urbanos assim identificados levou em conta a classificação dos centros de gestão do território, a intensidade de relacionamentos e a dimensão da região de influência de cada centro, bem como as diferenciações regionais (REGIC, 2007, p. 10).

A hierarquia dos aglomerados urbanos, delineada pelo REGIC (2007) classificou as cidades em cinco grandes níveis⁶: as metrópoles, as capitais regionais, os centros sub-regionais, os centros de zonas e os centros locais. Além disso, foram definidas as regiões de influência, identificadas um total de 12 redes urbanas comandadas pelas metrópoles, com a análise da intensidade das ligações entre as cidades para delinear as áreas das mesmas, para fim de conhecimento da metodologia utilizada para “[...] definição das regiões de influência” e a “hierarquia dos centros urbanos” (REGIC, 2007, p. 5).

O estudo do REGIC (2007) investigou também os equipamentos e serviços existentes no espaço intraurbano e interurbano de uma cidade, tanto para qualificar melhor a centralidade

⁶ Ver a hierarquia dos centros urbanos brasileiros, quanto a sua distribuição e conceituação em IBGE (2007): Mapa 1 – Rede urbana – Brasil – 2007, p. 7.

dos núcleos identificados, quanto para garantir a inclusão de aglomerados especializados. Nessa perspectiva, a centralidade na concentração e distribuição desses equipamentos e serviços ganha grande notoriedade nos estudos de redes urbanas, cidades, sobretudo, classificadas como capitais regionais e sub-regionais, ou até mesmo as conhecidas “cidades intermediárias” ou “cidades médias: espaço em transição”, conceitos adotados por Santos; Silveira (2006) e Sposito, M. *et al.* (2007), respectivamente.

Destarte, a relação entre a rede urbana e o papel funcional destas centralidades, prevê um estudo sobre a importância das pequenas e médias cidades no desenvolvimento da rede urbana em diferentes escalas, analisando a sua região de influência e a análise dos equipamentos existentes nessas cidades, considerando-as como um espaço em transição, afim de entender as perspectivas futuras destas centralidades.

2.4 AS CIDADES PEQUENAS E MÉDIAS NO BRASIL

O estudo da cidade de Caxias em seu contexto regional parte do pressuposto que a mesma se encontra em um limiar entre cidade pequena tendendo para a possibilidade de atingir o perfil de uma cidade média, pelo menos em suas características funcionais e sua importância na rede urbana por ela presidida.

Concorda-se com Corrêa (2007) e com Capel (2009) que para o entendimento da importância e do significado das cidades pequenas e médias deve-se levar em conta o seu tamanho demográfico; a organização de seu espaço intraurbano; o grau de complexidade das funções urbanas disponíveis para a população local e externa; sua posição ou localização espacial em uma dada região e na rede urbana respectiva; e sua inserção na divisão territorial do trabalho.

Certamente que entendemos diferenças substanciais nas redes urbanas, na organização produtiva e na sociedade dos países tidos como ricos, a exemplo dos EUA e da Espanha, mas uma aproximação da ideia conceitual de pequenas e médias cidades que ocorrem lá e cá no Brasil é importante para o entendimento desse fenômeno. Para isso é que foi trazida uma breve discussão do que ocorre nesses dois países na tentativa de subsidiar a compreensão desse fenômeno urbano.

Assim, para Capel (2009), estudos sobre pequenas e médias cidades a partir dos anos 1970, na Espanha e no EUA revelam uma mudança de protagonismo na rede urbana onde estão localizadas. Se até os anos 1970 as cidades pequenas e médias tinham importância limitada, nos EUA, por exemplo, as metrópoles tinham maior participação na dinâmica da rede urbana

do país, fato que veio mudando, como destaca explica Ruiz (2005, p. 721):

[...] nos últimos dois séculos os EUA passaram por profundas mudanças na sua estrutura urbana. Los Angeles (CA), Dallas (TX) e Seattle (WA) eram aglomerados urbanos menores no final do século XIX e se transformaram em grandes centros urbanos em meados do século XX. O oposto ocorreu com New Haven (CT), New Bradford (MA) e Dumphries (VA). Mais recentemente, nas décadas dos 60 e 70, novamente várias cidades americanas perderam imensos contingentes populacionais, tais como Detroit (MI), Philadelphia (PA), Baltimore (MD) e Chicago (IL), enquanto Phoenix (AZ), Houston (TX) e San Jose (CA), entre outras, cresceram aceleradamente (Ruiz, 2005, p. 721).

No caso espanhol, a importância das metrópoles no desenvolvimento da sua rede urbana, principalmente pelo tamanho demográfico das cidades é uma das bases da hierarquia urbana. Foi estabelecida a classificação de acordo com a regra do tamanho, que relaciona a população de uma cidade e sua classificação (número de ordem) no sistema urbano. Destaca-se aqui a capital espanhola, Madrid, cidade com a maior população e ocupa o primeiro lugar no sistema; e Barcelona como a segunda maior cidade do um sistema nacional. Outras cidades que ultrapassam um milhão de habitantes são: Valência, Sevilha, Bilbao, Málaga e Saragoça (Sanchez, 2021).

As cidades que assumiram um papel importante no desenvolvimento da rede urbana nas últimas décadas, denominadas “*las ciudades intermedias*”, não chegam a 200.000 habitantes, são bastante abundantes na Espanha. Podem ser capitais de província (Burgos, Pontevedra etc.) ou cidades que sem serem capitais de província se destacam por alguma função, como Avilés (pela sua indústria) ou Algeciras (Sanchez, 2021).

A partir dos anos 1970 foi possível identificar uma nova participação das pequenas e médias cidades na vida urbana nesses países, sobretudo com a disseminação da instalação de infraestrutura física que implicou maior articulação entre as grandes cidades e as outras cidades, além do que, houve também um processo de saída da grande indústria das grandes cidades e das regiões fortemente urbanizadas e industrializadas em busca de melhores condições de concorrência nos mercados nacional e mundial, seja em busca de força de trabalho mais barata, e melhores preços de taxas, impostos e aluguéis. Tudo isso favorecia tanto a capilaridade do processo de espalhamento do próprio capitalismo com a difusão das mercadorias e serviços por meio da rede urbana, como ampliava a inserção das cidades na nova divisão territorial do trabalho incorporando cada vez mais as pequenas e médias cidades.

Alguns estudos sobre a rede urbana na escala global devem ser destacados, tendo em vista que as dinâmicas territoriais da rede urbana brasileira se movem por processos mais

abrangentes na escala continental, como ressalta o estudo do IPEA (2016). É importante analisar a rede urbana brasileira sem perder sua conexão com a rede sul-americana de cidades.

Sobre essa rede, há poucas análises, e estas sempre destacam o Brasil como o país com o maior número de cidades classificadas entre as principais categorias da hierarquia urbana, incluindo uma das duas metrópoles mais importantes da América Latina (São Paulo e Cidade do México), consideradas, como se verá na sequência, “metrópoles de metrópoles” (IPEA, 2016, p. 19).

De modo geral, com relação a rede urbana sul-americana, deve-se destacar dois níveis de análise: a primeira é a “[...] consolidação e complexificação das dinâmicas de metropolização, sem romper com as características historicamente concentradoras”, bem como, a [...] emergência de cidades intermediárias como fundamentais à desconcentração de população e como novos vetores locacionais à reestruturação econômica” (IPEA, 2016, p. 20). Nesse sentido, as cidades intermediárias ou “cidades médias” assumem um importante papel no desenvolvimento da rede urbana sul-americana, ainda com uma forte presença da estrutura histórica herdada.

Ainda sobre os estudos das redes urbanas que interligam as diferentes cidades, existem alguns levantamentos sobre a rede urbana de países ricos, que se encontram em um estágio mais avançado quanto aos demais países, com fortes dinâmicas econômicas e populacionais. É o caso da organização da rede urbana dos EUA, na qual podemos comparar suas estruturas, quanto a sua rede de cidades, e as suas similaridades e diferenças com a rede urbana do Brasil, como destaca Ruiz (2005):

(1) são países continentais, (2) e constituídos por “populações transplantadas” (imigrantes e **escravizados**), (3) têm populações acima de 150 milhões de habitantes (4) e apresentam elevados graus de urbanização, o que garante uma ampla rede de cidades. Dentre as diferenças podem ser citadas: (1) a distribuição da renda, (2) o nível de renda e o tamanho do mercado interno, (3) a capacidade tecnológica, (4) o padrão de internacionalização da economia, (5) a estrutura financeira. Por estas e outras tantas características, esses dois países podem apresentar simetrias e assimetrias na estrutura urbana (Ruiz, 2005, p. 722. **Alteração nossa**).

Destarte, é válido ressaltar, segundo Ruiz (2005), que 90% da população urbana dos EUA está localizada em apenas 717 cidades; já no caso do Brasil, essa mesma população está dispersa em 1.555 diferentes cidades ou regiões metropolitanas. “Esta dispersão populacional brasileira não corresponde a uma menor polarização urbana” (Ruiz, 2005, p. 722). Em suma, a principal diferença com relação à estrutura das cidades, no caso dos EUA, as cidades médias são maiores que as brasileiras e as cidades pequenas tendem a ser menores.

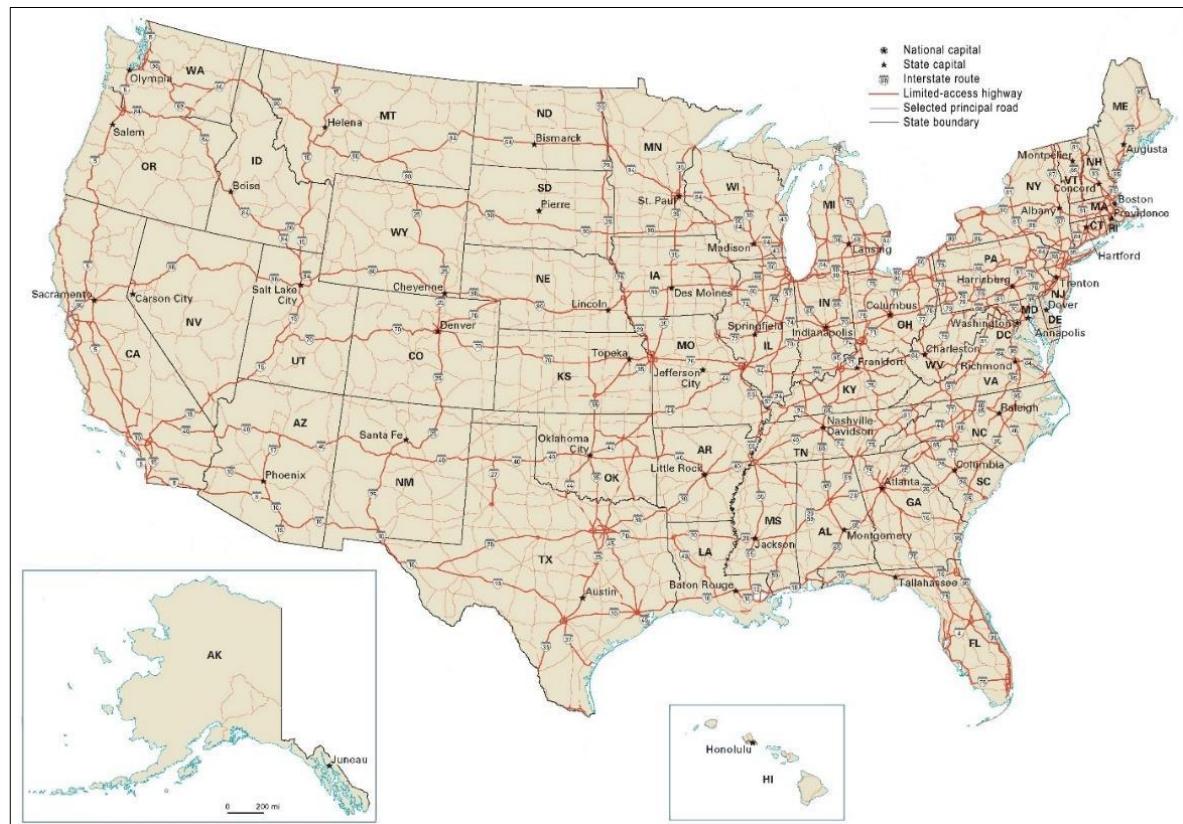
Nesse sentido, Ruiz (2005, p. 728) destaca que: “[...] as estruturas urbanas similares à

norte americana são menos polarizadas que outras similares à brasileira, em que há uma predominância dos maiores centros urbanos sobre as cidades médias e pequenas”. Logo, as cidades médias produzem “[...] distorções nas distribuições de cidades e rompem uma esperada relação log-linear entre tamanho e ranking das cidades”.

Esta característica é ainda mais aparente nos estados e regiões brasileiras. De modo geral, todas as estruturas urbanas estaduais e regionais apresentam “desequilíbrios” similares que refletem uma polarização acentuada combinada com uma ausência de cidades médias (Ruiz 2005, p. 728).

Diante disso, além das grandes metrópoles mundiais, as cidades médias assumem importância considerável na rede urbana que participam no mundo atual, haja vista, que as ligações ocorrem por meio das estruturas físicas e/ou informacionais, como as redes de telecomunicações, bem como, a malha rodoviária, ferroviária, aerooviária e aquaviária. A ilustração na Figura 1 com a malha rodoviária dos EUA em 2021 é indicadora da complexidade da articulação das cidades norte-americanas por meio da rede rodoviária.

Figura 1 - Rodovias interestaduais nos EUA, 2021.



Fonte: GIS Geography (2021).

Quanto às cidades pequenas e médias no Brasil, estima-se que as primeiras tenham um

tamanho demográfico de até 20 mil habitantes, e as cidades médias entre 20 mil e 500 mil habitantes. Porém é necessário observar as discrepâncias funcionais e estruturais destas cidades em diferentes realidades regionais no país, como as cidades localizadas mais distantes das regiões econômicas mais dinâmicas, com as regiões Nordeste e Norte do país, que mesmo com um tamanho demográfico relevante estão menos integradas à economia capitalista, daí circular menos riqueza, as condições de infraestrutura pública e social ser mais limitada, o nível de emprego urbano e os salários são mantidos baixos, e as condições de vida em geral (saúde, educação, consumo, lazer, entretenimento etc.) são menos desenvolvidas como destaca o estudo da PNDR, analisado por Vieira *et al.* (2011):

Microrregiões de baixa renda: baixo rendimento domiciliar e baixo dinamismo. Combinam pobreza e base econômica frágil. É o mais baixo grau de urbanização e de nível de educação. Concentram-se no Norte e Nordeste, reúnem cerca de 8,4% da população, mas respondem por apenas 1,7% do PIB (Vieira *et al.*, 2011, p. 62).

Em condições melhores no padrão médio brasileiro estão as cidades localizadas na região econômica mais dinâmica e em sua periferia próxima, na região Sudeste, sobretudo no estado de São Paulo, que em muitos casos, com população de menos de 100 mil habitantes desempenham um papel mais destacado na rede urbana regional. Como se refere Vieira *et al.* (2011) destacando as condições mais vantajosas que contribuem para classificar as regiões, segundo os mesmos parâmetros, em primeiro lugar:

Microrregiões de alta renda: com alto rendimento domiciliar por habitante, independente do dinamismo observado, não são prioritárias para a PNDR. Predominam nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, sendo praticamente insignificantes no Norte e Nordeste. Respondem por 76% do PIB e concentram 53,7% da população (Vieira *et al.*, 2011, p. 62).

Estas são condições importantes que devemos considerar ao estudar as pequenas e médias cidades no Brasil.

2.4.1 O que se entende por cidades pequenas e médias

Definir o que pode ser a pequena cidade implica compreender sua relação na rede urbana com a oferta de bens e serviços para a população local e para as atividades sociais e econômicas imediatas. Neste sentido, Santos (1982) usa o termo “cidades locais”, as quais podem estar vinculadas ou não a atividades primárias. O autor destaca o caso de:

[...] algumas cidades industriais ou cidades religiosas, universitárias, balneárias, de montanha (serranas) etc. Mas também existem as pseudocidades engastadas em zonas de influência imediata de grandes cidades e que fazem parte de sua aglomeração, com parques industriais ou cidades-dormitório (Santos, 1982, p. 70).

Distinguindo-se das pseudocidades, as cidades locais “[...] dispõem de uma atividade polarizante e, dadas as funções que elas exercem em primeiro nível, poderíamos quase falar de cidades de subsistência” (Santos, 1982, p. 71). Contudo, conforme, Fresca (2010), é necessário entender que as cidades locais não são sinônimo de cidades pequenas.

Cidade local refere-se ao menor escalão das cidades no Brasil; cidades que atendem apenas as demandas mais imediatas de sua população. Já a cidade pequena seria aquela com complexidade de atividades urbanas que extrapola o denominado nível mínimo, mas que tal complexidade de atividades urbanas não gera elementos necessários para que as mesmas possam ser consideradas cidades intermediárias (Moreira Junior, 2013, p. 21).

Portanto, o fenômeno da cidade local “[...] acha-se ligado às transformações do modelo de consumo do mundo, sob o impacto da modernização tecnológica, da mesma forma que as metrópoles são o resultado dos novos modelos de produção” (Santos, 1982, p. 72). Nessa perspectiva, o uso do termo cidade local, como aponta Maia (2010, p. 20), refere-se aquela “[...] localizada em regiões que se modernizaram ou que apresentam transformações espaciais em função dos avanços tecnológicos [...]”.

Sobre a discussão da cidade pequena, ainda que o tamanho demográfico seja o principal critério para a sua classificação, por vezes utilizado como único aspecto para delimitá-las, e por vezes empregado como um dentre outros fatores para tal definição. Como esclarece Capel (2009), nesta escala geográfica de cidade pequena é que ocorre a organização do território para resistir ou se inserir na dinâmica econômica nacional ou global. Desse modo, “[...] os efeitos da globalização se fizeram sentir claramente também em cidades pequenas com consequências tanto positivas quanto negativas” (Capel, 2009 *apud* Moreira Junior, 2014, p. 116).

Diante dessas noções sobre as cidades pequenas, Moreira Junior (2013, p. 25) acrescenta dois eixos analíticos para o estudo das cidades pequenas: “O primeiro com foco na análise interurbana, nos quais se prioriza o estudo da rede urbana e das relações com a região, com outras cidades ou com o campo”; o segundo “[...] volta-se mais para a dinâmica intraurbana, envolvendo questões referentes ao mercado imobiliário, à morfologia, às funções e ao crescimento”.

Nesse sentido, para o entendimento da cidade pequena deve-se analisar o papel funcional exercido por ela na rede urbana, sua estrutura interna, bem como, as dimensões

ligadas ao tamanho da população, estrutura do emprego, da renda e das condições de vida. Portanto, essas questões levantadas sobre o entendimento do que vem ser cidades pequenas, não se esgota aqui.

Sobre as cidades médias, a dificuldade para defini-las é ampliada. Corrêa (2007, p. 23) afirma que, “[...] trata-se de discutir uma expressão vaga, aberta a múltiplos significados e impregnada do idealismo que a concebe como um ideal a ser alcançado, apresentando as vantagens das pequenas cidades sem ter, contudo, as desvantagens das grandes”. Dessa maneira, o estudo sobre as cidades médias é desafiador, pelas diversas ideias voltadas para entender e definir as cidades médias.

Assim, Maia (2010) entende as cidades médias como:

[...] Cidades que apresentam uma concentração e centralização econômicas expressivas, provocadas pela confluência do sistema de transporte, podendo ser reconfiguradas pela incorporação de novas atividades do setor agropecuário que, por sua vez, redefinem a indústria, o comércio e os serviços. No quadro urbano brasileiro, as cidades ora consideradas médias, embora apresentem similaridades, revelam diferenças tanto em sua estrutura como em sua dinâmica (Maia, 2010, p. 23).

Além disso, torna-se importante compreender que além das funções urbanas das diferentes cidades, existe um limiar entre as cidades pequenas e médias, no que concerne à importância na rede urbana e sua mudança de posição na hierarquia de cidades. Entende-se que a posição de uma cidade em relação à sua região e ao exterior, juntamente com suas funções urbanas é importante para o processo de reprodução de seu crescimento e diversificação de funcionalidade. Ao lado disso deve-se considerar que:

Essas cidades funcionam como nós de conexão na rede urbana e produzem, não apenas escalas demográficas menores, mas como articulações mais próximas entre os atores econômicos, sociais, aspectos da urbanização criados e recriados nas metrópoles, que apresentam como características próprias nas cidades médias (Sposito, E., 2008, p. 50).

Retomando a ideia de Corrêa (2007, p. 24-25), onde ele trata das relações entre “[...] o tamanho demográfico, as funções urbanas e o espaço intra-urbano”, essas variáveis serão incorporadas nesse estudo como contribuição para o entendimento sobre as cidades médias. Assim, deve ser considerado:

- I. O sítio urbano; os planos urbanísticos e políticas referentes à habitação; e as migrações;
- II. O espaço intra-urbano; as dinâmicas espaciais relacionadas ao processo de desconcentração funcional; a divisão social do espaço, gerando áreas sociais diferentes;

III. Por fim, o tamanho demográfico; as funções urbanas e a divisão territorial do trabalho; e a organização do espaço intra-urbano.

A escolha dessas condições para compreender as cidades médias justifica-se pela importância delas no desenvolvimento da região e da rede urbana a ela vinculada. Além desses elementos identificados, outra questão levantada por Corrêa (2007) é a necessidade de elaborar um quadro teórico sobre as cidades médias, dentre eles a presença de uma elite empreendedora, ligada às elites locais, comercial, fundiária e empresarial. Segundo o autor a presença destes elementos é crucial para a qualificação de cidades médias.

Segundo o autor, um dos principais desafios para entender as cidades médias reside na capacidade de abstração do pesquisador em entender uma cidade quanto ao seu tamanho demográfico. As principais dificuldades estão relacionadas ao seu tamanho absoluto, à escala espacial de referência e ao recorte temporal utilizado para análise da cidade. Maia (2010, p. 23), argumenta que “[...] vale ressaltar a distinção feita à “cidade de porte médio”, pois reafirmando o que já se expôs, embora o tamanho demográfico seja um dado importante, ele por si somente não caracteriza o que aqui se entende por cidade média”. A questão demográfica deve ser levada em conta no estudo de cidades médias, ainda que não sendo suficiente para defini-la como tal.

Neste sentido, Sposito E. *et al.* (2007) propõe que as cidades médias são aquelas que têm entre 50 mil a 500 mil habitantes. Cidades com mais de 100 mil habitantes vêm aumentando no país, inicialmente na região Sudeste, e a partir da integração do espaço geográfico brasileiro, há um aumento da população nas cidades em outras regiões. Santos; Silveira (2001/2006), ao tratarem de cidades com mais de 100 mil habitantes, revelam dados sobre a progressiva expansão demográfica do país, destacando que essas cidades começaram a aparecer principalmente no período Pós-II Guerra, com a crescente urbanização e industrialização do país, principalmente na região Sudeste até o fim do século XX.

As localidades com mais de 100 mil e menos de 200 mil habitantes passam de seis em 1940 para noventa em 1996. Aquelas com população entre 200 mil e 500 mil habitantes pulam de quatro em 1940 para 61 em 1996. As cidades com mais de meio milhão de habitantes eram somente duas em 1940 e somavam 24 em 1996. [...] O processo de concentração da urbanização é claramente manifestado no Estado de São Paulo (Santos; Silveira, 2001/2006, p. 205-206).

Entretanto, para se pensar as cidades médias brasileiras necessita-se, além de dados quantitativos, uma compreensão de suas características qualitativas. Nesse sentido, uma das principais características de uma cidade considerada média, corresponde ao [...] papel de intermediação entre as pequenas e as grandes, então são cidades que comandam uma região,

que polarizam uma região, que crescem em detrimento da sua própria região ou crescem em função da sua própria região, as duas coisas acontecem” (Sposito, M., 2009, p. 19).

Cidades médias que ampliam seus papéis, porque diminuem os papéis das cidades pequenas a partir de uma série de mecanismos econômicos, ou cidades que, em função do tipo de atividade que têm, das lideranças que ali se encontram, são capazes de crescer e propor um projeto ou desempenhar um papel político, econômico e social de crescimento para toda uma região (Sposito, M., 2009, p. 19).

Ao incorporar essa ideia, Sposito, M. *et al.* (2007) destaca o papel que a cidade desempenha regionalmente, onde exerce uma forte relação com sua *hinterland* e pela concentração e centralização econômica, tendo em vista a realidade regional. Destarte, o papel funcional da cidade média no contexto regional está ligado às especificidades que elas apresentam, entendendo que a função desempenhada pela cidade média diferencia de uma cidade de porte médio.

Para Santos P. (2019, p. 17), “A função é um elemento que a distingue em relação às outras cidades da rede urbana [...]”, portanto, as especificidades “[...] as colocam em uma posição hierárquica diferenciada das demais cidades da rede urbana na qual estão inseridas, [...] trata-se de observar além dos apontamentos quantitativos e analisar os aspectos qualitativos do seu diferencial”. Nesse sentido, concordamos com Baumgartner (2019) quando ele afirma que

[...] Toda cidade atrai e articula, por isto, se intensifica funcionalmente e se diversifica, levando a uma gradativa expansão de suas funções, bem como aprimoramento e especialização de seus serviços, rearranjam e redefinem papéis na rede urbana. As cidades apresentam diferentes potencialidades de articulação, com diferentes construções e possibilidades dentro dos diferentes níveis e escalas das redes urbanas (Baumgartner, 2019, p. 174-175).

Baumgartner (2019) aponta que, as grandes e médias cidades por conta das referidas possibilidades acabam por potencializar as suas funções, gerando a oferta de uma gama diversa de bens e serviços. Nesse sentido, repensando sobre as funções de uma cidade média a partir da formulação de Santos, M. (2001/2006) que define inicialmente como uma “cidade intermediária”, tendo o papel centralizador e distribuidor de bens de consumo e serviços. O autor ainda destaca que são elas que oferecem produtos e serviços quantitativa e qualitativamente mais diversificados. Nessa perspectiva, para o autor “[...] a cidade intermediária nasce de uma transformação da cidade regional”. “[...] no atual período tecnológico, a cidade regional, chamada ainda de cidade “média”, torna-se cidade intermediária” (Santos, M.; Silveira, 2001/2006, p. 311).

As condições de afirmação ou declínio das cidades ‘médias’ dependem não só de sua proximidade física da cidade maior, mas também da organização nacional e local de transportes, do tipo de produção regional, assim como da repartição de rendas urbanas e regionais. [...] o fenômeno de transformação em cidade intermediária, ocorre com um aumento do volume da população da cidade, bem como um aumento relativo do nível de vida nas regiões suficientemente distantes do centro vital do país para permitir o desenvolvimento de atividades regionais (Santos, M.; Silveira, 2001/2006, p. 311-312).

Santos, M.; Silveira (2001/2006, p. 280), entende que as cidades médias “[...] são os pontos de interseção e superposição entre as horizontalidades e as verticalidades”. Nesse sentido, os autores afirmam que são as mesmas que oferecem os meios para o consumo das famílias que ali vivem e como *lócus* de produção e administração das empresas, dessa forma, funcionam como depositárias e como produtoras de bens e serviços exigidos pela população e empresas da própria cidade e do seu entorno.

[...] as formas de consumo das famílias, podemos incluir o consumo da educação, de saúde, de lazer, de religião, de informação geral ou especializada e o consumo político, na forma do exercício da cidadania. [...] As cidades médias têm como papel o suprimento imediato e próximo da informação requerida pelas atividades agrícolas e desse modo se constituem em intérpretes da técnica e do mundo. Em muitos casos, a atividade urbana acaba sendo claramente especializada, graças às suas relações próximas e necessárias com a produção regional (Santos, M.; Silveira, 2001/2006, p. 280-281).

Corrêa (2007, p. 23) aponta que, as cidades médias têm como papel fundamental a “[...] concentração de bens e serviços para uma hinterlândia regional e com atividades especializadas destinadas ao mercado nacional”. Contudo, essa concentração se deve ao interesse do capital para o desenvolvimento de suas atividades produtivas. Nesse sentido, Santos, P. (2019, p. 24) afirma que, “[...] o papel de uma cidade média é de funcionar como produtora de bens e serviços exigidos por ela e por seu entorno, por sua área de influência, nelas então instalada as sedes de empresas e de órgãos do governo e polos industriais”.

Assim, as ideias sobre a concentração, distribuição e oferta de bens e serviços, quanto ao alcance, remete à questão da divisão territorial do trabalho, importante aspecto para compreender a organização da rede urbana brasileira; a ideia da divisão territorial do trabalho é entendida aqui segundo Sposito, E. (2008, p. 18) como sendo “[...] a manifestação territorial das relações de produção”. Santos, P. (2019, p. 26) ainda ressalta que para compreender tal fenômeno urbano, é necessário “[...] trabalhar com aspectos que demonstrem a realidade concreta com a divisão do trabalho porque neles se evidenciam os processos de produção, circulação, troca e consumo”.

Quanto ao papel da cidade média e sua produção regional, deve ser levado em consideração o aspecto político, como relatam Santos M.; Silveira (2006): as cidades médias têm o papel de assumir apenas o essencial ligado aos aspectos técnicos da produção regional, isto é, os aspectos políticos preferencialmente são definidos pelas cidades mais importantes, em virtude de as grandes cidades estarem articuladas de maneira mais ampla aos mercados nacional e internacional. Em realidade, “[...] o papel das cidades médias no processo político é não apenas limitado e incompleto, mas confusamente percebido”, entretanto, “essas cidades produzem ideias políticas derivadas do próprio processo da produção direta” (Santos, M.; Silveira, 2006, p. 283).

É importante destacar a importância política e econômica das cidades médias, relacionado às estratégias do Estado em oferecer infraestruturas para estas, no processo de integração do espaço geográfico brasileiro, exercendo um papel fundamental na rede urbana. Como destaca Santos, P. (2019), os investimentos são voltados para a instalação e melhorias de infraestrutura e o crescimento econômico.

Nos anos de 1970, por exemplo, durante o governo de Emílio Garrastazu Médici, o Brasil teve o seu I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), no qual o governo buscou aplicar políticas econômicas cujo objetivo principal era assegurar o crescimento econômico para transformar o país em uma nação desenvolvida, para isso passou a investir intensamente em infraestrutura e telecomunicação que foram determinantes na reconfiguração do território brasileiro no sentido de torná-lo mais integrado (Santos, P., 2019, p. 19).

As cidades médias, nesse sentido, assumem grande importância quanto a articulação com outras cidades da rede urbana a qual ela integra, quando o Estado atua na integração territorial do país, ressignificando o papel dessas cidades.

Portanto, como destaca Corrêa (2007), as relações que as cidades médias mantêm com as outras cidades da rede urbana, bem como as novas funções em que elas assumem no espaço regional, lhes dão a oportunidade de assumirem novos papéis e funções, ligadas aos aspectos econômicos, políticos e sociais em sua hinterlândia.

Além da compreensão da importância das cidades médias, deve ser incorporado pelos pesquisadores desta temática uma análise temporal sobre o crescimento das mesmas, percebendo o aparecimento ou não de infraestruturas, ligadas aos sistemas de transportes, aos sistemas de comunicação e/ou de informações modernizadas, bem como a sua atração, sua participação na divisão territorial do trabalho e ao desenvolvimento destas em escala regional.

No estudo das cidades médias e seu espaço intraurbano, cabe a análise dos equipamentos

urbanos e os agentes que a desenvolvem no seu plano morfológico e econômico, caso do estudo da infraestrutura disponível para as atividades econômicas e sociais (BAUMGARTNER, 2010).

Destacamos aqui, as cidades que têm como atração os serviços relacionados à educação superior, caso das universidades públicas e as faculdades particulares, favorecendo-as em seu desenvolvimento econômico e urbano. Como destaca Baumgartner (2019), em seu estudo sobre a atuação das novas cidades universitárias, a partir da implantação de *campus* universitários, se deparam com cidades com pouco dinamismo econômico, pouca oferta de postos de trabalho e de capital. A instalação dessas instituições acaba por promover incrementos na renda local que pode implicar ampliação da demanda de mais e novas ofertas de bens e serviços, como resultado da demanda criada pelos empregados dessas novas universidades e pela população de estudantes e outros.

A economia vinculada as empresas, comércio e serviços diretamente envolvidos com a universidade (copiadora, livrarias, hospedagens, tecnologia); e indiretamente, tais como cafés, restaurantes, bares, clubes, academias, shows, teatros). Os dados das Universidades, tais como número de estudantes, professores, funcionários, cursos, orçamentos, projetos de cooperação, patentes e impacto social e acadêmico, em séries históricas, também ajudam a compreender o impacto econômico direto e indireto do campus. Dados sobre Cidade/Município/Região, tais como população, perfil econômico, PIB detalhado, orçamentos, em séries históricas, também são relevantes (Baumgartner, 2019, p. 187).

No entanto, o autor assinala que em regiões economicamente mais dinâmicas, tratando-se das cidades médias, “[...] as universidades acabam por participar do desenvolvimento científico e tecnológico relacionado à tipologia da cadeia produtiva local/regional [...]”, e por conseguinte, “[...] as universidades, além de contribuírem para o desenvolvimento educacional e cultural, acabam por se constituírem como grandes agentes econômicos e políticos e, consequentemente, com participação ativa no processo de produção do espaço urbano” (Baumgartner, 2019, p. 172).

Por fim, outra reflexão necessária e importante para o estudo das cidades médias é a discussão dos fundamentos da análise urbano-regional. Como afirma Silva (2010) é preciso reconhecer e valorizar as relações entre as cidades de diferentes tamanhos e as regiões. Nesse sentido, os procedimentos metodológicos e a mediação da Teoria das Localidades Centrais de W. Christaller e suas críticas serão utilizados:

Centralidade: importância relativa de um lugar em relação à região do seu entorno, ou ainda, o nível de oferecimento de funções centrais por parte de uma determinada cidade para si mesma e para sua região. Neste sentido, corresponde ao excedente na oferta de bens e serviços por parte de uma localidade central em comparação com as

demais.

Bens e serviços centrais (ou, simplesmente, bens centrais): bens e serviços que são oferecidos necessariamente em poucos lugares centrais para serem consumidos em muitos pontos dispersos. Assim, há bens centrais de ordem elevada que só podem ser oferecidos em lugares centrais de ordem elevada e bens centrais de ordem bem mais baixa que são oferecidos em lugares centrais de baixo nível hierárquico (mas igualmente, em lugares centrais de ordem elevada, ou seja, uma metrópole tem também funções centrais de cidades médias e pequenas).

Limiar de um bem central: o nível mínimo de demanda por um bem que deve existir para que seja oferecido por uma determinada cidade (lugar central).

Alcance de um bem: a maior distância que uma população dispersa se dispõe a percorrer para adquirir um bem oferecido por um lugar central.

Hierarquia urbana: disposição e integração dos lugares centrais segundo o tamanho e o número de centros, cuja variação dependerá da oferta de bens e serviços segundo os conceitos acima explicados.

Região de influência urbana: é a região subordinada ao papel de um determinado lugar central de acordo com sua posição na hierarquia urbana (Silva, 2010, p. 94-95).

Com base na teoria de W. Christaller, Silva (2010) entende que os bens e serviços que uma população necessita não são oferecidos igualmente em todas as localidades centrais, a partir disso, decorre a estruturação de uma hierarquia entre as cidades na distribuição dos bens e serviços com limiares e alcances diferentes. Nesse sentido, essa “distribuição de bens e serviços, intra e interurbana, não é aleatória, ou melhor, não acontece ao acaso; ela é, no fundo, uma decorrência da interação espacial entre consumidores e provedores de bens e serviços em pequenos, médios e grandes centros” (Burns, 1997 *apud* Silva, 2010, p. 95).

Diante dessas ideias-chave, da teoria das localidades centrais, Silva (2010) destaca ainda três princípios básicos para explicar os sistemas urbanos, dois desses são voltados para a questão econômica e outro para o aspecto político-administrativo das localidades centrais:

Princípio de mercado: no sistema de localidades centrais, todos os bens e serviços destinados a toda a região são oferecidos por um número mínimo de localidades centrais (considerado como mais importante).

Princípio da circulação: é o de satisfazer todas as demandas possíveis de transporte com um custo mínimo, o que afeta o estabelecimento e a operação das rotas de transporte.

Princípio administrativo: é o da organização institucional hierarquizada, de natureza política e administrativa, em seu rebatimento espacial, priorizando lugares e áreas (Silva, 2010, p. 95).

Adicionalmente deve-se ter em mente que a oferta de bens e serviços nas localidades centrais, atualmente, deve ser relativizada em decorrência de: crescente utilização de mecanismos do comércio de bens e serviços intermediado por meio eletrônico, ou seja, tem ocorrido uma forte interação entre as redes técnicas, as firmas e os consumidores implicando, em muitos casos, ser desnecessário a ideia da hierarquia mais ou menos regular dos centros urbanos numa rede urbana; pois, em tese, o fornecedor de bens e serviços pode estar sediado

em qualquer cidade, e desde que dispondo de uma rede de serviços, atenderia as suas demandas de maneira remota diretamente ou com intermediações de uma rede de suportes localizados em certos lugares programados para tal (Dias, 1996); de outra maneira, devemos também ressaltar as idiossincrasias e as subjetividades dos sujeitos, que a teoria não abarca, notando as suas necessidades e desejos individuais, onde o sujeito pode escolher os serviços e consumir mercadorias de outras localidades, de sua preferência e de acordo com suas condições de consumo. Isto relativiza a ideia de hierarquia, de proximidade e de distância adicionando novas possibilidades ao devir das localidades urbanas, desde o povoado à grande cidade.

2.5 A IMPORTÂNCIA DAS CIDADES MÉDIAS NA REGIÃO NORDESTE

Nesta parte buscaremos apresentar um quadro geral sobre os estudos das cidades médias na região Nordeste do Brasil, considerando sua inserção na divisão territorial do trabalho, mais larga subjacente à ideia das interações espaciais vinculadas ao que está próximo e também distante.

Nosso interesse está em partir da compreensão das cidades da região Nordeste com população superior a 50 mil habitantes, justificado pela sugestão de Sposito (2006), que propõe que as cidades médias são aquelas que têm entre 50 mil a 500 mil habitantes. Nesse sentido, Maia (2010), baseada nos dados do censo demográfico (IBGE, 2000), identificou 62 cidades com população acima de 50 mil até 500 mil habitantes (Tabela 1).

Tabela 1 - Região Nordeste: cidades com população acima de 50.000 pessoas, 2000

continua

Nº	Cidade	População	Nº	Cidade	População
1	Aracaju-SE	461.083	32	Teixeira de Freitas-BA	97.709
2	Feira de Santana-BA	431.530	33	Patos-PB	87.257
3	Olinda-PE	361.323	34	Bayeux-PB	87.174
4	Campina Grande-PB	327.675	35	Paulo Afonso-BA	82.514
5	Paulista-PE	262.072	36	Cabo de Santo Agostinho-PE	81.673
6	Imperatriz-MA	218.556	37	Eunápolis-BA	79.151
7	Caruaru-PE	215.818	38	São Lourenço da Mata-PE	78.595
8	Vitória da Conquista-BA	215.079	39	Abreu e Lima-PE	77.744
9	Juazeiro do Norte-CE	200.733	40	Crato-CE	77.250
10	Itabuna-BA	190.888	41	Codó-MA	74.833
11	Petrolina-PE	164.394	42	Igarassu-PE	73.491
12	Ilheús-BA	154.431	43	Bacabal-MA	71.357
13	Arapiraca-AL	143.949	44	Simões Filho-BA	67.034
14	Maracanaú-CE	139.394	45	Santo Antônio de Jesus-BA	66.219
15	Nossa Senhora do Socorro-SE	130.488	46	Porto Seguro-BA	64.171
16	Camaragibe-PE	128.627	47	Açailândia-MA	64.128

Nº	Cidade	População	Nº	Cidade	População	conclusão
17	Jequié-BA	126.821	48	São Cristóvão-SE	63.038	
18	Parnaíba-PI	124.942	49	Santa Inês-MA	62.877	
19	Juazeiro-BA	124.814	50	Carpina-PE	60.965	
20	Sobral-CE	119.286	51	Candeias-BA	59.791	
21	Camaçari-BA	113.157	52	Iguatu-CE	56.092	
22	Timon-MA	112.306	53	Itabaiana-SE	55.470	
23	Alagoinhas-BA	110.358	54	Arcoverde-PE	55.303	
24	Parnamirim-RN	109.109	55	Santa Cruz do Capibaribe-PE	55.145	
25	Caucaia-CE	108.256	56	Gravatá-PE	53.529	
26	Lauro de Freitas-BA	107.529	57	Picos-PI	52.514	
27	Caxias-MA	103.416	58	Valença-BA	51.772	
28	Garanhuns-PE	100.296	59	Itapetinga-BA	51.327	
29	Barreiras-BA	99.842	60	Guanambi-BA	50.778	
30	Vitória de Santo Antônio-PE	98.075	61	Caicó-RN	50.522	
31	Santa Rita-PB	98.333	62	Balsas-MA	50.132	

Fonte: Elaborada por Ítalo F. C. Brito, com base em IBGE, Censo Demográfico, 2000.

Diante disso, a autora destaca que “[...] nas cidades acima de 50 mil habitantes, tanto os serviços como o comércio são diversificados, sendo reveladores da centralidade desses núcleos” (Maia, 2010, p. 29).

Neste estudo, foram consideradas as cidades da região Nordeste com população acima de 100 mil habitantes e que exercem função regional equivalente a cidades médias. Diante disso, destacamos a cidade de Caxias com 103.485 habitantes no recenseamento do ano 2000 desempenhando funções relevantes na região de influência direta da cidade envolvendo sete municípios: Aldeias Altas, Buriti Bravo, São João do Soter, Afonso Cunha, Duque Bacelar, Codó e Coelho Neto (REGIC, 2008). Nesta área de influência urbana, em 2007, a cidade de Caxias ocupava o centro da região com oferta de bens e serviços disponíveis apenas nessas cidades e nas de importância superior às mesmas. A cidade tem uma localização estratégica, uma economia diversificada e uma rica cultura popular, o que contribui para sua importância regional.

No recenseamento de 2010 do IBGE a população urbana de Caxias atingiu 118.534 habitantes, o que já a habilitava a ser classificada como cidade média pelo critério demográfico. Vale ressaltar novamente que, a questão demográfica corresponde a um parâmetro para o estudo sobre as cidades médias, mas apenas como uma primeira aproximação. Embora essa ideia quantitativa seja importante, retomemos a ideia sobre as cidades médias e o espaço regional da região Nordeste. Sobre as contradições, mudanças e permanências do estudo da região Nordeste, destacam-se as ideias postas por Pontes (2012), que refaz uma leitura sobre o espaço

nordestino e as novas centralidades que surgem, pelas mudanças impostas pelo capital. Nessa perspectiva a autora aponta para a concentração da população, dos recursos, dos programas governamentais e empreendimentos privados nessas cidades.

Em suma, a autora realiza um estudo sobre as mudanças no processo capitalista, a partir da década de 1970, onde, segundo a autora, começou a ocorrer transformações associadas à passagem do sistema fordista de produção para o regime de acumulação flexível; essas mudanças apesar de serem espacialmente seletivas, não ocorrem em todo o espaço brasileiro, atingem alguns espaços preferenciais no sentido de subsidiar as condições de reprodução do capital, como explica Pontes (2012):

Na região Nordeste, observou-se uma estratégia urbana que visou o crescimento das atividades produtivas e a melhoria da infraestrutura funcional e no equipamento social das capitais dos estados e dos polos secundários regionais, bem como a dinamização dos núcleos urbanos regionais que exerceriam funções de polarização do desenvolvimento regional, mediante o apoio às atividades produtivas e aos investimentos em infraestrutura urbana e equipamentos sociais. Uma das grandes preocupações foram (sic) voltados ao papel econômico das cidades, tendo em vista, a sua localização geográfica (Pontes, 2012, p. 20).

Nessa perspectiva, as características do espaço urbano nordestino atual surgem como novo processo de integração de sua economia à escala nacional, sobretudo após as ações de promoção de crescimento econômico da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) a partir dos anos 1960, contribuindo para alterar parte considerável da estrutura tradicional da rede urbana do Nordeste (Pontes, 2012). Os principais impactos gerados na rede urbana do Nordeste foram a criação das regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador no início da década de 1970; e os investimentos estruturais em rodovias federais com o Programa de Integração Nacional:

[...] propôs, principalmente, a construção de rodovias como meio de superar essas desigualdades regionais. Assim, foram planejadas as construções da rodovia Transamazônica e da rodovia Cuiabá-Santarém, além de reformas e apoio financeiro à rodovia Belém-Brasília e à rodovia que conectaria Manaus à rodovia Brasília-Acre (Velho, 1995, p. 198).

Salienta-se que, ao longo do tempo com esses investimentos na base regional que foram quebrando o quase isolamento interiorano, implicaram a articulação e as condições de crescimento econômico localizado em alguns polos regionais além das capitais dos estados, ao lado das contradições do próprio desenvolvimento da sociedade e das forças produtivas na região, alguns espaços interioranos foram ganhando expressividade econômica e funcional

implicando o desenvolvimento desigual do capitalismo na região atraindo mais investimentos econômicos e população. Dentre outras propostas de desenvolvimento regional, como o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), que tem por objetivo principal:

Assegurar recursos para a Implantação, ampliação, modernização e diversificação de investimentos em infraestrutura e serviços públicos e em empreendimentos produtivos de grande capacidade germinativa de novos negócios e de novas atividades produtivas através do financiamento de investimentos em capital fixo na área de atuação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em consonância com as diretrizes e prioridades definidas para o FDNE (BNB; FDNE, 2021).

Diante disso, aponta-se as cidades médias da região Nordeste, que tiveram maior participação na dinâmica regional, com base em estudos realizados pelo IBGE ao longo dos anos (Tabela 2). Onde, levantou-se a posição hierárquica na qual essas cidades foram classificadas pelo REGIC (2018), além da quantidade de habitantes estimada para 2021 nas mesmas cidades conforme dados do IBGE (2021). Nesta classificação hierárquica a cidade de Caxias aparece como a primeira cidade centro sub-regional a, com 166.159 habitantes.

Quanto às metrópoles regionais na região nordeste, elas se tornaram o *lócus* preferencial de atração do capital comercial e, sobretudo, financeiro, a indústria, um pouco menos, sendo concentrada, principalmente nas regiões metropolitanas de salvador e de recife (Brito, 2008), pois como a economia nordestina em seu processo de crises e renovação constitui, até então, um apêndice da economia nacional centralizada no eixo Rio de Janeiro/São Paulo (Brito, 2008; Oliveira, 1993; Carvalho, 1987). Essas cidades e suas respectivas extensões metropolitanas dentre outras funções, servem como nós importantes na rede urbana nacional como:

[...] espaços de circulação e realização de mercadorias produzidas em outras regiões, o que justifica a importância que assumem as atividades terciárias (comércio e serviços) na estrutura produtiva desses centros. Ao se constituírem em principais espaços de atração de capital e de força de trabalho, as metrópoles nordestinas tornaram-se, contraditoriamente, concentradoras de pobrezas (Pontes, 2012, p. 24).

Tabela 2 - Cidades médias importantes na região Nordeste, 2022 continua

Cidade	Posição Hierárquica REGIC (2018)	Habitantes
Total		5.769.992
Campina Grande-PB	Capital Regional B	418.140
Petrolina-PE	Capital Regional C	388.145
Vitória da Conquista-BA	Capital Regional B	387.524
Caruaru-PE	Capital Regional C	378.180
Imperatriz-MA	Capital Regional B	273.027
Juazeiro do Norte-CE	Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte	269.435
Mossoró-RN	Capital Regional C	264.181
Juazeiro-BA	Capital Regional C	244.406

Cidade	Posição Hierárquica REGIC (2018)	Habitantes	conclusão
Arapiraca-AL	Capital Regional C	235.085	
Sobral-CE	Capital Regional C	219.030	
Ilhéus-BA	Capital Regional B	197.163	
Itabuna-BA	Capital Regional B	185.500	
Timon-MA	Arranjo Populacional Teresina ¹	175.044	
Barreiras-BA	Capital Regional B	165.413	
Parnaíba-PI	Centro Sub-regional A	163.087	
Porto Seguro-BA	Centro de Zona A	158.736	
Alagoinhas-BA	Centro Sub-regional B	157.864	
Jequié-BA	Capital Regional A	156.408	
Caxias-MA	Centro Sub-regional A	153.634	
Teixeira de Freitas-BA	Centro Sub-Regional A	147.454	
Garanhuns-PE	Centro Sub-regional A	142.286	
Vitória de Santo Antão-PE	Centro Sub-regional B	135.182	
Itapipoca-CE	Centro Sub- Regional B	132.711	
Crato-CE	Capital Regional C	130.858	
Paulo Afonso-BA	Centro Sub-regional A	118.412	
Eunápolis-BA	Centro Sub- Regional B	112.477	
Codó-MA	Centro de Zona A	112.110	
Açailândia-MA	Centro de Zona A	107.263	
Patos-PB	Centro Sub-regional A	103.199	

Fonte: Elaborada por Ítalo F. C. Brito, com base em REGIC (2018). Dados da prévia populacional do Censo Demográfico - IBGE, 2022.

Nota: Conforme o REGIC (2018), o Arranjo Populacional corresponde as cidades integrados pela movimentação de trabalho ou estudo.

A autora destaca ainda que:

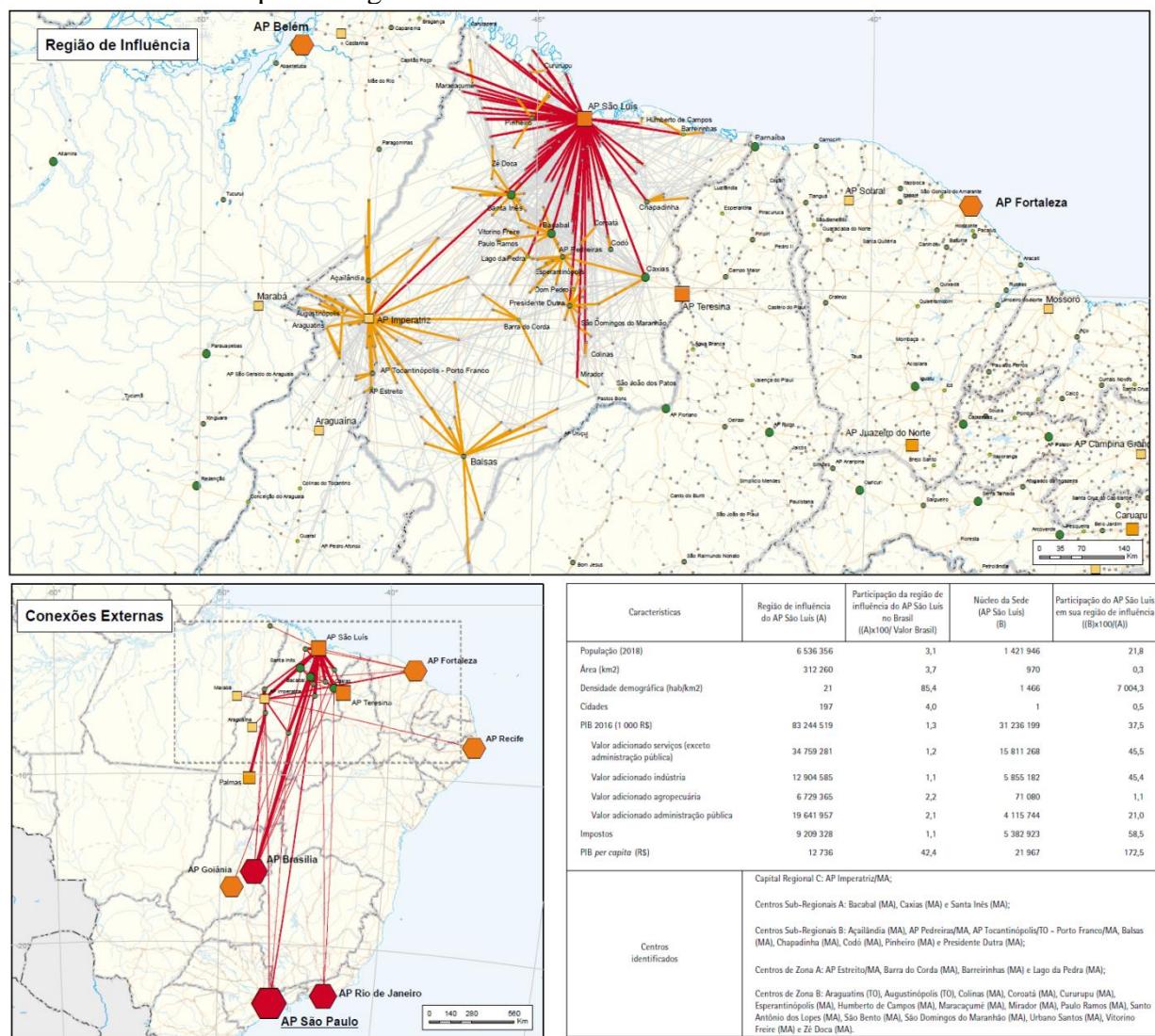
[...] o atual sistema nordestino de cidades encontra-se compartimentado em três redes urbanas distintas, estruturadas nos centros metropolitanos macrorregionais: Recife, Salvador e Fortaleza. São os centros, portanto, que através de extensas áreas de influência, dividem entre si o comando político e econômico do espaço regional, estabelecendo os seus vínculos com o polo central da economia localizado no Sudeste. Tal concentração, numa região onde prevalece uma fraca divisão territorial e social do trabalho, inibiu o desenvolvimento de todo o sistema urbano, dando lugar a uma rede de cidades truncadas, fracamente hierarquizada e pouco articulada (Pontes, 2012, p. 25-26).

Por fim, se faz necessário o estudo das cidades médias de forma mais aprofundada, quanto à função socioespacial na rede urbana regional. Levando em consideração o que já foi abordado, esta categoria de cidade se consolida principalmente como local da concentração de oferta de bens e serviços para distribuição em sua área de influência urbana.

3 A REDE URBANA DO ESTADO DO MARANHÃO

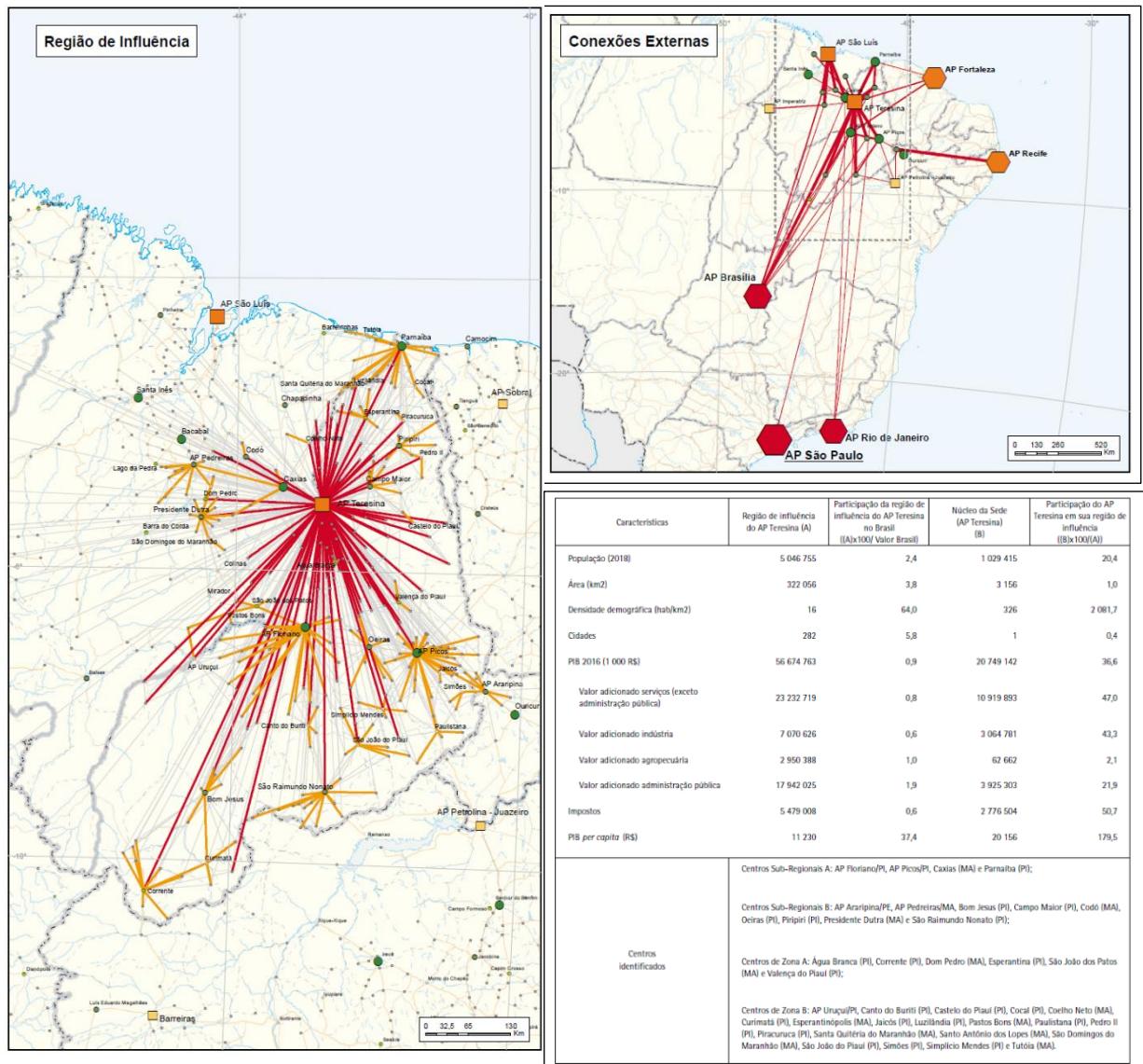
A cidade de Caxias, classificada como Centro Sub-Regional A, no levantamento do REGIC (2018) integra a rede urbana liderada pela capital do estado, São Luís, classificada no mesmo estudo como Capital Regional A (Figura 2). A cidade de Caxias também está na região de influência urbana da cidade de Teresina, capital do estado do Piauí, a qual está classificada como Capital regional A (Figura 3).

Mapa 1 - Região de influência da cidade de São Luís - 2018



Fonte: IBGE (2018).

Mapa 2 - Região de Influência Teresina - 2018



Fonte: IBGE (2018).

Em 2007 a cidade de Caxias foi classificada no REGIC (2007) como Centro Sub-Regional A, exercendo influência nas seguintes cidades (Figura 2).

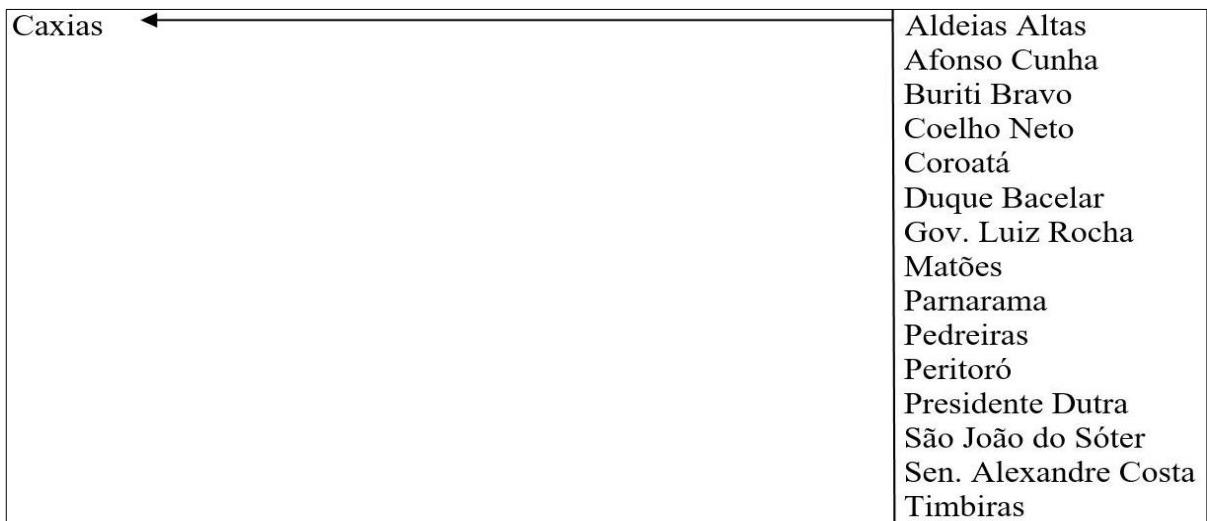
Figura 2 - Ligações diretas e indiretas da cidade de Caxias com as cidades de sua área de influência urbana – 2007



Fonte: REGIC (2007).

Comparativamente com os dados do REGIC (2018), a cidade de Caxias permanece classificada como Centro Sub-Regional A influenciando as seguintes cidades (Figura 3).

Figura 3 - Ligações diretas e indiretas da cidade de Caxias com as cidades de sua área de influência urbana – 2018



Fonte: IBGE (2018).

Essas ligações indiretas dão-se pela proximidade e acessibilidade com a cidade de Caxias. Com base nesses dados observa-se a expansão da região de influência da cidade de Caxias, entre 2007 e 2018; na primeira data havia quatro municípios sob a influência da cidade de Caxias e, no segundo momento 15 municípios. A atração urbana de Caxias ocorre, sobretudo, pelas atividades de comércio e de serviços de saúde de alta complexidade. Assim, tomamos os dois setores, para entender a região de influência de Caxias atualmente.

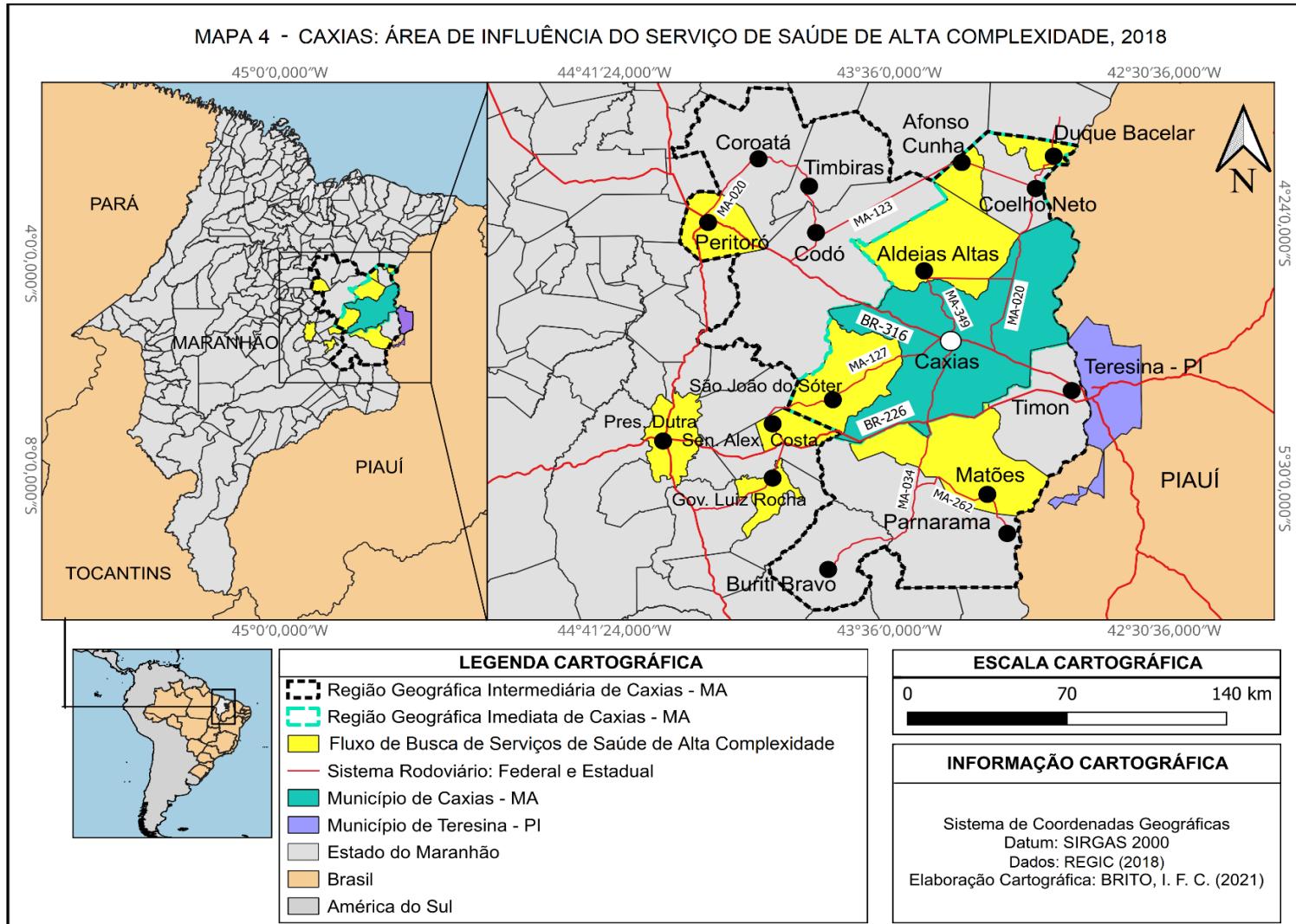
3.1 ELEMENTOS QUE REFORÇAM A HIERARQUIA FUNCIONAL URBANA DA CIDADE DE CAXIAS EM SUA REGIÃO DE INFLUÊNCIA

Conforme dados do REGIC (2018) a cidade de Caxias assume papel central na atração de população em busca de serviços saúde de média e alta complexidade; os serviços de baixa complexidade, em princípio, são oferecidos nos próprios municípios. A forte atração da população dos municípios sob a influência urbana de Caxias quanto aos serviços de saúde de alta complexidade tem alcance relativamente longo, vai além da área oficialmente definida pelo Governo estadual em 2014, a Região de Desenvolvimento – Timbiras, e até ultrapassa a Região de Influência Intermediária delimitada pelo REGIC (2018) conforme o Mapa 4.

Na cidade de Caxias estão localizadas unidades de saúde públicas e particulares que

oferecem serviços de alta complexidade (especializado e de custo financeiro elevado) tais como: internação hospitalar, pequenas cirurgias, ressonância magnética, tomografia, hemodiálise, tratamentos contra o câncer e doenças cardiovasculares etc.; são serviços que inexistem em outras cidades de hierarquia funcional inferior à cidade de Caxias em uma extensão de aproximadamente 200 km de distância a saber: Hospital Macrorregional de Caxias, Hospital Geral Gentil Filho, Unidade de Pronto Atendimento de Caxias, Maternidade Carmosina Coutinho, Casa de Saúde e Maternidade de Caxias Ltda., Hospital de Traumatologia e Ortopedia, Medical Caxias Shopping (ANEXO D). Além disso, conta com serviços de saúde de baixa e média complexidade, como: “[...] consultas médicas e odontológicas; exames clínicos; serviços ortopédicos e radiológicos; fisioterapia; e pequenas cirurgias; dentre outros atendimentos que não impliquem em internação” (IBGE, 2018, p. 109), os quais também são oferecidos na cidade de Caxias e em outras cidades em sua Região Geográfica Intermediária.

Observa-se que a cidade de Caxias, assume posição importante no setor da saúde, que resulta na atração de população de localidades em sua região de influência imediata e intermediária e fora delas nos seguintes municípios: Governador Luiz Rocha, Senador Alexandre Costa; Presidente Dutra; dentre outros municípios destacados no Mapa 4. Por sua vez, a cidade de Caxias e sua região são influenciadas pela cidade de Teresina quanto aos serviços de saúde de alta complexidade oferecidos pela capital piauiense.



Fonte: Elaborado por Ítalo F. C. Brito com base em REGIC (2018).

Ao lado dos serviços de saúde de alta complexidade oferecidos na cidade de Caxias o comércio varejista e atacadista e os serviços pessoais e coletivos de mais raridade na escala regional também são encontrados nesta cidade. O comércio varejista de móveis, eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e de informática, automóveis etc. (REGIC, 2018) é ofertado somente em Caxias ou em cidades de hierarquia superior (Mapa 5). Ao lado da oferta deste setor comercial de mais raridade regional também está presente o varejo de vestuário, calçados, utilidades domésticas e consumo diário etc. que reforça e retroalimenta a atividade comercial e de prestação de serviços na cidade.

A cidade de Caxias tem se caracterizado nos últimos anos como polo de comércio varejista e supermercados atacadistas para a população de municípios em sua área de influência. Novamente a cidade de Caxias é influenciada pela cidade de Teresina, que no setor comercial e de serviços assume papel polarizador nas cidades maranhenses da parte leste do estado do Maranhão e as próprias cidades piauienses em sua área de influência.

A emergência da cidade de Caxias como importante centro de região deve-se à sua condição de antigo centro manufatureiro de algodão e têxteis no vale do rio Itapecuru, onde operavam quatro fábricas desde o final do século XIX, e dessa maneira exercia influência econômica, política e urbana nessa extensa região produtora de algodão, desde a segunda metade do séc. XVIII; deve-se também à posterior infraestrutura de transportes rodoviário disponível e sua posição regional no caminho entre uma cidade, capital de estado (Teresina) e outras cidades maranhenses servidas pela rodovia federal, a BR 316⁷, e por outras rodovias estaduais: MA-349, MA-127 e MA-034. Essas rodovias foram implantadas e ampliadas entre as décadas de 1980 e 2010, constituindo um entroncamento rodoviário importante na estrutura regional que põe em contato a população e empresas distribuídas em uma extensa região em torno da cidade de Caxias.

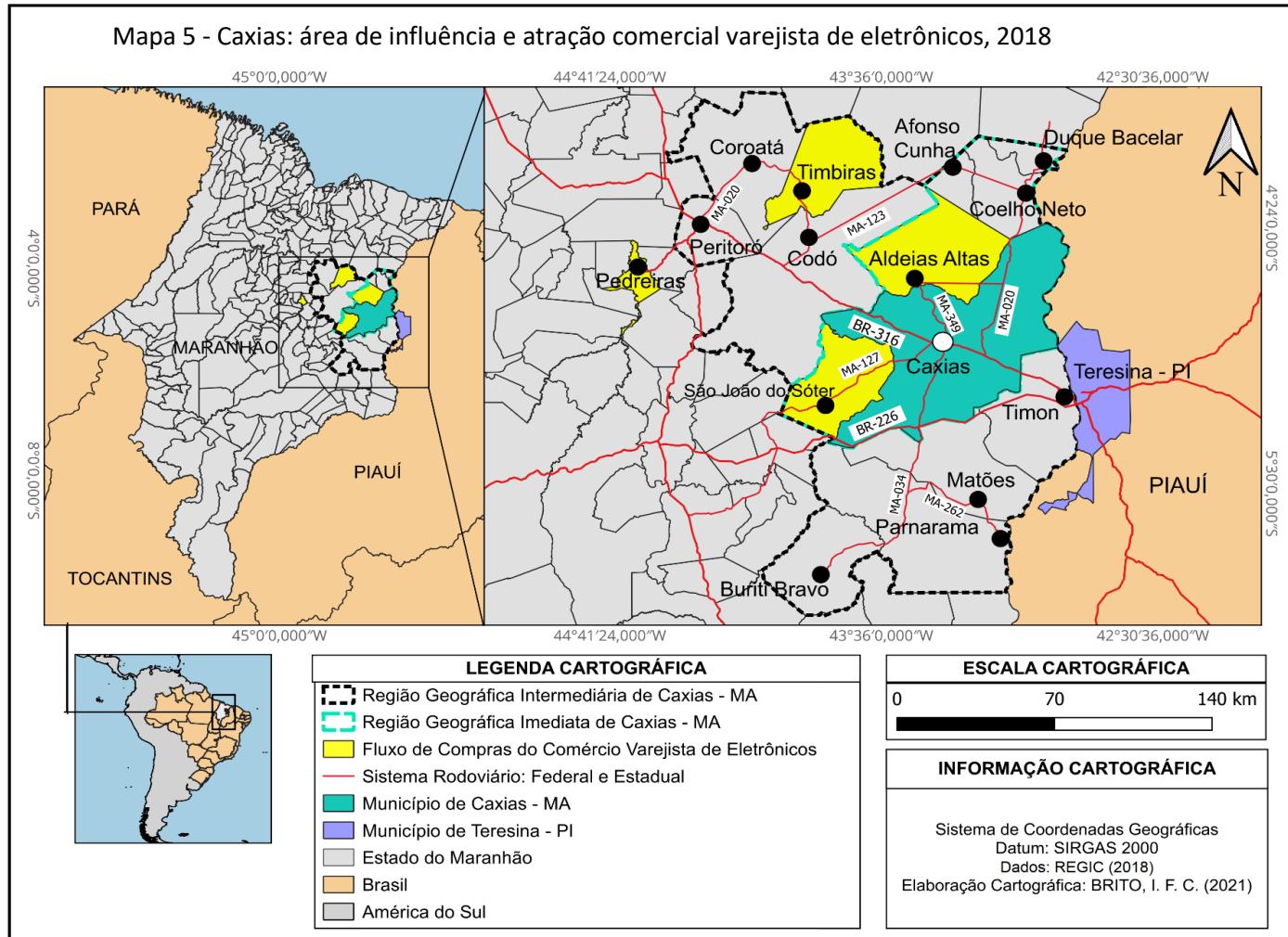
Com base nas metodologias adotadas pelo REGIC (2018) a análise da rede de transporte rodoviário e de telecomunicações é considerada importante para o entendimento da formação e desenvolvimento de uma rede urbana: “Os transportes são uma das formas principais de operacionalização das conexões entre cidades que constituem a rede urbana, isto é, a maneira pela qual os agentes sociais nas cidades trocam mercadorias, informações [...]” (REGIC, 2018, p. 130). Dessa maneira, a rede de transporte possui importância central para a evolução das cidades, por propiciarem a acessibilidade, oferecendo dessa forma caminhos que articulam as

⁷ A Rodovia Capitão Pedro Teixeira (BR-316) liga a cidade Belém-PA à cidade de Maceió-AL, numa extensão de 2.030 km. Sua construção foi iniciada no final da década de 1960 e concluída na década de 1970. Disponível em: <http://adrielsonfurtado.blogspot.com.br/2015/08/contexto-historico-da-abertura-das.html>.

cidades e demais localidades. Nesse sentido, destacamos aqui a rede rodoviária e sua relevância para os fluxos de pessoas e mercadorias, interligando as cidades em múltiplas escalas.

Nessa perspectiva a cidade de Caxias, segundo o REGIC (2018) assume papel importante na rede urbana regional com o transporte de passageiros interligando esta cidade às seguintes cidades: Teresina e São Luís, conectando no caminho outras cidades e localidades. Ao lado disso, os serviços de telecomunicações são também essenciais na articulação do espaço regional e transcalar pelo acesso aos serviços de entretenimento, informação e comunicação, tendo em vista:

[...] a compreensão da organização espacial do País em um momento histórico em que a informação se torna um ativo do capitalismo, sendo uma variável-chave para a hierarquização das Cidades e estabelecimento de redes urbanas. Embora seja de natureza imaterial, a produção e acesso à informação dependem de redes fundadas em objetos técnicos específicos, a partir de Cidades dotadas de centralidade (REGIC, 2018, p. 119).



Fonte: Elaborado por Ítalo F. C. Brito com base em REGIC, 2018.

Nota: Em azul a cidade de Caxias em sua Região Intermediária e Imediata (REGIC, 2018). Em amarelo, municípios cuja população se desloca para Caxias em busca de móveis, eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e de informática.

Assim, o estudo das informações por meio dos domínios de *internet* é possível compreender como as pessoas e firmas são conectadas externamente às outras regiões. Dentre as metodologias adotadas pelo REGIC (2018, p. 119), quanto à distribuição dos domínios de *internet* entre as cidades, investiga a “[...] localização da origem dos domínios, que são os endereços dos *sites* onde a informação indexada da Internet pode ser acessada, oferece uma aproximação dos locais onde essas informações são, de fato, produzidas”. E destaca também que: “[...] em um momento em que as notícias impressas perdem relevância, conhecer quais são as principais Cidades produtoras de conteúdo acessado remotamente permite verificar as centralidades que caracterizam essa produção, sua densidade e distribuição pelo País” (REGIC, 2018, p. 119).

A partir dos dados levantados pelo REGIC (2018), entende-se que a densidade de domínios de *internet* está em maior concentração nas regiões Sul e Sudeste do país, porém, é possível observar que algumas cidades, como as capitais regionais e sub-regionais, no caso da cidade de Caxias, apesar da baixa densidade de serviços e da infraestrutura de suporte disponível, apresenta certa relevância, frente a tendência de crescimento da oferta dos serviços, cada vez mais demandado por pessoas e firmas diante da evolução positiva da renda regional.

A concentração da ocorrência dos domínios, em confluência com a distribuição da renda e das atividades econômicas em geral no País, indica que as empresas que operam na Internet e a produção de conteúdo para a rede não se separam das condições materiais de seu funcionamento, dependendo do acesso à infraestrutura de qualidade e do efeito multiplicador que apenas os centros urbanos podem oferecer, assim como de ligações imediatas a serviços técnicos, consultoria jurídica, acesso ao mercado financeiro, entre outros (REGIC 2018, p. 123).

A análise dessas temáticas embasada nos levantamentos do REGIC (2018) permite uma sistematização dos dados sobre a realidade aproximada da rede urbana brasileira e das regiões em várias escalas, o que permite detalhar a rede urbana de Caxias.

3.2 A REGIONALIZAÇÃO DO ESTADO DO MARANHÃO

A regionalização empreendida ao longo do tempo pelo Governo do estado do Maranhão torna-se importante no sentido de compreender as principais ações estatais que implicam processos de incremento ou de marginalização de parcelas do espaço maranhense quanto às possibilidades de desenvolvimento socioespacial.

3.2.1 Elementos socioespaciais subjacentes às tentativas de regionalização no estado do Maranhão

Historicamente a economia maranhense esteve ligada por longo tempo à pilhagem colonial no processo de acumulação primitiva de capital, seja pelos franceses, pelos holandeses ou pelos portugueses com base nas atividades primário-exportadoras, monocultora de base escravista e latifundiária, e criação extensiva de gado.

O senso comum identifica uma periodização da economia maranhense pautada em ciclos como cana-de-açúcar, algodão e babaçu. Este último predominou desde os anos 1920 até os anos 1970. Nas duas últimas décadas do século XX havia uma predominância da produção intensiva de soja no sul e leste do estado, além da cana de açúcar para a produção de álcool anidro e hidratado nas regiões Tocantina, Gerais de Balsas e Baixo Parnaíba, bem como uma razoável pecuária de corte, tudo isso entrecortado por segmentos de agricultura familiar (Pereira Filho, 2015, p. 8).

No período afortunado da economia algodoeira na antiga capitania do Maranhão, entre 1760 e 1830, sob as ordens do Marquês de Pombal que organizou aquela parte do país como um extenso algodoal com trabalho de escravizados (africanos e indígenas), determinando “[...] que no Maranhão só se plantasse algodão e cravo, produtos que atendiam aos interesses da Coroa e da burguesia mercantil portuguesa” (Pereira Filho, 2015, p. 4), acumulou muita riqueza, na oportunidade que tiveram os produtores de algodão, sobretudo do Maranhão, com a exclusão dos EUA do fornecimento dessa matéria prima para as manufaturas inglesas em decorrência da independência dos EUA, em 1776, e novamente entre 1860 e 1865 durante a guerra civil americana e, logo em seguida retornou o período de crise com a concorrência norte-americana e a abolição da escravidão no Brasil.

As principais áreas produtoras de algodão estavam localizadas: no vale do rio Itapecuru, porção centro-leste do estado, terras dos atuais municípios: Caxias, Codó e Coroatá; no vale do rio Mearim, nas terras onde atualmente se localizam os municípios: Bacabal, Santa Inês e Barra do Corda; ao norte, nos municípios de Alcântara e Guimarães.

Com o declínio da monocultura algodoeira, latifundiária e escravista, os capitais acumulados pela

[...] burguesia agroexportadora promoveu o que ficou conhecido como a “loucura industrial”, que se caracterizou pelo fato de que as elites agrárias saíram de repente de suas fazendas de algodão e de cana-de-açúcar para uma atividade totalmente desconhecida: a produção industrial com maquinaria importada dos países centrais (Pereira Filho, 2015, p. 6).

.....

As elites de então acharam que poderiam continuar, se não mais com o escravo clássico, com outro “mecanismo de produção” de resultados semelhantes: a *superexploração do trabalho*, num momento em que não havia uma legislação trabalhista. Somente este último fator pode explicar porque aquelas fábricas atrasadas, muitas delas operando ainda a vapor, funcionaram até o final da década de 1960 (Pereira Filho, 2015, p. 7).

É nesse contexto que ocorre um surto de industrialização no Maranhão no final do século XIX com a instalação das primeiras fábricas de processamento de algodão, como descreve Barbosa (2012):

No século XIX, instalou o primeiro descaroçador na fazenda Barbados, em Itapecurú, e a primeira estação experimental com algodão, em Coroatá. Foi pioneiro na industrialização do algodão. São Luís já foi a “Manchester brasileira” teve seis fábricas. Em Caxias funcionavam quatro e em Codó uma (Barbosa, 2012, p. 6).

Ao lado da cotonicultura seguia a produção de açúcar nos antigos engenhos localizados nos vales férteis dos rios e a produção de couros e peles, tudo para a exportação pelo porto de São Luís. Com uma população de apenas 1 milhão de habitantes, sendo a maioria vivendo em condições de pobreza e na zona rural, o estado do Maranhão sem infraestrutura de transporte ou quando muito, precária, abandonado pelo Governo federal, atravessou a primeira metade do século XX com a economia rebaixada, endividada e sem perspectiva de geração de riqueza em escala suficiente para financiar alternativas econômicas no futuro imediato, tampouco prover melhorias de condições de vida para a população. Desta maneira, o estado do Maranhão continuava com uma economia “autárquica” dependendo da “sorte” de encontrar um produto de fácil aceitação no mercado externo e, de preferência, sem concorrência, como foi o caso do óleo de babaçu, que de acordo com Pereira Filho (2015), “Depois da queda do parque fabril têxtil maranhense, veio o óleo de babaçu, mas este nem uma classe assalariada formou, pois usou como *neoescravas* as quebradeiras de coco que, com jornadas aviltantes e ganhos abaixo de suas condições de subsistência, representaram outro exemplo da superexploração (Pereira Filho, 2015, p. 8).

Nessas condições objetivas à época o estado do Maranhão seguia sua trajetória declinante no setor produtivo, governamental e na sociedade, conforme se observa no discurso da Associação Comercial do Maranhão:

O historiador maranhense Meireles (1992) relata que Associação Comercial do Maranhão apresentou a Getúlio Vargas, em sua visita aos Estados do Nordeste e do Norte em 1931 um memorial pedindo apoio ao governo central para saldar os

compromissos da ordem financeira que vinham minguando as fontes de riqueza, o trabalho da lavoura e o desenvolvimento e a expansão econômica. O memorial alertava para problemas como a baixa na produção de algodão, arroz e babaçu; para a dívida externa decorrentes de empréstimos com a França em 1912, como os EUA em 1928 e com o Banco do Brasil. Chamava a atenção para os problemas das vias de comunicação para escoamento e circulação de gêneros e mercadorias; para a inexistência de rodovias e existência de apenas uma única estrada de ferro São Luís-Teresina em estado muito precário; mostrava ainda a necessidade de drenagem e dragagem dos rios Itapecurú, Pindaré e Mearim com intuito de assegurar a navegabilidade e insistia na necessidade de construção do cais da alfândega e obras contra o assoreamento do Porto de São Luís ou até mudança do mesmo (Santos, P.; Pflueger, 2019, p. 6).

Somente a partir da segunda metade do séc. XX o estado do Maranhão recebeu algum tipo de investimento consistente do Governo federal com obras de infraestrutura. No período de 1960 a 1980 foi realizada a construção: das rodovias federais BR 010 (Belém-Brasília) e BR 316 (Belém-Maceió); do Porto do Itaqui, em 1976, no município de São Luís; e da Estrada de Ferro Carajás, em 1985, que interliga a mina de minério localizado em Carajás, sudeste do Pará, com o Porto de Ponta da Madeira, na Baía de São Marcos, no município de São Luís.

Essas obras contribuíram pra a retirar o estado do Maranhão do quase isolamento em que se encontrava na economia nacional, mas praticamente transformou a unidade da federação num corredor de exportação de *commodities* de ferro, alumínio e soja, consolidando a área metropolitana de São Luís numa plataforma de processamento e exportação dessas mercadorias semi-industrializadas, ou *in natura*, como é o caso de grande parte da soja exportada pelo Porto de Ponta da Madeira, na Baía de São Marcos (Dourado; Boclin, 2008).

Dessa maneira, na “ponta do trilho”, na área portuária em São Luís, a transformação industrial está limitada à siderurgia do ferro-gusa e do alumínio (Dourado; Boclin, 2008), sem criar uma cadeia de beneficiamento desses insumos ensejando o surgimento de outros empreendimentos industriais e de prestação de serviços para a produção de produtos semiacabados ou até finais, ao contrário, constituiu até então uma economia de enclave.

Segundo o IMESC (MARANHÃO, 2015), esses investimentos em infraestrutura com a construção de portos, rodovias e ferrovias contribuíram para lançar as bases para retirar amplas regiões interioranas maranhenses do isolamento e proporcionar a articulação produtiva e de oferta de serviços sociais à população. Contudo, não houve ações decisivas do Governo estadual para aproveitar as possíveis sinergias dos grandes investimentos que não tiveram repercussão maior que a identificada pelos respectivos projetos isoladamente.

Na segunda metade do séc. XX a economia do estado do Maranhão se insere no quadro nacional com a expansão da agricultura, a partir dos anos de 1960 e 1970:

[...] seguimento econômico baseado em duas forças principais – a pecuária e a agricultura. Novas técnicas, como a de correção de solos, realizadas com moderníssimas máquinas, permitiram a transformação das chapadas e dos cerrados, servindo outrora, como campos agrícolas. Vale esclarecer que essa dinâmica ocorre com a chegada de migrantes de outras partes do país (Rocha; Mota, p. 5, p. 2012).

A chegada de migrantes vindos do sul do país foi um dos principais fatores para o desenvolvimento do plantio de soja e do arroz na região de Balsas, como esclarecem Rocha; Mota (2012, p. 5-6) “[...] a rizicultura apresentou-se como uma das atividades principais nas expectativas do produtor sulista ao se fixar no sul maranhense, embora a soja, de fato, seja percebida logo em seguida como lavoura principal nas chapadas dessa região”.

Além da soja no sul do Maranhão, outra frente que ganhou grande importância na economia do estado foi o cultivo do coco babaçu, na região dos cocais, atraindo a população dos estados do Piauí e Ceará a procura de terras, como esclarece Lima Júnior (1987, p. 23): “[...] o grande fluxo imigratório se originou das áreas de povoamento mais antigo, ou seja, dos vales do Parnaíba e Itapecuru e chapadas do alto sertão, em direção às de maior densidade de babaçuais, como o médio e baixo Mearim, também conhecida como Região dos Cocais”.

Assim, como destaca Rocha; Mota (2012, p. 10), os planos adotados pelo governo “[...] não nasceram das necessidades do Estado do Maranhão e muito menos expressaram os anseios do povo trabalhador”. Pelo contrário, “[...] refletiram apenas, um modo de pensar que já estava predeterminado em escala nacional, mediante o que era imposto pelo regime militar que se estruturou na época”. Nesse sentido, dentre as especificidades de formação do espaço maranhense, Rocha; Mota (2012, p 12) o define como um “[...] estado essencialmente agrário que tem suas bases econômicas assentadas na produção agropecuária, sejam elas em determinados períodos, voltadas para a exportação ou para o abastecimento interno”.

Como ressalta Rolim Filho (2016), a década de 1990 foi uma verdadeira década perdida para o estado do Maranhão, pois, houve a maturação e esgotamento do ciclo de investimentos metalúrgicos-logístico que ocorreram na primeira metade da década de 1980 relativos aos projetos mineradores de Carajás, da empresa Vale, e ao Consórcio de Alumínio do Maranhão (ALUMAR), junto a isso ocorreu a posterior crise fiscal que se abateu no estado (IMESC, 2008).

Nesse contexto histórico de formação da riqueza estadual no Maranhão, dominado historicamente por uma elite conservadora que se reproduz em meio a uma formação socioespacial pouco desenvolvida. É nesse contexto que o aparato tecnoburocrático maranhense realiza as primeiras ações de planejamento estatal nos anos 1960. Contudo foi uma era de planejamento estéril, como se refere Almada (2017), comentando uma via de entendimento de

um especialista:

Polary (1980) entende que o planejamento no Maranhão até meados dos anos 1970 era compreendido como “elaboração de projetos para captação de recursos”, e no período posterior como “elaboração de planos de trabalho governamental ou plano de preocupações do Governo” (idem). Assim, o planejamento tem sido uma atividade estanque realizada de modo verticalizado, sem participação, com ações dispersas e sem uma efetiva coordenação das atividades setoriais (Polary, 1980 *apud* Almada, 2017, p. 26).

Daí não se esperar mais que a reprodução do mando de oligarquias duradouras — como são algumas famílias na região Nordeste do Brasil, a exemplo da família Sarney no estado do Maranhão —, que por vários meios e articulações se reproduzem no mando político e econômico regional obliterando possibilidades de superação das condições de atraso da sociedade e dos meios de existência (Almada, 2017).

Não obstante, com a eleição do grupo político de oposição para o governo do estado em 2006 uma nova proposta foi apresentada dividindo o espaço maranhense em 32 Regiões de Planejamento. Mas este intento não avançou, o IMESC (Maranhão, 2015) destaca os fatores que colaboraram para sua não efetivação: o longo prazo de 5 anos de adaptação da estrutura pública, bem como o grande número de regiões; com isso, acabou “[...] elevando o custo administrativo e financeiro para manutenção operacional de cada Unidade Regional e dificultando, aos Órgãos do Estado”, bem como, “[...] o compartilhamento e a transferência de ações dos seus programas em relação à execução do Plano Plurianual (PPA) de forma articulada e, principalmente, regionalizada” (Maranhão, 2015, p. 12).

Em 2009 o grupo político antigo retornou ao governo estadual e inviabilizou propostas de planejamento para o desenvolvimento e de regionalização, retornando à forma anterior de governar da antiga oligarquia, na figura da governadora Roseana Sarney, “[...] retomando o pacote neoliberal e gerencialista que implementou durante seus dois primeiros mandatos” (Almada, 2017, p. 59).

A partir da gestão do governador Flávio Dino, de 2014 até 2022, foi implementada a proposta de Regionalização de Desenvolvimento do estado do Maranhão, elaborada pelo IMESC. Esta regionalização do estado do Maranhão parte da premissa da relevância das cidades como centros de distribuição de bens e serviços para uma população regional, com base no REGIC (2007).

Segundo o IBGE (2007) as cidades maranhenses constituem uma rede urbana de configuração espacial frágil, traduzindo o padrão centralizador da capital ensejando uma

economia regional ainda baseada em atividades primário-exportadoras de baixa autonomia sub-regional, implicando um “modelo macrocefálico”, com uma vasta área interiorana subordinada diretamente à capital.

Entretanto, ainda que precária e descontínua, é através dessa trama que atualmente ocorrem as conexões entre as regiões maranhenses, cabendo considerá-la como ponto de partida para uma proposta de planejamento que tem como prioridade uma ideia de futuro — o desenvolvimento do Maranhão —, mas não pode esquecer seu vínculo com a realidade concreta e atual (IMESC, 2018, p. 16).

A regionalização atual do Governo do estado do Maranhão criou as de Regiões de Desenvolvimento do Maranhão com 21 unidades (Tabela 3).

Tabela 2 - Regiões de Desenvolvimento do Maranhão: população 2010, 2022 e PIB 2018

Região	População 2010		População 2022	PIB 2018 ¹ (x R\$ 1 mil)
	Urbana	Rural		
Metropolitana de São Luís	1.166.758	325.612	1.697.166	30.771.746
Tocantins Maranhense	388.690	120.553	535.054	9.115.956
Gerais de Balsas	145.402	64.566	232.233	5.233.142
Pindaré	244.662	199.380	339.701	3.573.289
Amazônia Maranhense	149.933	82.934	220.988	3.055.131
Mearim	232.881	159.263	381.390	2.964.428
Guajajaras	186.330	158.449	344.664	2.425.194
Médio Mearim	113.941	82.069	191.342	2.368.959
Timbiras	182.883	70.835	243.842	2.156.828
Baixada Maranhense	136.192	176.696	340.698	2.073.507
Médio Parnaíba Maranhense	179.312	64.648	260.424	1.811.610
Médio Itapecuru	125.693	110.351	230.530	1.724.023
Baixo Parnaíba Maranhense	138.738	116.183	274.202	1.622.885
Campos e Lagos	109.610	138.638	243.126	1.547.162
Cocais	149.325	79.636	218.645	1.502.781
Gurupi Maranhense	123.523	70.359	195.334	1.346.744
Sertão Maranhense	91.491	51.745	145.575	1.176.922
Delta das Américas	56.463	106.135	155.451	977.766
Lençóis Maranhenses	45.132	78.280	138.310	714.275
Reentrâncias Maranhenses	69.179	56.489	123.099	680.561
Alpercatas	43.632	34.922	79.806	575.646

Fonte: Elaborada por Ítalo F. C. Brito, com base em IMESC, 2018. IBGE (2023).

Notas: 1- Segundo dados da ETENE (2018), em 2015, o estado do Maranhão gerou uma riqueza econômica (PIB) de R\$ 78,5 bilhões, o qual correspondia a 9,25% da região Nordeste, esta que somou R\$ 848,5 bilhões no mesmo ano. Em 2015 o PIB brasileiro atingiu R\$ 5,9 trilhões e a região Nordeste contribuiu com 14,38%.

2 - Previsão de população calculada pelo IBGE, Censo Demográfico 2022 até 25 de dezembro de 2022.

Pelos dados da Tabela 3 observa-se uma forte concentração de atividades econômicas 39,2% do PIB; 28,6% da população urbana e 23,2% da população total; e infraestrutura social

na Região Metropolitana de São Luís. Isso confirma a noção de rede urbana voltada para a drenagem da riqueza regional para a cidade de São Luiz e o seu porto, que atua como uma “cabeça de ponte”, direcionando toda a riqueza acumulada para o exterior. Um modelo típico de países da era colonial⁸. Uma região essencialmente portuária caracterizada por uma “economia de enclave”.

Isso reflete muitas décadas perdidas por falta de ações governamentais, em todas as escalas de Governo, voltadas para a superação das condições de atraso social, político e econômico, que implica a reprodução do *status quo* da elite política regional desinteressada em transformações sociais profundas. Nesse contexto, a região Timbiras, à qual a cidade de Caxias integra e exerce liderança importante, ocupa a 9^a posição entre 21 regiões.

Tabela 3 - Região Timbiras: área, IDH-M, população e PIB, por município - 2022

Municípios	Área (Km ²)	IDH-M (2010)	População (2010)		População (2022) ¹	PIB (2018)	
			Urbana	Total		(R\$ mil)	% estadual
Caxias	5.196,8	0,624	118.534	155.129	153.634	1.814.096	2,3
Coelho Neto	975,6	0,564	38.729	46.750	41.353	367.500	0,4
Aldeias Altas	1.942,1	0,513	13.634	23.952	22.549	181.358	0,2
São J. do Sóter	1.438,1	0,517	6.646	17.238	16.083	102.083	0,1
Duque Bacelar	317,9	0,533	5.340	10.649	10.223	77.043	0,1
TOTAL	9.870,4	-	182.883	253.718	267.353	2.542.080	3,1

Fonte: Elaborada por Ítalo F. C. Brito, com base em IMESC, 2018; IBGE (2010; 2018; 2022).

Notas: Previsão da população pelo IBGE, de janeiro até dezembro de 2022.

Tabela 4 - Região Timbiras: PIB por setores de atividade econômica - 2018

Região Timbiras	PIB por setores de atividade (x R\$ 1.000)						
	Agropecuária		Indústria		Comércio e Serviços		Total
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	
Caxias	43.263	3,98	220.006	20,22	824.866	75,81	1.088.135
Coelho Neto	43.835	12,67	22.201	6,42	280.014	80,92	346.050
Aldeias Altas	128.285	48,48	8.027	3,03	128.285	48,48	264.597
São J. do Sóter	6.634	6,73	3.718	3,77	88.226	89,50	98.578
Duque Bacelar	10.024	13,46	3.164	4,25	61.307	82,30	74.495
TOTAL	232.041	12,40	257.116	13,74	1.382.698	73,87	1.871.855

Fonte: Elaborado por Ítalo F. C. Brito, com base em IMESC, 2018.

⁸ Quanto a essas mesmas variáveis as demais regiões não atingem individualmente 12,0% do PIB estadual, nem 10% da população urbana ou total do estado. Quanto ao IDH-M, dos 217 municípios, apenas 59 estão na faixa entre 0,600 e 0,768 (este último, a capital), ou seja, os demais municípios, cerca de 73% estão na faixa de IDH-M abaixo de 0,600 até 0,443. Os municípios que compõem a Região Metropolitana de São Luís são 11: Alcântara, Axixá Morros, Bacabeira, Cachoeira Grande, Icatu, Paço do Lumiar, Raposa, Presidente Juscelino, Rosário, Santa Rita e São Luís. Os municípios que compõem a Região Timbiras são: Caxias, Coelho Neto, Aldeias Altas, São João do Sóter e Duque Bacelar.

Crescendo como por força de inércia, em meio ao marasmo estadual, o município de Caxias continua a exercer uma participação quase absoluta em sua região de influência imediata quanto à formação da riqueza econômica e tamanho demográfico; sua densidade econômica ainda é considerável, numa região empobrecida, contribuiu com 71,4% do PIB em sua região imediata, em 2018 (Tabela 4), sendo que a maior parte da formação da riqueza tem origem na economia urbana, no setor de comércio e serviços, seguido da atividade industrial (Tabela 5); e quanto ao critério desenvolvimento social, não está tão ruim, pelo menos em termos estatísticos, registrou uma posição média com IDH-M de 0,624 (Tabela 5).

Esses dados têm implicação direta com a história econômica e social regional, como centro algodoeiro, latifundiário, monocultor e escravista no vale do Itapecuru.

4 A CIDADE DE CAXIAS E SUA EXPRESSÃO NA TRANSIÇÃO DE CIDADE PEQUENA PARA MÉDIA

Com base nos estudos teóricos e documentais tratados até o momento neste estudo, partimos da tese que a cidade de Caxias se encontra num limiar funcional superior ao grupo das pequenas cidades, porém, como uma cidade que se encontra em um limite de transição entre a cidade pequena e a possibilidade de assumir a condição de cidade média com os atributos funcionais desta categoria de cidade na rede urbana maranhense.

Com isso, foram levantadas questões de pesquisa sobre a cidade de Caxias, para tentar compreender como a mesma participa da rede urbana do estado do Maranhão e do Brasil:

- 1- Qual a importância funcional da cidade de Caxias na dinâmica socioeconômica e espacial na região imediata e intermediária onde ela está inserida?
- 2- Atualmente, o que motiva os principais interesses dos agentes privados e dos governos federal e estadual sobre a cidade de Caxias, bem como a força de atração de população do seu entorno imediato e distante, e quais as principais implicações na expansão urbana da cidade de Caxias?

Para tal, são apresentadas informações quantitativas e qualitativas sobre o município de Caxias e outros municípios maranhenses. Relembrando que os municípios que estão inseridos na Região Imediata de Caxias, são eles: Coelho Neto, Aldeias Altas, Duque Bacelar e São João do Soter.

Além da cidade de Caxias, tem também as cidades próximas que desempenham um papel semelhante ao de Caxias, como Timon Codó. De acordo com o estudo do REGIC (2018) essas cidades são centro das suas respectivas Regiões Imediatas.

A cidade de Timon demograficamente exprime grande importância na rede urbana maranhense, faz parte do Arranjo Populacional de Teresina/PI (REGIC, 2018), é quarta maior cidade em população do estado maranhense, com uma população estimada em 175.044 habitantes (IBGE, 2022), distante da cidade de Caxias 67,5 km, pela rodovia BR-316. Economicamente a cidade de Timon está inserida na Rede Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (Ride) e tornou-se essencial para o desenvolvimento dessa região.

A economia do município é voltada basicamente para os pequenos negócios e para a agricultura de subsistência. O setor do comércio e serviços é o que mais cresce e já representa 60% da economia do município. O comércio e a prestação de serviços são as principais atividades geradoras de receita do município. No setor industrial destacam-se principalmente a indústria ceramista e de movelearia (Timon, 2022).

No campo empresarial, a cidade de Timon junto ao Governo do estado, está desenvolvendo a implantação do Parque Empresarial, para a atração de empresas de outras partes do país, auxiliando no desenvolvimento no ramo industrial. O parque industrial possui:

[...] área total de 120 hectares, doados pela Prefeitura de Timon ao Estado do Maranhão. Centenas de empresas manifestaram interesse em instalar seus empreendimentos no local. Os investimentos das empresas para se instalarem no Parque Empresarial de Timon giram em torno de meio bilhão de reais. Cerca de 3 mil empregos diretos serão gerados através da instalação do parque, em sua primeira fase. O local terá estrutura de condomínio empresarial, oferecendo espaço seguro com vigilância motorizada e vídeo-monitoramento, saneamento básico, paisagismo, transporte público, subestação de energia, ciclovia, centro de eventos, estacionamento para caminhões, internet de fibra ótica, entre outros (Timon, 2021).

Além disso, as empresas comerciais em operação na cidade exercem grande influência, a exemplo das redes de supermercados Mix Mateus (atacado e varejo) e R. Carvalho (varejo), onde oferecem grande diversidade de mercadorias nos setores de hortifruti, limpeza e alimentos em geral. A cidade é conhecida como “cidade-reposo”, por se tratar da principal cidade do Maranhão que é vizinha à capital do estado do Piauí – Teresina. Há um grande fluxo de pessoas na rodovia BR-316 que liga as duas cidades. Dessa forma, a cidade oferece uma linha de serviços de hospedagem, composta de hotéis, pousadas, albergues e motéis, principalmente nas proximidades da rodovia.

Outras formas de desenvolvimento da cidade de Timon estão ligadas ao setor turístico, por ter atrativos naturais e uma ampla reserva hidrográfica por ficar às margens do Rio Parnaíba. Nessa parte ocorrem os balneários para o lazer da população.

A cidade de Codó compõe a rede urbana do estado do Maranhão, hierarquicamente se trata de um Centro de Zona A (REGIC, 2018), com a população estimada em 112.110 habitantes IBGE (2022), é o sexto município com maior população do estado, localiza-se a uma distância de 103 km da cidade de Caxias, com acesso pela rodovia BR-316. A cidade se desenvolve principalmente no setor de bens e serviços, com grande participação comercial das redes supermercados e comércio atacadista.

De acordo com dados da Caravela (2022), a participação do comércio, somado aos serviços de alojamento e alimentação, representa 27% do total de trabalhadores e está concentrada nos supermercados, lojas de variedades e no comércio atacadista de mercadorias em geral, que empregam cerca de 1,4 mil trabalhadores. Apesar da importância e o desempenho econômico, a cidade de Codó é uma das que mais cresce na geração de postos de trabalho nas franjas da região de Caxias. Apesar de ser um município importante na região,

ocorre um baixo potencial de consumo e baixa regularidade das vendas ao longo do ano (Caravela, 2022).

Diante disso, Codó e Timon são cidades que se encontram no limiar entre cidade pequena e possivelmente cidade média, tendo em vista que, há nessas cidades uma elite empreendedora local, ligada ao capital comercial, fundiário e industrial. Destaca-se que a presença destes elementos é crucial para a qualificação de cidades médias.

4.1 OS PROCESSOS DE TRANSIÇÃO DE CAXIAS PARA CIDADE MÉDIA

As duas últimas décadas a cidade de Caxias foi criando condições para atrair serviços de saúde de alta complexidade, e ensino superior, sobretudo, públicos; e ao lado disso passou a atrair também capitais particulares investidos em vários outros setores: comercial e industrial implicando um ciclo de novos investimentos e de atração de população de maneira cumulativa. Repercussão no PIB e na população (Tabela 6).

O Produto Interno Bruto – PIB do município de Caxias em 1999 foi R\$ 196.613.000, assumindo a terceira colocação no *ranking* estadual, com participação de 2,48% da riqueza do estado (Tabela 6), e, na escala nacional a 1.018^a posição (SOUZA *et al.*, 2015).

Tabela 5 - Municípios-sede de região intermediária no estado do Maranhão, participação no total da população e do PIB estadual a preços corrente – 2000 e 2022

Município	PIB (x1000)	PIB (x1000)	PIB Participação estadual (%)		População Absoluta		População Participação (%)	
	2000	2020	2000	2020	2000	2022	2000	2022
Total do Maranhão	9.206.845	106.916.000	-	-	5.642.960	6.775.152	-	-
São Luís	3.851.289	33.074.009	40,83	30,9	837.588	1.061.374	15,46	15,7
Imperatriz	439.272	7.230.564	4,77	6,9	224.564	273.027	4,14	4,04
Caxias	116.237	1.914.170	1,27	1,7	144.042	153.634	2,47	2,27
Bacabal	87.156	1.348.568	0,95	1,28	94.152	104.352	1,9	1,54
Santa Inês	89.977	1.322.444	0,97	1,24	72.266	85.261	1,6	1,26
Presidente Dutra	37.552	658.279	0,41	0,62	10.752	45.102	0,85	0,67

Fonte: IBGE (2000); IMESC (2018)⁹; IBGE (2022).

Em 2018, com base em dados do IBGE o PIB de Caxias foi de R\$ 1.814.096.000, atingiu

⁹ PIB do Estado do Maranhão: período 2010 a 2018. IMESC. v. 14, n.1, jan./dez. – São Luís: IMESC, 2020.

a 8^a posição no *ranking* estadual. Na economia nacional Caxias se coloca entre os 503 municípios do Brasil.

[...] com R\$ 1,814 bilhão, a economia de Caxias mantém-se como uma das dez maiores do Maranhão e a de número 503 do Brasil, entre 5.570 municípios. No Maranhão, as dez maiores economias são: 1) São Luís, com R\$ 33,6 bilhões; 2) Imperatriz, com R\$ 7,1 bilhões; 3) Balsas, com R\$ 3,4 bilhões; 4) Açailândia, com R\$ 2,6 bilhões; 5) São José de Ribamar, com R\$ 2,1 bilhões; 6) Santo Antônio dos Lopes, com R\$ 1,9 bilhão; 7) Timon, com R\$ 1,867 bilhão; 8) Caxias, com R\$ 1,814 bilhão; 9) Santa Inês, com R\$ 1,2 bilhão; e 10) Tasso Fragoso, com R\$ 1,1 bilhão. [...] Caxias está entre os 503 primeiros municípios, ficando logo abaixo de Itaituba (número 502), no Pará, que tem R\$ 1.814.617.000 em sua economia, mas acima de Lagoa da Prata, em Minas Gerais, e Mirassol, em São Paulo, posição 504 e 505, respectivamente, ambas na ordem de R\$ 1,8 bilhão (Prefeitura de Caxias, 2018)¹⁰.

De acordo com os dados sobre a contribuição das cidades-sede de região para o Produto Interno Bruto (PIB), Caxias se encontra em 3º lugar sendo uma das principais cidades do estado maranhense. De acordo com o IMESC (2018), Caxias contribuiu em 2018 com 3,4% do PIB estadual, o que representa uma participação significativa na economia estadual.

Quanto a participação por setores econômicos no PIB do município de Caxias, segundo dados do período entre 2000 e 2020, o setor de serviços obtém a maior participação no PIB municipal nos anos selecionados (Tabela 7).

Tabela 6 - Caxias: PIB por setor a preços correntes - 2000-2022

Valor Adicionado Bruto	2000		2022	
	(x1.000)	%	(x1.000)	%
Agropecuária	9.187,04	8,79	31.852	2,93
Indústria	23.432,71	22,42	139.429	12,82
Serviços	67.434,38	64,52	796.033	73,21
Impostos	4.462,87	4,27	120.083	11,04
TOTAL	104.517,00	100,00	1.087.397	100,00

Fonte: Elaborado por Ítalo F. C. Brito, com base em IBGE (1999); IBGE (2020).

A economia de Caxias é diversificada, com destaque para o setor de serviços ligado aos setores administrativo, defesa, educação, saúde pública e segurança social, bem como, a agropecuária, com destaque para o cultivo de milho, feijão, mandioca e soja, e no setor da indústria de transformação, com empresas nas áreas de alimentos, bebidas, metalurgia e construção civil.

A instalação de fábricas no município de Caxias iniciou no século XX; a economia

¹⁰ Economia: Caxias cresce mais de 100 milhões e é a 8^a economia do Maranhão com mais de 1,8 bilhão. Disponível em: <https://caxias.ma.gov.br/2020/12/18/economia-caxias-cresce-mais-de-r-100-milhoes-e-e-a-8a-economia-do-maranhao-com-mais-de-r-18-bilhao/>. Acesso em: 28 nov. 2022.

industrial girava em torno da fabricação de têxteis. A partir da década 2000 as principais empresas são a SINCOPEMA (Fabricação de produtos químicos); Usina Maitá (Fabricação de óleos vegetais); Sociedade Industrial e Comercial de Produtos de Limpeza do Maranhão; INCOMSOL Indústria e Comércio de Saponáceos e Óleos; Assunção Indústria e Comércio S/A (Fabricação de Sabões e Detergentes Sintéticos); Brasil Kirin (Distribuidora de bebidas RIOBEL Schincariol) atualmente é a fábrica da Heineken (figura 2); CENOL - Cerâmica do Nordeste (Produção de variados materiais de construção e locação de máquinas e equipamentos). Juntas as empresas da SINCOLPEMA e a fábrica da Heineken empregam aproximadamente mais de 900 funcionários na cidade de Caxias e em sua região. Atualmente, Sousa *et al.* (2015) evidencia, sobretudo, no setor industrial, que o município de Caxias tem como principal atividade industrial o setor da construção civil e a indústria de transformação - fabricação de bebidas (cervejas e derivados).

Figura 4 - Caxias: fábrica de cervejaria - Rodovia BR -316, 2023



Fonte: Google Maps (2022).

É no contexto da “guerra fiscal” consolidada no Brasil a partir de 1993, por falta de uma política tributária nacional justa, que:

[...] em 1993 com a Emenda Constitucional nº 3, introduziram-se novas modificações no sistema tributário com a extinção e criação de novos impostos.

Os estados federados e os municípios com maior liberdade para instituir e isentar impostos, e com a retirada pelo Governo Federal de parte das transferências constitucional, geraram o conflito federativo, chamado de "guerra fiscal" (Valentim, 2003, p. 2).

Com isso, os governos estaduais e municipais das regiões periféricas do Brasil,

principalmente da região Nordeste, lançaram mão desse recurso fiscal e buscaram atrair oportunidades de negócios. Assim, o Governo do estado do Maranhão buscou atrair empresas que se interessassem em se estabelecer nessa unidade da federação aproveitando os incentivos fiscais e não fiscais oferecidos pelos Governos estadual (ICMS) e municipal (ISS).

Por meio da “guerra fiscal” o Governo do estado do Maranhão e a Prefeitura municipal de Caxias se organizaram e tornaram viável a instalação da fábrica da empresa Heineken no município, isso representou um investimento de cerca de R\$ 1,8 bilhão e tem capacidade para produzir 9 milhões de hectolitros de cerveja por ano. A fábrica gera mais de 600 empregos diretos e milhares de empregos indiretos na região, além de fomentar complementação da cadeia produtiva local.

A antiga fábrica da empresa de bebidas Schincariol foi atraída e instalada em 2007, nas proximidades da rodovia BR-316, antes do posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF), e teve como principal agente mobilizador dessa iniciativa o Governo do estado do Maranhão. Em plena guerra fiscal a empresa contou com incentivos do Governo maranhense que foram além da oferta do terreno para a instalação fábrica, uma vez que o Governo permitiu a utilização do lençol freático do Rio Itapecuru, o qual atravessa o município caxiense; esses benefícios fiscais visam a atração de investimentos e ajudam na geração de empregos.

Por conseguinte, houve a instalação da fábrica da Heineken na cidade de Caxias, representando um importante investimento e tem um grande impacto na economia local. A fábrica, que foi inaugurada em 2017, é a primeira da Heineken no Nordeste do Brasil e a segunda no país. A instalação da fábrica da Heineken em Caxias também tem um grande impacto na economia do município de Caxias e do estado do Maranhão.

Destacam-se os principais fatores para instalação da empresa no município de Caxias, dentre eles: “[...] o apoio recebido do governo, a qualidade da água existente no subsolo do município e a facilidade de transporte para os estados das regiões Norte e Nordeste para onde são levados os produtos que saem dessa unidade fabril” (Oliveira, 2013, p. 47).

Além da filial industrial da cervejaria Heineken, em Caxias também estão instaladas fábricas de empresas menores, de capital regional e local. As principais empresas são: Sincoplema, Cenol, Riobel e Incomsol.

A Sincoplema¹¹ (Figura 5) é uma empresa local, de sociedade limitada, cujo produto principal é para higiene e limpeza doméstica (sabão, detergente sintético, água sanitária etc.)

¹¹ SINCOPEMA perfil empresarial LikendIn. Disponível em:
<https://www.linkedin.com/company/sincoplema/?originalSubdomain=br>. Acesso em: 20 ago. 2023.

com distribuição nos estados: Pará, Maranhão, Tocantins, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia.

Figura 5 - SINCOPEMA: fábrica de Plásticos no Bairro Trizidela – 2023



Fonte: Pesquisa de campo (2023).

A empresa Incomsol também é uma sociedade limitada, seu produto principal é para higiene e limpeza doméstica com matérias primas derivadas de sementes de plantas oleaginosas. Possui menos de 20 funcionários.

A empresa Cenol possui uma fábrica de cerâmica instalada no município de Caxias, na qual produz telhas, tijolos, lajotas e outros materiais cerâmicos. Possui cerca de 100 funcionários.

Outra empresa importante para a economia local é a Riobel. É uma empresa no ramo de distribuição de bebidas da empresa Heineken e produtos derivados (Figura 6).

Figura 6 - Caxias: distribuidora de bebidas RIOBEL Ltda. 2023



Fonte: Pesquisa de campo (2023).

Destacamos que existe um programa do estado do maranhense, “Programa de Desenvolvimento Industrial e de Integração Econômica do estado do Maranhão”¹², que tem o objetivo de fomentar e diversificar a indústria e o agronegócio no estado, facilitando a entrada de empresas na cidades maranhense com o incentivos fiscais, durante a pesquisa levantamos que apenas a empresa Heineken, anteriormente Schincariol, ganhou isenção fiscal de 10 anos e utilização das águas do Rio Itapecuru, para a produção de bebidas, atualmente nenhuma destas existe incentivo fiscal. As empresas atuantes no setor industrial em Caxias, apesar de contribuírem com menor participação no PIB municipal ao longo de décadas, vem diversificando a economia local e regional, movimentando o comércio, gerando empregos e aumentando a arrecadação de impostos para o município caxiense.

4.2 AS FUNÇÕES URBANAS DA CIDADE DE CAXIAS

Para a caracterização de uma cidade, seja ela pequena, média, grande ou mesmo uma metrópole e diferenciá-la de outras cidades numa parte da rede urbana é necessário analisar a sua participação na divisão territorial do trabalho, ou seja, como as cidades são envolvidas pelas relações sociais e de produção no sistema hegemônico de reprodução da sociedade em seu

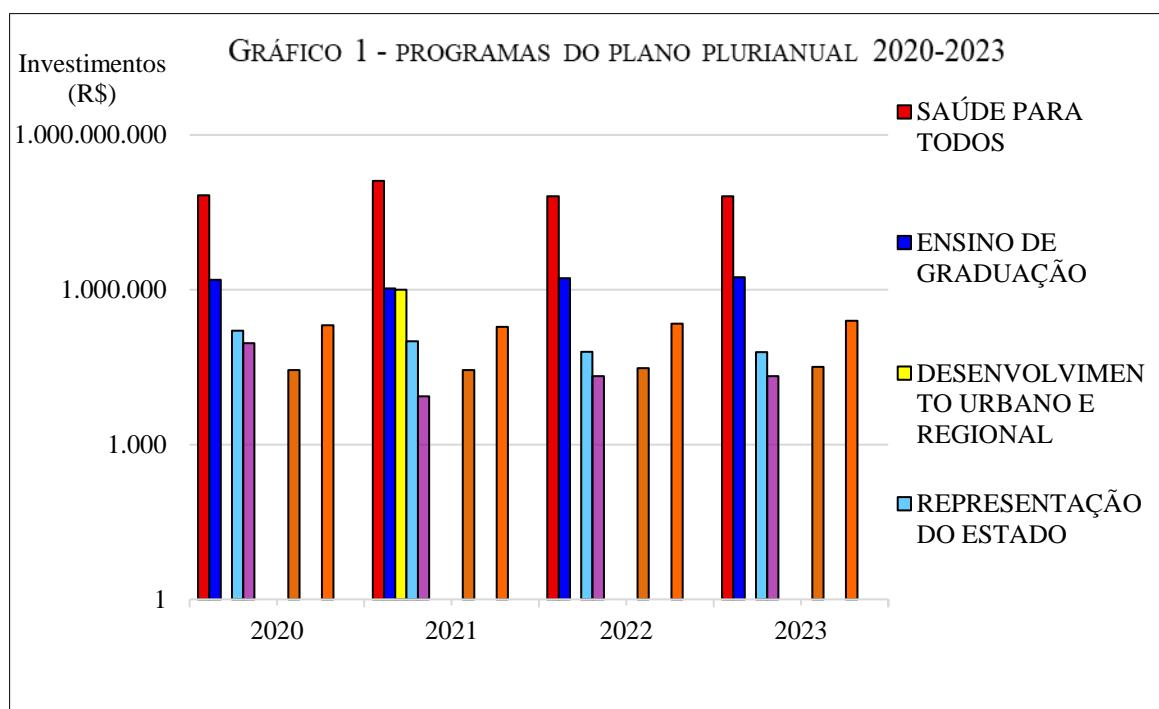
¹² “Com foco no desenvolvimento de centros industriais e fortalecimento das cadeias produtivas locais, o Mais Empresas promove o aumento da produção, ampliação e atração de novos negócios, por meio da concessão de incentivos fiscais - crédito presumido sobre o valor do ICMS mensal”. Disponível em: <https://www3.seinc.ma.gov.br/maisempresas/#>. Acesso em: 11 set. 2023.

devir. Nesse sentido, deve-se incorporar na análise as funções urbanas, os elementos propulsores de sua dinâmica econômica e sociodemográfica, a organização do espaço intraurbano e suas interações espaciais com sua região próxima e distante.

É nessa perspectiva de aproximação relacional do espaço geográfico que a cidade de Caxias é entendida como um nó na rede urbana do Maranhão, voltada para o setor de bens e serviços. Visto que essa cidade está entre as que têm recebido investimentos em programas do Governo do estado, como a instalação do Hospital Macrorregional de Saúde, e no âmbito federal, com o “Programa Minha Casa, Minha Vida” – PMCMV, dentre outros; assim, a cidade oferta bens e serviços públicos à população de municípios vizinhos. De acordo com o PPA de 2020-2023 (Gráfico 1), a cidade de Caxias recebeu nos últimos anos, investimentos do Governo estadual principalmente para os setores de saúde e de educação em nível universitário, principalmente em obras e investimento de capital nestes setores.

Os órgãos da administração pública do Governo federal estabelecidos na cidade são: Órgãos do Ministério do Trabalho (MTE), Instituto Nacional do Seguro Social (INSS); e do Governo Estadual: Defensoria Pública Do Estado, Hospital de Traumatologia e Ortopedia (HTO), Clínica Sorriso - Centro de Especialidades do Estado em atendimentos odontológicos e Unidade Regional de Educação (URE).

Gráfico 1 - Programas do plano plurianual 2020-2023



Fonte: Maranhão (2019).

Os serviços de saúde oferecidos com recursos do governo estadual buscam ampliar e fortalecer à saúde de qualidade e atenção básica aos serviços de média e alta complexidade. Quanto a educação superior os investimentos foram destinados à Universidade Estadual do Maranhão objetivando a promoção e ampliação do acesso à educação de qualidade, com condições dignas para estudantes servidores, possibilitando o desenvolvimento integral dos cidadãos maranhenses e oportunizando a mobilidade social e o fomento às capacidades de produção, absorção e difusão da ciência, tecnologia e inovação.

O comércio de mercadorias constitui importante vetor de articulação entre a cidade de Caxias e sua região. O intercâmbio comercial de alimentos e de outros bens e serviços é realizado por meio dos equipamentos e seus agentes que constituem os “circuitos inferior e superior da economia urbana” (Santos, M., 1979).

Certamente as feiras livres periódicas e o mercado público representam o circuito inferior, e os grandes supermercados atacadistas e varejistas, *shopping center* e outras lojas do comércio formal participam do circuito superior, por sua formalidade, capitalização e maior interação com os mecanismos de impessoalidade e controle do capital.

Correlacionando com as contribuições feitas por Santos, M. (2008) que ressalta que a natureza dos dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos, os circuitos superior e inferior, projetando-se sobre a rede urbana.

Santos, M. (2008) destaca que o processo de modernização¹³ tecnológica pós-guerra nos países subdesenvolvidos, por atuar de forma muito relativa, teve o papel, de dividir a vida econômica desses países em dois circuitos econômicos. Nesse sentido, Santos, M. (2008, p. 38) sobre a ideia dos dois circuitos da economia urbana exemplifica, o circuito superior, é diretamente resultante dessa modernização tecnológica “[...] consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles”, enquanto o circuito inferior, ainda que um resultado dessa modernização, é um resultado indireto desta, deriva-se “[...] aos indivíduos que só se beneficiam parcialmente ou não se beneficiam dos progressos técnicos recentes e das atividades a eles ligada”.

Esse novo tema de estudo não é apenas útil para compreender o funcionamento da cidade como uma máquina viva, mas também para explicar, sob uma nova luz, as relações externas da cidade, seja com sua região de influência, seja com as outras cidades. O tema dos dois circuitos da economia urbana aparece então como um

¹³ Segundo Santos, M. (2008, p. 35), “Cada período é caracterizado pela existência de um conjunto coerente de elementos de ordem econômica, social, política e moral, que constituem um verdadeiro sistema. Cada um desses períodos representa uma *modernização*, isto é, a generalização de uma *inovação* vinda de um período anterior ou da fase imediatamente precedente”.

verdadeiro novo paradigma da geografia urbana e da planificação nos países subdesenvolvidos (Santos, M., 2008, p. 38).

Diante disso, a ideia dos dois circuitos, partindo das desigualdades entre as pessoas na sociedade urbana com relação ao consumo, como aponta Santos (2008), a renda diferenciada acaba por criar uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos, e outros com a mesma necessidade de consumo, mas sem condições de satisfazê-las. Portanto, como aponta Corrêa (2001), essas diferenças são a causa e o efeito da existência de dois circuitos de produção, distribuição e consumo.

Apesar dessa diferenciação entre os circuitos, “[...] ao que tudo indica, no espaço urbano, os dois circuitos estão espacialmente imbricados” (Corrêa, 2001, p.75). Nesse sentido, os dois circuitos da economia estão interligados entre si. Corrêa (2001) ressalta que, um dos fatores é a existência de articulações de complementaridade e de dependência, através do intercâmbio de insumos entre eles, porém prevalece a dependência do circuito inferior ao superior.

Simplificando, pode-se apresentar o circuito superior como constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não-“capital intensivo”, pelos serviços não-modernos fornecidos “a varejo” e pelo comércio não-moderno de pequena dimensão (Santos, 2008, p. 40).

Ao relacionar o presente estudo, com o estudo das redes de localidades centrais, buscou-se compreender como esses dois circuitos interferem na organização e funcionamento dos centros de uma dada rede regional, sendo corroborado pelos estudos de Santos (2008) e Corrêa (2001), ambos os circuitos interferem na rede de localidades centrais, estruturando-a de modo que cada centro atue simultaneamente com os dois circuitos, dispondo de duas áreas de influência. A estruturação da rede de localidades centrais se dá através das classificações em três níveis hierárquicos: a metrópole, a cidade intermediária e a cidade local.

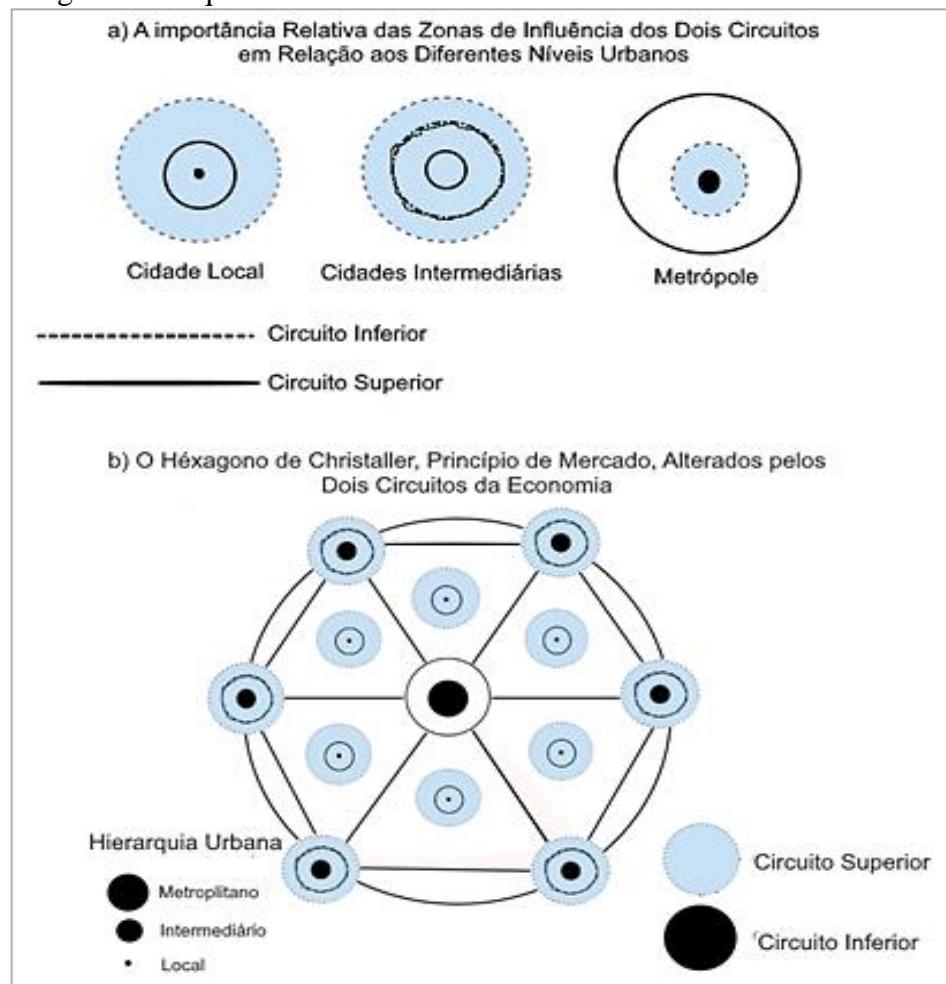
Destaca-se aqui a atuação das cidades intermediárias, como aponta Corrêa (2001, p. 77) “[...] desfrutam uma centralidade que lhes é fornecida pelos dois circuitos da economia, ora um tendo maior importância, ora outro” (Figura 7a). A teoria dos dois circuitos da economia urbana e a das localidades centrais de Christaller, se relacionam no que concerne o princípio do mercado, levando em conta as duas áreas de influência em seus três níveis hierárquicos (Figura 7b). A título de exemplificação, a figura 5, destaca os dois circuitos da economia e a rede de centros urbanos.

A partir da teoria dos dois circuitos da economia urbana Santos, M. (2008), é possível a utilização da teoria das localidades centrais, no sentido de atribuir elementos concretos a essa teoria com base na realidade socioespacial dos países empobrecidos.

Na cidade de Caxias a tradição da feira livre onde se pratica o comércio de mercadorias é realizada de maneira periódica em quatro bairros: COHAB, Seriema, Trezidela, Volta Redonda, além disso, tem o próprio Mercado Central da cidade que também constitui uma feira livre. Nesses equipamentos comerciais os elementos do circuito inferior da economia urbana estão mais bem definidos a exemplo de: especiarias, azeites, mel, artesanatos, serviços de reparo de eletrônicos, panelas, sapatos, entre outros.

Sabe-se que os mecanismos do circuito inferior são baseados no consumo da população. Para Santos, M. (1979) o circuito inferior constitui uma parte da economia que abrange o setor menos desenvolvido e menos capitalizado, o que implica menor escala de atividades e quantidade de estoque mínima (Santos, M., 1979).

Figura 7 - Esquema dos dois circuitos da economia e a rede de cidades



Fonte: Corrêa (2001).

Embora este circuito tenha multiplicidade de serviços, movimenta pequenos volumes individualmente, consequentemente o lucro é, por vezes diminuto, custeando apenas a sobrevivência dos pequenos comerciantes, pois consiste na comercialização de mercadorias de preços baixos em pequena escala, com mercadorias pouco padronizadas ou sem padronização, principalmente de consumo diário, comercializada à margem do mercado formal, mantido assim, inclusive para evitar a exclusão total da população pobre e evitar a possibilidade de uma revolta generalizada (Santos, M., 1979). Este circuito constitui uma extensão da economia urbana direcionada para as pessoas empobrecidas (Santos, J., 2012).

Vale ressaltar que, o uso do dinheiro em espécie é uma característica marcante do circuito inferior. Como descreve Santos, M. (1979), em geral, é com o dinheiro em espécie que são realizadas as operações no circuito inferior, uma vez que, o abastecimento com mercadorias em curtos intervalos de tempo, necessita de fluxo de dinheiro e pela sua forma de funcionamento incompatível com as regras do sistema financeiro. Entretanto, observa-se também, atualmente, outras formas de pagamento: o cartão de débito, de crédito e o pix.

Para o atendimento das demandas das famílias pobres as feiras livres movimentam a economia caxiense e estabelece relações comerciais com outros municípios maranhenses das proximidades por meio dos comerciantes e tem ampla diversidade no comércio de alimentos desde carnes, cereais, frutas, verduras e legumes etc. até roupas, utensílios para o lar, ferramentas e eletrodomésticos. No mercado público municipal os itens mais abundantes e em maior variedade são as verduras, legumes, hortaliças e frutas (Figura 8).

Figura 8 - Mercado central da cidade de Caxias: seção de hortaliças, frutas e verduras - 2022



Fonte: Pesquisa direta. Ítalo F. C., Brito (2022).

As mercadorias na sua maioria são procedentes da Central de Abastecimento de Teresina, constatação conferida por meio de entrevista com motoristas de caminhões durante o descarregamento das mercadorias; parte das mercadorias é procedente da agricultura familiar local, apoiado pela Secretaria Municipal de Agricultura, Pesca, Abastecimento e Agronegócio (SEMAPA). O comércio de grãos (Figura 8), segundo relatos dos comerciantes na pesquisa direta, é realizado com mercadorias vindas dos estados do Piauí e do Ceará. Durante a pesquisa de campo observou-se o movimento de muitos caminhões com placas dos estados Piauí, Ceará e Tocantins. As mercadorias frigoríficas carnes: bovina, suína, aves e peixes (Figura 9) são repassadas aos comerciantes das feiras livres pelos frigoríficos localizados no Mercado Central da cidade de Caxias.

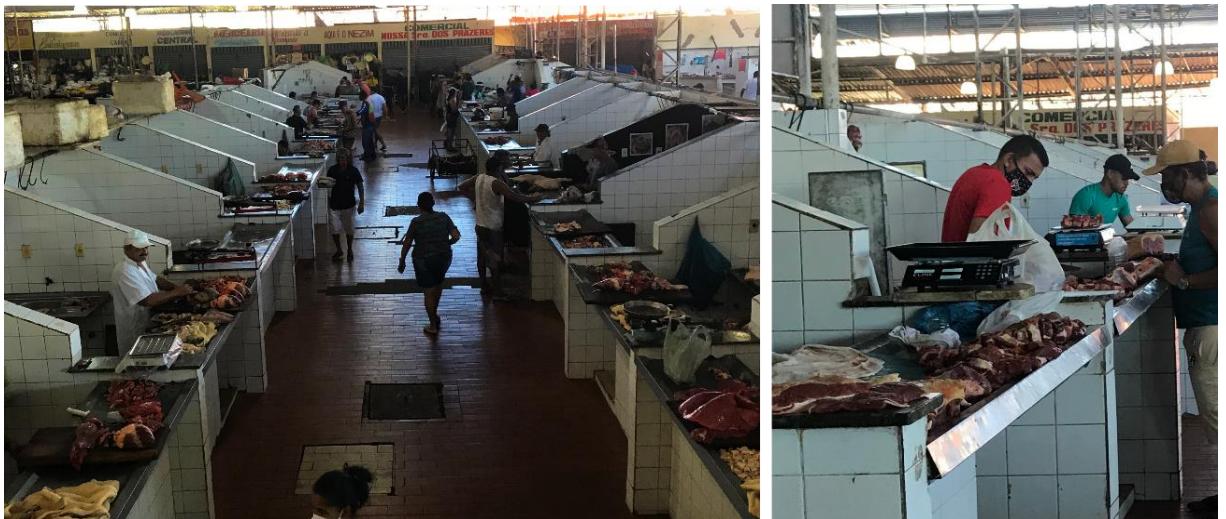
Figura 9 - Mercado Central da cidade de Caxias: seção de grãos - 2022



Fonte: Pesquisa direta. Ítalo F. C., Brito (2022).

Nas feiras livres do município, além da comercialização de alimentos também há a venda de roupas, eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos (Figura 10); isso indica também uma atualização do Circuito Inferior da Economia Urbana com a comercialização de aparelhos eletrônicos, mercadorias, com certa tecnologia embutida.

Figura 10 - Feiras Livres de Caxias: vendas de carne e peixes - 2022



Fonte: Pesquisa direta. Ítalo F. C., Brito (2022).

Figura 11 - Feiras Livres na cidade de Caxias: vendas de vestuário e eletroeletrônicos – 2022



Fonte: Pesquisa direta. Ítalo F. C., Brito (2022).

Um dos tipos de comércio que além de contribuir para a transformação do espaço urbano e influencia fortemente a dinâmica econômica e socioespacial da cidade é o supermercado. Este equipamento comercial integra um grande setor varejista e atacadista formal, gerador de

emprego e renda e integra a economia urbana local a outros mercados mais distantes articulados a produtores e fornecedores de vários itens.

É importante destacar alguns elementos do Circuito Superior da Economia que foram observados na feira livre, como a forma de pagamento através da utilização do cartão de crédito, débito e pagamento com o *pix* e etc. e na caderneta de contas – por esse meio, busca-se fidelizar os clientes. Destaca-se também a rotatividade entre os comerciantes das feiras livres, na venda de produtos, como hortaliças durante um dia e no outro na venda de grãos e outros produtos.

No setor alimentício é abordado o supermercado, voltado para o atendimento ao consumidor final; e o hipermercado, que busca atender as empresas de médio e pequeno porte. Essas duas formas de empreendimentos comerciais atuam no comércio varejista e atacadista para atender demandas da população local e regional. Sendo assim, implica estratégias locacionais que vão definir onde esses estabelecimentos comerciais são instalados para atingir o maior número de clientes possível (Oliveira; Pereira, 2021).

Os supermercados que compõem redes no estado do Maranhão com lojas em Caxias, tem-se a rede de supermercados do Grupo Carvalho, uma empresa piauiense, fundada em 1986 em Teresina-PI. É uma das vinte maiores redes de supermercado do Brasil, atuando nos estados do Piauí e Maranhão; possui cerca de 46 lojas, sendo 39 lojas em Teresina, 10 no interior do Piauí e sete no Maranhão, duas delas estão instaladas na cidade de Caxias.

As lojas instaladas em Caxias atendem atacado e varejo, possuem espaço amplo e estacionamento próprio; além de produtos alimentícios, comercializa eletrodomésticos, vestuário e calçados (Figura 11). Vale ressaltar que, em 2016, o Grupo Carvalho se destacou ficando na 7^a posição em rentabilidade pela revista Exame, e está entre as 100 maiores empresas do ramo no Norte e Nordeste.

Quanto às redes de hipermercados, tem-se o Grupo Mateus, maranhense, fundado em 1986, em Balsas-MA. Atualmente o grupo está entre as maiores empresas do ramo no Brasil e a maior do Norte e Nordeste. Presente em 7 estados: Maranhão, Pará, Piauí, Ceará, Bahia, Pernambuco e Sergipe, com 221 lojas, sendo 49 atacarejos, 69 lojas de varejo, 102 unidades de eletro e 14 centros de distribuição, o grupo oferta ainda e-commerce, indústria de panificação.

Figura 12 - Rede de Supermercados R. Carvalho – 2022



Fonte: Pesquisa direta, 2022. Elaborado por Brito, I. F. C.

Até 2019 a cidade de Caxias era a única cidade do Maranhão com mais de 100 mil habitantes que ainda não tinha uma loja de supermercado desse grupo empresarial. A instalação do Mix Atacarejo (Figura 12) que é um modelo baseado no conceito Cash & Carry, ou seja, atacarejo e atendendo simultaneamente pequenos e médios varejistas e ao consumidor final no sistema autosserviço.

Figura 13 - Supermercado Mix Mateus Atacarejo – 2022



Fonte: Pesquisa direta, 2022. Elaborado por Brito, I. F. C.

Com isso, é válido considerar a importância da instalação de lojas de redes de supermercado em escala estadual na cidade de Caxias, bem como a importância em cidades médias pela dinâmica econômica, mas também pela dinâmica socioespacial. Das redes de supermercados existentes em Caxias: uma loja R. Carvalho (Grupo Carvalho está localizada na área central da cidade e duas lojas, Mix atacarejo (Grupo Mateus) e R Carvalho (Grupo Carvalho), foram instaladas em áreas mais periféricas, próximos a rodovias, direcionando a tendência de crescimento da cidade. Desse modo, a cidade se expande, não tendo apenas única

área concentradora do comércio. Além disso, a localização está relacionada a um sistema logístico, que por sua vez, se associa aos eixos de crescimento urbano (Sposito, 2015).

4.3 O ESTUDO DE CAXIAS COMO CENTRO REGIONAL DE DISTRIBUIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS: A SUA IMPORTÂNCIA COMO CIDADE MÉDIA

Para compreender a importância da cidade de Caxias como centro de região buscou-se verificar como essa cidade, ao longo do tempo, foi se constituindo numa localidade central fornecedora de bens e serviços para a população externa. A área de influência urbana da cidade de Caxias foi mensurada tendo por base a pesquisa direta sobre a rede de transporte rodoviário intermunicipal por ônibus (fluxo origem-destino envolvendo a cidade de Caxias) e as redes de *internet* com provedores sediados na cidade de Caxias e que envolva essa cidade como par nos fluxos origem-destino.

O estudo com os provedores de *internet* em Caxias teve por objetivo compreender até que ponto há interação espacial por meio remoto entre a cidade de Caxias e a sua região de influência urbana quanto à buscam de bens e serviços. Os serviços de Internet permitem acompanhar as transformações da rede urbana brasileira, e é cada vez mais importante para medir a centralidade de uma determinada localidade, a progressiva relevância desses serviços *internet* está relacionada ao crescimento e à complexidade da importância de cada localidade frente à divisão territorial do trabalho numa parcela específica do espaço geográfico.

Segundo o REGIC (2018) a difusão de informações é essencial para compreender a organização espacial, visto que, para o sistema capitalista as telecomunicações constituem um ativo especial, implicando uma variável-chave para a incorporação de parcelas do espaço geográfico à divisão territorial do trabalho no sistema capitalista; mas não só, outros usos também podem ser feitos, como o social, em que pese haver o custo econômico para o seu uso, como uma necessidade criada pelo sistema para gerar lucros. Nesse sentido, a distribuição de serviços/domínios de *internet* é importante para entender o processo de mudança de uma cidade pequena para outro *status* mais complexo.

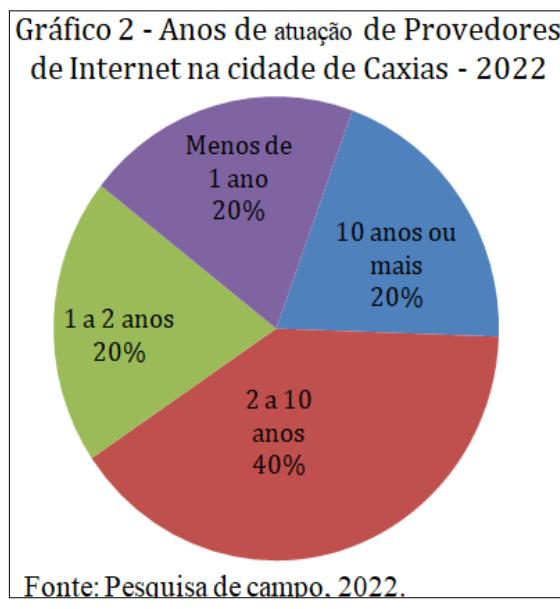
Como não foi possível mensurar a quantidade de fluxos de conexões de serviços de *internet*, em razão de as empresas consultadas declinarem a divulgação da quantidade de conexões, como alternativa, foi levantada a quantidade de empresas de provedores/domínios de *internet* existentes na cidade de Caxias e possuem filiais ou pequenas firmas independentes com hub/switch em outras cidades. Foram encontradas nove firmas que fornecem a rede suporte para acesso à *internet*: Atual internet; Cohab Net; Connect Maranhão; FacilNet; Gigavia Net; IBL

Net; Ipronto Net Infor; OK Net Infor; MOB Telecom e PortalMail. Essas empresas distribuem o serviço de *internet*. Assim, foi identificado o alcance espacial de cada provedor, de acordo com a cidade de origem dos consumidores dos serviços (Mapa 6). Isso dá uma ideia aproximada da importância da cidade de Caxias em sua região, contribuindo para reduzir o “isolamento digital” por meio da *internet*.

Pelo mapa nota-se que a cidade que mais demanda serviços de *internet* é Aldeias Altas com conexões feitas por provedores de quatro empresas; em seguida aparece a cidade de Coelho Neto com três provedores locais; depois São João do Sóter com dois provedores e Matões, Bacabal, Pindaré-Mirim e Santa Inês que compartilham o serviço de conexão com apenas uma ligação de provedor.

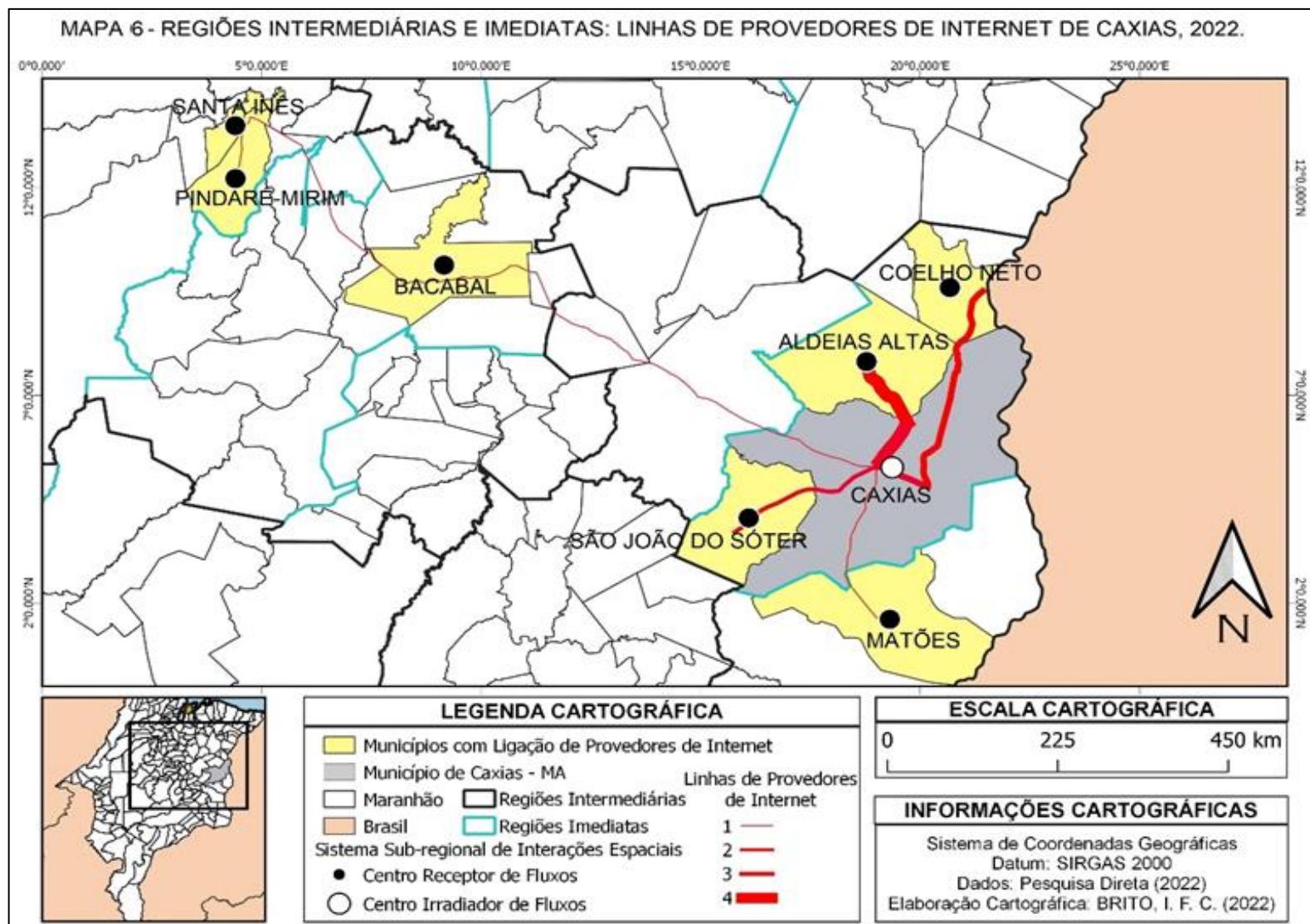
Ainda sobre a pesquisa direta junto aos provedores de *internet* na cidade de Caxias, a IBL Net é da cidade de Imperatriz-MA e a MOB Telecom é da cidade de Fortaleza-CE; todas as outras são de Caxias, atuando na cidade entre 2 a 10 anos: Atual internet, Cohab Net, Connect Maranhão, FacilNet, Gigavia Net; Ipronto Net Infor, Ok Net Infor e PortalMail. O Gráfico 2 destaca o tempo de atuação destes provedores na cidade de Caxias.

Gráfico 2 - Anos de atuação de Provedores de Internet na cidade de Caxias - 2022



Constatou-se a presença de novos provedores de *internet* criados nos últimos dois anos, totalizando quatro novas empresas: Cohab Net, Gigavia Net, OK Net Infor, MOB Telecom. Os provedores com mais de dois anos totalizam quatro: Atual internet, Connect Maranhão, IBL Net e Ipronto Net Infor. Os provedores de *internet*, com mais 10 anos na cidade de Caxias, são:

PortalMail e Facilnet. É importante destacar que atualmente a conexão da *internet* ocorre por meio de fibra óptica, oferecida por todos os provedores de internet; contudo, há conexão via cabo e por satélite apenas pelas firmas que oferecem o serviço de *internet* na zona rural, caso dos provedores da PortalMail e Ipronto Net.



Fonte: Elaborado por Italo F. C. Brito, com base em pesquisa direta, 2022.

Desse modo, constata-se a forte influência da cidade de Caxias em municípios vizinhos, quanto ao fluxo de serviços de *internet*, são um total de quatro municípios: Aldeias Altas, Coelho Neto, São João do Sóter e Matões, nestes são oferecidos serviços de internet dos provedores provenientes de Caxias. Há também uma ligação com os municípios de Bacabal, Pindaré-Mirim e Santa Inês, este apenas com uma rede de internet proveniente da cidade de Imperatriz. Em suma, Caxias desempenha a função de centro irradiador do fluxo de serviços de internet com sete municípios receptores, 4 receptores diretos (Aldeias Altas, São J. do Sóter, Matões e Coelho Neto), e outros 3 se utiliza de mesmo provedor de internet advindo de outro município.

Adicionalmente ao serviço de internet, em Caxias tem também o serviço de telefone móvel (DSL – linha telefônica) fornecido pelas quatro operadoras nacionais: Claro, Vivo e Oi/Tim. Em Caxias estão instalados os equipamentos de retransmissão do sinal das operadoras de telefone que distribuem para outras bases localizadas nas seguintes cidades onde têm licença para operar: em cidades próximas como Aldeias Altas e São João do Sóter, importante destacar que estas foram emancipadas do território caxiense a menos de 30 anos. Nessas cidades o sinal de telefone é captado por (o equipamento) e distribuído aos clientes.

Ainda quanto à interação espacial por rede com fluxos materiais entre a cidade de Caxias e sua região de influência urbana, o transporte rodoviário intermunicipal de passageiro é um fator relevante para a compreensão das interações que uma cidade mantém numa rede urbana e as inter-relações entre diferentes cidades e localidades. Corrêa (2010, 2012) considera a circulação de pessoas, e mercadorias uma de suas dimensões mais relevantes para a rede urbana.

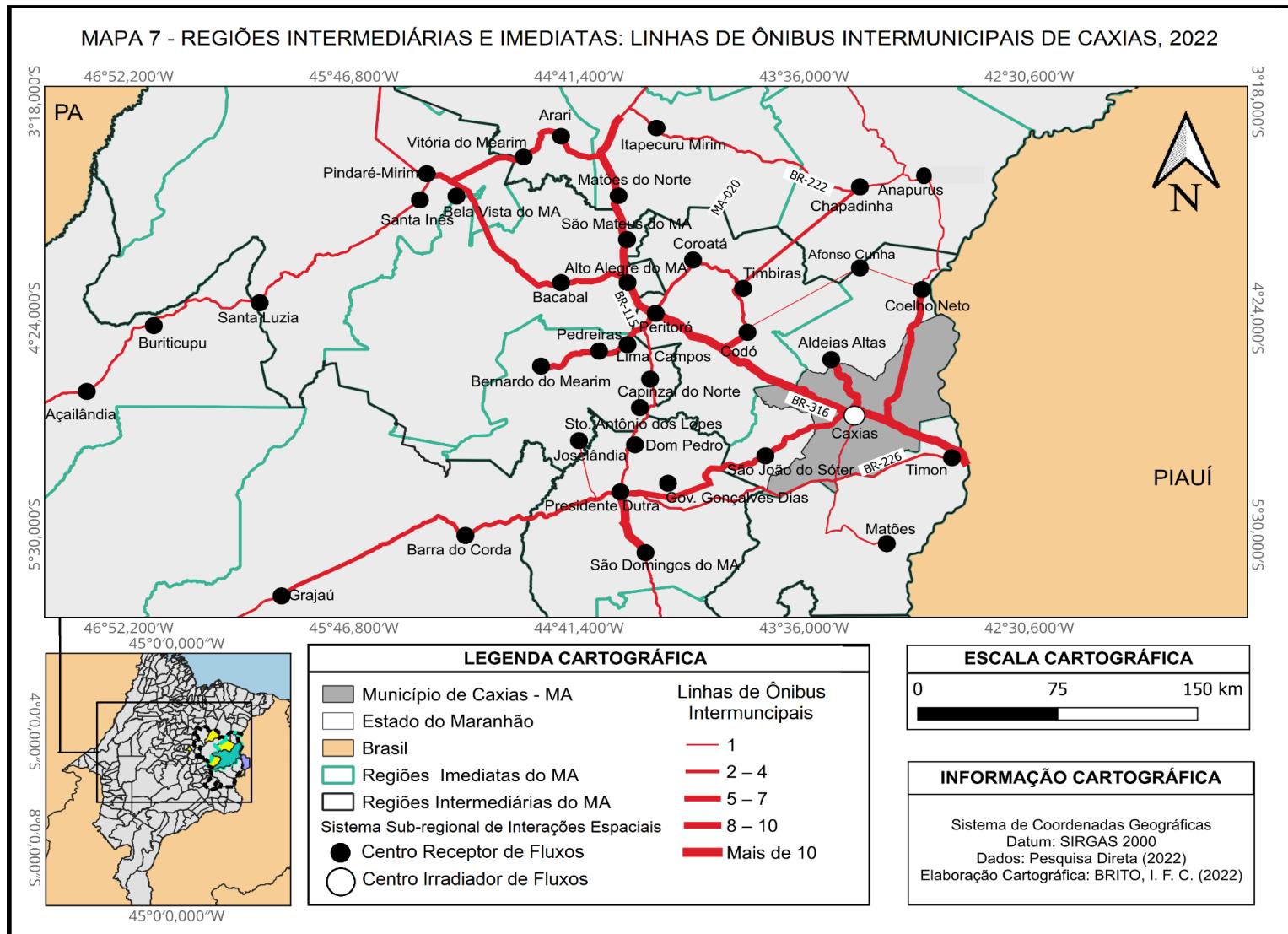
O modal rodoviário de transporte coletivo intermunicipal é a principal possibilidade de deslocamento por transporte coletivo regular que a população utiliza quando precisa se deslocar para outras localidades em busca de bens e serviços ou outras atividades sociais ou profissionais.

No sentido de avaliar a importância regional da cidade de Caxias foram obtidos dados referentes aos transportes de passageiros por ônibus intermunicipal entre a cidade de Caxias e outras cidades e localidades diretamente no balcão de venda de passagens das empresas de transporte instaladas no terminal rodoviário de Caxias. Também conversamos com trabalhadores do setor, o que serviu para mensurar a importância dos transportes para a população externa que busca de bens, serviços ou atividades sociais, profissionais ou estudantis na cidade de Caxias, bem como, da população residente na cidade de Caxias que realizam atividades profissionais diárias em cidades próximas. O serviço de transporte intermunicipal de

passageiros é realizado por 11 empresas¹⁴.

No mapa 7 observa-se a distribuição espacial da quantidade de linhas de ônibus intermunicipais diárias que conectam as cidades articuladas a Caxias como centro da região de influência urbana. Quanto maior for a quantidade de linhas de ônibus, maior é a força de ligação entre duas cidades; ao contrário, quanto menor for a quantidade de linhas de ônibus, mais fraca é a ligação entre as cidades. Cabe destacar, a maior densidade, ou seja, a grande concentração na quantidade de linhas interligando as cidades de Caxias e Timon por meio da rodovia federal BR-316 e Caxias e Aldeias Altas pela rodovia estadual MA-349, com mais de 10 linhas de ônibus; em seguida tem destaque a cidade Coelho Neto interligada a Caxias pela rodovia estadual MA-034 com até 10 linhas de ônibus; a cidade de Codó é interligada a Caxias pela rodovia BR-316, Matões e Caxias são conectadas pela rodovia MA-262 e São João do Sóter e Caxias são conectadas pela rodovia MA-127; esses pares de cidades são articulados por meio de 5 a 7 linhas de ônibus; as ligações mais tênues ocorrem entre as cidades e localidades mais distantes e, logicamente com mais tempo de viagem, que já passam a ser influenciadas por outras sedes de regiões urbanas em suas proximidades.

¹⁴ O quadro do Anexo B apresenta as empresas de transporte, as linhas de ônibus e suas respectivas cidades.



Fonte: Elaborado por Italo F. C. Brito, com base em pesquisa direta, 2022.

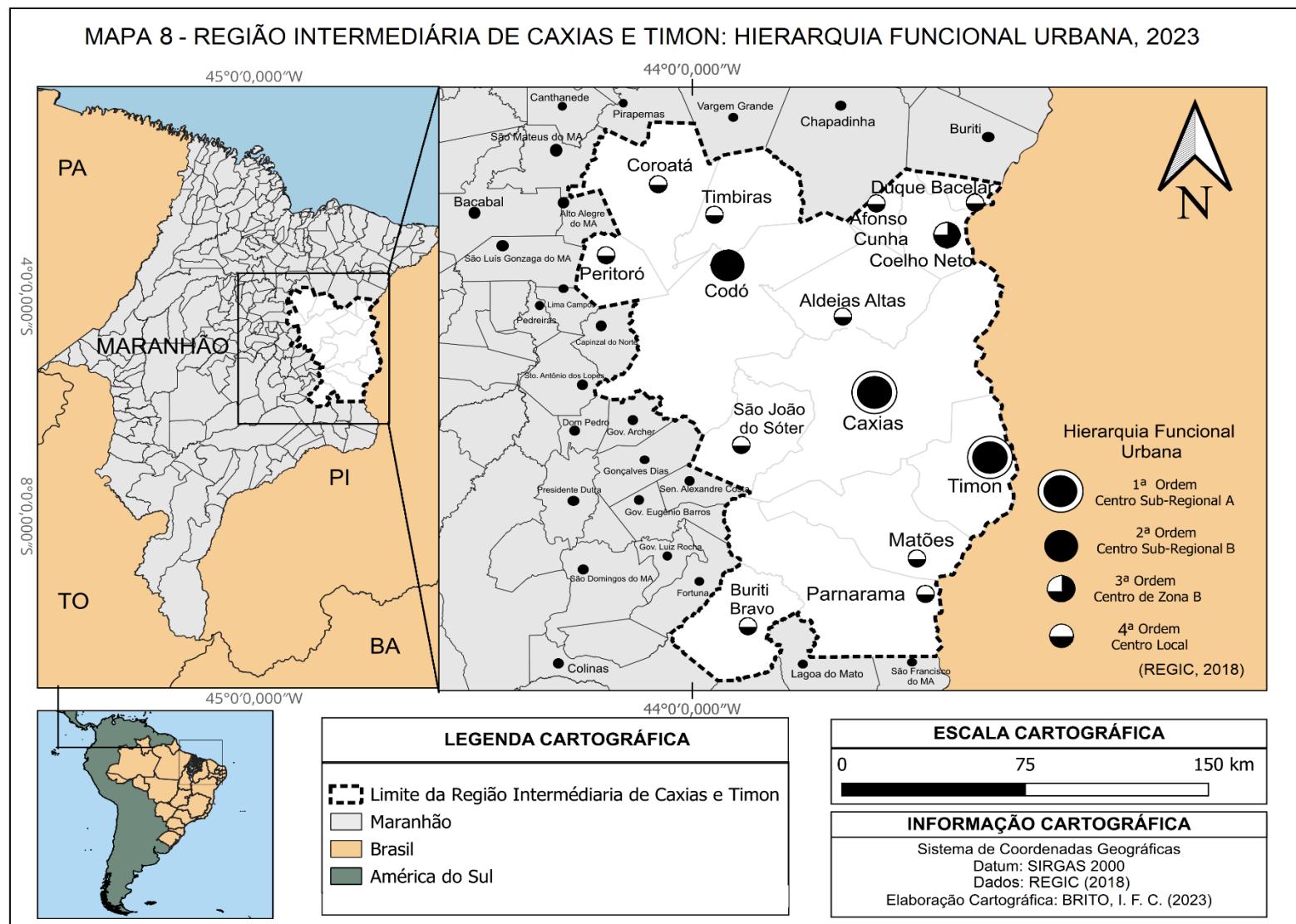
As interações espaciais da cidade de Caxias com as outras cidades e localidades sob sua influência direta na escala regional a coloca em destaque como um centro fornecedor de bens e serviços de maior raridade em relação às cidades em seu redor, o que implica maior área de cobertura e maior população a ser atendida. Ao lado da instalação de novos investimentos públicos e privados na cidade ao longo do tempo, há também a melhoria da infraestrutura rodoviária (terminais de passageiros e rodovias) e do próprio serviço de transporte prestado pelas empresas.

Nesse sentido, a cidade de Caxias constitui um nó rodoviário por onde passam três rodovias estaduais (MA-034, MA-127 e MA-349), que por sua vez estão conectadas a várias outras rodovias estaduais e federais. Conectadas por essas rodovias, a aproximadamente até duas horas de viagem ou até 150km de distância, estão as cidades e demais localidades cuja população busca em Caxias bens e serviços de maior complexidade, que os encontrados localmente, nas cidades menores.

Segundo os dados coletados na pesquisa de campo e o estudo documental é possível destacar como se encontra organizada a hierarquia urbana na região de influência da cidade de Caxias. Portanto, a partir do estudo do REGIC (2018) e sua metodologia de classificação hierárquica das cidades, organiza-se a hierarquia urbana quanto à oferta de bens e serviços (Mapa 8).

Conforme os dados do REGIC (2018) é possível considerar que Caxias se encontra no nível hierárquico de 1^a Ordem, como “Capital Sub-Regional A”, bem como, a cidade de Timon/MA que está inserida no “Arranjo Populacional de Teresina/PI”. A cidade de Codó pertencente a Região Intermediária de Caxias, por sua vez, assume a função de “Centro Sub-Regional B” de 2^a Ordem, enquanto que, a cidade de Coelho Neto assume a função hierárquica de “Centro de Zona”, de 3^a Ordem, as demais cidades assumem a função de “Centro Local” de 4^a Ordem, dentre elas: Afonso Cunha, Aldeias Altas, Buriti Bravo, Coroatá, Duque Bacelar, Matões, Parnarama, Peritoró, São João do Sóter e Timbiras.

Essa classificação é baseada no estudo de Christaller (1969), que segundo Brito (2008, p. 90) “[...] entende-se que a hierarquia das cidades numa rede urbana não surge como um fato dado, mas, das condições de como o capitalismo se reproduz e, por conseguinte, como o mesmo em seu processo de desenvolvimento produz o território em questão”. Esse fato corrobora o entendimento do desenvolvimento regional em torno da cidade de Caxias.



Fonte: Elaborado por Italo F. C. Brito, com base em pesquisa direta, 2023.

Para essa classificação as cidades selecionadas foram as que estão inseridas na Região Imediata e Intermediária da cidade de Caxias, sendo destacados os centros locais e de zona, onde observa-se a oferta de bens e serviços, bem como, o fluxo de pessoas. Aqui, considera-se ainda estudos anteriores das Regiões de Influência de Cidades desde os anos 1990.

Vale destacar que, as cidades circunvizinhas a região de Caxias, como Bacabal, Santa Inês e Presidente Dutra, também constituem Capital Sub-Regional nível A e B, respectivamente, assumindo quanto a sua função um papel importante na organização regional do Maranhão.

Destaca-se que a hierarquia funcional regional se refere à distribuição de funções e serviços em uma região, segundo o IBGE (2018), uma hierarquia funcional regional típica, existem diferentes níveis de cidades ou centros urbanos, cada um com um conjunto específico de funções e serviços.

Portanto, considera-se e constata-se que a cidade de Caxias na hierarquia funcional de cidades, desempenha um papel de nível médio ou sub-regional e de funções de apoio, oferecendo serviços para áreas circunvizinhas. Vale ressaltar que, neste estudo, as cidades que desempenham tal papel pode ser consideradas como capitais sub-regionais ou podem ser consideradas como cidades de porte médio.

4.4 CAXIAS: NOVAS PERSPECTIVAS DE CRESCIMENTO

Conforme explica Côrrea (2000), a cidade é produzida por distintos agentes sociais que a fazem e refazem, estes são: os proprietários dos meios de produção, os grandes empresários, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos; são estes que agem cada um com a sua devida importância na produção do espaço da cidade.

Neste sentido, compreender como operam esses agentes no processo de produção do espaço urbano é fundamental. Dessa maneira, destaca-se a cidade de Caxias como um nó importante da rede urbana do estado do Maranhão, pois ocupa posição preponderante na divisão territorial do trabalho, na dimensão sub-regional, com a oferta de bens e serviços de natureza pública e ou privada mais complexos, os quais não são ofertados em cidades pequenas da rede urbana da qual Caxias faz parte. Assim, serão abordados dois grupos de empreendimentos muito importantes instalados recente na cidade de Caxias: (1) Hospital Macrorregional de Caxias, criado pelo Governo estadual; (2) empreendimentos instalados por empresários do comércio.

O Hospital Regional de Caxias foi inaugurado em janeiro de 2016. A unidade de média

e alta complexidade, que integra a rede da Secretaria de Estado da Saúde (SES) beneficia a população de 26 cidades da região leste do estado (MARANHÃO, 2023).

O Hospital Regional oferta os serviços de referência nas seguintes especialidades: Clínica Médica, Neurocirurgia, Ortopedia e Traumatologia, Urologia, Mastologia, Ginecologia, Cirurgia Plástica Reparadora e Endocrinologia; Oncologia Clínica; Quimioterapia; Oncologia Cirúrgica (Cabeça e PESCOÇO, Torácica e outras Cirurgias Oncológicas); Radioterapia; Leito de Retaguarda; Leito de Cuidados Prolongados e Unidade de Terapia Intensiva (Maranhão, 2020). Além disso, dispõe serviços nas áreas de Assistência Social, Enfermagem, Fisioterapia, Fonoaudiologia, Nutrição e Psicologia, bem como, exames para apoio diagnóstico como colonoscopia, eletrocardiograma, ecocardiograma, endoscopia, exames laboratoriais, mamografia, dentre outros (Maranhão, 2023).

Figura 14 - Hospital Macrorregional de Caxias – 2022



Fonte: Google Maps (2022).

Para o governador do estado do Maranhão, este hospital é de grande importância para a população da região leste, pois compõe a consolidação de uma rede de saúde pública regionalizada, onde dispõe de procedimentos de saúde de alta complexidade (Maranhão, 2016). Visto que, objetiva-se uma gestão descentralizada da saúde e a melhoria da qualidade de vida da população maranhense (Maranhão, 2023).

A gestão descentralizada e regionalizada da saúde é um pré-requisito para transformar regiões administrativas em territórios de desenvolvimento, objetivando a promoção do desenvolvimento do Estado (Maranhão, 2023).

Nesse contexto, a cidade de Caxias é considerada um território de desenvolvimento

(Maranhão, 2023). A instalação do Hospital Regional em Caxias beneficia uma vasta população maranhense. Além disso, o município conta com diversos empreendimentos de serviços de saúde da rede pública (Anexo D).

Segundo Silva (2017), pode-se constatar, que há também uma ampliação dos investimentos da rede privada de saúde complementar (Anexo D), sendo um forte atrativo que implica no aumento da busca dos serviços de saúde de alta complexidade. Silva (2017) relata que:

Por isso é importante o papel do macrorregional (sic) desse setor, pois mais pessoas terão acesso a um curto espaço de tempo. Facilitando ainda mais a vida de quem precisa desse tipo de serviço. Pois, como observamos em nossa pesquisa, o público que busca acesso ao atendimento depende do SUS, por não ter condições para pagar em tratamentos (sic) complexos na rede privada. Com isso, todo o Leste será beneficiado com o atendimento pela unidade, devido à sua grande capacidade de recepção, que aborda a parte física (estrutura, equipamentos) e humana (profissionais da área) (Silva, 2017, p. 49).

É necessário destacar, que a oferta dos serviços hospitalares não se limita apenas à população da Região Imediata de Caxias ou do Leste Maranhense, na prática vai além dessa “delimitação”, devido às escolhas pessoais e as condições de renda das pessoas. Nesse contexto, a cidade de Caxias ao se consolidar como polo de saúde vem, ao longo do tempo, requerendo e atraindo outros investimentos econômicos e sociais de maneira cumulativa, bem como, vem atraindo rapidamente mais população. Dessa maneira, a cidade vai adicionando mais e mais complexidade em todas as suas dimensões: urbanísticas, funcionais, econômicas, demográficas, na infraestrutura, entre outras.

Ao longo do tempo, sobretudo no início dos anos 2000, a cidade de Caxias tem atraído alguns investimentos públicos e privados de grande importância no que se refere à produção do espaço da cidade, a exemplo de: terminal rodoviário intermunicipal, inaugurado em 1996; fábrica da cervejaria e refrigerantes “Schincariol”, inaugurada em 2001; Hospital Macrorregional e Caxias Shopping Center, ambos inaugurados em 2016; substituindo a Schincariol chegou Heineken, em 2017; Supermercado Mix Mateus, inaugurado em 2019; o mais recente empreendimento de edificação comercial foi a instalação do Shopping do Povo (Figura 15), inaugurado em 2023.

Figura 15 - Caxias Shopping Center – 2022



Fonte: Google Maps (2022).

A Prefeitura Municipal de Caxias criou o “Shopping da Gente” (Figura 16), um shopping popular com objetivo de retirar os camelôs e vendedores ambulantes das ruas, praças e calçadas. Nesta ação, além da transferência dos vendedores para locais de trabalho com melhor e adequada infraestrutura, tem contribuído para aumentar o incentivo ao empreendedorismo, bem como a formalização. A estrutura conta com quatro andares, térreo, 275 boxes, inclusive com direito a praça de alimentação, destinados aos trabalhadores que vão servir aos (Caxias, 2023).

Essas edificações ocupam grandes extensões no espaço da cidade e demandam certas funcionalidades urbanísticas, como ruas largas que possam favorecer o acesso de pessoas e o tráfego de veículos; infraestrutura para iluminação pública e telecomunicações, saneamento etc. Como são estabelecimentos que do ponto de vista de sua funcionalidade demandam boa fluidez de trânsito urbano para favorecer o socorro médico no caso de emergências de saúde da população; bem como estabelecimentos industriais e de logística que se recomenda certa segregação no espaço da cidade em áreas específicas como os distritos industriais etc., assim os custos de urbanização são elevados para a prefeitura, pois em muitos casos, precisa estender a área da cidade e dotar da infraestrutura urbana pública.

Vale ressaltar a influência da BR 316, uma vez que, sabe-se que rodovias são um dos principais agentes motores do crescimento populacional e econômico local. Nesse contexto, observa-se na parte leste da cidade, estão instalados o Hospital Regional, o Terminal Rodoviário Intermunicipal, o Shopping Center, concessionárias de automóveis, galpões de depósitos,

pousadas, oficinas de reparos de caminhões e etc. Na parte Oeste, mais distante da cidade, está localizada a fábrica de uma grande empresa de bebidas/cervejaria e outros empreendimentos menores: garagens de empresas de transportes, posto de combustíveis, oficinas de reparos de caminhões, galpões para depósitos, entre outras.

Figura 16 - Shopping da Gente, Caxias – 2022



Fonte: Pesquisa direta, 2023.

Além disso, ao longo da rodovia BR 316, a produção formal de habitações do programa Minha Casa Minha Vida interferiu na transformação do espaço urbano, bem como este está relacionado ao crescimento econômico local (Brito, 2017). A construção dos conjuntos habitacionais ocorreu, sobretudo nas partes Nordeste e Sudeste, onde também ocorre a ocupação residencial popular, em terrenos de baixa valorização econômica.

As habitações de interesse social construídas pelo Governo federal em Caxias nos últimos 10 anos, somou 5.448 habitações, as quais foram distribuídas nos três conjuntos habitacionais populares: Conjunto Residencial Eugênio Coutinho, localizado no bairro Teso Duro, Conjunto Santa Teresinha, localizado na parte periférica, à Oeste da cidade, ambos criados em 2011; e o Conjunto Residencial Vila Paraíso, localizado na Zona Sul da cidade, em 2015 (Figura 17). Quanto aos conjuntos habitacionais construídos pelo setor privado, são: Residencial Vale do Sol, Ramires Residencial I, Loteamento Cidade Jardim. O Residencial Vale do Sol está localizado no bairro Pai Geraldo; o Ramires residencial está localizado no bairro Teso Duro; o Residencial Cidade Jardim, está localizado no bairro Bela Vista, parte periférica Sudeste.

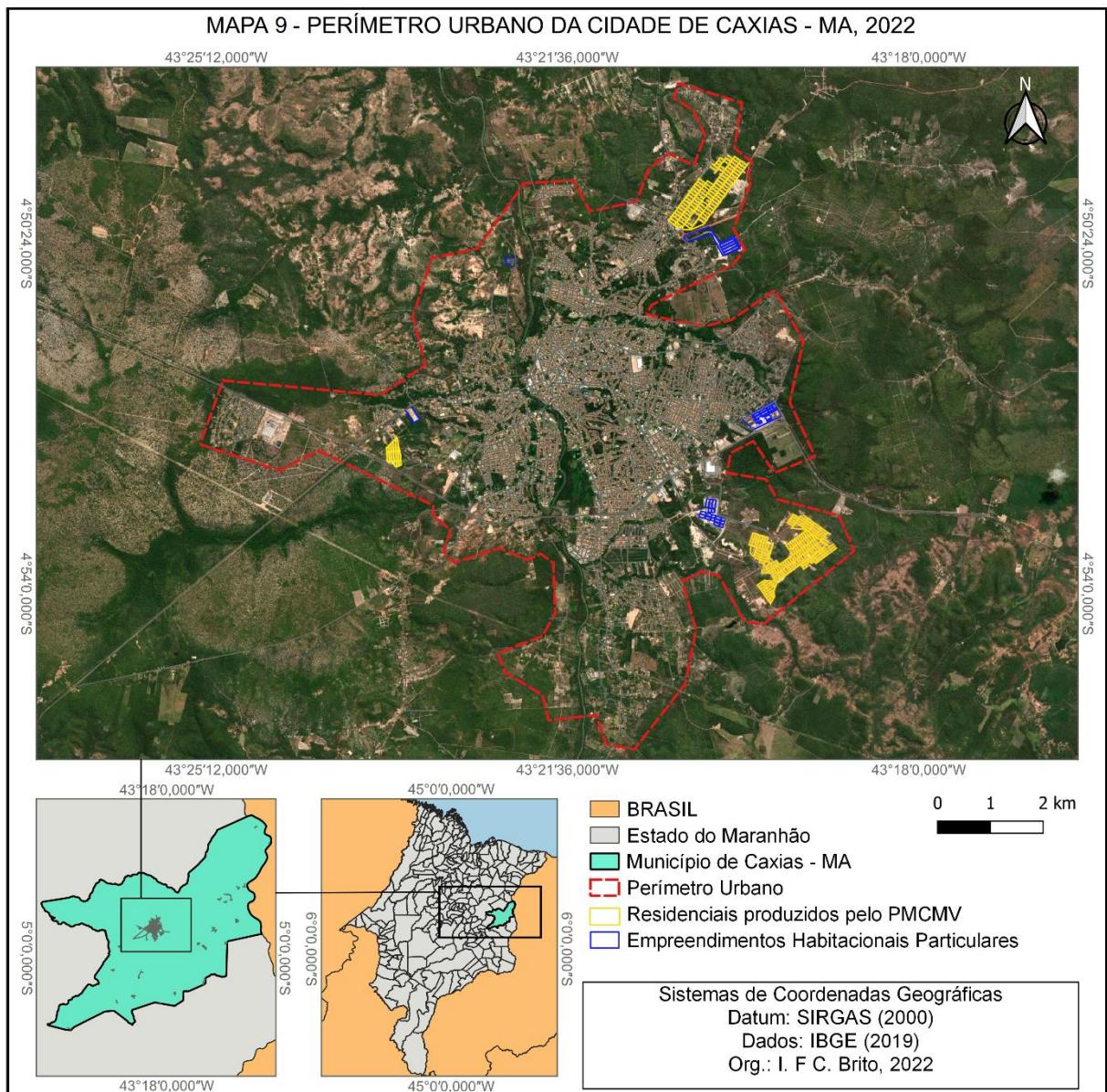
Figura 17 - A) Conjunto Habitacional Vila Paraíso B) Residencial Eugênio Coutinho - 2017



Fonte: Brito, I. F C. (2017).

Os investimentos do Governo federal na produção da habitação popular vêm favorecendo a promoção habitacional, haja visto, o Programa “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV) e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), bem como, o Plano Estadual de Habitação de Interesse Social do Estado do Maranhão (PEHIS-MA).

A localização destes novos empreendimentos imobiliários tanto do setor privado, como os conjuntos habitacionais promovidos pelo MCMV, espacialmente expande o perímetro urbano da cidade de Caxias, bem como, promove a atração populacional e investimentos privado. Dessa forma, a cidade de Caxias vem sendo expandida horizontalmente nos últimos anos com a instalação desses novos empreendimentos habitacionais (Mapa 9).



Fonte: Elaborado por Italo F. C. Brito, com base em pesquisa direta, Google Earth (2022).

Figura 18 - A) Informe publicitário do residencial Eugênio Coutinho; B) Via de acesso ao Ramires Residencial I; C) Vista do Ramires Residencial I; D) Calçamento do Ramires Residencial I



Fonte: Brito, I. F. C. (2017).

Figura 19 - Loteamento Cidade Jardim



Fonte: Brito, I. F. C. (2017).

Em suma, a cidade de Caxias encontra-se dentro do contexto de “expansão limitada” do desenvolvimento regional, com a participação do governo do estado do Maranhão na promoção de infraestrutura, mais especificamente no setor da saúde e educacional. O comércio, por sua vez, é impulsionado pela diversificação do setor de serviços; pelos investimentos do Governo estadual na administração pública; e, um pouco menos por empresas industriais, uma vez que, das firmas industriais existentes, todas são produtoras de bens de consumo não duráveis, principalmente alimentos e bebidas, e de plásticos e artefatos cerâmica.

Todavia o mercado para os dessas empresas é limitado ao comércio varejista. Contudo, inserida numa região periférica empobrecida as possibilidades de crescimento econômico e social são lentas e dependentes de ações coordenadas pelos Governos nas escalas federal, estadual e municipal para produzir as condições de infraestrutura para o desenvolvimento regional de maneira consistente e duradoura.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do tempo, a dinâmica socioeconômica e espacial no Brasil ao tempo em que privilegia o crescimento das grandes cidades numa perspectiva de concentração de infraestrutura, serviços e atividades econômicas, o que implica a atração de população e de mais investimentos de maneira cumulativa, sobretudo nas cidades capitais dos estados, resultando na geração de economia de aglomeração em escala cada vez crescente, em benefício dos agentes do mercado. Ao lado disso, subjaz todo tipo de problemas sociais criados e mantidos historicamente por uma elite nacional, regional e local que se beneficia das mazelas e são, por isso, retroalimentadas na medida em que não se empenham em criar as condições para sua superação, mas ao contrário, buscam aprofundar sempre mais os problemas¹⁵.

Dessa maneira, continua a drenagem, em grande parte, das forças sociais e econômicas que poderiam fazer das cidades pequenas, vilas e povoados, locais de melhor prestação de serviços e de existência para a população que de alguma maneira decide permanecer na cidade pequena. Como resultado, surgem o que se convencionou chamar “macrocefalia urbana”, quando numa parcela da rede urbana, regional, permanece uma cidade maior que exerce a função negativa drenar tudo para si, e daí para fora, às expensas de sua região, praticamente impedindo por muito tempo o aparecimento de outras cidades de importância intermediária para realizar interações espaciais, intercâmbios positivos, numa via de mão dupla que produza benefícios para o conjunto regional.

Essa realidade socioeconômica e espacial brasileira é replicada com mais força no espaço regional periférico, como resultado da divisão territorial do trabalho, sobretudo nos subespaços regionais com economia estagnada e, para piorar, onde a incidência de pobreza é a maior no país atingindo 57,9% da população que não dispõe de R\$497,00 mensais¹⁶, como é o caso do estado do Maranhão, entre outros na região Nordeste, mas não só, nas regiões Norte e Centro Oeste também, mantidos como apêndice do centro dirigente da economia nacional na região Sudeste, reproduzindo o desenvolvimento geograficamente desigual.

É nesse contexto que até o momento foi constituída a rede urbana maranhense

¹⁵ A escravidão da população negra durante quase quatro séculos e depois da abolição em 1888 o seu abandono à própria sorte; a tentativa de escravizar as populações pré-cabralinas e o seu processo de aniquilação cultural e física e abandono são a raiz dos principais problemas que convergem para a pobreza, o analfabetismo, a exclusão social, o desemprego, a falta de moradia e a violência social agrária e urbana a que está submetida grande parte da população brasileira.

¹⁶ De acordo com Neri (2022), a média brasileira da proporção de pessoas pobres em 2021 foi de 29,62% e todos os estados das regiões Norte e Nordeste estavam acima da média. Desde 2012 até 2021 o estado do Maranhão sempre teve a maior proporção de pessoas pobres.

consolidando uma configuração espacial ainda de baixa densidade, voltada para a capital, que exerce a função de “cabeça de ponte” drenando a riqueza do interior do estado para o porto e daí para fora. Isso resulta de uma economia regional ainda baseada em atividades primário-exportadoras de baixa autonomia sub-regional, implicando um “modelo macrocefálico”, com uma vasta área interiorana subordinada diretamente à capital onde é processada quase 40% da riqueza econômica estadual.

Na cidade de Caxias observa-se uma importante oferta de bens e serviços de alcance regional, mas na escala de sua Região Imediata com aproximadamente seis municípios em sua área de influência urbana direta, quando muito, atingindo uma extensão no limiar de sua Região Intermediária com aproximadamente 15 municípios em seu entorno; isso principalmente em decorrência da oferta dos serviços de saúde de alta complexidade disponíveis na cidade, e em parte pelas atividades comerciais oferecidas pelas grandes lojas varejistas/atacadistas que atuam em rede (um grupo econômico de São Luiz-MA e outro de Teresina-PI). A ao lado disso, o Governo estadual realiza esforços de planejamento e econômico para instalar diretamente equipamentos de prestação de serviços públicos, principalmente hospitalar, educacional e recorre a mecanismos fiscais para atração de empresas comerciais e industriais a fim de gerar riqueza e postos de trabalho localmente e diversificar as atividades econômicas.

A localização espacial da cidade de Caxias é deveras importante, pois ela constitui um nó rodoviário por onde passam três rodovias estaduais (MA-034, MA-127 e MA-349) e uma rodovia federal BR-316. Por sua vez essas rodovias estão conectadas a várias outras rodovias estaduais e federais. Assim, conectadas por essas rodovias, a aproximadamente até duas horas de viagem ou até 150km de distância, estão as cidades e demais localidades cuja população busca na cidade de Caxias bens e serviços de maior complexidade e raridade, que os encontrados localmente, nas cidades menores.

Os dados de população apontam que a cidade de Caxias possui cerca de 150 mil habitantes pelo recenseamento de 2022; que a economia municipal em 2018 contribuiu 2,3% do PIB estadual, sendo que 75,8% provieram do setor comercial e de serviços, ou seja, da economia urbana em seu processo de expansão nos últimos 30 anos. Contudo, ainda assim, esses dados não são suficientes para definir a cidade de Caxias como cidade média do Brasil. A cidade de Caxias ainda está classificada como cidade pequena, em razão de: sua influência urbana ser apenas regional, sem interações espaciais externas, fora do Maranhão ou no exterior; os capitais das firmas comerciais e industriais mais importantes existentes na cidade são de origem externa; e o Governo é o principal agente econômico. Por seu turno, a estrutura interna da cidade apresenta uma organização simples, com habitações modestas. Quanto às principais

implicações na expansão urbana da cidade de Caxias, trata-se de uma expansão física, residencial periférica, em parte construída e financiada pelo Governo federal por meio do programa habitacional popular Minha Casa Minha Vida.

6. REFERÊNCIAS

- ALMADA, Jhonathan. **Planejamento e desenvolvimento do Maranhão:** contexto histórico, obstáculos e estratégias de superação. São Luís: Engenho, 2017.
- ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Consulta às linhas que fazem seção em uma localidade.** Brasília: ANTT, 2019a. Disponível em: <http://bit.ly/2QEoheM>. Acesso em: 15 maio 2022.
- BARBOSA, Francisco Benedito da Costa. **Economia do Maranhão e de São Paulo:** Semelhança na origem, descontinuidade no desenvolvimento. São Paulo: IPADES, 2012.
- BAUMGARTNER, Wendel Henrique. Diferenças e repetições na produção do espaço urbano de cidades pequenas e médias. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; BAUMGARTNER, Wendel Henrique. **Cidades médias e pequenas:** teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010, p. 45-58.
- BAUMGARTNER, Wendel Henrique. Novas cidades universitárias e desenvolvimento urbano e econômico. In: BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. (Org.). **Cidades médias e pequenas:** reflexões sobre dinâmicas espaciais contemporâneas. 1. ed. Curitiba: Editora Appris, 2019, p. 171-199.
- BEZZI, Meri Lourdes. **Região:** uma (re)visão historiográfica – da gênese aos novos paradigmas. Santa Maria: Editora UFSM, 2004.
- BNB. **Banco do Nordeste:** rede de agências. Disponível em: <https://www.bnb.gov.br/rede-de-agencias>. Acesso em: 27 dez. 2021.
- BRASIL. Receita Federal. **Unidades de Atendimento do Maranhão.** Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/contato/unidades-de-atendimento/maranhao>. Acesso em: 15 dez. 2021.
- BRITO, Cristóvão de Cássio da Trindade. **A PETROBRAS e a gestão do território no Recôncavo Baiano.** Salvador: EDUFBA, 2008.
- BRITO, Italo Fernando Carvalho. **Problemática da moradia em Caxias-MA:** a produção formal de habitações e seus processos espaciais. Trabalho de Conclusão de Curso: CESC/UEMA, 2017.
- BURNS, E. K. Nested hexagons: central place theory. In: HANSON, S. **10 geographic ideas that changed the world.** New Brunswick: Rutgers University Press, 1997.
- CAIXA ECONÔMICA. **Caxia Econômica Federal/MA.** Disponível em: <https://www.localizaagencia.com/por-banco/c/cef-caixa-economica-federal/ma-maranhao/>. Acesso em: 18 dez. 2021.
- CAPEL, Horácio. Las pequeñas ciudades en la urbanización generalizada y ante la crisis global. Ciudad de México. **Investigaciones Geográficas**, n. 70, p. 7-32, 2009.

CARAVELA. **Economia dos Municípios:** Codó-MA. Disponível em: <https://www.caravela.info/regional/cod%23B3---ma>. Acesso em: 28 dez. 2022.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de. **O Nordeste e o regime autoritário.** São Paulo: Hucitec, 1987.

CAXIAS. Prefeitura Municipal de Caxias. **Lei Municipal Nº 2.310/2016.** Estado do Maranhão. Prefeitura municipal – Gabinete do Prefeito. Leonardo Barroso Coutinho, 17 de maio de 2016.

CAXIAS. Prefeitura Municipal de Caxias. **Economia:** Caxias cresce mais de R\$ 100 milhões e é a 8^a economia do Maranhão com mais de R\$ 1,8 bilhão. Disponível em: <http://caxias.ma.gov.br/2020/12/18/economia-caxias-cresce-mais-de-r-100-milhoes-e-e-a-8a-economia-do-maranhao-com-mais-de-r-18-bilhao/>. Acesso em: 28 jul. 2021.

CAXIAS, Shopping. **Apresentação do Caxias Shopping Center.** Disponível em: <https://caxiasshoppingcenter.com.br/apresentacao>. Acesso em: 15 abr. 2022.

CEASA. **A nova CEASA.** Disponível em: <https://www.grupomateus.com.br/sobre/>. Acesso em: 5 maio 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana.** São Paulo: Editora Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). **Cidades médias:** espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-34.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Orgs.). **Explorações geográficas:** percursos no fim de século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 279-318.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Redes geográficas:** reflexões sobre um tema persistente. Cidades, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial.** 7. ed. Ática, São Paulo: 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas.** 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

DIAS, Francisca Barbosa. **A produção do espaço urbano caxiense a partir da construção do Caxias Shopping.** 2016. 56 f. Trabalho de Conclusão de Curso. CESC/UEMA, Caxias, 2016.

DIAS, Leila Christina. Redes eletrônicas e novas dinâmicas do território brasileiro. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Brasil:** questões atuais da reorganização do território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, p. 115-144.

DIOCESES/MA. Dioceses do Estado do Maranhão. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Categoria:Dioceses_do_Maranh%C3%A3o. Acesso em: 21 dez. 2021.

DOURADO, José Ribamar; BOCLIN, Roberto Guimarães. **A indústria do Maranhão:** um novo ciclo. Brasília: IEL, 2008.

FC OLIVEIRA, CIA. & LTDA. FC OLIVEIRA: uma indústria de soluções. Disponível em: <https://www.fcoliveira.com.br/a-empresa-fc-oliveira/>. Acesso em: 28 dez. 2022.

FDNE. Banco do Nordeste. Disponível em: <https://www.bnb.gov.br/fdne>. Acesso em: 21 maio 2021.

FRESCA, T. M. Centros locais e pequenas cidades: distinções necessárias. **Anais... XVI ENG.** Porto Alegre, 2010.

GEORGE, Pierre. **Geografia urbana.** São Paulo: Difel, 1983.

GOMES, Paulo César da Costa. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Orgs.). **Geografia:** conceitos e temas. 2. ed. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2000, p. 49-76.

HAESBAERT, Rogério. **Regional-global:** dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

IBGE. Municípios com população residente superior a 50.000 pessoas. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/308/cd_2000_v7.pdf. Acesso em: 28 dez. 2022.

IBGE. Características da população e dos domicílios: resultados do universo. Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

IBGE. Censo demográfico 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2001.

IBGE. Censo Demográfico 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html?=&t=resultados>. Acesso em: 25 dez. 2022.

IBGE. Cidades: Caxias-MA. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/caxias/panorama>. Acesso em: 15 dez. 2020.

IBGE. Cidades: estimativa populacional. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 20 ago. 2021.

IBGE. Cidades: Caxias Maranhão. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/caxias/pesquisa/38/46996>. Acesso em: 21 mar. 2020.

IBGE. Divisão regional do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

IBGE. Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

IBGE. Produto Interno Bruto dos Municípios - 2018. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5938>>. Acesso em: 28 jul. 2021.

IBGE. Regiões de Influência das Cidades – REGIC - 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE. Regiões de Influência das Cidades – REGIC - 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE. Produto Interno dos Municípios 1999-2002. Rio de Janeiro: IBGE, 2005.

IBGE. Produto Interno Bruto dos Municípios: 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 14 abr. 2021.

IPEA. Configuração atual e tendências da rede urbana (v. 1), Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil. Brasília: UNICAMP, IPEA, IBGE, NESUR, 2001.

IPEA. Rede urbana brasileira como agenda de pesquisa no IPEA: retrospecto e perspectivas. Relatório de pesquisa. Coordenação da pesquisa Rede Urbana. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2016.

LENCIORI, Sandra. **Da cidade e sua região à cidade-região.** In: HAESBAERT, Rogério. **Regional-global:** dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

LENCIORI, Sandra. **Região e geografia.** 1. ed. 2. reimpr. São Paulo: EDUSP, 2009.

LIMA JUNIOR, Heitor Moreira. **Colonização de Fronteira Agrícola:** um modelo de desenvolvimento rural. São Luís: PPG/EDUFMA, 1987.

MAIA, Doralice Sátiro. Cidades médias e pequenas no Nordeste: conferência de abertura. In: HENRIQUE, Wendel; LOPES, D. M. F. (Orgs.). **Cidades médias e pequenas da Bahia:** teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010, p. 15-41.

MARANHÃO. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômico e Cartográfico. **Indicadores de Conjuntura Econômica do Maranhão**, v. 1, nº 1. São Luís: IMESC, 2018.

MARANHÃO. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. **Produto Interno Bruto dos Municípios do Estado do Maranhão:** 2016. São Luís: IMESC, 2016.

MARANHÃO. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. **Regiões de Desenvolvimento.** São Luís: IMESC, 2018.

MARANHÃO. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. **Produto Interno Bruto do Estado do Maranhão:** período 2010 a 2018. São Luís: IMESC. 2020.

MARANHÃO. Circunscrições Regionais de Trânsito. **Departamento de Trânsito do Maranhão.** Disponível em: <http://www.detran.ma.gov.br/ciretrans>. Acesso em: 18 dez. 2021.

MARANHÃO. **Sistemas de Educação Governo do Maranhão.** Disponível em: <http://sistemas.educacao.ma.gov.br:8080/estatistica/mapa12.php>. Acesso em: 21 dez. 2021.

MARANHÃO, Governo do. **Assembleia Legislativa do Maranhão.** Disponível em: <https://www.al.ma.leg.br/noticias/29651>. Acesso em: 18 jun. 2022.

MARANHÃO, Governo do. **Plano Plurianual - PPA 2020-2023 do Governo do Estado do Maranhão.** Secretaria de Estado do Planejamento e Orçamento – SEPLAN, São Luís, 2019.

MARANHÃO, Ministério Público do. **Macroregiões de saúde.** Disponível em: https://www.mppa.mp.br/arquivos/CAOPSAUDE/Anexo_Resolu%C3%A7%C3%A3o_CIB_MA_n%C2%BA_64. Disponível em: 19 dez. 2021.

MARANHÃO. Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento. **Proposta de regionalização para o desenvolvimento do Maranhão.** Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. São Luís: 2015.

MARX, Karl. **O Capital – crítica da economia política.** 4. ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978. Livro 1, v. 2.

MASSEY, Doreen. **Regionalismo:** alguns problemas atuais. Espaço e Debates, São Paulo, nº 4, 1978. p. 50-53.

MOREIRA JUNIOR, O. As cidades pequenas na geografia brasileira: a construção de uma agenda de pesquisa. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 35, 2013, p. 19-33.

MOREIRA JUNIOR, O. **As cidades pequenas na região metropolitana de Campinas-SP:** dinâmica demográfica, papéis urbanos e (re) produção do espaço. Universidade Estadual Paulista. Instituto de Geociências e Ciências Exatas Campus de Rio Claro, 2014.

NERI, Marcelo. **Mapa da Nova Pobreza.** Rio de Janeiro: FGV Social, 2022. (Inclui anexo em separado com atlas de pobreza). Disponível em: cps.fgv.br/cps/bd/mapas/MAPA-EXTRATOS-Pobreza-550-2012-2021/index.html. Acesso em: 19 fev. 2023.

OAB. Ordem dos Advogados do Maranhão. Disponível em: <http://www.oabma.org.br/institucional/historia#:~:text=Atualmente%20com%20mais%20de%207,Santa%20In%C3%AAs%2C%20Cod%C3%B3B3%20e%20Pedreiras>. Acesso em: 18 jan. 2022.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(lí)gião:** Sudene, Nordeste, planejamento e conflitos de classe. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

OLIVEIRA, Ildo Rodrigues. **Formações socioespaciais e a indústria de calçados: a espacialidade das empresas de calçados esportivos no Brasil e na argentina.** 2018. 339 f. Tese (Doutorado) Programa de Pós-Graduação em Geografia. Instituto de Geociências – Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2018.

OLIVEIRA, Laysa Camilla Brant; PEREIRA, Anete Marília. A geografia das redes de supermercados: considerações sobre o Norte de Minas Gerais. **Revista Ensaios de Geografia**, Niterói, v. 7, n. 14, p. 52-78, maio-ago., 2021.

PEREIRA FILHO, Jomar Fernandes. **Formação econômica do maranhão:** superexploração e estado oligárquico como entraves ao desenvolvimento. VII Jornada Internacional de Políticas Públicas. 25 a 28 de agosto de 2015. São Luiz, UFMA.

PETROBRAS. **Terminais e oleodutos.** Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/terminais-e-oleodutos/terminal-sao-luis.htm>. Acesso em: 18 set. 2021.

PONTES, Beatriz Maria Soares. As mudanças no processo produtivo capitalista e suas repercussões nas cidades médias do Nordeste. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar. (Orgs.). **Cidades médias:** produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 327-346.

PONTES, Beatriz Maria Soares. Contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos nordestinos. In: DIAS, Patricia Chame; SANTOS, Jânio. (Orgs.). **Cidades médias e pequenas:** contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos. São Paulo: Expressão Popular, 2012, p. 19-46.

ROCHA, Rosimary Gomes; MOTA, Francisco Lima. **A inserção da economia maranhense no cenário nacional:** o des(re)ordenamento territorial no sul do Maranhão. XXI Encontro Nacional de Geografia Agrária. Territórios em disputa: os desafios da Geografia Agrária nas contradições do desenvolvimento brasileiro. Uberlândia-MG, 2012. ISSN 1983-487X. 20 p.

ROLIM FILHO, Claudiomar Matias. **Formação econômica do Maranhão:** de província próspera a estado mais pobre da federação - o que deu tão errado? 104 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de Brasília. Programa de Pós-Graduação em Economia do Setor Público. Brasília, 2016.

RUIZ, Ricardo Machado. **Estruturas urbanas comparadas:** Estados Unidos e Brasil. Est. Econ., São Paulo, v. 35, n. 4, 715-737, out-dez, 2005.

SANCHEZ, Isaac Buso. **La red urbana española.** Disponível em: http://agrega.juntadeandalucia.es/repositorio/11042011/26/es-an_2011041113_9085923/GE_U2_T4_contenidos.pdf. Acesso em: 15 maio 2021.

SANTOS, Anna Karla de Almeida; PFLUEGER, Grete Soares. Modernidades industriais no Maranhão. **Labor & Eng.**, Campinas, SP, v. 13, p. 1-10, 2019.

SANTOS, B. C. Divisão territorial do trabalho, rede urbana e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 20, p. 135-164, enero/jun., 2019a.

SANTOS, José Erimar dos. **Feira livre e circuitos da economia urbana:** um estudo da feira da Pedra, em São Bento (PB) / Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de pós-graduação e Pesquisa em Geografia, Natal, 2012.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço:** técnica e tempo; razão e emoção. São Paulo, Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado:** fundamentos teórico e metodológico da geografia. Hucitec: São Paulo, 1988.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova:** da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1986.

SANTOS, Milton. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade.** Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido:** os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Tradução de Myrna T. Rego Viana. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979. (Coleção Ciências Sociais).

SANTOS, Milton. **O espaço dividido:** os dois circuitos da economia urbana dos países Subdesenvolvidos / The divided space: the two circuits of urban economy in underdeveloped countries. São Paulo; Editora da Universidade de São Paulo; 2 ed; 2008. 433 p.

SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 54, p. 81-100, jun., 1977.

SANTOS, Poliane Camila Lima dos. **Arapiraca e sua expressão enquanto cidade média no contexto regional alagoano.** 2019. 140 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Alagoas. Instituto de Geografia, Desenvolvimento e Meio Ambiente. Maceió, 2019.

SAVÉRIO SPOSITO, Eliseu. **Redes e cidades.** São Paulo: Editora UNESP, 2008.

SEBRAE. **Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas.** Disponível em: https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/canais_adicionais/contato_uf?codUf=11. Acesso em: 15 dez. 2021.

MARANHÃO. Secretaria de Educação. **Unidade Regional de Educação.** <https://www.educacao.ma.gov.br/unidades-regionais-de-educacao/>. Acesso em: 18 dez. 2021.

MARANHÃO. **Secretaria da Fazenda do Maranhão.** Disponível em: <https://sistemas1.sefaz.ma.gov.br/portalsefaz/jsp/pagina/pagina.jsf?codigo=1588>. Disponível em: 18 dez. 2021.

SILVA, Luan Coutinho de Abreu. **Importância do setor de saúde na produção do espaço socioeconômico em Caxias-MA.** 2017. 65 f. Trabalho de Conclusão de Curso. CESC/UEMA, Caxias, 2017.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. Cidades pequenas e médias: reflexões teóricas e

aplicadas. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; BAUMGARTNER, Wendel Henrique. **Cidades médias e pequenas:** teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010, p. 93-108.

SIMPSON, J; WEINER, E. The Oxford English Dictionary. Oxford: Clarendon Press: 1989. Tradução HAESBAERT, Rogério. **Regional-global:** dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 208p.

SINCOPEMA. Indústria de Plásticos LTDA. Disponível em: <http://sincoplema.com.br/>. Acesso em: 4 fev. 2023.

SSP/MA. Secretaria de Segurança Pública. Polícia Civil/MA. Disponível em: <https://www.ssp.ma.gov.br/delegacias/delegacias-no-interior/>. Acesso em: 22 dez. 2021.

SOUSA, Isaac Gonçalves; MENESES, Renato Lourenço de; VIANNA, Jotônio Moreira (org). **Cartografias Invisíveis:** saberes e sentires de Caxias. Caxias-MA: Academia Caxiense de Letras, 2015. 500p. ISBN 978-85-69424-00-0.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. 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. 233-253

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, O. (Orgs.). **Cidades médias:** produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras. Belém: FASE/ICSA/UFPA, 2009. In: MAIA, Doralice Sátiro. **Cidades médias e pequenas no Nordeste:** conferência de abertura, p. 23.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão *et al.* O estudo das cidades médias brasileiras uma proposta metodológica. In: Maria Encarnação Beltrão. (Orgs.). **Cidades médias:** espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 35-68.

PROCON. Promoção e Defesa do Cidadão e Consumidor do Maranhão. Disponível em: <https://www.procon.ma.gov.br/unidades-do-procon-ma/>. Acesso em: 14 jan. 2022.

TIMON. Prefeitura Municipal de Timon. **Perfil da cidade.** Disponível em: http://timon.ma.gov.br/site/?page_id=246. Acesso em: 26 dez. 2022

TRE/MA. Tribunal Regional do Maranhão. Disponível em: <https://www.tre-ma.jus.br/o-tre/zonas-eleitorais/endereco-telefone-e-horario-de-atendimento>. Acesso em: 14 jan. 2022.

TRT/MA. Tribunal Regional do Trabalho. Disponível em: <https://www.trt16.jus.br/o-tribunal/varas-do-trabalho>. Acesso em: 14 jan. 2022.

UNIVERSIDADES/MA. Educação Estado do Maranhão. Disponível em <https://www.educabras.com/faculdades/estado/ma>. Acesso em: 18 dez. 2021.

VALENTIM, Marilena Simões. Impactos econômicos da guerra fiscal no Brasil. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, a. 8, n. 156, 9 dez. 2003. Disponível em:

<https://jus.com.br/artigos/4582>. Acesso em: 30 out. 2022.

VELHO, Otávio. **Capitalismo autoritário e campesinato**. Rio de Janeiro: Zahar, 1995, p. 197-202.

VIEIRA, Alessandra d'Ávila *et al.* Estudos recentes sobre a rede urbana brasileira: diferenças e complementaridades. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 13, n. 2, p. 55-70, 2011.

APÊNDICES



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
PESQUISADOR: Italo Fernando Carvalho Brito**



APÊNDICE A - FORMULÁRIO 1: Pesquisa junto aos provedores de Internet na cidade de Caxias

1. O provedor de internet é uma empresa do município de Caxias?

() Sim () Não

Se não, de qual município ele é?

2. Quantos anos a empresa vem atuando na cidade de Caxias?

() 1 a 2 anos () Até 10 anos ou mais

2. Atualmente a empresa atende outras cidades?

() Sim () Não

Se sim, quais são elas?

3. Atualmente a conexão da internet se estabelece por qual meio:

() Cabo; () Fibra óptica; () Satélite.

4. A empresa atende em quais áreas?

() Somente na cidade; () Nas áreas urbana e rural.

APÊNDICE B - Tabela - Ligações intermunicipais da cidade de Caxias no estado do Maranhão - 2022

Tabela - Ligações intermunicipais da cidade de Caxias no estado do Maranhão - 2022	
Empresas de transportes intermunicipais e interestaduais	Ligações intermunicipais e interestaduais de outras cidades/ localidades com a cidade de Caxias-MA
1. Real Maia (39 localidades)	<p>Linha Açailândia – Timon: (Açailândia; Buriticupu; Santa Luzia; Miranda do Norte; Arari</p> <p>Linha São Luís – Timon: (Codó; São Luís; São Mateus do Maranhão; Timon);</p> <p>Linha Timon – Balsas: (Balsas; São Raimundo Mangabeiras; Colinas; São João dos Patos; Bom Jesus das Selvas; São Domingos do Maranhão; Dom Pedro; Porto Franco; Campestre do Maranhão);</p> <p>Linha Timon – Santa Inês: (Alto Alegre do Maranhão; Bacabal; Santa Inês; São Domingos do Azeitão; Estreito;)</p> <p>Linha Timon – Pres. Dutra: (Barra do Corda; Peritoró; Presidente Dutra; São João do Sóter; Vitoria do Mearim; Zé Doca.)</p> <p>Linha Imperatriz – Timon: (Carolina; Imperatriz; Grajaú; Santa Luzia do Paruá; Campestre do Maranhão; Zé Doca)</p> <p>Maracaçumé; Miranda do Norte; Nova Olinda do Maranhão; Paraibano; Pastos Bons; Porto Franco; Riachão; São Domingos do Maranhão;;;</p>
2. Expresso Guanabara (21 localidades)	<p>Linhos Açailândia – Timon/ Imperatriz – Timon/ Santa Inês Timon/ Balsas – São Luís/Timon:</p> <p>Alto Alegre do Maranhão; Araioses; Arari; Açailândia; Anapurus; Bacabeira; Bacabal; Barreirinhas; Barão de Grajaú; Bela Vista do Maranhão; Coelho Neto; Codó; Colinas; Capinzal do Norte; Chapadinha; Dom Pedro; Estreito; Itinga do Maranhão; Itapecuru Mirim; Maracaçumé; Maranhãozinho; Morros; Matões; Miranda do Norte; Nova Olinda do Maranhão; Peritoró; Paraibano; Paulino Neves; Pindaré-Mirim; Presidente Dutra; Rosário; Santa Inês; Santa Luzia; Santa Luzia do Paruá; Santa Quitéria do Maranhão; Santo Antônio dos Lopes; São Mateus do Maranhão; São João dos Patos; São Domingos do Maranhão; São Luís; Timon; Timbiras; e Zé Doca.</p>
4. Expresso Rayane (21 localidades)	<p>Linha Timon/Balsas – Timon/ Pres. Dutra:</p> <p>Amarante do Maranhão; Balsas; Barra do Corda; Bacabal; Bernardo do Mearim; Capinzal do Norte; Dom Pedro; Grajaú; Joselândia; Lima Campos; Pedreiras; Peritoró; Santa Luiza; Sítio Novo; Santo Antônio dos Lopes; São</p>

	João do Sóter; São Raimundo das Mangabeiras; Matões; Presidente Dutra; Timbiras; Timon.
3. Satélite Norte (18 localidades)	Linha Timon - Açaílândia/ São Luís- Timon / Imperatriz/Timon; Arari; Bacabal; Barra do Corda; Buriticupu; Estreito; Grajaú; Imperatriz; Miranda do Norte; Peritoró; Porto Franco; Presidente Dutra; Santa Inês; Santa Luzia; Santa Rita; São Luís; Timon; Vitória do Mearim.
5. R.A. Viagens/Porto Rico (12 localidades)	Linha Timon – Imperatriz: Açaílândia; Barra do Corda; Bacabal; Carutapera; Imperatriz; Maracaçumé; Pinheiro; Porto Franco; Presidente Dutra; Santa Inês; Timon; Zé Doca.
6. Boa Esperança Transp. (04 localidades)	Linha Timon – Boa Vista do Gurupi (Santa Inês; Timon; Zé Doca.)
7. Viação Sete (07 localidades)	Linha Timon – Pres. Dutra: Benedito Leite; Colinas; São Domingos; Paraibano; Pastos Bons; Presidente Dutra; e Timon.
8. Viação Aparecida/Imperatur (03 localidades)	
9. JAMJOY/JR 4000	Balsas e Timon.
10. Progresso	São Luís e Timon.
11. Rota do Mar	Timon e Zé Doca

Fonte: Pesquisa direta, no Terminal Rodoviário Nachor Carvalho, Caxias-MA - 2022.

APÊNDICE C - Tabela - Estado do Maranhão: funções urbanas centrais existentes nas 217 cidades – 2021

Tabela - Estado do Maranhão: funções urbanas centrais existentes nas 217 cidades - 2021			
Número de ordem	Total de ocorrências	Peso	Funções – administração
1	87	2,49	Agência de eletricidade do estado – Equatorial MA
2	11	19,72	Agência da Receita Federal
3	51	4,25	Agência do Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS
4	217	4,52	Agência do Serviço de Atendimento ao Cidadão – SAC
5	98	2,21	Agência do Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE
6	16	13,56	Sede da Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN
7	94	2,3	Colégio com ensino médio privado
8	217	1	Colégio com ensino médio público
9	16	13,56	Escritório Câmara de Dirigentes Lojistas do Maranhão- CDL
10	7	31	Escritório do departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT
12	75	2,89	Faculdade privada
13	112	1,93	Fórum
14	93	2,33	Hospital particular
15	164	1,32	Hospital público
16	20	10,85	Inspeção da Secretaria da Fazenda do Estado do Maranhão
17	54	4,01	Maternidade
18	125	1,73	Ministério Público
19	18	12,05	Sede de Coordenadoria Regional da Polícia Civil
20	19	11,42	Unidades Regionais de Educação do Maranhão (SEDUC)
21	20	10,85	Serviço Autônomo de água e Esgoto – SAAE
22	12	18,08	Sede de Diocese
23	19	11,42	Sede da Macrorregião de Saúde do Maranhão
24	13	16,69	Subseção Regional da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB
25	96	2,26	Tribunal Regional Eleitoral – Cartório Eleitoral
26	16	13,56	Tribunal Regional do Trabalho – Vara do Trabalho
27	40	5,42	Unidade de Sistema Nacional de Defesa do Consumidor – PROCON
28	12	18,03	Universidade Pública
Funções – comerciais			
28	12	18,08	Aço/ferro
29	37	5,86	Aparelhos eletrônicos – alta complexidade (REGIC 2018)
30	45	4,82	Artigos ortopédicos

31	49	4,42	Artigos para decoração
32	37	5,86	Artigos para festa
33	21	10,33	Aparelhos para surdez
34	48	4,52	Alimento – atacado
35	102	2,12	Autopeças
36	64	3,39	Bicicletas
37	71	3,05	Brinquedos
38	81	2,67	Calçados
39	84	2,43	Colchões
40	66	3,28	Cosméticos
41	72	3,01	Distribuidores de produtos farmacêuticos
42	64	3,39	Eletrodomésticos
43	48	4,52	Embalagens e plásticos
44	62	3,5	Ferramentas e máquinas
45	52	4,17	Floricultura
46	48	4,52	Filmes – revelação, ampliação, máquinas fotográficas e acessórios
47	92	2,35	Informática – microcomputadores, periféricos e suprimentos
48	44	4,93	Instrumentos musicais
49	33	6,57	Joalheria
50	86	2,52	Livraria
51	24	9,04	Lustres
52	184	1,17	Materiais de construção
53	62	3,5	Material elétrico
54	48	4,52	Material hidráulico
55	28	7,75	Material hospitalar
56	103	2,12	Máquinas agrícolas - empresas
57	122	1,77	Móveis
58	54	4,01	Móveis para escritórios
59	80	2,71	Óticas
60	48	4,52	Oxigênio hospitalar
61	86	2,52	Papelaria
62	21	10,33	Piscinas e produtos para piscinas
63	102	2,12	Presentes
64	114	1,9	Produtos agropecuários
65	120	1,8	Restaurante
67	48	4,52	Revenda de automóveis
68	38	5,71	Revenda de caminhão
69	154	1,4	Revenda de gás de cozinha
70	62	3,5	Revenda de motocicletas

71	7	32,4	Shopping Center
72	164	1,32	Supermercado
73	86	2,52	Tecidos
74	94	2,3	Tintas e acessórios
75	57	3,8	Utilidades domésticas
76	107	2,02	Venda de telefone celular
77	87	2,49	Vestuário feminino
78	63	3,44	Vestuário infantil
79	85	2,55	Vestuário masculino
80	47	4,61	Vidraçaria
81	23	9,43	Tratores
Funções – outros serviços			
82	12	18,08	Assessoria empresarial
83	43	5,04	Agência bancária – Caixa Econômica Federal
84	15	14,46	Agência bancária – banco privado
85	84	2,58	Agência bancária – Banco do Brasil
86	25	8,68	Agência bancária – Banco do Nordeste Brasileiro (BNB)
87	89	2,43	Agência bancária – BRADESCO
88	211	1,02	Agência de Correios e telégrafos
89	67	3,23	Agência de turismo
90	76	2,85	Autoescola
91	77	2,81	Casa lotérica
92	7	32,4	Cinema
93	52	4,17	Clínica cardiológico/pulmonar
94	29	7,48	Clínica de ortodontia
95	93	2,33	Clínica médica
96	27	8,03	Clínica odontológica
97	13	16,69	Clínica oncológica
98	98	2,21	Clínica psicológica
99	93	2,33	Clínica veterinária
100	59	3,67	Corretor de planos de saúde
101	59	3,67	Corretor de planos odontológicos
102	57	3,8	Corretor de seguros
103	86	2,52	Curso de língua estrangeira
104	114	1,9	Curso de informática
105	23	9,43	Curso de música
106	77	2,81	Curso pré-vestibular
107	16	13,56	Emplacamentos de veículos

108	63	3,44	Empresa imobiliária
109	103	2,12	Empresa de engenharia e construções
110	57	3,8	Empresa engenharia elétrica e telecomunicações
111	97	2,23	Escritório de advocacia
112	47	4,61	Escritório de arquitetura
113	117	1,85	Escritório de contabilidade
114	113	1,92	Estação de rádio
115	54	4,01	Estação de televisão
116	97	2,23	Gráfica
117	133	1,63	Hotel
118	47	4,61	Jornal
119	93	2,33	Laboratório de análises clínicas
120	48	4,52	Locadora de automóveis
121	13	16,69	Ourives
122	87	2,49	Policlínicas
123	73	2,49	Provedor de internet
124	55	6,57	Publicidade
125	37	5,86	Reparos de aparelhos eletrônicos
126	38	5,71	Retificadora de motores
127	114	1,9	Serviço de limpeza e conservação
128	93	2,33	Serviços especializados de saúde
129	147	1,47	Sindicatos operários
130	53	4,09	Sindicatos patronais
131	27	8,03	Transportadoras de cargas

Fonte: BNB (2021); CAIXA (2021); CIRETRAN (2021); DIOCESES/MA (2021) ESCOLAS/MA (2021); FEDERAL (2021); MARANHÃO (2021); OAB/MA (2022); PROCON (2022); SEBRAE (2021); SEDUC/MA (2021); SEFAZ/MA (2021); SSP/MA (2021); TRE/MA (2022); TRT (2022); UNIVERSIDADES/MA (2021).

APÊNDICE D - Tabela - Lista de empreendimentos de saúde em Caxias

Tabela - Lista de empreendimentos de saúde em Caxias		
Hospital público	Clínica particular	Laboratórios particular
Hospital Regional De Caxias Dr. Everaldo Ferreira Aragão	Casa de Saúde Dr. Humberto Coutinho	Labteste
Hospital Gentil Filho	Interclínica Santa Terezinha	Biodiagnóstikus
Hospital de Traumatologia e Ortopedia	Nossa clínica	Bioanálise
	Clínica Medcenter	Laboratório de Análises Clínica de Caxias - LANAC
Unidade de Pronto Atendimento - UPA Dr. Fernando Vieira Chaves	Multiclínica	Laboratório de Análises Clínica Graça Aragão
Unidades Básicas de Saúde – UBS (38 UBSs localizadas nas zonas urbana e rural)	Clínica AmorSaúde	Laboratorio Sao Marcos
Ambulatório Universitário da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA)	Clinimed	Laboratorio SousAraujo
Clínica pública:	Medserv	Laboratório São João
Clínica Sorrir	Medcenter Multi	
Policlínica	Hospital da Visão	
	Medical Caxias Shopping	

Fonte: Pesquisa direta. 2023.