



Autora:

MARIANA DIAS VIEIRA

Arquiteta e urbanista, doutora em Arquitetura pelo Programa de Pós Graduação em Arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro - PROARQ - FAU/UFRJ e mestre em Urbanismo pelo Programa de Pós Graduação em Urbanismo – PROURB, da mesma universidade.

Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Pontifícia Católica do Rio de Janeiro – PUC Rio.

Endereço: Rua Humberto de Campos, 957/201, Rio de Janeiro, RJ. Tel.: (21) 9114 6758.

E-mail: m.diasvieira@gmail.com

III CINCCI

Temática 2. Espaço urbano e as atividades de comércio e serviços varejistas:

Políticas urbanas, gestão e planejamento; urbanismo comercial; teorias locacionais; políticas de requalificação comercial; requalificação de áreas centrais; legislação urbanística; questões de fronteiras; impacto urbano (grandes projetos, e-commerce, eventos, etc.); distribuição e transporte; rendas urbanas e geração de emprego; mercado imobiliário; terminais de distribuição, portos, centrais atacadistas, centros de transbordo; fluxos urbanos, regionais e internacionais; cidade 24 horas.

Os Espaços Comerciais e as Centralidades Urbanas

Resumo

O presente trabalho busca compreender a importância das atividades comerciais na estruturação das cidades através do processo de consolidação das várias centralidades urbanas que geram uma lógica de cidade que vai além da relação centro-periferia. O trabalho discute também questões ligadas à formação da sociedade de consumo e seu rebatimento na produção dos espaços urbanos, tanto na escala metropolitana quanto na escala intra-urbana, mais especificamente em seu sistema de espaços livres.

Introdução

Este trabalho é parte da tese de doutorado¹ desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, que se propôs

¹ VIEIRA, Mariana Dias. *A influência das atividades comerciais no sistema de espaços livres urbanos: O caso da centralidade de Madureira - Rio de Janeiro*. Tese de doutoramento. 2008. Faculdade de



a estudar a influência das atividades comerciais na estruturação das centralidades urbanas. Para tanto, a pesquisa teórica se estruturou sobre três grandes eixos: a compreensão dos diversos tipos de organização espacial dos elementos do sistema de espaços livres públicos; a identificação da diversidade tipológica de espaços comerciais que ocupam a esfera pública, e a compreensão territorial da cidade do Rio de Janeiro - o que inclui seus sistemas de transportes, mobilidade, acessibilidade entre outros itens.

Optamos por apresentar aqui as discussões realizadas sobre a formação das centralidades urbanas que focalizaram as atividades comerciais e seus desdobramentos que se encontram no terceiro capítulo da tese. De forma geral, o trabalho parte de uma análise da cidade que vai além da relação centro-periferia, ou de uma centralidade única, forte e tradicional acima de todas as outras, e se propõe a estudar não os espaços em si, mas os processos que se engendram na formação das centralidades, a forma como os vários elementos se movimentam na estrutura da cidade. Neste processo, o sistema de espaços livres é nosso condutor, o elemento-chave dessa compreensão.

Os padrões que caracterizam o atual contexto urbano são marcados, entre outros fatores, pelo uso da internet, da flexibilização do trabalho, do liberalismo, dos vários aspectos da informalidades e até a própria crise do Estado como provedor da 'oferta de cidade' (hoje há muitos atores privados). A compreensão da cidade como uma rede de fluxos de pessoas e de mercadorias e dos vários subsistemas superpostos nos conduziu a compreensão de que os espaços de comércio são os nós dessa rede, os pontos de acesso até ela, e, portanto, a compreensão da cidade e do sistema de espaços livres passa por uma análise da inter-relação da concentração dessas centralidades em várias escalas que nos aproxima das dinâmicas específicas de cada lugar.

A estrutura teórica do trabalho foi montada a partir dos autores que percebem a cidade a partir dos processos que possibilitam o seu crescimento e dos padrões que modificam a forma e utilização de seus espaços. Utilizamos os trabalhos seminais de Lefebvre (1999) e Castells (2000), que na década de 1970, modificam a forma de

pensar a cidade incluindo nas suas análises as questões de ordem política e econômica, juntamente com o trabalho de Gottdiener (1993) que dá prosseguimento a esses trabalhos. Além desses, nos utilizamos da contemporaneidade do pensamento de David Harvey (1992) e Milton Santos (1985, 1987) que buscam também essa compreensão. Os trabalhos de Villaça (1998) e Reis (2006) seguem também essa reflexão sobre as cidades brasileiras.

O trabalho de Beajeau-Garnier (1997) nos auxiliou na consolidação do pensamento acerca de uma visão sistêmica dos vários sistemas que compõem a cidade e da forma de enfrentamento desses sistemas isoladamente e em conjunto. Trabalhos mais voltados ao comércio, alguns deles derivados de um ramo da Geografia Urbana, conhecido como Geografia do Comércio, nos auxiliou na compreensão da importância do sistema comercial na estruturação das cidades e da abrangência do tema. São eles: Sagueiro (1996), Cachinho (2002), Montessoro (2006) e Vargas (1992).

Por questões metodológicas, foi feito um recorte temático a partir do século XX, utilizando-se da literatura específica disponível sobre a evolução dos tipos de espaços livres ao longo dos séculos, bem como sobre as diferentes posturas administrativas e jurídicas adotadas por cada sociedade em períodos distintos².

O papel do comércio na construção das cidades

O comércio está diretamente conectado a vários elementos do sistema urbano e seu estudo possibilita diferentes abordagens sob diferentes escalas e disciplinas. Optamos aqui por desenvolver questões relacionadas ao contexto urbano atual, formado a partir do início do século XX, mais especificamente sobre o reatamento das atividades comerciais no campo espacial. Buscamos compreender o processo de constituição do modelo metropolitano das grandes cidades através da compreensão do impacto dos sistemas viário e de transportes no sistema comercial, e destes na formação das centralidades urbanas. Para tanto, destacamos, entre outros itens, a importância do reposicionamento funcional dos centros tradicionais das grandes cidades que, na virada do século XIX para o século XX, passam a compartilhar com vários outros as

² Sobre a história do comércio, ver: VARGAS, Heliana Comim. *Comércio: Localização estratégica ou estratégia da localização?* Tese de doutoramento. FAU/USP, 1992.

funções de produção e abastecimento da cidade como um todo; os processos que engendraram as modificações sociais, políticas e econômicas que acarretaram as modificações e a relação que se estabelece entre acessibilidade, consumo e o sistema de espaços livres.

Para analisarmos o papel do comércio na configuração dos espaços livres contemporâneos, é importante destacar o que entendemos por “sociedade urbana” e quais as demandas impostas por esta sociedade. Utilizaremos, a princípio, o pensamento de Lefebvre (1970) que define a sociedade urbana como resultado do processo de urbanização, acumulando exigências complexas e novas funções. Entre essas novas funções, o comércio assume posição de destaque, possibilitando o rearranjo de novas formas econômicas, espaciais, políticas e socioculturais.

A influência do comércio na configuração das cidades tem suas origens na etapa inicial do surgimento destas - marcado pela presença das atividades de trocas. Entretanto, nesta etapa inicial da formação das estruturas urbanas, essas atividades foram desenvolvidas por estrangeiros ou pessoas de classes mais baixas, geralmente excluídas da cidade política, e ocupavam, geograficamente, lugares periféricos da configuração urbana, fortemente marcados por signos de heterotopia, ou seja, em localização menos privilegiada que as classes dominantes. Em *A Economia das Cidades*, Jacobs (1961, *apud* KOSTOF, 1991), defende que as cidades se desenvolveram a partir dos mercados nodais que, com a intensificação agrícola e a produção dos excedentes, passaram a abastecê-las. Este processo de integração do comércio à cidade durou séculos e foi apenas no ocidente europeu, no final da Idade Média, que a mercadoria, o mercado e os mercadores penetraram triunfalmente na zona urbana. Até então, o espaço mais importante nas cidades antigas era a Praça de Reunião, a Ágora, o Fórum. Mais tarde, estes espaços foram suplantados pela presença da Praça do Mercado, que logo se tornou o espaço-chave da cidade, o espaço central. Além disso, a Praça do Mercado se configurou como um lugar de encontro, das pessoas e das trocas – funções que se tornaram, com o passar do tempo, cada vez mais indispensáveis ao crescimento das cidades, suscitando movimento e riqueza (LEFEBVRE, 1970). A partir destas constatações, podemos afirmar que a inflexão do campo à cidade foi um processo econômico, já que a produção do excedente agrícola só se negociava na Praça de Mercado, modificando e ampliando a relação da cidade sobre o campo (MONTE-MÓR, 2006). A nova

estruturação urbana ocorreu, portanto, no momento em que a cidade mercantil assumiu seu lugar impondo a troca comercial como função urbana³.

Deste momento inicial até o atual, o mercado sempre foi uma realidade de vanguarda e sempre determinou a maioria das intervenções nas cidades que os continham. A questão que se coloca é: qual a relação atual que se estabelece entre a sociedade, o novo conceito de modernidade e as trocas comerciais, na configuração do sistema de espaços livres públicos das cidades contemporâneas? Lipovetsky (2005) encontra respostas na análise da evolução das relações de mercado e no triunfo da globalização na constituição de novos padrões sociais e econômicos, o que nos faz refletir sobre as novas práticas de consumo. De acordo com o autor, essas práticas são indissociáveis do processo de liberalismo econômico, doutrina que data do século XVIII, e devem ser consideradas partes do triunfo da globalização como um dos principais elementos da hipermodernidade⁴.

O estudo da metropolização, de seus processos e sistemas ocupa lugar principal da análise da cena urbana mundial contemporânea e a metrópole torna-se conceito-chave para analisar o mundo contemporâneo. A análise das metrópoles contemporâneas requer, portanto, uma metodologia que contemple a análise de todos os seus subsistemas ou que, ao menos, considere suas influências no sistema urbano como um todo. O que nos propomos aqui é compreender como o comércio interfere e é influenciado por todos os outros elementos do sistema e, mais especificamente,

³ Durante séculos as diretrizes para a construção e organização das formas das cidades estiveram baseadas em esquemas que previam seu crescimento do centro para a periferia, com núcleos urbanos que distavam entre si 20 quilômetros ou mais. Entre estes, estendia-se o campo, como espaço de produção rural. Com frequência, as cidades eram muradas e de modo regular estabeleciam-se oficialmente os limites da área de competência administrativa de seus governantes. Havia o campo e a cidade, como dois universos perfeitamente definidos, mas interdependentes. O número de habitantes das cidades era limitado pelas possibilidades de seu abastecimento e de sua organização econômica. As cidades maiores ficavam muito distantes entre si e dependiam da navegação para sobreviver. Seu crescimento era tão lento que, no espaço de uma geração, mal poderiam perceber as mudanças que ocorressem (BRAUDEL, 1979, *apud* REIS, 2006:20).

⁴ “Ora, o triunfo do mercado por meio da globalização mostra bem que hoje estamos na hipermodernidade. Em primeiro lugar, porque o mercado generalizou-se em nível planetário e, em segundo, não há mais um modelo que se contraponha a isso (...) Ninguém mais acredita no comunismo, por exemplo, abolindo a propriedade privada como uma solução. Essa visão perdeu a credibilidade. Em terceiro lugar, a única perspectiva que temos hoje é regular esse mercado. (...) É preciso modernizar o mercado, as empresas, racionalizá-las e rentabilizá-las. Estamos em uma espécie de fuga para frente em uma modernização cada vez mais intensa que me parece ser a própria marca da sociedade hipermoderna.” (Trecho da entrevista concedida por Lipovetsky, ao *Jornal Extra Classe*, em 17 de Julho de 2005).

como este sistema se comunica com o sistema de espaços livres – espaços que são suportes da atividade ou suas portas de entrada.

Assim como definimos sociedade urbana no início desse item, é necessário explicitar também a forma como compreendemos a organização do sistema urbano como um todo, seus subsistemas e funções urbanas. Para tanto, tratamos aqui de uma cidade material que existe concretamente - ainda que, de acordo com Pope (1996), em seu texto sobre a *Primazia da Forma*, a cidade contemporânea não é um objeto identificável, uma entidade, mas sim um conjunto de ausências e lacunas causadas pelas características de dissipação e dispersão do tecido urbano que dificultam sua apreensão e compreensão. A análise da cidade lança mão, sobretudo, das relações existentes entre forma construída e espaço urbano, tentando sempre compreender as especificidades de cada elemento do sistema urbano. De acordo com Beaujeu-Garnier (1997:11), o importante é considerar a cidade como sendo uma concentração de pessoas, de necessidades, de possibilidades de toda espécie (trabalho, informação), com uma capacidade de organização e transmissão, que é ao mesmo tempo sujeito e objeto. Enquanto objeto, a cidade existe materialmente; atrai e acolhe seus habitantes, fornecendo, através da sua produção, do seu comércio e dos seus diversos equipamentos, a maior parte de tudo que a população necessita; é o lugar onde acontecem os vários cruzamentos e inter-relações, tanto no que diz respeito aos processos engendrados na escala urbana, quanto em uma escala regional.

A cidade dispersa e as novas formas de consumo

No cenário atual, ao nos referirmos ao crescimento das cidades, estamos nos referindo ao processo de urbanização dispersa, ou seja, à ocupação de áreas urbanas dispersas e, portanto, nos reportando tanto à escala urbana do bairro e da quadra, quanto à escala territorial e suas interações (REIS, 2006:13). Entre outras questões, esta análise decorre do fato de que as mudanças nos parâmetros de ocupação e uso do solo foram vetores de tantos níveis de transformações, que já não é mais possível analisar um centro isolado, ainda que seja o centro tradicional da cidade, sem ampliar a abordagem em busca da compreensão dos movimentos que estão acontecendo em todas as áreas, com diferentes níveis de força e intensidade. As questões que se acumulam nesse processo variam tanto em relação à localização e acessibilidade,

como também nas diferentes formas de consumo e de consumidor que são formados a partir dessas novas relações entre forma e função urbanas, ou seja, as centralidades comerciais são fortalecidas pelos processos de expansão e estes, por sua vez, são incentivados pelas novas possibilidades que cada centralidade apresenta.

A dispersão urbana é considerada por vários autores (VILLAÇA, 1998; REIS, 2006; SASSEN, 2006) como uma das principais características da metrópole contemporânea em várias partes do mundo e, no caso brasileiro, pode ser entendida como consequência de uma série de mudanças que vêm acontecendo no nosso processo de urbanização, mais especificamente a partir da década de 1970. O espraiamento que se estende pelo vasto território brasileiro reestrutura as relações de áreas antes apartadas. Evidentemente que estas mudanças geram um novo modo de vida da população, que adquire maior mobilidade ao se locomover mais eficientemente em escalas não só intra-urbanas, mas também regionais. A esse processo o autor convencionou chamar de *regionalização do cotidiano* que podemos perceber claramente nos deslocamentos pendulares diários entre casa-trabalho da maioria dos trabalhadores das grandes metrópoles. Do ponto de vista formal, podemos dizer que a criação de novas centralidades, muitas vezes totalmente desligadas da estrutura central tradicional, é uma das características mais evidentes das cidades contemporâneas. Saskia Sassen (2006:1) alerta que esse novo cenário urbano não deve ser entendido apenas como uma decorrência da modificação na forma, mas sim como uma 'época de transformação', que muitos convencionaram chamar de 'globalização', a qual apresenta a particularidade de ser totalmente engajada na complexa estrutura do 'estado nacional'⁵.

Com ênfase na qualidade de vida das cidades, por exemplo, uma das estratégias de gestão para torná-las mais competitivas tem sido o fortalecimento da noção de que os espaços livres podem se configurar nas suas mais variadas formas sejam eles espaços culturais, zonas exclusivas de pedestres, complexos lúdicos, ou na forma de centros comerciais. Os espaços de consumo apresentam a capacidade particular de atrair outros usos para os espaços públicos - especialmente para aqueles que já tenham sido remodelados e desenhados – e não se limitam em desempenhar as funções de um equipamento urbano, mas extrapolam sua significância para atuar

⁵ Sobre esse assunto ver: SASSEN, Saskia. *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*. Princeton Architecture Press, New Jersey, 2006.

também como símbolo urbano e, de certo modo, se converterem em espaços publicitários, como é o caso de áreas revitalizadas de centros históricos, áreas de exposições, eventos, entre outros (BENACH, 2000).

De acordo com Ascher (1991), as grandes metrópoles estão se organizando ao redor de centralidades plurifuncionais, apoiadas na interconexão de redes de transporte; esses centros caracterizam-se, em muitos casos, por uma dominante específica: negócios, comércio por atacado, comércio de luxo, comércio de massa e administração. Da mesma maneira, vemos zonas multifuncionais reconstituírem-se ao redor dos centros comerciais periféricos, dando nascimento ao que é chamado nos Estados Unidos de *edge-cities*, ou seja, polarizações periféricas de comércios, empregos e serviços. Esse processo de urbanização dispersa, que vem acontecendo em todo o mundo, tem despertado o interesse de pesquisadores de várias áreas, dando origem a várias tentativas de condensar em uma palavra ou expressão a quantidade de modificações pelas quais estão passando não só a forma urbana, mas todos os processos de organização dos modos de vida contemporâneos. Nos estudos sobre as cidades americanas, o termo *edge city*, descrito por Garreau (1991), caracteriza a cidade através de seus núcleos autônomos e, ao mesmo tempo, entrelaçados entre si. Fischman (1987) lançou um novo olhar sobre a questão ao explicar o processo de crescimento da periferia não apenas como um processo crescente de suburbanização, como acreditavam alguns, mas também como o nascimento de uma nova cidade, uma nova paisagem e novos hábitos (*technoburb* e *techno-city*⁶). O artigo *The Post-City Age*, de Melvin Weber (1968), é outro exemplo de como se analisava a situação dos Estados Unidos naquela época e de como já se observava a comodidade crescente do transporte e das comunicações – dois elementos que, aliás, serviram de base para Harvey (1992) ilustrar suas considerações acerca do encolhimento do mundo, através dos transportes e das comunicações.

Sobre o comércio mundial, Reis (2006) afirma que o período de quase 60 anos, compreendido entre 1948 e 2005, marcou um novo estágio do comércio mundial (que cresceu 150 vezes nesse período), e corresponde aos

⁶ A primeira, referindo-se a uma zona tão extensa quanto uma província; e a segunda, referindo-se à região metropolitana socioeconomicamente completa.

novos modos de organização dos processos produtivos, à conseqüente penetração de formas mais complexas de organização capitalista (...). Corresponde também, como conseqüência, a um processo de extensão dos modos de vida metropolitanos a essas áreas, generalizando sua presença, especialmente no que se refere aos modos de circulação e consumo (REIS, 2006:19).

Voltando um pouco no tempo, a etapa anterior ao consumo, conhecida por *distribuição* e encarregada de levar a produção dos bens até seus consumidores ou intermediários, tem sua evolução pontuada pela Revolução Industrial, acelerando as mudanças em uma estrutura que levava mais de uma geração para que se percebesse seu crescimento e modificações. Um século depois da invenção da máquina a vapor, começavam a se formar as primeiras regiões metropolitanas que já superavam a escala da primeira dezena de milhões de habitantes. Foi através dessa tecnologia que o abastecimento dos grandes centros se fez possível em grandes distâncias com maior rapidez (REIS, 2006:20). A continuação desse processo de crescimento levou as cidades rumo a um processo conhecido como urbanização total, que corresponde à situação atual dos grandes centros, caracterizados, como já dissemos, pelo aumento da produtividade no setor rural, mas, sobretudo, pelo aumento de infra-estrutura de transportes, que ampliou a mobilidade da população, inclusive dos trabalhadores rurais (REIS, 2006:22).

Por tudo que foi exposto, destaca-se que a análise da interface existente entre as atividades comerciais e o sistema de espaços livres urbanos envolve a compreensão do processo de crescimento urbano e, particularmente, de dois processos que marcaram as cidades a partir de meados do século XX – o surgimento de novas centralidades e as novas modalidades do comércio que geraram novas formas de organização no espaço urbano. Como conseqüência desses movimentos, percebe-se, por um lado, a extensão dos processos de urbanização e a conseqüente incorporação de novos modos de vida metropolitanos que incluem, de forma geral, o surgimento de novas redes de circulação e consumo e novas centralidades comerciais e o declínio das áreas centrais tradicionais ou a reformulação de seus usos e graus de polarização.

Referências Bibliográficas

ASCHER, François. Metropolização e transformação dos centros das cidades *In: O Centro da metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*



(apresentação Marco Antonio Ramos de Almeida). Editora Terceiro Nome. pp. 59-71. São Paulo, 1991

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia Urbana**. 2ª Edição. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian. 1997.

BENACH, N. **Nuevos espacios de consumo y construcción de imagen de la ciudad en Barcelona**. Estudios Geográficos LXI (238): 189-205, Barcelona, 2000.

CACHINHO, Herculano. **O comércio retalhista português: Pós-modernidade, consumidores e espaço**. Lisboa: GEPE, 2002.

_____. **Centros comerciais em Portugal Conceito, tipologias e dinâmicas de evolução. Relatório 104**. Lisboa. Observatório do Comércio, 2000.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. (R. V. Majer, Trad.) São Paulo: Paz e Terra. 2000. (Trabalho original publicado em 1996).

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio Século XXI: O Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro. Editora Nova Fronteira. 1999.

FISHMAN, Robert. **Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia**. New York: Basic Books, 1987.

GARREAU, Joel. **Edge City. Life on the New Frontier**. New York: Doubleday, 1991.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HOUAISS, A. (Ed.). **Dicionário Eletrônico HOUAISS da Língua Portuguesa**. Versão 1.0.5a

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 1961

JORGENSEN, Pedro Júnior. **Demanda de Transporte e Centralidade: Um estudo da distribuição espacial de viagens na cidade do Rio de Janeiro**. Dissertação de Mestrado Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Engenharia. Universidade Federal do Rio de Janeiro. - COOPE/ UFRJ. Rio de Janeiro.

JORGENSEN, Pedro Júnior (coord.) *et al.* **Estudo Preliminar para Reestruturação da Área Central da XV R.A. – Madureira**. Subsídios para Realização de Intervenções na Estrutura Viária e Implementação de Programa de Aproveitamento da Faixa de Domínio da Light. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Coordenadoria Técnica de Urbanismo. 2000.

KOSTOF, Spiro. **The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History**. New York: Time Warner Book Group, 1991

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

_____. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

_____. **A Revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LIPOVETSKY, Gilles. **A Era do Vazio: ensaios sobre o individualismo contemporâneo**. São Paulo: Editora Manole, 2005.



MEYER, Regina Maria Proserpi. O Urbanismo: entre a cidade e o território. In: **Revista da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência**, São Paulo, Jan./Mar. 2006, vol.58, no.1, p.38-41. ISSN 0009-6725.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. **O que é o urbano no mundo contemporâneo?** UFMG/Cedeplar, 2006.

MONTESSORO, Cláudia Cristina Lopes. **Centralidade Urbana e Comércio Informal: Os Novos Espaços de Consumo No Centro de Anápolis-GO.** 2006. Tese (Doutorado) elaborada junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista - UNESP. Campus de Presidente Prudente. Presidente Prudente, SP.

POPE, Albert. **Ladders.** New York: Princeton Architectural Press, 1996.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas do tecido urbano.** São Paulo: Editora FUPAM, 2006.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Do comércio à distribuição.** Roteiro de uma mudança. (Em colaboração com Herculano Pinto Cachinho e José Afonso Teixeira). Oeiras: Celta Editora. 1996.

_____. **Paisagem e Geografia.** Finisterra, XXXVI, 72, p. 37-53, 2001.

_____. **Temas de Comércio e de Consumo.** [local?] Finisterra, XXXVII, 74, p. 163-166, 2002.

SANTOS, Milton (1971). **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **O espaço dividido.** Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp. 2004.[edição original, 1970]

_____. **Espaço e Sociedade.** São Paulo: HUCITEC, 1987.

_____. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SASSEN, Saskia. **Cities in a World Economy.** Thousand Oaks, Pine Forge Press, 1994.

SASSEN, Saskia. **Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages.** Princeton Architecture Press, New Jersey, 2006.

VARGAS, Heliana Comim. **Comércio: Localização estratégica ou estratégia da localização?** Tese de doutoramento. 1992. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU/USP.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil.** São Paulo, FAPESP 1998.

urbana. - centralidade urbana - maior impacto: evoluo da implantao dos shopping centers, responsveis pela redefinio da centralidade urbana. Antes dessas instalaes, as cidades articulavam-se em torno de um nico centro comercial e de servios importante. - tanto shopping centers instalados no corao da cidade (Braslia) ou em bairros, alteram a estrutura dos espaos em que se inserem - redefinem fluxos - escala interurbana. - O que h de novo nos velhos centros das metrpoles brasileiras? Para resposta, reconhecer espaos aos quais tem acesso aqueles que no frequentam os shopping centers. 3. Cidades mdi URBANISMO COMERCIAL E REVITALIZAÃfO DE ÃREAS CENTRAIS: evoluÃsÃo das centralidades comerciais e os impactos sobre as polÃticas de requalificaÃsÃo do centro de Bauru. Priscilla Ananian. Published: 15 June 2015. by ANAP - Associaao Amigos de Natureza de Alta Paulista. in Arquitetura, urbanismo e paisagismo: contexto contemporÃneo e desafios em Ãreas centrais. Arquitetura, urbanismo e paisagismo: contexto contemporÃneo e desafios em Ãreas centrais pp 199-218; doi:10.17271/97885798374018. Publisher Website. BelÃm: NAEA/UFPA, 2000. EspaÃos elitizados de moradia e consumo: a reestruturaÃsÃo urbana da Avenida Augusto Montenegro no quadro das centralidades da RegiÃo Metropolitana de BelÃm. (DissertaÃsÃo de Mestrado). Jan 2015. L A S Mendes. MENDES, L. A. S. EspaÃos elitizados de moradia e consumo: a reestruturaÃsÃo urbana da Avenida Augusto Montenegro no quadro das centralidades da RegiÃo Metropolitana de BelÃm. (DissertaÃsÃo de Mestrado). BelÃm: PPGeo/UFPA, 2015. O espaÃo dividido: os dois circuitos da economia urbana. Jan 2008. M Santos. SANTOS, M. O espaÃo dividido: os dois circuitos da economia urban...