

CIDADES MÉDIAS E AS EXPRESSÕES DA HIERARQUIA-HETERARQUIA NO SISTEMA URBANO BRASILEIRO

<https://doi.org/10.4215/rm2023.e22013>

Fernandes, J.S. ^{a*} - Catelan, M.J.V. ^b

(a) Doutorando em Geografia.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8984-7632>. **LATTES:** <http://lattes.cnpq.br/1027392865157062>.

(b) Doutor em Geografia.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1306-7955>. **LATTES:** <http://lattes.cnpq.br/1494659748837113>.

Article history:

Received 25 February, 2023

Accepted 05 May, 2023

Published 30 June, 2023

(*) CORRESPONDING AUTHOR

Address: UNESP. Avenida Renato da Costa Lima, CEP: 19903302 - Ourinhos (SP), Brasil. Tel: (+55 14) 33029500

E-mail: jefferson.fernandes@unesp.br

Resumo

No bojo da complexa trama das relações interurbanas contemporâneas urge a necessidade de perspectivas analíticas que avancem na compreensão das interações espaciais para além do tradicional padrão hierárquico. Nesta direção, a proposta da heterarquia urbana contribui para uma leitura do movimento e do saltar de escalas na estrutura da rede urbana em meio a um contexto de forte reestruturação espacial promovida pelo capitalismo à luz da globalização. Neste trabalho, privilegiamos os papéis e funções das chamadas cidades médias, buscando reconhecer as expressões da heterarquia urbana no território, isto é, por meio de quais setores econômicos estas cidades estabelecem fluxos e interagem com outros centros urbanos em múltiplas escalas espaciais. Para tanto, elegemos como dimensões analíticas a balança comercial (exportações e importações), a rede aeroviária e os shopping centers, cujas lógicas econômicas revelam as mudanças da estruturação urbana em curso.

Palavras-chave: Cidades Médias, Hierarquia-Hetararquia Urbana, Exportações e Importações, Aeroportos, Shopping Centers.

Abstract / Résumé

MEDIUM-SIZED CITIES AND THE EXPRESSIONS OF HIERARCHY-HETARARCHY IN THE BRAZILIAN URBAN SYSTEM

Amid the complex web of contemporary interurban relations, there is an urgent need for analytical perspectives that advance the understanding of spatial interactions beyond the traditional hierarchical pattern. To this end, the proposal of urban heterarchy contributes to a reading of the movement and the leap of scales in the urban network's structure within a context of strong spatial restructuring promoted by capitalism in the light of globalization. In this work, the roles and functions of medium-sized cities are favored, to recognize the expressions of urban heterarchy in the territory. Namely, the economic sectors through which these cities establish flows and interact with other urban centers at multiple spatial scales. To this end, the trade balance (exports and imports), air network, and shopping malls were selected as analytical dimensions, whose economic logic reveals the changes in the ongoing urban structuring.

Keywords: Medium-sized Cities, Urban Hierarchy-Hetararchy, Exports and Imports, Airports, Shopping Malls.

VILLES MOYENNES ET LES EXPRESSIONS DE LA HIÉRARCHIE-HÉTÉRARCHIE DANS LE SYSTÈME URBAIN BRÉSILIEN

Au milieu du tissu complexe des relations interurbaines contemporaines, le besoin de perspectives analytiques est nécessaire de toute urgence pour faire progresser la compréhension des interactions spatiales au-delà du modèle hiérarchique traditionnel. En ce sens, la proposition d'hétéarchie urbaine contribue à une lecture du mouvement et du saut d'échelles dans la structuration du réseau urbain au sein d'un contexte de forte restructuration spatiale promue par le capitalisme à la lumière de la mondialisation. Dans ce travail, nous privilégions les rôles et les fonctions des villes dites moyennes, en cherchant à reconnaître les expressions de l'hétéarchie urbaine dans le territoire, c'est-à-dire à travers quels secteurs ces villes établissent des flux et interagissent avec d'autres centres urbains à de multiples échelles spatiales. Pour cela, nous avons choisi comme dimensions d'analyse la balance commerciale (exportations et importations), le réseau aéroportuaire et les galeries marchandes, dont les logiques économiques révèlent les mutations de la structuration urbaine en cours.

Mots-clés: Villes Moyennes, Hiérarchie-Hetararchie Urbaine, Exportations et Importations, Aeroports, Centres Commerciaux

INTRODUÇÃO

Vivemos um período que pode ser identificado como uma crise, escreveu Santos (1993) ao tratar da velocidade das transformações sociais, econômicas e espaciais no final do século XX. A aceleração contemporânea, para o autor, se expressa pelas rupturas nas estruturas espaciais e nas lógicas econômicas que vêm atingindo cidades de diferentes estratos da rede urbana. Do grande centro metropolitano à cidade local, o processo de urbanização tem se apoiado fortemente nas interações espaciais interescolares.

Neste contexto, algumas tradições analíticas instituídas no campo epistemológico que definem padrões espaciais ganham novos contornos. São exemplos disso o par centro-periferia e a hierarquia urbana para a compreensão da estruturação das cidades e da rede urbana. Consideramos, deste modo, que para a leitura da complexidade da urbanização exige-se, cada vez mais, um esforço de análise voltado para as articulações nos e entre os centros urbanos. As cidades médias, definidas como aquelas que desempenham papéis regionais com forte influência de lógicas multiescolares na rede urbana, constituem contextos privilegiados de análise das mudanças urbanas em curso.

Nesta direção, após uma década da publicação do debate em torno da proposta teórico-metodológica da heterarquia urbana por Catelan (2012; 2013a), retomamos a discussão sobre as cidades médias e as interações espaciais interescolares na rede urbana. Naquele momento, o autor trazia uma inquietação à leitura unívoca no sistema urbano brasileiro muito pautada pelo padrão Christalleriano que acabou por trazer fortes influências a estudos oficiais de instituições como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Considerando o alargamento dos contextos¹ no âmbito da globalização econômica (SANTOS, 1996), uma questão que se coloca é: como identificar as interações espaciais articuladas por e a partir das cidades médias, de modo a desvelar a hierarquia-heterarquia na rede urbana? Nossos esforços concentram-se na busca por elementos que evidenciem essas novas dinâmicas no território brasileiro.

De início, destacamos que a palavra heterarquia não existe no dicionário, sendo uma adaptação feita a partir da expressão grega heteros (diferença e diversidade). O primeiro a utilizar o termo heterarquia foi o neurologista norte-americano Warren Sturgis McCulloch (1965) ao observar que as redes neuronais, apesar de formarem um sistema razoavelmente ordenado, não eram hierarquicamente organizadas. Autores como Kontopolos (1993) e Dreifuss (2001) tomam a heterarquia para se referir a processos ligados ao campo da geopolítica e das relações sociais que não obedecem, necessariamente, a uma lógica verticalizada dos elementos. Em Catelan (2012; 2013a) o que se propôs foi se apoiar na ideia da heterarquia como padrão metodológico à luz da expressão “urbana” como qualitativo dos processos que pretendemos estudar.

A palavra hierarquia, por outro lado, é amplamente conhecida no senso comum e no campo científico. De acordo com o Dicionário Houaiss, hierarquia significa uma “organização fundada sobre uma ordem de prioridade entre os elementos de um conjunto ou sobre relações de subordinação entre os membros de um grupo” (HOUAISS, 2022). Esta acepção, quando aplicada à rede urbana, torna-se, no mínimo, insuficiente para explicar a dinâmica urbana contemporânea.

Muitos estudos, como já destacado em Catelan (2012; 2013a), se debruçaram sobre o tema das interações espaciais, como Ullman (1980), Cheptulin (1982), Camagni (2005) e Corrêa (1997, 2005). Estes trabalhos contribuíram significativamente para a análise da complexidade espacial. Contudo, ainda consideramos latente a necessidade de melhor qualificar do ponto de vista teórico-metodológico o que seria o “não-hierárquico” na rede e no sistema urbano que, afinal, tudo abarca e pouco explica no mundo contemporâneo

Partimos do reconhecimento de que a estrutura hierárquica ainda é uma forte característica do sistema urbano, uma vez que a metrópole é concentradora de capitais, fluxos, pessoas e informações. Todavia, com a unicidade técnica e a difusão do meio técnico-científico-informacional no território (SANTOS, 1996), as cidades médias e as cidades locais vêm participando, em níveis e intensidades diferentes, das interações espaciais que se dão no sistema capitalista à luz das lógicas globais. Isto se traduz na necessidade de uma complementação àquilo que é hierárquico. Por isto, a heterarquia deve ser entendida como uma complementação à noção de hierarquia, e não a sua contraposição. Esta proposta do par dialético hierarquia-heterarquia concebe o movimento relacional do espaço como dimensão

analítica fundamental para entender a complexidade da rede urbana contemporânea (CATELAN, 2013a; SPOSITO e CATELAN, 2014).

Como forma de evidenciar a heterarquia urbana no território brasileiro, elegemos como foco de análise a balança comercial (exportações e importações), a rede aeroviária brasileira e os shopping centers em cidades médias, cujas lógicas econômicas revelam processos de reestruturação urbana. Para a consecução do trabalho, realizamos pesquisa bibliográfica sobre temas como rede urbana, reestruturação urbana e cidades médias, bem como levantamento de dados no IBGE, especialmente o estudo Região de Influência das Cidades (REGIC), na Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério da Economia, na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e na Associação Brasileira de Shopping Centers (ABRASCE). Os dados coletados foram representados em mapas elaborados por meio do software QGIS 3.22.

O artigo está organizado da seguinte forma: primeiramente, discutimos a importância das cidades médias no contexto da reestruturação urbana; em seguida, apresentamos a heterarquia urbana como perspectiva analítica para a compreensão da estrutura da rede urbana; e por fim, destacamos as expressões empíricas da hierarquia-heterarquia no sistema urbano brasileiro.

REESTRUTURAÇÃO URBANA E CIDADES MÉDIAS

Sabemos que não há nada de hodierno quanto ao fato de que, no espaço geográfico mundial, existem articulações escalares que se materializam mediante formas e ritmos variados. Desde o esgotamento do sistema feudal diferentes agentes econômicos buscaram estabelecer interações com cidades e regiões em distintas partes do globo, momento que caracterizou a internacionalização da economia sob o sistema capitalista de produção. Entretanto, o atual período histórico, marcado pela velocidade das transformações ditadas por um capitalismo avançado, nos convida a pensar como estas articulações se realizam no território.

Com a passagem do sistema fordista para o regime de acumulação flexível no último quartel do século XX (HARVEY, 1996), as novas lógicas locais das empresas passam a redefinir as interações espaciais, momento em que a cidade e a rede urbana se tornam objetos de determinações gestadas em diversas escalas. A globalização e a expansão do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996) alteraram os ritmos e os direcionamentos dos fluxos materiais e imateriais, conformando estruturas espaciais que escapam a um padrão hierárquico.

Diante da intensificação das relações no plano mundial, novos conteúdos e significados são atribuídos às cidades médias, e antigos paradigmas e tradições da pesquisa urbana se tornam insuficientes para explicar os contextos econômicos e espaciais que se revelam. Nesta conjuntura, a reestruturação vem ganhando força nas investigações sobre as relações entre as permanências e as rupturas no espaço.

Soja (1993), ao analisar as transformações estruturais no sistema capitalista após a década de 1970, define a reestruturação como uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativas de reconstituição. Constitui-se, assim, como a expressão do capitalismo moderno, indutora de transformações sociais e territoriais em meio a “[...] uma mescla complexa e irresoluta de continuidade e mudança” (SOJA, 1993, p.194).

Sposito e Sposito (2012, p. 05), nesta perspectiva, ressaltam que “[...] à medida que se constituem as dinâmicas que consubstanciam uma reestruturação econômica, observamos, *pari passu*, uma reestruturação urbana que lhe é base e lhe revela”. No âmbito dos estudos urbanos, este tema foi largamente abordado com o olhar metropolitano da produção do espaço. Nos últimos anos, contudo, muitas pesquisas têm dedicado atenção especial às cidades médias, pois estes centros urbanos assumiram papéis importantes no processo de reestruturação, acarretando na modificação das suas estruturas urbanas, na lógica das centralidades, nos usos do solo urbano e nas relações espaço-tempo (BESSA, 2005; FERNANDES, 2022).

Entre as transformações econômicas e espaciais que atravessam as cidades médias nas últimas décadas podemos destacar: a) desconcentração da produção industrial acompanhada da centralização econômica e espacial nas metrópoles; b) ampliação do acesso ao consumo por parte da população de menor poder aquisitivo e o surgimento de uma nova classe média e alta, o que justifica a implantação

e/ou modernização de equipamentos urbanos como shopping centers, agências bancárias exclusivas, aeroportos, redes de franquias, condomínios residenciais fechados etc.; c) extensão dos tecidos urbanos (contínuos e descontínuos), compondo, em muitos casos, arranjos urbano-regionais com cidades vizinhas; d) ampliação dos papéis e funções na divisão interurbana no trabalho, fato que possibilita o fortalecimento da sua influência regional e o estabelecimento de interações espaciais cada vez mais distantes, rompendo, assim, com a estrutura hierárquica da rede urbana; e) aprofundamento das formas de diferenciação e desigualdade que, em determinadas cidades, pode levar à fragmentação socioespacial.

Estes fatos apontam para uma realidade destacada por Sposito (2007), isto é, de que há uma reestruturação urbana e uma reestruturação da cidade. O primeiro processo trata das mudanças regionais e/ou no âmbito das redes urbanas em função das redefinições dos papéis urbanos das cidades na divisão interurbana do trabalho. O segundo, por sua vez, se refere às transformações na estrutura dos espaços urbanos, isto é, na escala intraurbana, tomando a perspectiva da morfologia urbana para entender a divisão econômica e social do território.

Assim sendo, o aumento das possibilidades técnicas nas cidades médias tornou mais intensas e complexas as relações sociais, econômicas e espaciais que nelas e a partir delas se desenvolvem. A reestruturação urbana e os novos papéis das cidades médias implicaram na ruptura de antigos padrões da organização socioespacial. Corrêa (2006) nos lembra que a rede urbana brasileira se caracterizava, até a década de 1970, por uma pequena complexidade funcional dos seus centros urbanos, com baixo grau de articulação e fluxos predominantemente regionais. Havia, portanto, uma grande concentração dos principais núcleos urbanos na porção centro-sul do país e na faixa litorânea do nordeste brasileiro.

Como uma das tendências do processo de urbanização é a intensificação das articulações escalares a partir das novas lógicas e estratégias econômicas e espaciais das empresas (SPOSITO e SPOSITO, 2017), as cidades médias vêm tendo seus papéis redefinidos na rede urbana, fato que torna as relações entre o local e o global mais complexas. Estas cidades sempre desempenharam papéis de mediação no sistema urbano. A novidade, contudo, está na densidade das interações espaciais, no alcance espacial (atingindo a escala internacional) e na profundidade das mudanças em curso, marcando um contexto de reestruturações. Daí urge a necessidade de avançarmos na busca de novas perspectivas analíticas.

A HETERARQUIA NO DESVELAR DA REDE URBANA

Um ponto de partida para a sustentação da nossa proposta é entender que a rede urbana é “[...] um produto social, historicamente contextualizado, cujo papel crucial é o de, através das interações sociais espacializadas, articular toda a sociedade numa dada porção do espaço, garantindo a sua existência e reprodução” (CORRÊA, 1997, p. 93). Neste sentido, ao longo do tempo, a rede urbana ganha novos conteúdos e significados.

Estudos clássicos de localização espacial como os de Von Thünen em 1826 (Teoria da Localização Agrícola), Alfred Weber em 1909 (Teoria da Localização Industrial) e August Lösch em 1940 (Teoria da Economia de Localização) constituíram, por muito tempo, a base teórica e metodológica para as análises da organização econômica e espacial. Estes estudos tiveram como mérito a representação da estrutura espacial em seus contextos históricos, e revelam a força do padrão hierárquico nas interações espaciais.

No entanto, é a Teoria das Localidades Centrais de Walter Christaller a gênese de uma reflexão teórica mais aprofundada sobre o assunto. Em 1933, o autor publicou a obra *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, fundando uma teoria sobre a localização de bens e serviços, a quantidade de centros urbanos, suas dimensões e distribuição no espaço. As proposições do geógrafo alemão referem-se à análise dos núcleos urbanos diversos, entendidos como lugares centrais, nos quais se realizam funções centrais de distribuição de bens e serviços para uma população localizada em sua região de influência (hinterlândia).

A partir das concepções de Christaller podemos inferir que o nível hierárquico dos núcleos urbanos é determinado a partir da sua centralidade, resultado da capacidade de oferta de bens e serviços

e da atração de consumidores de regiões próximas e longínquas. Expressões como metrópole regional, capital regional, centro de zona e centro local refletem a natureza hierárquica dos centros na rede urbana. A teoria de Christaller foi amplamente difundida e objeto da investigação de vários estudiosos da rede urbana, desde aqueles que buscaram a sua comprovação até os que a repensaram criticamente ou observaram nela algumas possibilidades de aplicação.

Outro grande estudioso da questão urbana e regional no século XX foi o geógrafo francês Michel Rochefort. Em seu trabalho *L'Organisation Urbaine de l'Alsace*, publicado em 1960, um clássico da Geografia Urbana e Regional, o autor discute a cidade e sua relação com a região. Para Rochefort, as cidades são centros que comandam e dirigem as atividades produtivas. Analisando a região da Alsácia, buscou entender a formação de uma rede de cidades e a hierarquia urbana com base nos fluxos econômicos. Assim, as cidades que desempenham o papel de coordenação e direção são denominadas de pólos e, de acordo com a sua relevância e posição na rede, podem ser classificadas como pólos regionais, nacionais ou internacionais.

As ideias de autores como Christaller e Rochefort inspiraram a realização de estudos de vários pesquisadores (Geógrafos ou não) e de instituições dedicadas ao planejamento urbano e regional, como é o caso do IBGE através dos estudos REGIC's, publicados em suas cinco versões nos anos de 1972, 1987, 2000, 2008 e 2020. Estes estudos, utilizando metodologias diferentes ao longo das últimas décadas, classificam as cidades brasileiras nos níveis de metrópole, capital regional, centro sub-regional e centro local.

Nota-se, desta forma, o quão forte é o paradigma da hierarquia urbana nas análises da rede urbana. Consideramos, no entanto, que apesar de forte e ainda necessário para explicar a estruturação da rede, tal paradigma não é mais suficiente para entendermos a complexa trama das interações espaciais existentes na rede urbana. Com a intensificação da mundialização da economia e a complexa geometria das redes, trabalhos como o de Camagni (2005) têm buscado oferecer perspectivas sobre o tema em tela. O autor italiano lança um olhar crítico sobre a rede urbana e destaca a diminuição progressiva das relações do tipo hierárquicas entre as cidades e a tendência de uma organização espacial de cooperação e competitividade entre os centros urbanos de diferentes tipos.

Para Camagni (2005, p. 79):

Toda actividad localizada sobre el espacio físico, ya sea ésta una unidad de producción, una unidad demográfica o una ciudad, desarrolla con el entorno que rodea una compleja red de relaciones bidireccionales que tienen lugar en múltiples niveles. Por un lado, alrededor de esta actividad se materializa un complejo campo de fuerzas de atracción, de irradiación, de repulsión, de cooperación que suministran, por así decirlo, la energía de base para el funcionamiento (y la existencia misma) del sistema territorial. Por otro lado, todas las actividades localizadas en el entorno ejercen a su vez una influencia sobre el primer centro, a través de los canales más diversos: relaciones comerciales de importación y de exportación de bienes y sobre todo de servicios; movimientos de factores de producción y, en particular, movimientos diarios casa-trabajo o migratorios de población; difusión de know-how y de información; interacción a través de las redes de comunicación y de transporte; relaciones que se pueden instaurar en el territorio entre entidades más o menos complejas.

De encontro a estas colocações de Camagni, a proposta da heterarquia urbana busca responder à seguinte questão: o que é, então, o “não-hierárquico” na rede urbana? Não se trata, pois, da construção de mais um neologismo na Geografia, mas da tentativa de reconhecer e denominar processos contemporâneos da urbanização.

Observando o atual estágio da reprodução do capital e da estruturação do território, que promove a complexidade das interações espaciais interescares, Sposito e Catelan (2014) adotam o par hierarquia-heterarquia urbana, propondo a reflexão metodológica a partir de Catelan (2012; 2013a). Desta forma, a heterarquia urbana consiste em uma perspectiva teórica e de método, onde as cidades médias são tomadas por suas funções e papéis sem o compromisso de classificá-las em algum nível e/ou patamar da hierarquia urbana. Propõe-se, assim, uma leitura das interações espaciais de forma interescares. Para isto, é preciso reconhecermos a indissociabilidade entre o espaço, o tempo e o movimento como categorias de análise, uma vez que:

A rede urbana é dinâmica e complexa e, por isso, sua estruturação hierárquica deve ser reconhecida, devido à existência de cidades com diferenças funcionais, mas deve-se reconhecer também que qualquer uma delas pode participar das interações espaciais interescares, dependendo dos interesses articulados entre agentes econômicos tanto do local e do regional quanto de escalas mais amplas, sobretudo a global [...] A essa condição das articulações que extrapolam os limites da estruturação hierárquica, preferimos denominar Heterarquia Urbana, para entendermos, não somente as cidades médias, mas as articulações na rede urbana em geral, tendo como proposta analítica o movimento complexo das interações espaço-temporais e da inter-relação das escalas geográficas (CATELAN, 2013b, p. 13).

Esta proposição concebe o movimento relacional do espaço como dimensão analítica chave para entender a complexidade da rede urbana contemporânea, uma vez que “[...] as horizontalidades e as verticalidades encontram-se nestas cidades, fazendo com que suas funções e papéis sejam reconhecidos, tanto na consolidação de uma rede regional, como pela interação com as lógicas das escalas nacional e, principalmente, a global.” (CATELAN, 2012, p. 13). Portanto, a proposta da heterarquia urbana não se pauta na classificação da cidade na rede urbana, mas no seu movimento escalar.

Conforme enfatizam Perlo, Costa, Romorini e Riestra (2017, p. 101), que aplicam a heterarquia no campo da organização da aprendizagem, “[...] os sistemas heterárquicos são abertos, flexíveis e multidimensionais, características hoje reconhecidas, a partir dos sistemas complexos, como essenciais para a estabilidade, conservação e transcendência.” Este entendimento se coaduna com o que estamos chamando de heterarquia urbana, que busca valorizar as funções e os papéis de cada cidade na rede urbana, de acordo com a escala e as interações espaciais que se processam na rede onde as cidades estão inseridas.

Nesta perspectiva, elencamos como elementos constitutivos da noção de heterarquia urbana as escalas geográficas, a centralidade, a concentração e centralização econômica/espacial e as lógicas globais. Isto nos permite uma leitura metodológica da rede urbana e das interações espaciais que intensificam o movimento e a complexidade no espaço-tempo.

O próprio IBGE destacou a contribuição do par hierarquia-heterarquia para a leitura da complexidade da rede urbana ao considerar que:

As cidades articulam-se entre si compondo um sistema hierárquico e heterárquico (de complementaridade) de funções (SPOSITO e CATELAN, 2014). Desta forma, elas são hubs de uma ou mais redes de cidades que se articulam de modo a viabilizar o fluxo de mercadorias, informações e ordens (IBGE, 2017, p. 10, grifo nosso).

Ao levarmos em conta o movimento do capitalismo em seu modelo globalizado, neoliberal e de acumulação flexível (HARVEY, 1996), a heterarquia urbana ganha força como referencial analítico para a leitura da urbanização. No atual ciclo de acumulação do capital, onde há a necessidade constante de redução do tempo entre a produção e o consumo, a rede urbana, a rede de transportes e de comunicações permitem a ligação entre lugares próximos e distantes. Isto nos faz assistir ao saltar das escalas geográficas expressado por Smith (2002).

A partir do debate gerado pelo binômio hierarquia-heterarquia urbana, propomos uma forma de organizar o pensamento a partir das transformações espaciais contemporâneas em suas múltiplas escalas geográficas. Na próxima seção tentaremos explicar como esse processo ocorre empiricamente ao privilegiar os papéis e funções das cidades médias na divisão interurbana do trabalho.

AS EXPRESSÕES DA HIERARQUIA-HETERARQUIA NO SISTEMA URBANO BRASILEIRO

Em um mundo globalizado temos um espaço cada vez mais caracterizado por ser um espaço relacional. Deste modo, as cidades médias caracterizam-se como nós de redes complexas, atuando como pontos de intersecção de várias escalas. Tomemos como referência de análise o caso dos fluxos resultantes das exportações e importações.

A partir do levantamento de dados na SECEX/Ministério da Economia³ sobre a balança comercial (exportações e importações) de Ribeirão Preto, uma importante cidade média no nordeste do estado de São Paulo, cujo processo de urbanização se pautou enormemente pela economia cafeeira no século XX, temos a evidência empírica do saltar de escalas espaciais (Figura 1).

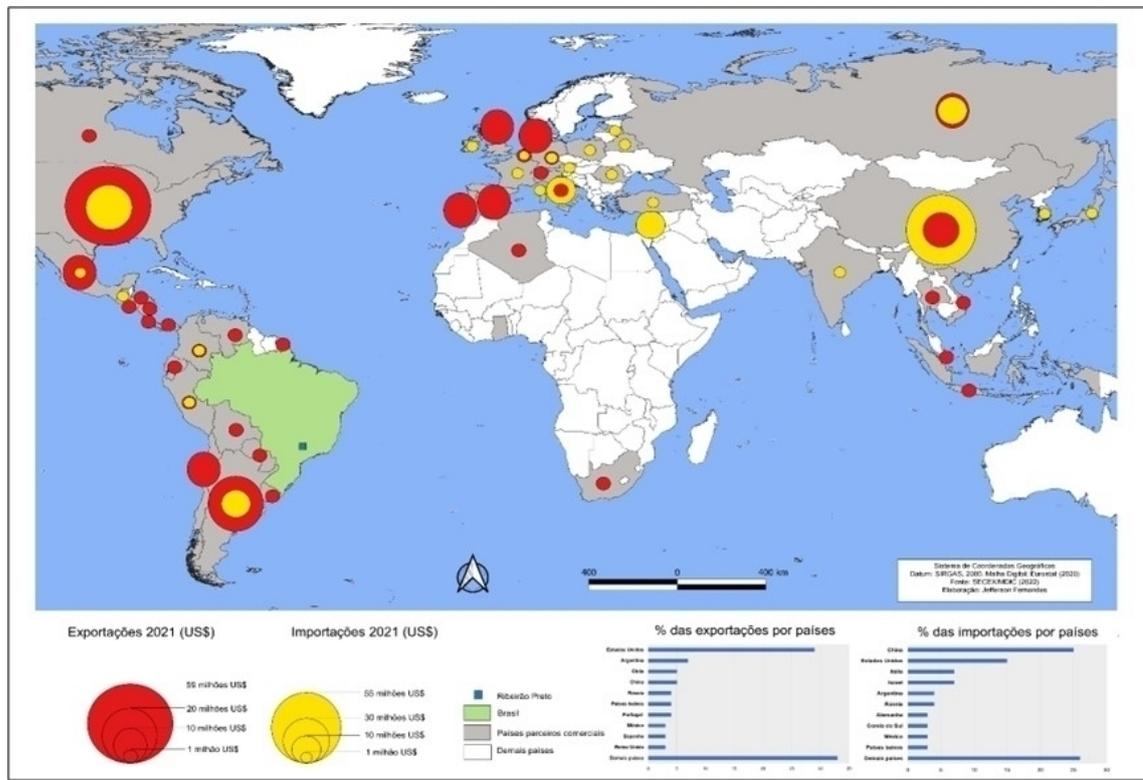


Figura 1 – Ribeirão Preto: exportações e importações (2021). Fonte: SECEX/Ministério da Economia (2022). Elaboração: Jefferson Fernandes

O mapa acima mostra como no início da presente década a cidade de Ribeirão Preto possui fortes interações econômicas em escala global, com fluxos que partem dela e até ela se dirigem. Com o movimento de desconcentração da produção industrial da metrópole paulista em direção ao interior no último quartel do século XX, cidades de níveis intermediários modificaram seus papéis na rede urbana em diferentes escalas.

Devido ao expressivo número de informações selecionamos apenas os países que na balança comercial atingiram, pelo menos, o patamar de 1.000.000 US\$. Ao todo, 34 países foram representados na Figura 1 (sendo 129 países parceiros comerciais para exportações no ano de 2021). Os dados revelam que, no campo das exportações, destaca-se o volume de recursos nas negociações com países como Estados Unidos, Argentina, Chile, China, Rússia, Países Baixos (Holanda), Portugal, México, Espanha e Reino Unido. Somados os valores de todos os países, as exportações de Ribeirão Preto atingiram o total de 301.172.637 US\$.

Nas importações, por sua vez, 28 países parceiros comerciais foram representados no mapa (sendo 82 países parceiros comerciais para importações no ano de 2021). Sobressaem-se nas negociações países como China, Estados Unidos, Itália, Israel, Argentina e Rússia, fazendo com que Ribeirão Preto atingisse o total de 222.000.906 US\$ nas importações. Assim sendo, os valores das exportações excederam o montante alcançado pelas importações. Cumpre registrar o importante fato de que em todos os continentes há parceiros comerciais com esta cidade média paulista.

A tabela a seguir apresenta as dez principais seções de produtos exportados e importados da/cidade de Ribeirão Preto em 2021.

Exportação	Valores (US\$)	Importação	Valores (US\$)
Metais comuns e suas obras	134.998.868	Máquinas e aparelhos, material elétrico e suas partes; Aparelhos de gravação ou reprodução de som, aparelhos de gravação ou reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios	53.068.231
Produtos das indústrias alimentares; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres; Tabaco e seus sucedâneos manufaturados	39.918.828	Plásticos e suas obras; Borracha e suas obras	40.669.946
Máquinas e aparelhos, material elétrico e suas partes; Aparelhos de gravação ou reprodução de som, aparelhos de gravação ou reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios	38.428.406	Produtos das indústrias químicas ou indústrias conexas	34.210.522
Produtos do reino vegetal	32.904.977	Instrumentos e aparelhos de ótica, fotografia ou cinematografia, medida, controle ou de precisão; Instrumentos e aparelhos médico-cirúrgicos; Relógios e aparelhos semelhantes; Instrumentos musicais	33.958.057
Plásticos e suas obras; Borracha e suas obras	23.555.831	Metais comuns e suas obras	26.313.491
Instrumentos e aparelhos de ótica, fotografia ou cinematografia, medida, controle ou de precisão; Instrumentos e aparelhos médico-cirúrgicos; Relógios e aparelhos semelhantes; Instrumentos musicais	16.989.633	Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; Papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas); Papel e suas obras	7.441.263
Produtos minerais	5.635.367	Material de transporte	6.683.385
Mercadorias e produtos diversos	4.411.932	Produtos minerais	5.271.130
Produtos das indústrias químicas ou indústrias conexas	2.174.302	Matérias têxteis e suas obras	3.513.367
Material de transporte	1.159.421	Produtos do reino vegetal	3.169.120

Tabela 1 - Principais seções de produtos exportados e importados – Ribeirão Preto, 2021. Fonte: SECEX/Ministério da Economia (2022). Elaboração: Jefferson Fernandes.

As informações sobre a circulação da produção revelam as interações espaciais interescares e reforçam a heterarquia urbana como perspectiva analítica para a rede urbana contemporânea. Isto se deve a atuação de empresas nacionais e internacionais nas cidades médias e que estão inseridas em redes globais de produção e comercialização, pois como lembram Santos e Silveira (2001, p. 290) “[...] cada empresa, cada atividade necessita de pontos e áreas que constituem a base territorial de sua existência, como dados da produção e da circulação e do consumo: a respectiva divisão do trabalho terá essa manifestação geográfica”.

Diante de uma ordem global cada vez mais associada às redes de conexões, um outro importante vetor das interações espaciais interescares é a dinâmica do setor aéreo, perspectiva que foi destacada em Teixeira e Catelan (2017). Nesse diapasão, o IBGE apontou na última pesquisa REGIC que:

O transporte de passageiros por via aérea é um importante marcador da rede urbana, da forma pela qual as cidades se interconectam. Ele indica o deslocamento, entre os centros urbanos, das pessoas de negócios, operativos do aparelho de Estado, turistas e consumidores, mostrando quais cidades são mais acessíveis e quais são mais remotas. O transporte se faz além da tradicional maneira hierárquica, isto é, dos centros menores para os maiores. Também são comuns as ligações de caráter transversal, entre Cidades de mesma hierarquia pertencentes a redes diferentes (IBGE, 2020, p. 131, grifo nosso).

Ao destacar que os fluxos resultantes das conexões aéreas não se dão apenas de forma hierárquica, o IBGE reforça a perspectiva da heterarquia urbana, destacando a importância de centros urbanos não-metropolitanos. Os aeroportos são importantes fixos articuladores de fluxos, e nas últimas décadas houve no Brasil um processo de interiorização da infraestrutura aérea, tornando as cidades médias importantes nós no sistema urbano (Figura 2).

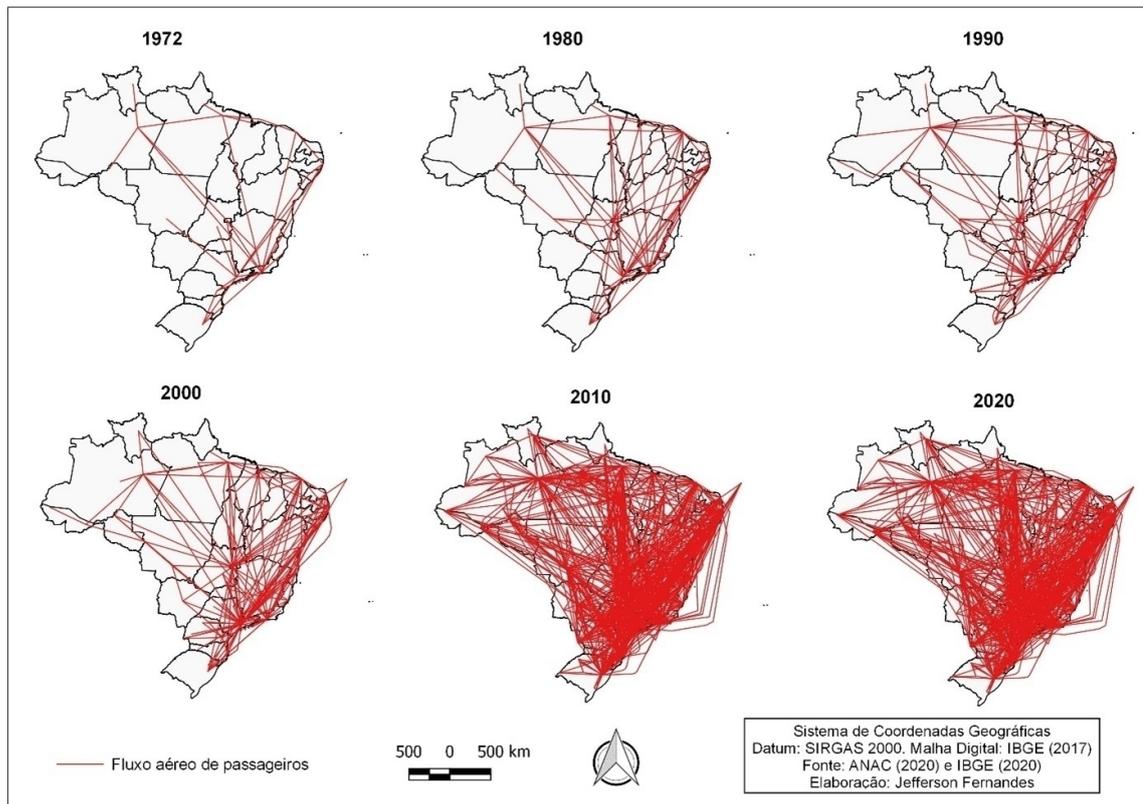


Figura 2 – Evolução espaço-temporal do fluxo aéreo de passageiros no Brasil. Fonte: ANAC (2020) e IBGE (2020). Elaboração: Jefferson Fernandes

A partir do levantamento de informações na ANAC e no IBGE sobre a evolução espaço-temporal do fluxo de passageiros no Brasil (origem-destino), observa-se um maior adensamento no interior do país das ligações aéreas desde os anos 1970, década que marcou a criação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). Inicialmente concentrada nas regiões sudeste e sul e no litoral nordestino, a malha aeroviária avança para as regiões centro-oeste e norte, com ligações feitas por centros urbanos não-metropolitanos e/ou capitais estaduais.

De acordo com o que o IBGE evidenciou na última pesquisa REGIC, o Brasil possui atualmente uma rede aeroviária densamente articulada em todo o território nacional (Figura 3).

É possível constatar, em um primeiro plano, uma concentração das ligações aéreas a partir e em direção às metrópoles, especialmente São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília. Esta configuração espacial revela uma estrutura da rede urbana ainda fortemente hierarquizada, uma vez que estes centros metropolitanos abrigam os maiores aeroportos do país e possuem uma maior demanda por viagens de negócios, eventos, turismo etc. Juntamente, estes fluxos na rede espelham a diferenciação espacial e produtiva do território brasileiro.

Contudo, em um segundo plano e não menos importante, a malha aeroviária brasileira apresenta uma densa rede de fluxos em centros urbanos intermediários localizados no interior do país. As novas centralidades na rede de fluxos aéreos acompanham as mudanças ocorridas na rede urbana brasileira nas últimas décadas, com um maior protagonismo das cidades médias e cidades locais. Há, portanto, um movimento de desconcentração da densidade técnica e produtiva antes presente apenas no âmbito da metrópole.

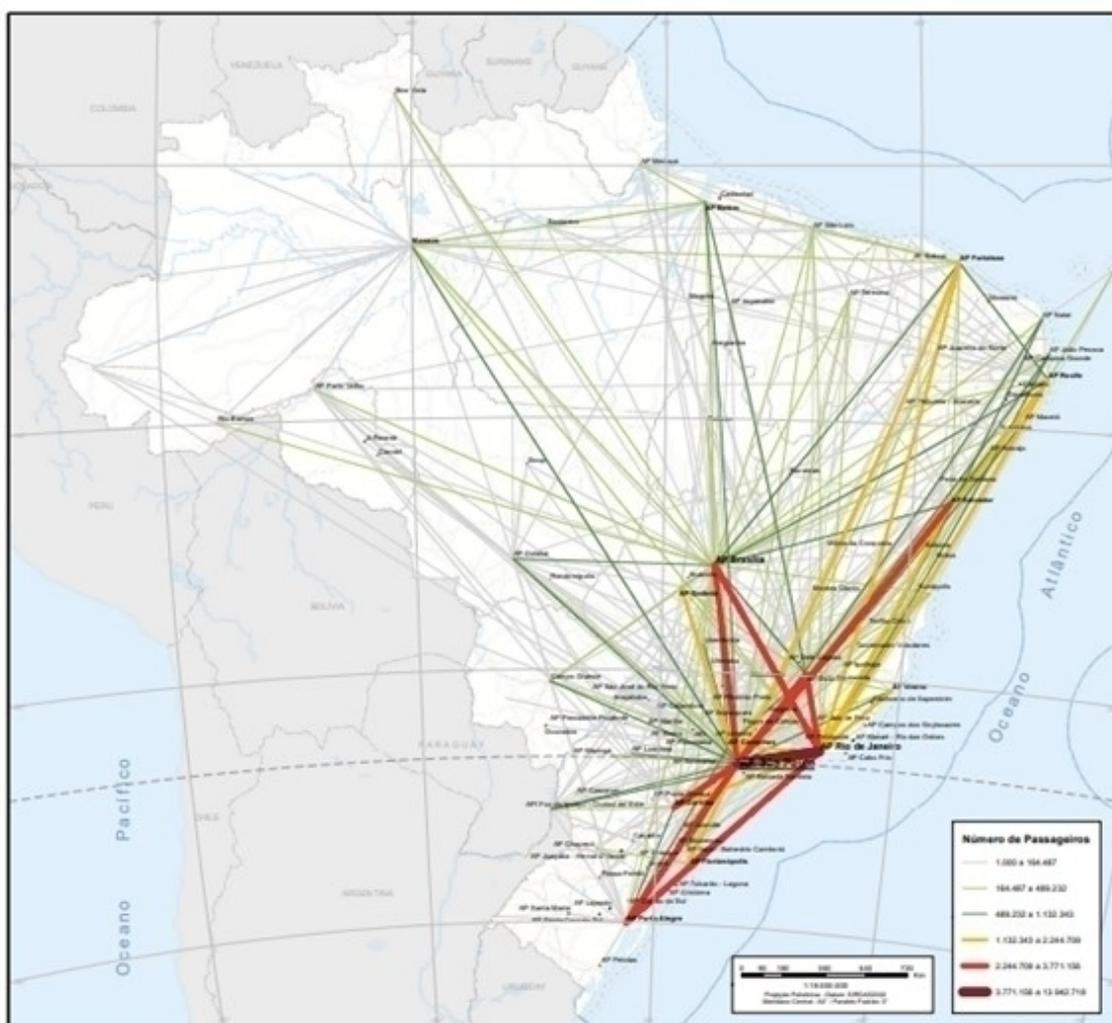


Figura 3 – Conexões aéreas, Brasil – 2018. Fonte: IBGE (2020)

É a partir dos anos 1990 que o setor aeroviário brasileiro ganha um maior volume de investimentos para a implantação e expansão de aeroportos no interior do país. Isto se deveu, em grande parte, à intensificação da chamada guerra dos lugares, com a abertura do território à globalização, que no plano político foi apoiado pelo pacto federativo promulgado pela Constituição Federal de 1988. Nos anos 2000, houve um reforço deste processo de interiorização da economia, sobretudo com os recursos decorrentes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Na última década, porém, não houve um aumento significativo de cidades servidas com aeroportos (Figura 2), mas se ampliou o número de linhas aéreas entre os centros urbanos (Figura 3).

Segundo dados da ANAC referentes ao ano de 2022, existem 86 centros urbanos não-metropolitanos e/ou capitais estaduais no Brasil com aeroportos que realizam voos regulares. Destaque especial deve ser dado às cidades médias, sendo exemplos significativos centros como Juazeiro do Norte/CE, Ribeirão Preto/SP, Marabá/PA e Chapecó/SC.

Conforme asseveram Teixeira e Catelan (2017, p. 13-14):

O fato de uma cidade ser servida por um aeroporto caracteriza sua centralidade, pois o próprio estabelecimento de bens e serviços de uma infraestrutura de um fixo aeroportuário transmite à cidade quantidades variáveis de fluxos que conformam também um reposicionamento na hierarquia, consolidando um movimento complexo e heterárquico, uma nova condição na rede urbana. Em um contexto de crescente popularização da aviação comercial, as ligações aéreas representam um indicador do relacionamento entre os centros urbanos, propiciando, de maneira cada vez mais acessível, o transporte rápido a longas distâncias [...]

A complexidade do movimento aeroviário incita a valorização da perspectiva das heterarquias urbanas, sobretudo por meio das ligações aeroportuárias realizadas nas cidades médias a partir da segunda metade da década de 1970.

Assim, os fluxos do sistema aeroviário revelam que, ao mesmo tempo em que há um reforço da hierarquia urbana, há uma sobreposição de lógicas heterárquicas, saltando da escala local para a nacional, podendo também estabelecer conexões com cidades de outros países por meio dos aeroportos internacionais em um sistema aéreo cada vez mais interligado. É o caso, principalmente, de cidades médias com atividades exportadoras como o agronegócio, bens industriais e serviços especializados. A hierarquia-heterarquia, portanto, constitui um par fundamental para a compreensão destas articulações na rede aeroviária.

Nesta direção, um outro vetor das transformações na rede urbana que merece destaque são os shopping centers⁴, entendidos como grandes equipamentos comerciais e de serviços modernos, cuja produção, no espaço urbano, contempla interesses fundiários e imobiliários relativos aos grandes empreendimentos, gerando impactos na estruturação do espaço urbano (SILVA, 2013).

Quanto à definição e tamanho dos shopping centers, existem variações que, de certo modo, apontam para uma subjetividade na sua classificação. Aqui, tomaremos como base as definições da ABRASCE, segundo a qual shopping centers são empreendimentos com Área Bruta Locável (ABL), normalmente superior a 5 mil m², formados por diversas unidades comerciais, com administração única e centralizada, que pratica aluguel fixo e percentual. Além disso, são equipamentos urbanos que dispõem de lojas âncoras e vagas de estacionamento.

De acordo com informações coletadas no site da ABRASCE, no ano de 2022 o Brasil contava com 620 shopping centers operando em território nacional, com 112.738 lojas, 17 milhões de m² de ABL e um total de 397 milhões visitantes por mês, além da previsão de inauguração de mais 13 shopping centers até o fim do ano. Na pesquisa de Silva (2013), no ano de 2013, o Brasil possuía 268 shopping centers, enquanto Pintaudi (1989), por sua vez, destaca que no ano de 1989 o Brasil possuía apenas 64 shopping centers.

É fato que o número de shopping centers no Brasil tem crescido de forma acelerada, com um aumento mais exponencial nas metrópoles e capitais estaduais, mas aqui cabe destacar um movimento de “interiorização” deste empreendimento urbano moderno, cuja lógica de localização aponta para uma maior presença nas cidades médias. Um levantamento feito por Silva (2013) destacou que no Brasil, até 1990, existiam apenas 07 cidades não metropolitanas (interior) com shopping centers. Em 2022, segundo a ABRASCE, este número saltou para 91 cidades (Figura 4).

Esta configuração espacial da distribuição dos shopping centers no interior do Brasil revela, pois, o desequilíbrio existente na rede urbana brasileira, com uma maior concentração de cidades médias nas regiões sudeste e sul do país, especialmente no estado de São Paulo. Por outro lado, na região norte, observa-se a inexistência de shopping centers situados no interior dos estados de Roraima, Amazonas, Rondônia, Acre e Amapá.

A primeira instalação de um shopping center em uma cidade média brasileira ocorreu em 1981, em Ribeirão Preto (Figura 5). A cidade do interior paulista conta atualmente com quatro shopping centers, a saber: o Ribeirão Shopping (1981), o Shopping Santa Úrsula (1999), o Novo Shopping Center (1999) e o Shopping Iguatemi (2013).

Nas últimas décadas, contudo, o movimento de expansão deste empreendimento pelo país tem marcado o processo de reestruturação urbana, com novos papéis das cidades médias na rede urbana e modificações na estrutura interna das cidades, processos antes vistos apenas na escala da metrópole. Exemplos como o do Grupo Tenco, especializado na construção e/ou modernização de shopping centers no interior do país, é revelador de uma rede urbana articulada entre cidades fora da órbita metropolitana. Esta rede possui oito shopping centers nas seguintes cidades: Bragança Paulista/SP, Itaquaquecetuba/SP, Taubaté/SP, Varginha/MG, Boa Vista/RR, Juazeiro/BA, Macapá/AP e Lages/SC.

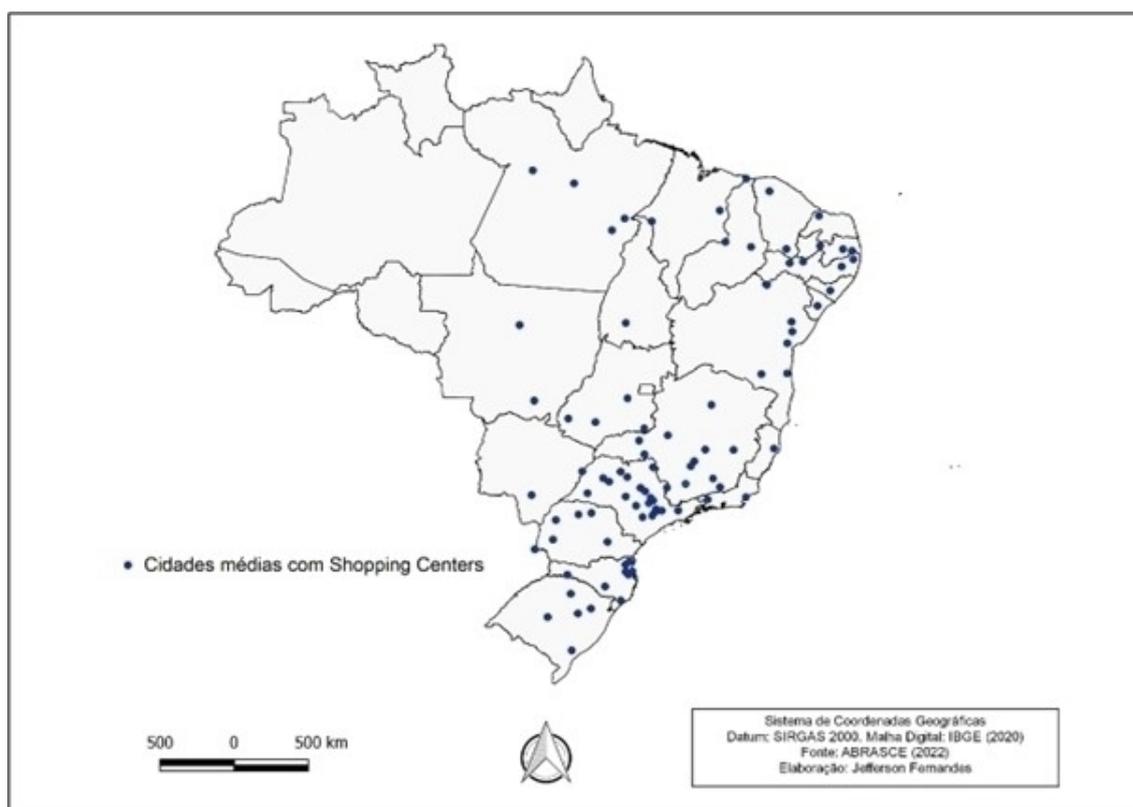


Figura 4 - Cidades médias com Shopping Centers no Brasil. Fonte: ABRASCE (2022). Elaboração: Jefferson Fernandes



Figura 5 – Ribeirão Shopping, inaugurado em 1981. Fonte: Jefferson Fernandes (2022).

Assim sendo, a leitura das interações espaciais a partir da perspectiva hierárquica não explica completamente os interstícios existentes na rede urbana, podendo haver interações entre cidades de mesmo porte e papéis na rede sem, necessariamente, haver a mediação e o controle da metrópole.

Cumprir destacar que os grupos empresariais que administram os shopping centers no Brasil, em muitos casos, atuam fortemente na bolsa de valores, com um intenso mercado de ações de capitais internacionais que tornam mais complexa a hierarquia econômica dos territórios. É o caso da Aliance

Sonae, do Iguatemi e da Multiplan, as três principais administradoras desses empreendimentos no Brasil e que atuam em cidades médias como Juazeiro do Norte/CE e Feira de Santana/BA (Aliansce Sonae), São José do Rio Preto/SP e São Carlos/SP (Iguatemi) e Ribeirão Preto/SP e Canoas/RS (Multiplan).

Silva (2013, p. 14) considera os shopping centers como sendo os nós dos nós na rede urbana, ao mesmo tempo em que engendram profundas transformações na estrutura interna das cidades. Para o autor:

[...] há importantes modificações nas interações espaciais vigentes entre as escalas da cidade e da rede urbana, de tal modo que os shopping centers permitem a composição de nós que constituem centros de convergência de pessoas, capitais, mercadorias etc, que redefinem a expressão da centralidade urbana nas cidades e na rede urbana, de tal modo que a escolha locacional destes empreendimentos se pauta pela acessibilidade, em grandes vias de circulação e, no caso de cidades médias, em rodovias com alcance regional.

Os shopping centers constituem, assim, novas expressões de centralidade que decorrem da imposição vertical do capital no território em distintas escalas e modificam a estrutura urbana, direcionando o crescimento e as estratégias de revalorização da terra urbana, além de modificar o modo de viver, pensar e se apropriar da cidade.

Com a chegada deste tipo de empreendimento nas cidades médias nas últimas décadas, resultantes de forças econômicas em diferentes escalas, certas modificações na estrutura das cidades são passíveis de observação, como as novas centralidades comerciais e de serviços e novas formas de diferenciação e desigualdade associadas ao consumo.

Os shopping centers conformam, assim, enclaves territoriais fechados e apropriados por uma parcela da população que pode consumir seus produtos, imagens e símbolos, representando um ponto no espaço que fragmenta a vida urbana (DAL POZZO, 2015) ao mesmo tempo que se conecta economicamente com outros nós da rede, do local ao global. Nesta direção, a produção do espaço urbano deve ser entendida sob uma dupla perspectiva, pois “ao mesmo tempo que se processa um movimento que constitui o processo de mundialização da sociedade urbana [...], produz-se e acentua-se o processo de fragmentação tanto do espaço quanto do indivíduo” (CARLOS, 1994, p. 194). Nestes termos, “estariamos hoje perante uma dialética do território [...], das geografias da desigualdade produzidas pelo sistema-mundo, as quais permitem ver o território como dimensão histórica do processo de globalização e fragmentação” (SANTOS, SOUZA e SILVEIRA, 1994, p. 11).

À vista disso, a reorganização dos sistemas de objetos e de ações passa por profundas mudanças a fim de recorrer ao impulsionamento rápido e denso dos fluxos, em um contexto em que a geografia dos fluxos depende, cada vez mais, da geografia dos fixos (SANTOS, 1996). Portanto, ao abrigar grandes grupos empresariais e redes de lojas com capitais nacionais e internacionais, além de promover novos hábitos de consumo para a cidade atraindo um grande público local e regional, os shopping centers provocam uma mudança na centralidade nas escalas interurbana e intraurbana.

Em um período de intensificação das relações econômicas sob a égide da globalização, a compreensão dos territórios tornou-se mais complexa. A expansão do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996), com modernas infraestruturas nas cidades médias, assegura a manutenção e consolidação das interações espaciais interescolares. Se debruçar sobre estas articulações escalares é um importante desafio para os pesquisadores da cidade e do urbano contemporâneo.

CONCLUSÕES

A proposta da heterarquia urbana não é se contrapor aos estudos clássicos da rede urbana desenvolvidos por diversos autores e instituições. Seu objetivo consiste em oferecer uma complementação explicativa, pois o paradigma da hierarquia mostra-se como insuficiente para entender as interações verticais, horizontais e transversais que se materializam na rede urbana.

A inserção das cidades médias nas novas lógicas econômicas globais vem apontando para um processo de reestruturação da rede urbana, com movimentos hierárquicos e heterárquicos no território. Estas cidades têm ampliado a sua importância na divisão interurbana do trabalho, assumindo certo

protagonismo no desenvolvimento econômico regional e redefinindo antigos padrões espaciais com controle exclusivo da metrópole.

Neste trabalho, tomamos os dados da balança comercial (exportações e importações) e a presença de aeroportos e shopping centers como dimensões analíticas que expressam a hierarquia e a heterarquia urbana. Nossa escolha se pautou na capacidade que estes setores possuem para estabelecer fluxos de mercadorias, pessoas, capitais, informações, ideias e valores. Os dados do setor industrial expressam as interações que as cidades médias podem estabelecer na rede urbana internacional; a presença de aeroportos dota as cidades médias de uma maior densidade técnica, com fluxos que se sobrepõem em várias escalas; e por fim, a interiorização dos shopping centers com a presença de redes de lojas e franquias ligadas a grupos econômicos nacionais e internacionais trazem novas lógicas de consumo e estabelecem novos fluxos de capitais.

Tais objetos técnicos e as ações que os envolvem (SANTOS, 1996) contribuem para acelerar processos anteriormente pouco dinâmicos, além de criar práticas espaciais alinhadas aos interesses hegemônicos, que se expressam na vida urbana através da diferenciação e da desigualdade. Outrossim, impulsionam a expansão territorial e o surgimento de novas centralidades, modificando, portanto, a estrutura das cidades, gerando em muitas delas a fragmentação do tecido urbano.

Estas lógicas econômicas e espaciais (SPOSITO e SPOSITO, 2017) são decorrentes do processo de reestruturação urbana e da cidade (SPOSITO, 2007), e se estabelece a partir das estratégias locacionais do capital de modo a aperfeiçoar o espaço urbano à acumulação capitalista. Analisar estes processos é uma tarefa importante para a apreensão dos novos conteúdos da urbanização brasileira.

Não adotamos uma perspectiva generalizante e de homogeneização do território, pois existem expressivas diferenças no ritmo e na intensidade das transformações urbanas em curso. Assim, é importante levarmos em conta a situação geográfica e a formação socioespacial das cidades médias para avaliarmos o seu potencial em estabelecer interações espaciais na rede urbana com outras cidades em múltiplas escalas. Como nos lembra Santos (1978, p. 122) “o espaço é um verdadeiro campo de forças cuja formação é desigual. Eis a razão pela qual a evolução espacial não se apresenta de igual forma em todos os lugares”.

A produção discursiva dos signos e ícones da modernidade nas cidades médias, a necessidade de mais investimentos públicos e privados em infraestrutura e as novas práticas espaciais contribuem para um contexto de ampliação das interações espaciais interescales. Esta interpenetração de escalas reforça a heterarquia urbana como perspectiva analítica que possa contribuir com uma leitura da diferenciação e da desigualdade socioespacial na rede e no sistema urbano.

AGRADECIMENTOS

Nossos agradecimentos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento da pesquisa de doutoramento (processo nº 2021/06456-2) vinculada ao projeto temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos” (FRAGURB), realizado no âmbito do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR).

NOTAS

1- Para Santos (1996, p. 254), o alargamento dos contextos expressa “[...] as novas possibilidades de fluidez que estão na base dessa formidável expansão do intercâmbio. Aumenta exponencialmente o número de trocas e estas ocupam um número superlativo de lugares em todos os continentes multiplicando-se o número e a complexidade das conexões”.

2- A fragmentação socioespacial vem sendo amplamente analisada no âmbito do projeto temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos” (FRAGURB), que conta com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Ao leitor interessado na temática ver Sposito e Sposito (2020) e Góes e Melazzo (2022).

3- De 2018 a 2022 a SECEX esteve vinculada ao Ministério da Economia. A partir de janeiro de

2023 esta secretaria passou a integrar o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

4- Para um maior aprofundamento acerca dos papéis dos shopping centers na reestruturação urbana ver os trabalhos de Nascimento (2003), Silva (2013) e Dal Pozzo (2015).

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC. Base de dados estatísticos do transporte aéreo 2021. Brasília, DF, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/ptbr/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 10 abr. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE SHOPPING CENTERS - ABRASCE. Site institucional. Disponível em: <https://abrasce.com.br/>. Acesso em: 11 abr. 2022

BESSA, Kelly Critine. Reestruturação da rede urbana brasileira e cidades médias: o exemplo de Uberlândia (MG). *Caminhos de Geografia*, v. 6, n. 16, p. 268-288, 2005.

CAMAGNI, Roberto. *Economía urbana*. Barcelona: Editorial Antoni Bosch, 2005.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A natureza do espaço fragmentado. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maria Laura. *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1994. p. 191-197.

CATELAN, Márcio José. *Heterarquia Urbana: interações espaciais interescalares e cidades médias*. 2012. 227 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2012.

CATELAN, Márcio José. *Heterarquia Urbana: Interações espaciais interescalares e cidades médias*. 1. ed. São Paulo: Editora UNESP, 2013a. v. 1. p. 291

CATELAN, Márcio José. *Heterarquia Urbana e interações espaciais interescalares: proposta analítica para estudos na rede urbana*. In: *Anais do XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2013*, Rio de Janeiro. *Ciência e Ação Política: por uma abordagem crítica*, 2013b. v. 13.

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

DAL POZZO, Clayton Ferreira. *Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas: os territórios do consumo segmentado de Ribeirão Preto e Presidente Prudente*. 2015. 400 f. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2015.

DREIFUSS, René Armand. *A época das perplexidades: mundialização, globalização e planetarização – novos desafios*. Petrópolis: Editora Vozes, 2001.

FERNANDES, Jefferson Santos. *Cidades médias e reestruturação urbana no Nordeste brasileiro*. *Terra Livre*, [S. l.], v. 2, n. 57, p. 526–552, 2022.

GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos (Org.) *Metodologia de pesquisa em estudos urbanos: procedimentos, instrumentos e operacionalização*. 1. ed. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2022. v. 1. 452p.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 6ª ed. São Paulo: Loyola, 1996.

HOUAISS, Antônio. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Disponível em: https://houaiss.uol.com.br/corporativo/apps/uol_www/v6-0/html/index.php#1. Acesso em: 02 jun. 2022

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Regiões de Influência de Cidades - 2018*. Rio de Janeiro. IBGE, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Tipologia intraurbana*.

Espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

KONTOPOLOS, Kyriacos. The logics of social structure. Londres: Routledge, 1993.

MCCULLOCH, Warren Stutgis. A heterarchy of values determined by the topology of nervous nets, embodiments of mind. Cambridge: MIT Press, 1965.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. Secretaria de Comércio Exterior. Exportação e Importação Municípios. Brasília, DF, 2022. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio>. Acesso em: 15 jul. 2022.

NASCIMENTO, Gerson Gomes do. Shopping centers: elementos de (re)produção urbana na Zona de Sul de Natal-RN. 2003. 178 f. Dissertação (Mestrado em Dinâmica e Reestruturação do Território) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2003.

PERLO, Cláudia Liliana; COSTA, Leticia Del Carmen; ROMORINI, Maria Verônica Lopez; Riestra, María Del Rosario De La. Aprendizagem organizacional e poder: hierarquia, heterarquia, holarquias e redes. Nova Perspectiva Sistêmica, [S. l.], v. 21, n. 43, p. 99–112, 2017. Disponível em: <https://www.revistanps.com.br/nps/article/view/266>. Acesso em: 22 abr. 2022.

PINTAUDI, Silvana Maria. Templo da Mercadoria. Estudo sobre os shopping centers do estado de São Paulo. 156 f. (Tese de Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo, 1989.

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

SANTOS, Milton. Por uma Geografia Nova. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia; SILVEIRA, Maria Laura. Prefácio. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maria Laura. Território: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1994. p. 11-13.

SILVA, William Ribeiro. Reestruturação urbana e shopping centers: os nós dos nós da rede urbana. In: Anais do Encontro de Geógrafos da América Latina, 2013, Lima. 14 EGAL, 2013. v. 1. p. 1-20.

SMITH, Neil. Geografia, diferencia y políticas de escalas. Terra Livre, São Paulo, v. 18 n. 19, p.127-146, dez. 2002.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação Socioespacial. Mercator, Fortaleza, v. 19, jun. 2020. ISSN 1984-2201.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; CATELAN, Márcio José. Hierarchy and Heterarchy in Brazil's urban network. Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium, Ituiutaba, v. 5, n.2, pp. 556-54, jul.-dez. 2014.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação da cidade e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 233-253.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 21, n. 2, p. 462-479, agosto. 2017.

TEIXEIRA, Sérgio Henrique de Oliveira; CATELAN, Márcio José Verissimo. Novas articulações da rede de cidades no Brasil: uma análise das heterarquias por meio do sistema de movimento aeroviário. Sociedade & Natureza, v. 31, p. 1-23, 2017

ULLMAN, Edward Louis. Geography as Spatial Interaction. Seattle and London: University of Washington Press, 1980.

Afiliação dos Autores

Fernandes, J.S. - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente (SP), Brasil.

Catelan, M.J.V. - Professor da Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente (SP), Brasil.

Contribuição dos Autores

Fernandes, J.S. - O autor elaborou todo o texto.

Catelan, M.J.V. - O autor elaborou todo o texto.

Editores Responsáveis

Jader de Oliveira Santos

Lidriana de Souza Pinheiro