



COORDENAÇÃO DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU*
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO EM
DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO TERRITORIAL

**TITULO: TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS EM GOIANIA: O
CLUSTER DA 44.**

DENYA PEREIRA DO NASCIMENTO

GOIÂNIA

2017

DENYA PEREIRA DO NASCIMENTO

**TITULO: TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS EM GOIANIA: O
CLUSTER DA 44.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* do Mestrado Acadêmico em Desenvolvimento e Planejamento Territorial – MDPT da Pontifícia Universidade Católica de Goiás-PUC-Goiás, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento e Planejamento Territorial.

Orientador: Prof. Dr. Ycarim Melgaço Barbosa.

GOIÂNIA
2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Nascimento, Denya Pereira.

TITULO: TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS EM GOIANIA: O CLUSTER DA 44.

85 f.: il.; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade

Católica de Goiás, Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial 2017.

“Orientador: Prof. Dr. Ycarim Melgaço Barbosa.

1. Território. 2. Aglomeração.

3. Cluster comercial. 4. Desenvolvimento Regional. I. Título.

DENYA PEREIRA DO NASCIMENTO.

TITULO: TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS EM GOIANIA: O CLUSTER DA 44.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* do Mestrado Acadêmico em Desenvolvimento e Planejamento Territorial – MDPT da Pontifícia Universidade Católica de Goiás-PUC Goiás, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento e Planejamento Territorial.

Dissertação defendida e aprovada em ___ de _____ de 2017, pela banca examinadora constituída pelos seguintes professores:

Prof. Dr. Ycarim Melgaço Barbosa.
Presidente da Banca – PUC Goiás.

Prof. Dr. Sergio Duarte de Castro.
Avaliador interno – PUC Goiás

Prof. Dr. Dr Carlos Henrique Linares.
Avaliador externo - Faculdade Cambury

AGRADECIMENTOS

A Deus que me permitiu e deu condição para completar este programa de mestrado.

À minha família, pais, esposo, filhos, irmã, amigos, pela paciência e pelo exercício da tolerância a tantas ausências ao longo desses últimos anos.

Em especial ao meu esposo, pela confiança, estímulo e companheirismo.

Aos meus pais, por acreditarem na educação como um processo transformador e pela presença sempre marcante em todas as minhas fases e conquistas.

Aos professores pela convivência, pelo conhecimento partilhado e pela amizade.

Ao Professor Dr. Ycarim Melgaço Barbosa pela paciência, competência e dedicação na construção desta dissertação.

Ao Professor Dr. Sergio Duarte de Castro, pelo incentivo e grandes contribuições teóricas para a concretização deste trabalho.

Aos colegas de trabalho do Colégio Estadual Professor Jose dos Reis Mendes, pela ajuda e compreensão durante esse período árduo de dedicação ao Mestrado.

Aos amigos: Célia e Gerson pela confiança, companheirismo e apoio em todos os momentos.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Eixo das Avenidas Goiás, Independência, Oeste, Avenida do Contorno e Ruas 44,068 e 74. Fonte: Marques (2010).	14
Figura 2- Desenvolvimento de clusters de negócios. Fonte: Autores (2017).....	34
Figura 3 – Multiterritórios da 44. Fonte: Autores (2017).....	37
Figura 4 - Vista Aérea do traçado original da Capital Goiânia – 1930 (autor desconhecido). Fonte: Museu da Imagem e do som de Goiânia, 2010.	40
Figura 5 - Vista Aérea da Praça Cívica de Goiânia – 1960 (Alois Feichtenberger). Fonte: Museu da Imagem e do Som – MIS-GO, 2010.....	43
Figura 6 – Estação Ferroviária de Goiânia – 1957 (Alois Feichtenberger). Fonte: Museu da Imagem e do Som – MIS-GO, 2010	48
Figura 7 – Foto aérea da Estação Ferroviária de Goiânia, 1960. Fonte: IBE, 2017	50
Figura 8 - Imagem da Estação Ferroviária de Goiânia e armazéns próximos. Fonte: IBGE, 2017	51
Figura 9 – Prédio da antiga Estação Ferroviária de Goiânia. Fonte: Google Imagens ..	53
Figura 10 – Locomotiva Maria Fumaça. Fonte: Google Imagens	54
Figura 11 – Terminal Rodoviário de Goiânia. Fonte: Autores (2017).	56
Figura 12 – Foto aérea da Estação Ferroviária de Goiânia – 1960. Fonte: IBGE, 2017.	58
Figura 13 – Eixo das Avenidas Independência, Goiás Norte, Contorno, Rua 44. Fonte: Google Maps	59
Figura 14 – Multiterritórios da 44. Fonte: Autores, 2017.	60
Figura 15 – Comércio na Rua 44. Fonte: Autores, 2017.....	61

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Correspondência entre efeitos observáveis e os fundamentos da performance competitiva propostos por Zacarelli et al (2008).....	16
Quadro 2 – Fundamentos de um Cluster. Fonte: Siqueira et al (2009b).	35
Quadro 3 – Perguntas direcionadas ao gerente de galeria	62
Quadro 4 – Perguntas direcionadas aos lojistas.....	62
Quadro 5 – Perguntas direcionadas aos consumidores da 44.....	63
Quadro 6 – Principais aspectos positivos da aglomeração	63
Quadro 7 – Média gasta por clientes na 44	64
Quadro 8 – A crise de 2012 afetou o comércio na 44	65
Quadro 9 – Perfil da clientela da 44	65
Quadro 10 – Aspectos relevantes da 44 na perspectiva dos clientes.....	66
Quadro 11 – Correspondência entre os efeitos observáveis e os fundamentos da performance competitiva propostos por Zacarelli et al (2008).....	67
Quadro 12 – Efeitos observáveis mais importantes	68
Quadro 13 – Efeitos observáveis com médias entre 3 e 7	68
Quadro 14 – Efeitos observáveis menos importantes (media inferior a 3)	69

SUMÁRIO

RESUMO.....	9
ABSTRACT	10
INTRODUÇÃO	11
1. CAPÍTULO 1- EPISTEMOLOGIA DO TERRITORIO AO CLUSTER	18
1.1 O conceito de Território na análise Geográfica: Território/ Territorialização.	18
1.1.1 Território na abordagem jurídico- político	21
1.1.2 Território na abordagem cultural	23
1.1.3 Território na abordagem econômica.....	24
1.1.4 Território na perspectiva Integradora	25
1.2 Desterritorialização e Reterritorialização	26
1.3 CLUSTER.....	30
2. Capítulo 2: DO ANTIGO TERMINAL FERROVIÁRIO AO CLUSTER COMERCIAL DA AVENIDA 44.	38
2.1 Estruturação territorial de Goiânia - Da concepção de cidade planejada a expansão urbana desordenada.....	39
2.2 A transformação territorial do Setor Norte Ferroviário	47
2.3 A importância da Estrada de Ferro em Goiás	49
2.4 Desterritorialização/Reterritorialização do Setor Norte Ferroviário.....	52
3. CAPÍTULO 3- MULTITERRITORIALIDADE COMERCIAL NO SETOR NORTE FERROVIARIO EM GOIANIA: CARACTERISTICAS E IMPORTANCIA ECONOMICA DO CLUSTER DA 44.	58
3.1 Cluster Comercial da Avenida 44: Características e Importância Econômica	61
4. OS “PORÕES” DA AVENIDA 44: A INFORMALIDADE COMO UMA FACETA DO COMERCIO NESSA REGIÃO.....	70
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	72
6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	75

RESUMO

A aglomeração comercial da Avenida 44 em Goiânia, localizada no Setor Norte Ferroviário, atualmente é composta por centenas de galerias comerciais, shoppings centers, feiras livres, hotéis e comporta também o Terminal Rodoviário da capital goiana. Este espaço chama atenção por constituir um enorme centro de compras, bem-dotado de infraestrutura, e por este motivo é considerado como a segunda maior aglomeração de comércio popular do Brasil, tanto em número de atividades desenvolvidas, como em número de visitantes. Esse território possuía outra forma de uso e ocupação no período da construção e implantação da capital goiana, tratava-se de uma Ferrovia envolta por loteamentos ilegais ocupados por funcionários do próprio empreendimento. A partir da segunda metade do século XX, este espaço começou a sofrer modificações intensas que culminaram na formação do Cluster Comercial da Avenida 44. A presente investigação que tem por objetivo compreender as transformações urbanas e o processo de formação do Cluster e, para tal, adotou uma sistematização metodológica composta por revisão bibliográfica, análise documental e atividades de campo, sendo que entrevistas foram realizadas nesta última fase. Concluiu-se que a aglomeração comercial se caracteriza por concentrar atrativos fundamentais ao processo de compra e venda, tais como facilidade logística, grande diversidade de produtos, qualidade da manufatura, preços acessíveis e infraestrutura. Espera-se que a presente investigação torne possível a elaboração de Políticas Públicas de Desenvolvimento Regional que contemplem maiores benefícios para os usuários e lojistas do Cluster da Avenida 44 em Goiânia, Goiás.

Palavras-Chave: Território, Desterritorialização, Aglomeração.

ABSTRACT

The commercial cluster of Avenida 44 in Goiânia, located in Setor Norte Ferroviário, currently consists of hundreds of commercial galleries, shopping malls, free markets, hotels and also includes the Bus Terminal in the capital of Goiás. This area is notable for being a huge shopping center, well-endowed with infrastructure, and for this reason is considered as the second largest agglomeration of popular commerce in Brazil, both in number of activities developed and in number of visitors. This territory had another form of use and occupation in the period of construction and implantation of the capital of Goiás, it was a railroad surrounded by illegal subdivisions occupied by employees of the enterprise itself. From the second half of the twentieth century, this space began to undergo intense changes that culminated in the formation of the Commercial Cluster of Avenida 44. The present research aims to understand the urban transformations and the formation process of the Cluster and, Adopted a methodological systematization composed by bibliographical review, documentary analysis and field activities, and interviews were carried out in this last phase. It was concluded that the commercial agglomeration is characterized by concentrating fundamental attractives to the process of buying and selling, such as logistics facility, great diversity of products, quality of manufacture, affordable prices and infrastructure. It is hoped that this research will make possible the elaboration of Public Policies for Regional Development that will provide greater benefits to the users and shopkeepers of the Avenida 44 Cluster in Goiânia, Goiás.

Keywords: Territory, Deterritorialization, Agglomeration

INTRODUÇÃO

Segundo dados do governo de Goiás, o setor de serviços ainda é o maior gerador de renda e empregos no Estado. Nessa atividade o comércio tem peso relevante na economia goiana, seja ele varejista ou atacadista, sendo que ambos se beneficiam da localização estratégica de Goiás como centro de distribuição para o resto do país.

Nesse sentido Goiânia se configura como uma metrópole em que o setor de serviços é o destaque, especificamente o comércio de confecções. Tal constatação pode ser observada em inúmeros locais que detêm forte potencial do comércio de confecções varejista/atacadista e artigos relacionados, como por exemplo, as avenidas Bernardo Sayão, Avenida 85, algumas feiras de destaque como a feira da Lua, a feira do sol e esse grande aglomerado de comércio localizado no bairro Norte Ferroviário na Avenida 44. Porém esses núcleos de comércio não são homogêneos e apresentam diversas características que os diferenciam entre si e, adicionalmente, permitem uma comparação entre situações mais ou menos vantajosas. No caso específico, o aglomerado comercial da Avenida 44 apresenta inúmeros atrativos a seus clientes, o que condicionou a uma expansão econômica vertiginosa desta região em detrimento da perda de atratividade e competitividade de outros núcleos de comércio atacadista/varejista.

A realidade atual desse aglomerado econômico do comércio varejista/atacadista chama a atenção por diversos motivos, como: volume de vendas, de comerciantes, de trabalhadores, de consumidores entre outros, o que justifica a necessidade da presente pesquisa. Para compreender tal realidade foi necessário compor um roteiro metodológico que buscasse compreender como o crescimento de Goiânia e do setor Norte Ferroviário fomentaram a transformação espacial vivenciada por este território nas últimas décadas.

A compreensão do processo histórico de formação de Goiânia enquanto cidade planejada foi etapa fundamental da construção do trabalho. A cidade, planejada por Atílio Corrêa Lima, foi inaugurada em 1930, em um contexto de tentativa, por parte do governo Federal, de ocupação e desenvolvimento do interior do Brasil, no processo que ficou conhecido como “Marcha para o Oeste”. O arquiteto desenvolveu um projeto para 50 mil habitantes com dois centros distintos, o centro administrativo ao sul, e o centro comercial a norte. Fica claro no projeto, a conexão do trajeto das vias principais da cidade, com a

parte industrial, onde ficou definido a localização da ferrovia, esta que representava juntamente com os recursos hídricos, teoricamente o fim da cidade.

Portanto o setor norte ferroviário nasce nesse contexto de cidade planejada, na qual o setor norte ferroviário possuía uma função específica dentro de Goiânia, ou seja, colaborar com a logística para a recém-inaugurada capital. De acordo com o guia geral de estradas de ferro do Brasil, a inauguração da ferrovia ocorreu em 11 de novembro de 1952, com a chegada do primeiro trem noturno a ferrovia.

A criação da ferrovia ocorreu em um período concomitante com uma grande expansão populacional para a cidade de Goiânia advinda especialmente do campo, por tanto, sem condições econômicas de se estabelecer nas regiões residenciais da capital. Por fim, o que se observou foi a formação de amplas áreas ocupadas ilegalmente por operários da própria ferrovia que, obviamente, montaram suas habitações próximas ao empreendimento. Nesse contexto se deu a formação de grandes bairros no entorno da ferrovia, entre eles o próprio setor Norte Ferroviário e setor Aeroporto. Estas mesmas habitações condicionaram, anos mais tarde, a paralisação das atividades logísticas na região.

Após a desativação dos trilhos, esse território que é federal passou por um processo de obsolescência de 1980 a 1987 configurando, de acordo com Rogério Haesbaert, um processo conhecido como desterritorialização.

Haesbaert (1997) trabalha essa concepção de desterritorialização, que muitos autores afirmam significar o fim dos territórios, como os filósofos Gilles Deleuze e Felix Guatarri a partir de uma concepção mais integradora do território, em que ocorre a associação entre desterritorialização e reterritorialização.

Portanto ao analisar toda a transformação territorial em que passou o Setor Norte Ferroviário até o momento atual, torna-se imprescindível utilizar-se de todo o arcabouço teórico, desenvolvido por Haesbart, Raffestin, Gottmam e outros autores que se preocuparam com a temática territorial.

Seguindo o contexto metodológico, propõe-se em seguida uma apresentação e análise sobre as intervenções do Estado neste território, sendo a primeira delas a construção do terminal rodoviário, edificada exatamente no pátio de manobras da RFFSA. Para tanto foram necessárias novas intervenções estruturais como por exemplo

a criação de ruas e o prolongamento da Avenida Goiás Norte. Paralelamente ocorreu a transferência da Feira Hippie da Avenida Goiás para a Praça do Trabalhador por força de uma ação do governo com vistas a determinar um novo valor de uso/troca para este território.

Outra intervenção importante foi a criação do Shopping Araguaia em (2001) dentro do terminal rodoviário de Goiânia. Este empreendimento surgiu de um “projeto inovador de revitalização desse local”, sendo a única experiência de shopping Center do país dentro de um terminal rodoviário. Outro ponto importante da pesquisa será compreender o papel de destaque desse shopping na dinâmica da aglomeração comercial da avenida 44.

Sobre a criação do Shopping Araguaia, e de toda a infraestrutura encontrada nesse aglomerado, como hotéis, restaurantes, galerias e até lojas com características multinacionais, propomos uma análise deste processo a partir da teoria de multiterritorialização. Haesbart ao criar este conceito, associa o processo de fim e reconstrução de territórios, como algo dinâmico e contínuo, ou seja, o fim de um território significa sua contínua transformação em outro território.

Para Haesbart

Muito mais do que perdendo ou destruindo nossos territórios, ou melhor, nossos processos de territorialização (para enfatizar a ação, a dinâmica), estamos na maior parte das vezes vivenciando a intensificação e complexificação de um processo de (re) territorialização muito mais múltiplo, multiterritorial (HAESBART, 2004, p.19).

Diante de tal fato observa-se que com a construção do Terminal rodoviário, shopping, e de todos os outros equipamentos públicos e privados criados no antigo pátio de manobras da estação ferroviária, o capital privado começa a dar um novo sentido a esse local. O capital promove algumas ambiguidades, de lado temos uma feira de artigos especializados no ramo de confecções de preços populares, e ao lado no mesmo território temos um shopping Center, cuja ideologia representa um centro de consumo sofisticado. Porém o que se observa é que o shopping Araguaia é especializado em atender a camada mais popular, pois mesmo que em seu espaço privado tenha vários outlet alguns famosos a nível internacional, como a Nike por exemplo, o baixo preço das mercadorias comprova

esse fato, sendo mais um território que componha o cluster da 44. Além da feira hippie, do shopping Araguaia, da loja da Nike e das inúmeras galerias criadas diariamente, os hotéis que dão suporte a esse mercado popular, essa região ainda abriga avenidas importantes que garantem a locomoção das pessoas, permitindo a chegada e saída rápida da cidade. Como podemos observar no mapa abaixo. (Figura 1).



Figura 1 – Eixo das Avenidas Goiás, Independência, Oeste, Avenida do Contorno e Ruas 44,068 e 74. Fonte: Marques (2010).

Portanto se propõe através dessa pesquisa, analisar o território em questão, no caso o Setor Norte Ferroviário e o processo de desterritorialização conjuntamente com a reterritorialização ocorrida nesse espaço, para compreender, se essa nova dinâmica comercial vivenciada em Goiânia, específica desse local, pode ser caracterizada como cluster de negócios.

O objetivo dessa pesquisa, é descrever o processo de transformação territorial do bairro norte ferroviário, que culminou na era atual no segundo maior centro de compra popular do Brasil, a conhecida aglomeração comercial da avenida 44. Analisando sua dinâmica e os impactos para as outras áreas comerciais que estão distantes desse polo econômico em Goiânia, e se houve política de incentivo à sua formação.

Analisar como o capital imobiliário atua incorporando esse território, sendo um condicionante da formação dessa aglomeração. Relacionando o excedente que esse território produz, a sua influência na renda (lucro) e o seu retorno na forma de aglomeração.

Identificar se as características presentes na teoria de cluster de negócios se aplica a aglomeração na avenida 44. Relacionando a clusterização nessa região ao processo de legalização ou informalidade comercial.

Conhecer a visão dos consumidores e dos comerciantes ao selecionar o cluster como local onde os seus negócios ocorrem. Compreender a perda da competitividade de outros centros comerciais de Goiânia, como Bernardo Sayão, Feira da Lua e Feira do Sol e outros.

Esta pesquisa é desenvolvida mediante estudo de caso exploratório, investigativo, retrospectivo e bibliográfico, com abordagem quanti-qualitativa. Gil (1991) afirma que a pesquisa bibliográfica é assim caracterizada por ser elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e atualmente com material disponibilizado na Internet. Logo, a revisão bibliográfica deste estudo centra-se no entendimento do significado das seguintes categorias de análise: território, desterritorialização, cluster.

A pesquisa realizada pode ser classificada como possuindo uma abordagem quanti-qualitativa, devido à realização de trabalho de campo e aplicação de questionários, entrevistas, análises e tratamento estatísticos dos dados.

O objetivo através da pesquisa exploratória, é verificar a existência ou não dos fundamentos da performance competitiva de cluster, conforme proposto por Zacarrelli *et al.* (2008), especificamente quanto a aglomeração conhecida popularmente como 44, situada no Setor Norte ferroviário, composta pelo Terminal rodoviário de Goiânia, feira hippie, shopping Araguaia, galerias, restaurantes e hotéis.

Para tanto, utilizou-se uma amostra não probabilística por julgamento que levou em conta a acessibilidade do pesquisador ao grupo dos entrevistados composto por lojistas, consumidores, gerente de galerias, funcionários.

A coleta de dados foi efetuada a partir da observação ativa, dentro do cluster pelo pesquisador, e também pelo uso de um questionário composto por duas seções: a primeira continha questões abertas e fechadas com o objetivo de levantar dados acerca do perfil das lojas, o histórico das galerias, clientes e respectivos proprietários e gestores. A segunda seção aplicada em momento posterior, buscava identificar a existência dos fundamentos da performance competitiva de cluster, conforme proposta de Zacarelli et al. (2008) através de um questionário aplicado na forma de assertivas, em que o entrevistado atribuía uma nota de 0 a 10. Sendo zero total discordância e 10 total concordância, conforme o quadro a seguir.

Quadro 1 – Correspondência entre efeitos observáveis e os fundamentos da performance competitiva propostos por Zacarelli *et al* (2008).

Efeitos observáveis (assertivas)	Notas (0 a 10)	Participantes
Maior facilidade para se relacionar com os concorrentes.		
Mais informações sobre produtos novos.		
Mais informações sobre novidades para os seus negócios		
Maior atratividade para os clientes.		
Preços Menores.		
Menos necessidade de estoques.		
Menos despesas no dia a dia.		
Baixo investimento para abrir uma loja.		
Uma concorrência mais forte do que em lojas isoladas.		
Mais integração entre lojas concorrentes.		
Mais empresas que vendem produtos complementares.		
Desenvolvimento de uma cultura própria da região.		
Maior cooperação entre as lojas.		
Maior probabilidade de fechamento de lojas não competitivas.		

Maior facilidade para se manter atualizado.		
Maior facilidade para se relacionar com os fornecedores.		
Maior Apoio dos órgãos públicos (Prefeitura, Estado)		
Menos Intermediários		
Maior facilidade para venda de produtos obsoletos.		
Maior facilidade para se fazer parte de associações de lojistas.		
Maior dificuldade para venda de produtos exclusivos.		
Maior facilidade para contratação de mão de obra		

Fonte: Autores (2017)

A identificação dos fundamentos da performance competitiva com base nos efeitos observáveis, baseou-se nas medias das notas atribuídas pelos entrevistados. Para melhor entendimento, foi realizado um agrupamento com base nas medias auferidas, composto por: A- efeitos observáveis mais importantes, media acima de 7, B- efeitos observáveis intermediários média entre 3 e 7, C- efeitos observáveis menos importantes medias inferiores a 3.

Através da correspondência entre os efeitos observáveis obtidos através dos questionários será possível identificar segundo Zacarrelli et al (2008), a presença ou não da performance competitiva de cluster comercial.

1. CAPITULO 1- EPISTEMOLOGIA DO TERRITORIO AO CLUSTER

1.1 O conceito de Território na análise Geográfica: Território/ Territorialização

A transformação territorial do setor norte ferroviário de Goiânia em um cluster de negócios se caracteriza como objeto de pesquisa do mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial. Esta pesquisa busca como fundamentação teórica, uma abordagem em Território, cuja maior contribuição vem do campo da Geografia. A importância da abordagem geográfica sobre território, vem das contribuições de inúmeros autores, como Haesbart, Raffesttin, Gottman, Santos, e outros, cujo legado é compreender o território como uma categoria de análise integradora. Território é um conceito objeto de várias ciências e correntes de pensamento, sendo que o seu uso recorrente, levanta inúmeros debates principalmente relacionados a políticas públicas cujo maior objetivo é o desenvolvimento econômico.

O sentido etimológico da palavra território vem do latim *territorium* que significa pedaço de terra apropriado. O vocábulo terra em latim também é importante nessa discussão, pois explicita a ligação que o território tem com a terra, que segundo Haesbart (2004 p.43) demonstra que o território é o fragmento do espaço onde se constroem relações de base material e idealista. Possuindo um caráter dúbio, o primeiro de apropriação da terra com o vocábulo *térreo* e o segundo *territor*, aquele que aterroriza no sentido de aterrorizar.

Devido à grande amplitude conceitual, o Território tem sido discutido dentro de várias ciências. Na Biologia busca-se compreender a territorialidade animal, na Sociologia busca-se compreender a sua construção através das relações sociais, na Antropologia o objetivo é destacar a dimensão simbólica que o território possui, na Economia o Território é visto como base de produção e por fim na Geografia, cujo presente trabalho se utiliza do seu arcabouço teórico, o Território será enfatizado a partir de sua materialidade e suas múltiplas dimensões no que se refere a relação sociedade-natureza.

O território é um dos cinco conceitos chave da geografia, ao lado de espaço, paisagem, região e lugar. Para Gottman (1975), “Território é uma porção do espaço

geográfico que coincide com a extensão espacial da jurisdição de um governo. Ele é o recipiente físico e o suporte do corpo político organizado sob uma estrutura de governo”. Conforme essa perspectiva percebe-se a ligação entre território e outras importantes categorias de análise como Estado, Poder e Política, todas intrinsecamente relacionadas.

Porém o Território como categoria de análise, não se restringe somente ao saber geográfico, pois como “uma apropriação e domínio de um espaço socialmente partilhado”, evidencia-se uma tendência de representação da realidade. E a realidade como objeto de pesquisa é formada por diversas características, englobando e interrelacionando várias áreas do conhecimento. Logo compreender o significado dessa categoria de análise, se torna uma ferramenta, ou melhor um instrumento de leituras das dinâmicas existentes no espaço.

Haesbart (2007:42) afirma que “o homem nasce com o território, e vice-versa, o território nasce com a civilização”. Diante de tal fato conclui-se que esse processo de civilização está ligado a apropriação do território pelo homem, demonstrando uma dependência e uma continuidade.

Mas é na era contemporânea que a discussão sobre a importância do Território ganha reforço, principalmente devido a conflitos econômicos e as guerras, cabendo a geopolítica ou a geografia dos Estados Maiores, iniciada com Friedrich Ratzel com o conceito de espaço vital, dar significado e compreensão as características territoriais de cada país.

Segundo Gottman (1975), o termo território, começa a ser usado nas línguas europeias desde o século XIV, com o objetivo de definir os limites e também a questão econômica das unidades governamentais. Mais fica claro que a existência desse conceito, é anterior ao século XIV e que no decorrer do tempo e da história assume diversas perspectivas.

Iniciemos a conceituação de território dentro da perspectiva da geografia política com Ratzel (1897) que afirma existir uma estreita ligação entre o solo e o Estado. Para esse autor o território significava essa relação entre poder, espaço físico e as pessoas. A geografia política considerada por Ratzel, é uma geografia do Estado, que significa o resultado de uma ação, conduzida por um ator, este dotado de poder, normalmente econômico.

Quando se discute Território, torna-se necessário fazer uma distinção com espaço. Segundo Raffestin (1993, p.145) “o espaço é uma realidade pré-existente, é uma realidade material física, anterior ao território, enquanto que este é uma apropriação dessa realidade”. Então para esse autor o território se forma a partir do espaço, este que já existia independente do ser humano e de suas vontades. Esse processo de apropriação do espaço, concreta ou abstratamente é chamado de territorialização do espaço.

Lefebvre (2001) nesta mesma linha de pensamento afirma, que o território “é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação e que por consequência revela relações marcadas pelo poder”. Portanto para esses autores marxistas, o conceito de território, está envolto nas relações de produção e reprodução do capital, caracterizadas principalmente pelo campo do poder. Esse poder pode estar inserido no campo político e econômico.

Conforme Raffestin (1993, p.147) a transformação do espaço em território, se dá por uma representação espacial de um objeto por um ator, pois não se “trata de um espaço, mas de um espaço construído por um ator, que comunica suas intenções e a realidade material por intermédio de um sistema sêmico”. Logo percebe-se que esse processo de construção e representação da realidade não é mais somente espaço, mas território visto e vivido.

Haesbart (2004) ao discutir Território, o encaixa em uma perspectiva integradora, trabalhando também a questão da desterritorialização, paralelamente a sua reconstrução em multiterritórios, formados nesse contexto atual de terceira revolução científica.

Considerando a obra de Haesbart (1999) o território possui três abordagens diferentes:

1. Abordagem jurídico política, cuja concepção de território é de um espaço delimitado e controlado por um poder estatal.
2. Abordagem cultural, cuja concepção de território se caracteriza pela apropriação do territorial do espaço ocorre através da identidade social.
3. Abordagem econômica, cuja concepção de território se baseia na desterritorialização como produto das relações capital trabalho.

Conforme Haesbart (1999) o vocábulo território desde sua origem tem uma ligação muito forte com o espaço físico no caso a terra. Segundo Haesbart:

A palavra território, territorium em latim, é derivada diretamente do vocábulo latino terra, e era utilizada pelo sistema jurídico romano dentro do chamado jus terrendi, como o pedaço de terra apropriado, dentro dos limites de uma determinada jurisdição político-administrativa (HAESBART, 2004, p. 43)

Partindo dessa premissa, analisar o conceito de território significa compreender as características da materialidade e dos sentimentos ou imaterialidade que esse conceito carrega. Nas posições materialistas temos as concepções naturalistas que enxergam o território dentro de caráter biológico, o que significa que a territorialidade humana é moldada por comportamentos instintivos, na outra ponta temos uma concepção de território de base econômica mergulhada na perspectiva social em que o território é a base material, ou seja, as relações de produção é o fundamento para compreender a organização do território.

Considerando a imaterialidade do conceito de território é necessário considerar todo o poder que o simbólico representa principalmente nessa era pós-moderna na estruturação dos territórios atualmente, em que a estruturação de uma sociedade em rede pode significar novas territorializações onde as identificações e referências espaço simbólicas não são feitas apenas no enraizamento da estabilidade dos territórios, mas também na constante mobilidade que a vida em rede criou. Conforme Haesbart (2004, p.280) “territorializar-se significa também hoje, construir ou controlar fluxos/redes e criar referenciais simbólicos num espaço em movimento, no e pelo movimento”. Logo a comunicação instantânea na globalização é carregada de carga imaterial, configurando territórios descontínuos, fragmentados, superpostos, bastante distintos da territorialização dominante na chamada modernidade clássica.

1.1.1 Território na abordagem jurídico- político

A tradição do conceito de território dentro da geografia política, está ligado com a delimitação de espaço e fronteira, relacionado com a criação dos Estados-nações. Segundo Cox (2002 p. 3) os conceitos centrais da geografia política são de forma simples, território e territorialidade. “A territorialidade associada mais frequentemente a fenômenos de ordem política (...) e questões socioculturais”.

Segundo Haesbart o vínculo mais tradicional do conceito de território é aquele em que ocorre a associação do território com os fundamentos materiais do Estado. O principal autor dessa discussão é Friedrich Ratzel, que conceitua território como um espaço qualificado pelo domínio de um grupo humano, sendo definido pelo controle político de um dado âmbito espacial. Conforme Ratzel (1990, p.73) “uma teoria do Estado que fizesse abstração do território não poderia, jamais, contudo ter qualquer fundamento seguro”.

Ratzel é o fundador da geografia política, e sofreu influência da corrente de pensamento naturalista e sociológica, ele partiu da ideia de que existia uma forte ligação entre o solo e o Estado, cujo elemento fundador formador do Estado, estaria no enraizamento de comunidades que explorariam as potencialidades territoriais. Esse autor concentrou seus esforços em alguns conceitos fundamentais para questão territorial como posição geográfica, fronteiras, população, circulação, centro e periferia demonstrando a atualidade e modernidade de seus conceitos. Raffestin ao fazer referência a obra de Ratzel chega a afirmar que mesmo depois de mais de um século a obra de Ratzel continua sendo referência quando se trata de geografia política, pois não houve grandes invenções conceituais nesta área apenas reprodução de inúmeros trabalhos reafirmando a atualidade conceitual da obra de Ratzel. Outra contribuição de Ratzel está relacionada a concepção do Estado Nação, ou Estado moderno, que segundo Lefebvre (1976, p.4) pode ser definido como “conformações históricas possíveis pelas quais uma coletividade afirmar sua unidade política e realiza seu destino”.

O território dentro da abordagem jurídico-política, tem sua origem associada a ideia de apropriação ou mesmo de dominação do espaço pelos homens. Essa ideia de apropriação e dominação relacionado a território e territorialidade tem sua origem na etologia, em analogia as ciências biológicas que foram as responsáveis por fazer a ponte entre as construções política e biológica do território. Pois ao reivindicar para a sociedade o direito natural a um espaço ou território, alguns estudiosos desenvolveram uma associação entre o território político, este principalmente vinculado a concepção de Estado, a dinâmica que ocorria no âmbito do mundo biológico animal.

Esse elo entre a dimensão natural e a dimensão política na concepção de território, acaba por contribuir com a visão de território como fonte de recursos para a reprodução da sociedade, visão essa que Ratzel incorpora na criação do conceito de espaço vital, que

seria o espaço ideal para a reprodução de uma civilização considerando os recursos disponíveis nesse espaço.

Outra contribuição importante para a geografia política quando se trata da definição de território é a obra de Jean Gottman (1952), que amplia a abrangência conceitual de território como “conjunto de terras agrupadas em uma unidade que depende de uma autoridade comum e que goza de um determinado regime(...)compartimento do espaço politicamente distinto, entidade jurídica, administrativa e política”. Gottman acaba incorporando uma dimensão mais idealista ao tentar entender o território ao mesmo tempo em torno de alguns sistemas de movimento (circulação). E como consequência afirma que os maiores feitos políticos não se deram pela violência, mas pelo poder simbólico, nada mais atual nesta era pós-moderna.

1.1.2 Território na abordagem cultural

Dentro da abordagem cultural ocorre a primazia pela dimensão simbólica cultural, mais subjetiva em que o território é visto como produto de apropriação/valorização simbólica de um grupo sobre o seu espaço.

Para Haesbart (1997, p.42) o território envolve sempre, ao mesmo tempo uma dimensão simbólica, cultural, através de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais, como forma de controle simbólico sobre o espaço onde vivem (sendo, portanto, uma forma de apropriação).

A dimensão simbólica do território se relaciona a uma construção de um imaginário da identidade social, que engloba crenças, desejos, sentimentos, representações em termos dos quais o indivíduo ou o coletivo vê a realidade e a si mesmo.

A abordagem culturalista supervaloriza a constituição social do território em detrimento principalmente da abordagem natural que esse território também possui, dentro dessa visão ocorre a supervalorização da dimensão simbólica o que acaba tendo como consequência os ressurgimentos de regionalismos e nacionalismos muitas vezes exacerbados.

Conforme Sack (1986, p.219):

Assim como a cultura, a tradição e a história mediam a mudança econômica, elas também mediam o modo como as pessoas e os lugares estão ligados, o modo como as pessoas usam a territorialidade e o modo como elas valorizam a terra. (...) A territorialidade, como um componente

do poder, não é apenas um meio para criar e manter a ordem, mas é uma estratégia para criar e manter grande parte do contexto geográfico através do qual nos experimentamos o mundo e o dotamos de significado (SACK, 1986, p. 219):

Sobre essa ótica da abordagem cultural, Lefebvre afirma que “os espaços efetivamente apropriados são aqueles ocupados por símbolos”, dotando os territórios de significados, contribuindo para a construção de territorialidades.

1.1.3 Território na abordagem econômica

O território dentro da abordagem econômica, faz parte em sua essência da perspectiva materialista de território. Muitos autores da abordagem econômica foram influenciados pelo marxismo, entre esses cabe destacar Godelier, cujas pesquisas conceituam território como processos de controle e usufrutos dos recursos.

Godelier mantém na sua definição uma forte referência a natureza enfocando o território e os processos de territorialização a partir de sociedades tradicionais que economicamente dependem muito mais das condições físicas do território, e dependem dessas condições na construção de suas identidades. Por isso vêem o território como fonte de recursos na perspectiva do acesso, controle e do uso.

Atualmente essa concepção do território como fonte de recursos, ou simplesmente como apropriação da natureza presente principalmente nos trabalhos de alguns antropólogos, não possui mais a representatividade que no passado já teve. Hoje existe um certo domínio quando se fala da materialidade do território, das abordagens econômicas cujo um dos maiores representantes é o geógrafo Milton Santos, que define território a partir do seu “uso”, principalmente econômico. Sobre o conceito de território, Santos afirma:

O território usado constitui-se como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes. Daí o vigor do conceito, convidando a pensar processualmente as relações estabelecidas entre o lugar, a formação socioespacial e o mundo [...] O território usado, visto como uma totalidade[...] é um campo privilegiado para a análise na medida em que, de um lado, nos revela a estrutura global da sociedade e de outro lado, a própria complexidade do seu uso (SANTOS, 1994, p. 3 e 12).

Sobre essa questão Haesbart cita Milton Santos, que em um dos textos mais consistentes sobre a discussão conceitual de território, “O retorno dos Territórios”, considera esse conceito como um híbrido ao estabelecer uma distinção discutível entre o território como “forma” e o território usado como “objetos e ações”. Para Santos o

território hoje é formado de “lugares contínuos e de lugares em rede” (SANTOS, 1994 p. 16)

Santos afirma que o que une esses territórios híbridos é a informação, logo esse espaço “local, vivido por todos (...) é também um espaço global”. E esse território híbrido é construído em torno da dialética das forças de produção e das relações de produção, dando a esses territórios por característica a funcionalização e tecnificação dos territórios, enquadrando a abordagem feita por Santos na perspectiva econômica.

1.1.4 Território na perspectiva Integradora

Conforme Haesbart o território só deve ser concebido dentro de uma perspectiva integradora, ou seja, não deve haver separação entre as diversas dimensões que compõem esse conceito, como a política, a natural, a econômica ou cultural. Pois considerar o território como um conceito integrador significa partilhar um espaço que no seu conjunto integre a vida das pessoas economicamente, politicamente e culturalmente. Na visão de Haesbart se o território não for concebido assim a outra possibilidade seria afirmar que existe vários tipos de territórios contemporaneamente, cada um com uma dinâmica própria. Porém ao se deparar com problemas reais se nota que as perspectivas estão entrelaçadas, muitas dessas perspectivas se sobressaem dependendo do momento, mas todas existem, logo a solução também tem de ser pensada a nível integrador.

Haesbart ao defender esse ponto de vista, cita como exemplo as políticas de ordenamento territorial em que considera como necessário considerar tanto as características políticas do Estado, como também suas características integradoras. Para Haesbart o “território, de qualquer forma, define-se antes de tudo com referência as relações sociais e ao contexto histórico em que está inserido” (HAESBART 2004, p.78) dando um sentido relacional ao conceito. Para ele essa integração somente ocorrerá de fato, quando o local e o global estiverem articulados através de múltiplas escalas, se integrando em redes, conectando diferentes pontos ou áreas, o que ele denominou de territórios-redes que seriam territórios “espacialmente descontínuos, mas intensamente conectados e articulados entre si” (HAESBART, 2004. p.79)

Fica evidente neste ponto a necessidade de uma visão de território a partir da concepção de espaço como um híbrido entre sociedade e natureza, entre política, economia e cultura e entre materialidade e idealidade, numa complexa integração tempo-espaço, como nos induzem a pensar geógrafos como Jean Gottame e Milton Santos, na indissociação entre movimento e estabilidade(...) Tendo como pano de

fundo esta noção híbrida de espaço geográfico, o território pode ser concebido a partir da imbricação de múltiplas relações de poder, do poder mais material das relações econômicas-políticas ao poder mais simbólico das relações de ordem mais estritamente cultural (HAESBART, 2004 p. 79)

1.2 Desterritorialização e Reterritorialização

Haesbart ao pesquisar sobre esse assunto nas obras de Deleuze e Guattari, cita a seguinte afirmação: “os territórios sempre comportam dentro de si vetores de desterritorialização e de reterritorialização” (Haesbart, 2004, p. 127). Esse movimento dialético pode levar a uma certeza, de que os territórios estão sempre em constante movimento de construção e destruição.

O primeiro teorema da desterritorialização proposto por Deleuze e Guattari afirma que:

Jamais nos desterritorializamos sozinhos, mas no mínimo com dois termos: mão-objeto de uso, boca-seio, rosto-paisagem. E cada um dos dois termos se reterritorializa sobre o outro. De forma que não se deve confundir a reterritorialização com o retorno a uma territorialidade primitiva(...) ela implica necessariamente um conjunto de artifícios pelos quais um elemento, ele mesmo desterritorializado, serve de territorialidade nova ao outro que também perdeu a sua. (GUATTARI, 1996, p.41).

Guattari ao discorrer sobre desterritorialização como um fenômeno de perda ou de destruição dos territórios, sabe que esse processo ocorre desde os primórdios da humanidade. Porém é na era moderna, globalizada que ocorre a intensificação de tal fenômeno acarretando inúmeras consequências.

A desterritorialização possui várias características, primeiramente o território que está se desterritorializando, sempre irá formar um novo território, a intensificação da desterritorialização não deve ser confundida com a velocidade do movimento, pois ocorre desterritorialização em territórios ditos estáveis e na mobilidade. Outro ponto importante é a diferenciação entre desterritorialização relativa e desterritorialização absoluta. A primeira diz respeito ao abandono dos territórios criados nas sociedades e sua constante reterritorialização, enquanto que a absoluta significa a desterritorialização do

pensamento, “pensar é desterritorializar, isso significa que para criar algo novo é necessário romper com o território existente, criando outro” (HAESBART, 2004 p. 130).

Deleuze e Guattari se preocupam com o processo de desterritorialização em suas obras por que acreditam que a criação do Estado Moderno e do capitalismo, se deve a essa dinâmica. Pois a medida que as sociedades modernas pré-capitalistas são desterritorializadas, ou seja, perdem o vínculo com a Terra, surge o Estado Moderno e o capitalismo se torna o sistema econômico vigente e hegemônico.

A desterritorialização do capital não é um fenômeno com sentido apenas negativo, como no caso dos trabalhadores que ao perder o seu direito sobre os meios de produção e vender sua força de trabalho, ficam a mercê do sistema. Esse processo também tem seu lado positivo, pois a medida que provoca a fragilidade do trabalhador economicamente do outro lado no caso os capitalistas, está provocando a acumulação de capital.

Marx não usa o termo desterritorialização em suas obras, porém não significa que ele ignorava a existência desse processo, pois no livro *Capital*, ele descreve o sistema capitalista como vetor de desterritorialização ao deixar claro que a separação entre o trabalhador e os meios de produção foi o primeiro ato desterritorializador do capitalismo.

Conforme Haesbart, o processo de desterritorialização não representa somente o fim dos territórios, mas sim a dificuldade em definir os tipos de territórios que estão surgindo, territórios esses múltiplos e descontínuos, demonstrando a constante ligação entre desterritorialização e reterritorialização.

Muitos autores como Lyotard, Vattimo, Deleuze, Guattari e outros situam a desterritorialização como um advento da condição pós-moderna, esse debate surge em 1990, com o surgimento da globalização, e da internet, do enfraquecimento das fronteiras, e de uma hibridização cultural demonstrando uma certa compressão do tempo e do espaço.

No livro *o mito da desterritorialização*, Haesbart discorre sobre as múltiplas dimensões desse fenômeno, econômica, política e cultural, afirmando que essas dimensões estão vinculadas a diferentes concepções de territórios. Para o autor essas dimensões não devem ser tratadas de formas distintas, mas integradas, a supervalorização de uma dimensão somente deve ocorrer diante de uma problemática específica, sem menosprezar as outras.

Para alguns autores, a problemática da desterritorialização estaria ligada a alguns fatores como a mobilidade do capital e das transnacionais, a permeabilidade das fronteiras nacionais e também a disseminação de uma hibridização de culturas, caracterizando as dimensões econômica, política e cultural.

A desterritorialização sobre o ponto de vista econômico, pode ser entendido como globalização econômica, na medida em que ocorre a formação de um mercado mundial com fluxos comerciais, financeiros e de informação, cada vez mais independentes de bases territoriais. Em uma interpretação um pouco mais restrita, a desterritorialização provocada pela globalização, no período do capitalismo pós-fordista conhecido como capitalismo de acumulação flexível, seria o grande responsável pelo enfraquecimento das bases territoriais quando se analisa a economia, pois hoje as grandes empresas estão em vários locais, por isso o seu caráter multilocacional demonstrando uma autonomia em relação ao território.

Dando continuidade a dimensão econômica, a globalização dentro do setor financeiro torna visível a desterritorialização a partir do momento em que a tecnologia torna evidente a imaterialidade, a instantaneidade e circulação do capital em tempo real.

Segundo Haesbart (2004, p. 175) “na ótica do materialismo histórico podemos dizer que a primeira grande desterritorialização capitalista relaciona-se a sua própria origem, seu ponto de partida, que é a chamada acumulação primitiva de capital, separando produtor e meios de produção”. Isso significa que o capitalismo já nasceu se desterritorializando a partir da origem da acumulação primitiva de capital e da fragilidade das relações de trabalho. Negri e Hardt estabelecem três aspectos importantes do caráter desterritorializador do capitalismo: trabalho assalariado, o dinheiro como moeda de troca e o estabelecimento de leis que estruturam o capitalismo como taxa de juros, taxa de exploração e de realização de mais valia.

Para Haesbart (2004, p.177) existe uma certa contradição quando se analisa a desterritorialização como globalização, pois o “capitalismo já nasce de forma global, ou seja, sem uma base territorial restrita”, isso significa uma certa perda de importância do território, porém logo adiante, o autor afirma que para garantir sucesso nessa era pós-moderna ele recorre a várias estratégias territoriais como por exemplo o ordenamento geográfico estatal. Logo o Estado moderno também está a serviço do grande capital. Isso fica claro, quando o governo usa todos os recursos possíveis para implantar alguma

unidade multinacional, principalmente o direito de interventor do território. Logo o território ao invés de diminuir seu potencial estratégico, aumenta o que Santos (1996) vai chamar de guerra dos lugares.

O processo de globalização toma forma muito variadas, Haesbart (2004, p. 192) cita Ó Tuathail é enfático ao afirmar “A integração financeira global, na verdade, produziu um novo complexo geopolítico de território, tecnologia, Estados e mercados em escala global”, essa fluidez tendo como eixo básico uma serie de centros financeiros globais, disseminam a exclusão de amplas áreas do planeta, logo se torna importante questionar e distinguir “desterritorialização por quem e pra quem”, para que esse discurso da globalização do capitalismo, fluidez do capital, deslocalização das grandes empresas não mascare a real desterritorialização, ou seja aqueles que são submetidos a esse processo de liberdade improdutiva, flexibilização das relações de trabalho e acabam perdendo seus empregos subordinando-se a condições de trabalho cada mais inseguras e degradantes.

Na produção recente em Economia Regional Storper (1994) desenvolveu um conceito de desterritorialização de base econômica cujo o fator de destaque é a localização.

Uma atividade pode ser definida como territorializada quando sua efetivação econômica depende da localização (dependência do lugar) e quando tal localização é específica de um lugar, isto é, tem raízes em recursos não existentes em muitos outros espaços ou que não podem ser fácil e rapidamente criados ou imitados nos locais que não os têm (STORPER, 1994, p. 15).

Portanto existe uma dependência das atividades econômicas em relação a localização, aos recursos e as especificidades do lugar, levando ao processo de desterritorialização e paralelamente a construção de um novo território configurando uma multiterritorialidade. Para Storper a internacionalização termo que corresponde a globalização, não elimina a territorialização e nem corresponde estritamente ao processo de desterritorialização, pois algumas atividades produtivas aquelas em que ocorre uma maior especialização, conhecimento e tecnologia, continuam fortemente enraizadas em áreas territoriais centrais configurando a territorialização, enquanto atividades mais tradicionais com força de trabalho menos qualificada e salários baixos sofreriam um processo maior de desterritorialização.

Conforme Storper, a desterritorialização do ponto de vista econômico acaba associada ao comportamento multilocacional das empresas, políticas a nível nacional, regional, local, presença de infraestrutura, ausência de barreiras alfandegárias, mão de obra barata, continuam como fatores fundamentais na opção das empresas por essa ou aquela localização. Esse fenômeno com todas essas especificidades caracteriza o que Milton Santos chamou de guerra dos lugares, mostrando que o território em vez de diminuir sua importância com o aparente discurso da globalização, acaba ampliando seu papel estratégico, justamente por concentrar em pontos restritos, vantagens buscadas pelas grandes empresas e pela intensificação da diferenciação de vantagens em cada lugar.

1.3 CLUSTER

O fenômeno da aglomeração foi analisado pioneiramente por Alfred Marshall, a partir de pesquisas sobre os distritos industriais na Inglaterra em 1890, na qual destacava as vantagens obtidas pelas empresas com a aglomeração industrial. Marshall procurou compreender primeiramente a questão da localização das indústrias, ou melhor, o porquê da existência das aglomerações industriais em determinadas áreas. Neste aspecto cabe uma ressalva: a literatura estrangeira ao se referir ao tema cluster, APL, distrito industrial, e outros busca caracterizar esse fenômeno dentro de uma escala industrial.

Marshall ao analisar a importância da localização nas aglomerações destaca três pontos importantes conhecidos como a trindade marshalliana: o primeiro ponto de destaque seria a circulação de informações disseminando conhecimentos especializados e favorecendo o aprendizado e a inovação, o segundo é a atração de mão de obra especializada e de empresas subsidiárias, e o terceiro ponto de atenção é a divisão do trabalho entre as empresas.

Os clusters tem sua origem nas economias de aglomeração, existindo inúmeros conceitos que podendo ser definidos como: grupos, agrupamentos ou aglomerados concentrados geograficamente, especializado em determinado setor de atividade econômica e empresas complementares. Estas podem ser, por exemplo, fornecedores de insumos especiais – componentes, máquinas, serviços – ou provedores de infraestrutura especializada. Em geral, os *clusters* também se expandem diretamente em direção aos

canais de distribuição e clientes e marginalmente em direção aos fabricantes de produtos complementares e empresas. Muitos *clusters* incluem ainda instituições, governamentais ou não, como universidades, entidades normativas e associações comerciais.

Os clusters promovem tanto a cooperação quanto a concorrência. Os concorrentes competem intensamente para reter seus clientes, já a cooperação está presente envolvendo setores afins e instituições locais. A proximidade física de empresas e instituições assim como as sucessivas trocas entre elas facilita a coordenação do cluster e a confiança. Um cluster de empresas e instituições independentes e informalmente vinculadas representa um modelo organizacional robusto, que oferece vantagens em fatores como eficiência e flexibilidade.

A aglomeração das empresas no mesmo local, configurando o cluster, afeta a competição de três maneiras: primeiro aumenta a capacidade de produção das empresas sediadas na região, segunda dita o ritmo da inovação e terceiro expande e reforça o próprio cluster pois novas empresas são criadas. Portanto uma empresa de mesmo segmento que está localizada distante ou fora da aglomeração não consegue competir e crescer no mercado se comparada com empresas que estão dentro do cluster.

A empresa que está localizada dentro de um cluster, possui algumas vantagens que acabam colaborando para um aumento de sua produção, como por exemplo, na compra de matérias primas, contratação de mão de obra, acesso a novas tecnologias, informações e instituições. Logo ocorre uma certa dependência entre os membros de um cluster, pois o bom desempenho de um afeta os demais, lucram ainda com a publicidade conjunta de marketing, e por fim o cluster acaba atuando como fator de atração de clientes que veem na aglomeração oportunidade de variedade de produtos e preços competitivos.

Dentro de um cluster a proximidade e o contato frequente permitem as empresas descobrir as necessidades e tendências dos clientes com uma velocidade difícil de ser igualada por empresas que estão em outras regiões, fomentando a inovação. As associações comerciais podem se transformar em fóruns para troca de ideias e em centros de ação coletiva para a superação de obstáculos a produtividade e ao crescimento.

Porém o que se observa é que o fenômeno das aglomerações de empresas de mesmo segmento em localizações definidas dentro das cidades, avançou outros setores

econômicos e não se restringe somente ao setor industrial, aparecendo também em segmentos de comércio varejista e turísticos. Dentre todas as definições relacionada a aglomeração a que mais se adéqua ao objeto de pesquisa descrito acima, seria a de um cluster, porém não industrial como o descrito por Alfred Marshall, mas um cluster de características comerciais.

No Brasil, a partir dos anos noventa, as políticas de desenvolvimento regional têm incorporado de forma mais concisa, o conceito de arranjos produtivos locais (APLs), pois ao substituir outras abordagens análogas, possibilitou uma evolução quanto aos processos de formulação e implementação de políticas e iniciativas de apoio e promoção ao meio produtivo. Essa evolução deu-se especialmente, pela redescoberta do local e pela mudança do foco de atuação, privilegiando as aglomerações e ações conjuntas de empresas em detrimento das firmas individuais (LASTRES, 2007).

Porem essa investigação sobre o cluster da 44, pretende seguir por uma corrente ideológica baseada na produção recente em Economia Regional, em que as aglomerações, a presença do fator local passa a ser considerada uma vantagem estratégica na atual era da globalização, cujo maior representante é Michael Porter, professor da Havard Business School, sendo destaque tanto na Economia quanto na Administração, devido a relevância de seus livros sobre estratégias de competitividade.

Em sua teoria sobre competitividade nacional, Porter (1999), atribui um papel de destaque aos aglomerados, clusters, que em suas palavras, constituem:

[...] concentrações geográficas de empresas inter-relacionadas, fornecedores especializados, prestadores de serviços, empresas em setores correlatos e outras instituições específicas (universidades, órgãos de normatização e associações comerciais), que competem, mas também cooperam entre si [...]. Um aglomerado é um agrupamento geograficamente concentrado de empresas inter-relacionadas e instituições correlatas numa determinada área, vinculadas por elementos comuns e complementares. O escopo geográfico varia de uma única cidade ou estado parta todo um país ou mesmo uma rede de países vizinhos (PORTER, 1999, p. 209-211).

A investigação dessas aglomerações comerciais, apresenta-se como uma possibilidade instigante, capaz de oferecer uma maior compreensão das razões e dos fatores associados a opção de empresas varejistas concorrente diretas operarem próximas umas das outras, e não afastadas, como seria o mais natural se analisando somente a ótica da concorrência direta.

Embora não exista um conceito de cluster universal, Perry (2005) afirmou que existe várias perspectivas para o uso do termo cluster, entre elas a de que compreende um cluster, como uma condição de localização particular, que obtém certa vantagem sobre as empresas que não estão instaladas nesse local. Segundo Filho (2015) cluster pode ser definido de acordo com os aspectos de concentração geográfica e setorial entre pequenas e medias empresas, que mantêm um relacionamento sistemático entre si, possibilitando melhor competitividade. Para Zicarelli (2004) um cluster comercial apresenta duas vantagens competitivas: disponibilidade de ampla linha de produtos e preços confiáveis.

No mundo todo, vários autores têm publicado artigos sobre essa questão das aglomerações, Siqueira & Telles tem uma explicação para essa questão “de uma forma geral, se em um segmento, houver excesso de demanda, prevalecerá o interesse das empresas, que poderão manter-se distanciadadas umas das outras, se, por outro lado, verifica-se oferta superior a demanda, prevalecerá a posição dos compradores, e as empresas vendedoras tenderão a se submeter ao interesse dos clientes, agrupando-se”. Logo diante das inúmeras crises financeiras que o mundo tem vivido, a posição que acaba por predominar, é a oferta superior a demanda, prevalecendo a posição dos compradores, favorecendo a concentração geográfica das empresas, seja indústria ou comércios.

Zicarelli *et al.* (2008) procuram descrever como ocorre a atração de consumidores e de novas lojas para o cluster comercial. Conforme a Figura 2, evidencia-se que após o surgimento de um agrupamento de lojas primário, se inicia um processo autônomo de atração de clientes (1) que, por sua vez aumenta as vendas por loja (2). Atraindo novas lojas (3), o que resulta no aumento da variedade de produtos (4) e do número de lojas da aglomeração (5). Os consumidores ao constatarem que tem a sua disposição uma maior variedade de produtos e de lojas, são atraídos ao cluster, e o ciclo recomeça se realimentando (1).

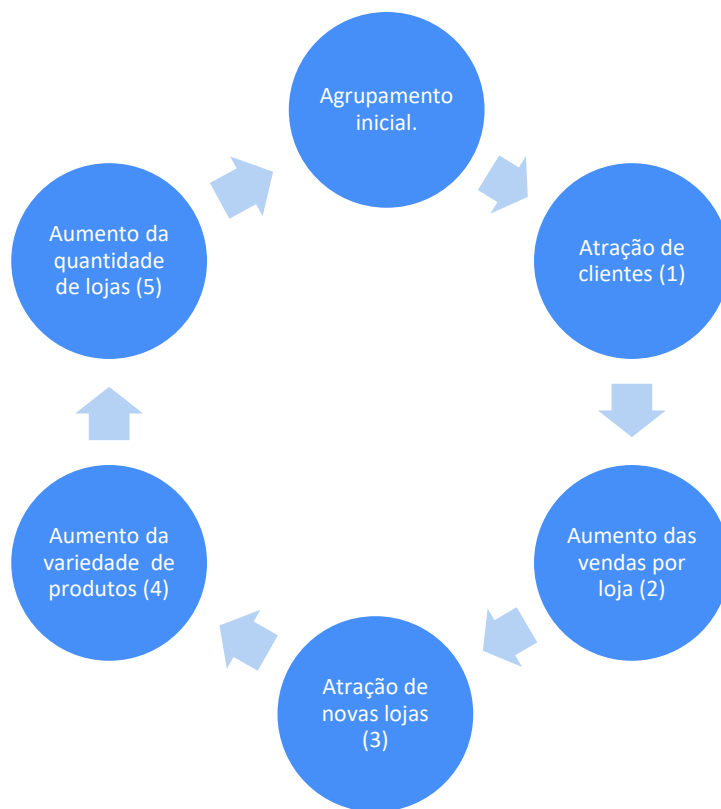


Figura 2- Desenvolvimento de clusters de negócios. Fonte: Autores (2017).

A proximidade entre as lojas nos clusters comerciais, beneficia as empresas e os consumidores, pela cooperação e competição que ocorrem simultaneamente entre as empresas ali localizadas, aumentando assim o fluxo de clientes nas lojas e o número de opções de produtos para os consumidores, além disso as empresas instaladas dentro do cluster costumam compartilhar os custos de infraestrutura entre si.

Nos clusters varejistas, a concentração geográfica de estabelecimentos interdependentes vivencia os mesmos problemas e se beneficiam das mesmas oportunidades, apresentando maior competitividade, pois aplicam práticas que lhes dão melhores resultados, gerando inovação, especialização de mão de obra e crescimentos das atividades econômicas relacionadas ao cluster.

As aglomerações que formam os clusters varejistas, podem ser classificadas como espontâneas ou planejadas. As aglomerações espontâneas se originam a partir de um processo de auto-organização, normalmente nas regiões centrais dos municípios. Já as aglomerações planejadas atendem ao interesse do seu organizador e normalmente estão localizadas em regiões de fácil acesso como por exemplo: os shoppings centers.

Conforme Zaccarelli et al. (2008) os clusters espontâneos são resultantes de um conjunto de relações sistêmicas, decorrentes das relações estabelecidas pelos negócios relacionados a determinado produto, linha, categoria ou mercado. Assim o processo de integração e a dinâmica das relações que se estabelecem entre os varejistas implicam na amplificação da capacidade competitiva da aglomeração em relação as empresas situadas isoladamente.

Portanto a vantagem competitiva presente nos clusters comerciais, se encontram nas aglomerações que ofertam os mesmos tipos de produtos, com diversidade superior e preços menores do que os praticados por lojas isoladas situadas em outros locais (ZACCARELLI et al., 2008). Para os autores, tal vantagem pode ser evidenciada por meio de certos parâmetros, denominados fundamentos da performance competitiva de clusters, conforme o quadro a seguir.

Quadro 2 – Fundamentos de um Cluster. Fonte: Siqueira *et al* (2009b).

MARSHALL. Sés. XIX.	PORTER 1989	SCHMITZ 1992	ZACCARELLI 2008
Concentração geográfica.	Concentração geográfica	Concentração geográfica	Concentração geográfica
Mais atividades subsidiárias	Fornecedores de insumos especializados	Presença de empresas de vários tamanhos	Abrangência de negócios viáveis e relevantes
Disponibilidade de trabalhadores com aptidão	Fornecedores de serviços	Flexibilidade de quantidade e diferenciação de produto	Especialização das empresas
Disseminação da informação	Instituições financeiras	Presença de terceirização	Equilíbrio com ausência de posições com ausência de posições privilegiadas
Menos custos para adotar novas tecnologias	Presença de empresas de setores correlatas	Fornecedores e prestadores de serviço trabalhando de forma integrada	Complementaridade (de negócios) por utilização de subprodutos
Mais capacidade para inovar	Associações de empresas	Facilidade de entrada de novas firmas	Cooperação entre empresas do cluster de negócios
	Instituições governamentais	Acesso à informação	Substituição seletiva de negócios do cluster
	Educação e Treinamento		Uniformidade do nível tecnológico
	Associações de normatizações		Cultura da comunidade adaptada ao cluster

			Caráter evolucionário por introdução de novas tecnologias
			Estratégia de resultado orientada para o cluster

Os fundamentos descritos acima, são abordados como condição fundamental para existência de um cluster, estando vinculados a própria competitividade do cluster. No caso específico da aglomeração da avenida 44, será utilizado os fundamentos desenvolvidos por Zacarelli et al. (2008) através da correspondência entre os efeitos observáveis (questionários) e os fundamentos da performance competitiva proposto por Zacarelli et al. (2008) que já foram descritos no quadro acima.

Essa expressiva aglomeração comercial conhecida popularmente como “Avenida 44”, configura-se na literatura econômica, como um cluster de negócios, devido a importância da localização nesse processo. Esse território antes um pátio de manobra da estação ferroviária de Goiânia, passou por uma grande transformação territorial, a partir da permuta entre o Estado e o Governo Federal, que permitiu ao Estado construir a Rodoviária de Goiânia, iniciando a mudança do uso desse território, antes destinado a logística e transporte, agora como grande centro comercial. Outras intervenções importantes ocorreram: 1) a construção do shopping Araguaia; 2) a mudança da feira hippie para a praça do trabalhador; 3) a construção das galerias onde antes eram os armazéns e galpões das fábricas; 4) a construção de inúmeros hotéis que por sua vez também tinham salas comerciais associadas. Tal contexto desenhou uma bolha de consumo, determinando a incorporação desse território especificamente pelo grande capital. Isto significa a existência de uma grande dependência de todos os multiterritórios criados nesse local, como exemplificado abaixo:



Figura 3 – Multiterritórios da 44. Fonte: Autores (2017).

Portanto analisar o processo de transformação desse território até chegar no cluster atual, nesta expressiva aglomeração comercial do Estado de Goiás, significa contribuir com soluções na geração de políticas públicas que visem o desenvolvimento regional.

2. Capítulo 2: DO ANTIGO TERMINAL FERROVIÁRIO AO CLUSTER COMERCIAL DA AVENIDA 44.

A cidade de Goiânia, nasce no contexto da Revolução de 1930 como resultado de articulações entre o governo federal e estadual, que procuravam atender demandas de ordem política e econômica. Surge como cidade planejada para ser sede administrativa do governo do Estado de Goiás constituindo-se como elemento de integração ao centro-sul do Brasil coração econômico do país cujo maior interesse está na inserção do Estado Goiás no polo de desenvolvimento brasileiro, fazendo parte do novo ritmo de produção capitalista que o Brasil iniciava com o projeto de industrialização do país. Logo a definição da construção de Goiânia representou a concretização de uma ideia desenvolvimentista da elite goiana, que via na mudança da sede do governo, de Goiás Velho para a futura capital, uma ruptura com as estruturas oligárquicas e o fim dos problemas relacionados a localização geográfica da antiga capital, que segundo os goianos já não conseguia atender as outras localidades do Estado, dado a dificuldade de comunicação e de estradas.

Goiânia surge como reflexo da modernidade, a ideia de progresso estava disseminada e representava o anseio do novo grupo político pós revolução de 30, a inserção do Estado de Goiás no projeto de desenvolvimento do país e também a solução dos problemas para a comercialização dos produtos para os centros econômicos do Brasil com o estabelecimento de relações necessárias a modernização da economia regional (MOTA, 2004)

A construção de Goiânia, configura-se como um projeto de importância nacional e regional. A nível nacional Goiânia está dentro do projeto criado por Getúlio Vargas denominado Marcha para o Oeste, projeto criado dentro do Estado Novo, que visava uma integração nacional entre o sul do Brasil, já ocupado e mais desenvolvido e as porções norte e central do país que precisavam ser ocupadas e livres da estagnação econômica, da falta de estrutura e dos artificios da republica velha. Portanto diante dessa dinâmica é possível perceber que desde o seu nascimento Goiânia, já tem por objetivo atender demandas correspondentes a reprodução do capital tendo “o seu espaço tomado pelo valor de troca, uma vez que o significado do movimento que a estimulou engendrava esse elemento em sua essência” (OLIVEIRA, 2002, p. 1), pois segundo o autor esse território que viria a ser criado foi erguido para atender fundamentalmente as dinâmicas do

mercado, onde de antemão já se prevê a exclusão como fenômeno presente desde o início da construção da nova capital.

2.1 Estruturação territorial de Goiânia - Da concepção de cidade planejada a expansão urbana desordenada

Goiânia emerge como projeto ainda em 1930, como resposta de Pedro Ludovico Teixeira as demandas por um processo de modernização das relações produtivas. Naquele momento o até então interventor de Goiás, primava por se firmar no cargo e desde os primeiros anos de governo, privilegiou a construção da nova cidade capital. Paralelamente Getúlio Vargas também desejava que Goiânia fosse construída, isso representava o primeiro passo para a modernização e interiorização de um país rural, sendo parte de plano econômico desenvolvido pela Marcha para o oeste, já anunciada como política durante o movimento de 1930.

A construção da nova capital demonstra o alinhamento de ideias entre o governo estadual e governo federal, ambos consentiam que a nova capital representasse a renovação, modernidade enquanto que Goiás Velho passava a imagem de atraso e opressão oligárquica. O ambiente para essa mudança decorre da revolução de 1930, percebida como expressão de liberdade, democracia e justiça, conforme Silva, Mello (2013, p. 66): “o ideal de renovação se fazia presente e as esperanças foram depositadas no processo de produção de um novo estado de Goiás e de um novo Brasil”.

Pedro Ludovico pretendia atender alguns objetivos ao construir Goiânia, como por exemplo trazer a capital para mais próximo da Estrada de Ferro, aproximando Goiás do centro-sul do Brasil, principal polo econômico, facilitando a articulação com a região sul e sudeste. A Estação ferroviária ficou localizada na região norte da cidade se configurando como um limite da área urbana, pois situa-se nesse local os córregos capim-puba e botafogo, configurando juntamente como a ferrovia limite ao crescimento da cidade. Outro ponto importante a favor da escolha de Goiânia como a futura capital foi a proximidade como a BR-153, importante elo de escoamento do país.

Goiânia também possuía um sitio com condições topográficas planas e com poucas ondulações possibilitando o desenvolvimento em todas as direções.

O projeto inicial da nova capital foi criado por Atilio Correia Lima, arquiteto formado em Sourbonne Universidade de Paris entre 1928 a 1930, esse plano urbanístico

como destaca Mota (2004 p. 25) “é um plano fundamentado no urbanismo clássico das primeiras décadas do século XX, no estilo *beaux-arts* com influência do movimento cidade-jardins”. Atílio planejou Goiânia com algumas peculiaridades, a primeira foi a quantidade de pessoas cerca de 50 mil habitantes, outra característica importante foi a regularidade e o classicismo no traçado, o zoneamento e o sistema viário hierarquizado, constituindo elementos definidores de seu plano.



Figura 4 - Vista Aérea do traçado original da Capital Goiânia – 1930 (autor desconhecido). Fonte: Museu da Imagem e do som de Goiânia, 2010.

Conforme Mota (2004) Atílio Correia Lima possuía uma preocupação com o meio ambiente da cidade, pois em seu plano foi criado um sistema articulado de áreas verdes, onde ficava estabelecido o fim do núcleo urbano, ou seja, o urbanista via a necessidade de preservar esses locais com toda a sua biodiversidade, limitando o crescimento da cidade até essas áreas verdes. Mas a partir de 1960, com o parcelamento do solo, a cidade

expande além do plano urbanístico, e essas áreas verdes acabam por se transformar em parques dentro da cidade tornando essa preocupação com as áreas verdes inviável.

O plano urbanístico de Goiânia, foi criado por Atílio Correia Lima em dezembro de 1933, ele era a pessoa responsável também por fiscalizar as obras que se iniciou nesse ano e também pela construção dos edifícios públicos e pelas primeiras residências que foram construídas destinadas aos funcionários públicos. Porém em 1935 Atílio abandona esse trabalho, devido a alguns motivos como por exemplo a falta de pagamento por parte do governo estadual, a dificuldade de residir em Goiânia, etc., portanto a construção de Goiânia passa a responsabilidade da empresa Coimbra Bueno & Cia Ltda, que já havia sido contratada para a execução da obra. Esta empresa de engenharia, pertencia a dois irmãos goianos formados em São Paulo, que posteriormente definiriam inúmeras mudanças no projeto urbanístico desenvolvido por Atílio

O plano urbanístico elaborado por Atílio para Goiânia, foi desenvolvido em duas etapas. A primeira que corresponderia a construção do Setor Norte e do Setor Central, destinados a abrigar 15 mil habitantes, na parte central seria instalada o centro cívico, a zona comercial e uma parte da zona residencial enquanto que no setor norte, haveria destinação para as indústrias e moradia popular. A segunda etapa somente seria autorizada quando a população dos setores norte e central atingissem a casa dos 12 mil habitantes, nesta etapa ocorreria a implantação dos setores Oeste e Sul com a pretensão de atingir 35 mil habitantes. Fica claro que nesse primeiro momento o Estado regulamentava toda a ocupação da recém capital em conformidade com o plano urbanístico de Atílio Correia Lima, tentando manter a originalidade do plano elaborado pelo urbanista, sendo único que atuava no “mercado de terras, parcelando áreas e definindo preço de terras” (MOTA, 2004, p.33).

Em 1934 foi criado o departamento de propagandas e vendas de terras em Goiânia (Decreto n. 4739 de, 20 de junho de 1934) cujo objetivo era “propagar e incentivar a formação do núcleo da nova capital”. Os lotes em Goiânia obedeciam a uma classificação de acordo com a localização, por exemplo no setor Central os lotes se dividiram em reservados “pelos proprietários que doaram ou negociaram terra com o Estado, na época da constituição do patrimônio do município, e ainda aos lotes escolhidos pelos irmão Coimbra Bueno como parte do pagamento do seu trabalho (MOTA, 2004 p.33) ou com obrigatoriedade de construção imediata, no setor Norte haviam lotes reservados, com ou sem obrigatoriedade de construção imediata. Conforme Mota (2004) tanto no setor

Central ou Norte, o comprador deveria apresentar um projeto de construção, a venda somente se concretizaria se o projeto fosse autorizado.

Visando a ocupação mais rápida de Goiânia, o Estado propôs alguns incentivos aos funcionários públicos que se transferissem para a nova capital, como por exemplo o financiamento de casas populares que seriam construídas por uma construtora já contratada, aumento salarial aos funcionários públicos que obrigatoriamente já residissem na capital, doação de lotes no Setor Operário (Norte) para funcionários públicos que assumissem o compromisso de construir entre 180 dias a 2 anos. Todos esses fatores juntamente com a própria dinâmica da cidade contribuíram para o crescimento da urbanização em Goiânia.

Através da análise do projeto urbanístico desenvolvido por Atilio Correia Lima é possível afirmar, que ele projeta uma cidade já com um viés segregador, ao criar zonas habitacionais de acordo com as classes sociais, a zona habitacional A foi destinada 2/3 de todo núcleo urbano composta pelas áreas mais centralizadas, enquanto que a zona operaria ou zona habitacional B composta pelo setor Norte, ficava distante, restando apenas 1/3 do núcleo urbano. Dividindo o território da recém capital desde os primórdios de sua concepção como afirma a autora abaixo:

E dessa forma a cidade foi se consolidando, desde o início, dividida em duas partes distintas: uma parte planejada que ia se concretizando na medida dos investimentos públicos, marcadas por largas avenidas e edificações “modernas”, símbolo do Estado, outra parte formada por moradias improvisadas em áreas invadidas, adensadas, localizadas principalmente à beira de córregos, onde raramente o Estado estava presente, e quando estava era por força de repressão (MOTA, 2004, p. 37).



Figura 5 - Vista Aérea da Praça Cívica de Goiânia – 1960 (Alois Feichtenberger). Fonte: Museu da Imagem e do Som – MIS-GO, 2010.

Após a saída de Atilio Correia Lima da frente da construção de Goiânia, ocorreu uma revisão do plano urbanístico da capital, em que o Governo de Goiás, consultou um outro arquiteto carioca Armando de Godoy, que já era conhecido por ter desenvolvido um estudo em 1933 sobre o sítio para implantação da cidade, e que demonstrava ser contrários aos ideais urbanísticas de Atilio.

A principal mudança feita por Godoy no plano urbanístico de Goiânia, se refere a uma transformação significativa na porção sul da cidade, equivalente a quase 50% da área do núcleo urbano inicial, onde foi projetada o setor sul. Godoy também discordava de Atilio em relação a expansão urbana da cidade, em que o limite de 50 mil habitantes deveria ser cumprido, mas a cidade deveria se expandir também por meio de cidades satélites. Esse argumento de criação de cidades satélites por parte do urbanista Armando de Godoy, foi usado pelos irmãos da Coimbra Bueno para a aprovação do primeiro loteamento privado fora do plano urbanístico de Goiânia, o setor Coimbra que foi aprovado em 1938, numa época em que este tipo de parcelamento do solo era proibido.

Por esse motivo podemos afirmar que a especulação imobiliária, foi desde o início, determinante na constituição da cidade e realizada pelos próprios líderes desse processo. (Mota, 2004).

Em relação ao desenvolvimento de Goiânia, o período de 1933 a 1950, corresponde ao início, planejamento, construção e consolidação do núcleo urbano da capital. Nesse primeiro momento a expansão urbana deveria ocorrer primeiramente na direção Norte, e após nas direções sul e oeste da cidade, devido essas terras terem sido adquiridas pelo Estado, as quais se prolongavam ao sul e se limitava ao norte.

Conforme Mota (2004 p. 30) os marcos desse período correspondem a contratação de Atílio em 1933, em 1938 a aprovação do primeiro plano urbano feita pelo então prefeito Venerando de Freitas Borges e em 1947 a aprovação do primeiro plano de expansão urbana da cidade em que foi permitido pela primeira vez a aprovação de loteamentos privados.

Cabe ressaltar que durante a constituição do patrimônio territorial de Goiânia, os proprietários de terras que negociaram com o Estado, foram altamente beneficiados, pois no caso de doação, doava-se apenas uma parte da gleba, o restante permanecia nas mãos dos proprietários esperando valorização, sem contar que caberia ao Estado fazer as benfeitorias. No caso de venda, o Estado comprou o que pode e muitas áreas permaneceram mesmo dentro do plano urbanístico como áreas privadas, permitindo a valorização de imóveis privados através de investimentos públicos.

Armando de Godoy delimitou a zona urbana de Goiânia nos setores Central, Sul, Norte e cidade satélite de Campinas. Nesse período o setor Norte, ainda estava em construção onde ficou estabelecido a zona industrial ao longo da avenida Goiás, nas proximidades da linha férrea estando a zona operaria localizada próxima ao parque botafogo. A razão dessa divisão pode ser explicada pela tentativa de estabelecer etapas para o desenvolvimento da cidade.

Fica claro que durante o período de 1933 a 1947 é o Estado o responsável pelo comércio de terras na capital, isso colaborou para um crescimento monitorado da cidade e também por seguir os planos urbanísticos iniciais, o que contribuiu para a existência de apenas duas frentes de expansão na capital, uma ao sul em direção as terras já compradas pelo Estado, e uma na direção oeste, nas terras que pertenciam aos irmãos Coimbra Bueno.

Conforme o Plano de desenvolvimento integrado de Goiânia (PDIG-2000 1992), é possível distinguir algumas fases do desenvolvimento de Goiânia: 1933 a 1950-

corresponde a criação do lugar, 1950 a 1964 – corresponde a expansão do espaço urbano, 1964 a 1975- corresponde a concentração de lugares no espaço, 1975 a 1992- a expansão urbana, 1992 aos dias atuais –corresponde a espaços urbanos segregados.

Mota (2004) afirma que em 1940, a população de Goiânia já era de 26.065 habitantes, este número caracterizava o enorme crescimento populacional que a nova capital se deparava, isto significava que as previsões até mesmo as mais otimistas foram superadas, gerando no setor privado o anseio e a justificativa por cobrar do Estado, a permissão para parcelar e vender suas áreas privadas. Porém contrariando toda essa dinâmica, Pedro Ludovico Teixeira, interventor do Estado, em 1944 proibiu através de decreto novos loteamentos urbanos, na tentativa de preservar o projeto urbanístico de Goiânia e a expansão descontrolada da cidade. O plano urbanístico de Goiânia já vinha sendo ameaçado devido aos interesses privados dos proprietários de terras urbanas e suburbanas e também pelas inúmeras invasões que vinham surgindo de modo a atender a demanda da classe mais baixa por moradia.

Com o fim do Estado Novo, foi eleito Jerônimo Coimbra Bueno em 1946, como novo governador de Goiás. Jerônimo e seu irmão Abelardo Coimbra Bueno, eram alguns dos maiores proprietários de terras urbanas em Goiânia, isso devido ao fato do trabalho que prestaram ao Governo de Goiás, na época da construção, ter sido pago com o direito à propriedade de terras dentro do sítio da capital. Portanto os grandes proprietários imobiliários ávidos pelo lucro através do parcelamento do solo, estavam representados, marcando como afirma a autora uma nova forma de gerir o espaço da cidade, com a permissão de novos loteamentos privados, regularização de inúmeras invasões, e a diminuição do poder do Estado diante da pressão do setor privado no que diz respeito ao mercado de terras, e supremacia do capital transformando o espaço em moeda de troca.

Entre 1950 e 1959 houve uma verdadeira explosão de novos loteamentos em Goiânia, isso por que nesse momento já era a iniciativa privada que tomava conta do mercado de terras e também por que a população crescia de forma impressionante. Em relação aos novos loteamentos é necessário esclarecer que nesse período, eles foram criados com o mínimo de infraestrutura possível, pois as leis que subsidiavam essa questão não exigiam das grandes imobiliárias esse requisito. Devido aos inúmeros loteamentos aprovados, a década de 50 pode ser considerada, a que houve a maior expansão urbana horizontal da capital com a autorização de 179 novos loteamentos (MOTA, 2004, p.43).

Mota (2004) afirma que o enorme crescimento populacional, justificava a demanda por novas áreas passíveis de ocupação, ou seja o processo de crescimento urbano estava diretamente ligado ao crescimento demográfico. De acordo com o censo do IBGE, a população em Goiânia na década de 1950 era de 52.201 habitantes, enquanto que em 1960 essa população triplica, para impressionantes 151.013, o que significa aumento de demanda por novos espaços dentro da cidade, esses espaços logicamente não seriam dentro do plano urbanístico elaborado para a capital, por que essa população de maioria pobre, não conseguiria comprar lotes dentro dos cinco setores já existentes, acabando por serem expulsos do centro pela lógica do capital, ocupando as áreas periféricas, invasões, sem infraestrutura e a mercê da politicagem do governo.

Sobre esse enorme crescimento populacional entre a década de 1950 e 1960, a autora acima afirma, que esse fato decorre do grande surto migratório vivenciado por Goiânia no período, já que a recém capital se torna um polo de atração populacional, devido a construção de Brasília e por sua consolidação como capital do Estado, e importante centro regional. Diante desse cenário as invasões passam a fazer parte da capital, que fora projetada para ser planejada, esse fato não decorre somente devido à falta de planejamento, mas principalmente pela exclusão como característica marcante do modo de produção capitalista, pois mesmo com o zoneamento dentro do plano urbanístico de Atilio, sendo previsto a moradia operaria, logicamente o salário pago a esses operários inviabilizariam qualquer tentativa de se comprar ou construir um imóvel dentro da capital, tornando as invasões(construções irregulares dentro de terrenos não urbanizados) o único caminho para a moradia própria.

As primeiras invasões em Goiânia, surge próximo ao córrego Botafogo em meados de 1938 nos acampamentos das obras, da própria construção da capital. Segundo Mota (2004) no início esses acampamentos eram ocupados somente por operários, mas com o passar do tempo, muitos migrantes que chegavam a Goiânia, também passaram a ocupar esses locais, configurando o surgimento das primeiras invasões. Como afirma “O que antes era um acampamento implantado e controlado pelo Estado começava a constituir a primeira de uma série de invasões” (MOTA, 2004 p.35).

O Estado exercia nesse momento uma função dúbia, pois reprimia e convivia com as ocupações irregulares, devido a alguns motivos: formação de uma força de trabalho para a construção da cidade, barateamento dessa construção, necessidade de áreas para alojar um contingente de trabalhadores crescente, e do outro lado o fato do Estado ser o

único agente imobiliário, responsável pelo progresso e desenvolvimento da cidade (MOTA, 2004)

Diante do impasse, o que restou ao Estado, foi regularizar as invasões que já existiam favorecendo a população que já ocupava o local, provocando uma pequena urbanização com criação mínima de alguma infraestrutura básica. Como afirma a autora abaixo:

Ao mesmo tempo, o processo de urbanização de áreas provocado por invasões, a partir da mobilização e da reivindicação da sua população pela atuação do poder público na oferta de condições urbanas mínimas, iniciado na década de 40, continuou. Bairros inicialmente não previstos, foram projetados e implantados sobre áreas invadidas, regularizando a situação de posse de seus moradores. É o caso por exemplo dos setores Vila Operaria (aprovado em 1952), Norte ferroviário (1953), Universitário (1956) e Pedro Ludovico (1958) (MOTA, 2004 p.46).

Nesse contexto de invasões e luta pela habitação popular nasce o setor Norte ferroviário, dentro de uma cidade já segregada desde o seu projeto, em uma área já ocupada pela ferrovia (RFF), pois o pátio de manobras de carga/descarga da estação ferroviária localiza-se onde é hoje a praça do trabalhador, local de moradia de operários, composto por inúmeros galpões já instalados no setor, devido o zoneamento proposto por Atilio, em que esse setor abrigaria a zona industrial e residencial da cidade.

Portanto o Setor Norte Ferroviário, se configura como objeto da presente pesquisa, devido a sua importância econômica atual, destaque a nível nacional como o segundo maior centro de compras de artigos popular de confecção, e sua história peculiar, em que a realidade atual resulta do processo de territorialização/ Desterritorialização/ Multiterritorialização.

2.2 A transformação territorial do Setor Norte Ferroviário

Segundo análise de documentos na SEPLAM (Secretaria Municipal de planejamento do Município de Goiânia) decreto lei n 90-A, feita por Marques (2010 p.38), o Setor Norte ferroviário foi criado em 1938. Porém em 1953, o Estado passa a ter um outro olhar para esse bairro, ao legitimar e reconhecer as invasões que já existiam nessa época, entre elas estão, o setor Pedro Ludovico, Norte ferroviário, Vila Nova. Na realidade o Setor Norte ferroviário naquele período tinha se transformado em um grande acampamento de operários, como já foi dito anteriormente logicamente sem o mínimo de

infraestrutura, persistindo o caráter de abandono, o que colaborou para as inúmeras invasões, para além do plano urbanístico da cidade, na região norte de Goiânia.

No plano urbanístico de Atilio em 1938, o Setor Norte Ferroviário fora definido como zona industrial, residencial popular, comercial, e de logística, isto por que já se sabia que a linha férrea chegaria em Goiânia, e o setor norte ferroviário abrigaria o pátio de manobras da estação ferroviária.



Figura 6 – Estação Ferroviária de Goiânia – 1957 (Alois Feichtenberger).
Fonte: Museu da Imagem e do Som – MIS-GO, 2010

Portanto o setor norte ferroviário nasce desse contexto de cidade planejada, segregada, reflexo do modo de produção capitalista, pelo que podemos afirmar, possuía uma função específica dentro de Goiânia, ou seja colaborar com a logística para a recém-inaugurada capital. De acordo com o guia geral de estradas de ferro do Brasil, a inauguração da ferrovia ocorreu em 11 de novembro de 1952, com a chegada do primeiro trem noturno a ferrovia. O significado da importância da ferrovia para Goiânia, está descrito no trecho abaixo:

A ferrovia agregava ideais de alargamento das fronteiras, expansão e desenvolvimento econômico, na tentativa de ocupar o extenso território brasileiro, a chegada oficial dos trilhos foi em 1951 interligando Leopoldo de Bulhões a Goiânia e a estação de Campinas, juntamente com a construção do pátio de manobras e cargas da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), as margens da Avenida Independência, perpendicular à Avenida Goiás. A presença dos trilhos provocou um crescimento acelerado nas imediações da área industrial, com incentivo do governo

para a implantação de indústria, além de depósitos e armazéns as margens dos trilhos. Todo esse processo acarretou na ocupação acelerada dos bairros adjacentes, que serviram para residência dos operários. Igualmente rápido, ocorreu a superação da capacidade de transporte de carga e passageiros, fato que levou a desativação da ferrovia em meados da década de 1980 (BEATRIZ, 1983).

Com a criação da ferrovia, verificou-se uma expansão urbana desordenada na região norte de Goiânia, com o surgimento de vários bairros, entre eles o setor norte ferroviário. Portanto o território do Setor Norte ferroviário naquele momento, era composto pelo pátio de manobras da locomotiva e por um imenso espaço de carga e descarga, impulsionando o crescimento da cidade, uma vez que houve a explosão de habitações de operários instaladas de forma irregular nas margens e nos bairros fora do perímetro da cidade planejada. Essa expansão urbana como já foi citada acima é um dos fatores que contribuíram para a desativação da linha de trem, já que o ideal é manter uma certa distância das moradias.

2.3 A importância da Estrada de Ferro em Goiás

Conforme Borges (1990), a Companhia da Estrada de Ferro Goiás, foi criada em 3 de março de 1906, tinha um caráter privado, mas era apoiada pelo governo Federal. Começou a ser construída em solo goiano em 27 de maio de 1911, sua importância deve ao fato, de naquele momento, surgir como uma alternativa ao estrangulamento da economia goiana, devido à dificuldade para se encontrar uma maneira para escoar a produção do Estado.

Com a chegada dos trilhos até o seu ponto mais distante Goiânia, a Estrada de Ferro Goiás contabilizava 480 quilômetros, e rompe com a importância da cidade de Araguari como centro regional, devido ao enorme crescimento e desenvolvimento principalmente das cidades do sul e sudeste de Goiás.

Cabe ressaltar que Companhia da Estrada de Ferro Goiás, localizada no setor Norte Ferroviário, tinha a função de colaborar com a logística da nova capital e também ser o limite da cidade, ou seja era teoricamente o "fim" do centro urbano. Mas aconteceu justamente o contrário, pois, os trilhos não foram suficientes para controlar a expansão urbana na região norte da cidade, haja vista o grande crescimento da população, motivada pela migração, nesse caso necessitada de moradia.



Figura 7 – Foto aérea da Estação Ferroviária de Goiânia, 1960. Fonte: IBE, 2017¹

Para Borges (1990) a ferrovia em Goiás significava um alicerce para o crescimento da economia goiana, os trilhos significavam aumento da produção econômica especificamente do sudeste goiano, pois haveria expansão do comércio, por meio das importações e exportações. Mas por outro lado ela é fruto do sistema capitalista de produção e como produto de tal sistema, a partir da década de 1960 entra em declínio, vistas o crescimento do rodoviarismo, programa incentivador de uso de veículos automotores como meio de transporte, implementado por Juscelino Kubitschek.

O novo presidente do Brasil via as ferrovias, como um modelo de transporte arcaico e inadequado para o novo momento que o país atravessava. Juscelino desejava modernizar o Brasil, diante desse fato ele criou o plano de metas, em que modernizaria o país através da industrialização, isso significou abertura da economia brasileira ao capital externo. Durante o governo de Kubitschek várias montadoras de carros instalaram novas fabricas no Brasil, perante esse fato o governo asfaltou e criou muitas estradas no país, incentivando o transporte de cargas através dos caminhões, fato que permanece até hoje, em detrimento do transporte ferroviário.

¹ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/goiania.htm> .

Diante da falta de investimentos no setor ferroviário em geral e também pelo fato da ferrovia estar dentro do centro urbano da capital, com uma grande população ao redor, a RFFSA resolve desativar a linha que passava por Goiânia na década de 1970, levando a ferrovia para o município de Senador Canedo anos depois.



Figura 8 - Imagem da Estação Ferroviária de Goiânia e armazéns próximos. Fonte: IBGE, 2017²

Portanto o território do Setor Norte ferroviário de 1938 a 1980 é formado por determinadas características: área de moradia popular, acampamento dos primeiros operários construtores de Goiânia, abrigo da estação ferroviária de Goiânia, pátio de manobras e de carga/descarga da ferrovia e por fim limite transposto pela expansão urbana na nova capital.

Para Haesbart (2004 p.74) o território deve ser analisado através de uma perspectiva integradora, o que significa considerar todas as suas dimensões, seja natural, política, econômica e simbólica. Santos (1994a) destaca o caráter híbrido e mutável dos territórios, características que explicam transformações territoriais importantes, como a vivenciada pelo Setor Norte Ferroviário, pois condicionado a dinâmica capitalista em que a perspectiva econômica se sobrepõe a qualquer outra dimensão, colabora para uma grande mudança nesse espaço.

² Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/goiania.htm>

Tais mudanças vivenciadas no Setor Norte ferroviário (bairro criado para atender determinadas demandas e com o passar dos anos transformado na segunda maior aglomeração comercial do Brasil) na perspectiva de Haesbart (2004) são enquadradas dentro de sua teoria como um processo de Desterritorialização/ Reterritorialização/ Multiterritorialização, processos esses motivados principalmente devido a globalização econômica.

2.4 Desterritorialização/Reterritorialização do Setor Norte Ferroviário

No livro “O mito da desterritorialização”, Haesbart discorre sobre as múltiplas dimensões do fenômeno conhecido como desterritorialização, que sinteticamente significa o fim de um determinado território. O autor afirma que essas múltiplas dimensões estão vinculadas a diferentes concepções de território, e que para tanto, não devem ser tratadas de formas distintas, mas integradas, pois como alerta Haesbart, a supervalorização de uma dimensão da desterritorialização só deve ocorrer diante de uma problemática específica, sem menosprezar as outras dimensões.

Da mesma forma que a categoria de análise Território, possui diversas dimensões, o fenômeno da desterritorialização possui as suas perspectivas também, sendo encontrada na literatura científica, diversas percepções, como econômica, política e cultural.

É de extrema importância, salientar que o fenômeno da desterritorialização ocorre concomitantemente com existência de outro fenômeno abordado por Haesbart em suas obras, a reterritorialização, que significa tanto a reconstrução desse território, ou também a transformação do antigo território em outro território. Como afirma o autor:

Não é apenas o fato de que a desterritorialização ocorre conjuntamente com a reterritorialização, mas também que ambas são partes de processos contínuos e generalizados de territorialização (HAESBART, 2004 p. 189)

Portanto baseado na teoria desenvolvida por Haesbart podemos afirmar que o Setor Norte ferroviário, vivenciou um processo de desterritorialização, a partir do momento em que a Estrada de Ferro deixa de operar em Goiânia, devido a fatores já citados, como a proximidade e o aumento da expansão do centro urbano para além da Estação ferroviária, visto que na década de 1960 a população de Goiânia já era de 153.505 mil habitantes, segundo dados do IBGE, refletindo assim no crescimento urbano da cidade.

Além da proximidade e do aumento da expansão urbana, a construção de Brasília e a criação de várias rodovias federais como as BR-010, BR-040, BR-050, BR-060, BR-153, BR-452 e a BR-364., que passariam por Goiás, ligando a nova capital do país as demais regiões do Brasil, também contribuíram para o crescimento do transporte no modal rodoviário em detrimento do ferroviário.

A Estrada de Ferro foi desativada na década de 1970, de acordo com o site “Trilhos ferroviários”, servindo por mais de 20 anos a capital goiana no transporte de passageiros e de cargas. Com o fim da linha férrea, a locomotiva n 11, conhecida como Maria fumaça foi colocada na parte externa ao prédio da antiga estação ferroviária, permanecendo até os dias de hoje. Já o prédio da antiga estação ferroviária, foi tombado pelo Governo Estadual no ano de 1998, e atualmente abriga a cooperativa dos artesãos de Goiás e banda marcial de Goiânia.



Figura 9 – Prédio da antiga Estação Ferroviária de Goiânia. Fonte: Google Imagens³

³ Acesso em 26 de Abril de 2017.



Figura 10 – Locomotiva Maria Fumaça. Fonte: Google Imagens ⁴

Após a desativação da estrada de Ferro, entre 1970 a 1982, esse território do Setor Norte ferroviário, que corresponde atualmente a praça do trabalhador fica obsoleto, ou seja, sem função e utilidade dentro da capital, caracterizando o que Haesbart fala sobre desterritorialização. Na prática foi o fim do território da logística, do transporte de cargas e de passageiros, através dos trens de ferro em Goiânia.

Sobre esse processo de desterritorialização e obsolescência vivenciada no Setor Norte ferroviário, Sola Moraes (2002) afirma que esses territórios industriais desativados se figuram como resíduos de toda uma transformação vivida no século passado, intensificado na atualidade pela força do capital.

De acordo com Mirian Rodrigues (1986), em 1982 ocorre uma barganha, uma troca, entre o Governo Federal e o Governo Estadual envolvendo o Setor Norte ferroviário, em que o ministério dos transportes através da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos e da rede ferroviária federal a RFFSA, assinou um convenio com o Governo de Goiás. Em que a RFFSA cedia 8 alqueires dentro do centro da capital, para a construção do Terminal Rodoviário de Goiânia, correspondente a todo o pátio de manobras da antiga ferrovia, e em contrapartida o Governo Estadual, cederia 132 hectares em Senador Canedo, onde seria construída a nova Estação ferroviária.

Marques (2010) afirma que em 1985, conforme o Cartório Teixeira Neto, a área da Estação ferroviária havia sido permutado entre o Governo de Goiás e a RFFSA,

⁴ Acesso em 23 de Abril de 2017

permitindo a desapropriação e também o reloteamento do Setor Norte ferroviário, incluindo toda a área do prédio da Estação Ferroviária em virtude da construção do novo terminal rodoviário de Goiânia, como afirma o Decreto a seguir.

O Decreto nº 325 de 22 de abril de 1.988, conforme Diário Oficial do Município n.873, Goiânia, segunda feira, 09 de maio de 1.988 aprova o Reloteamento de parte do Setor Norte Ferroviário, em seu art. 2. – “Integrarão o domínio público do Município de Goiânia, automaticamente, desde a data do registro do reloteamento, na forma do disposto no artigo 22, da Lei Federal n.6766, de 19 de dezembro de 1.979, as vias e praças, os espaços livres e as destinadas a edifícios públicos e outros equipamentos urbanos, e comunitários, constantes do projeto e do memorial descritivo.

Parágrafo único – O reloteamento ora aprovado destina-se à implantação do Terminal Rodoviário de Goiânia (Conforme anexo, fls. 1 e 2) (MARQUES, 2010, p. 45).

Diante de tal cenário pode afirmar que o poder econômico, seria preponderante nas transformações territoriais que ocorreram nesse bairro, pois segundo Marques (2010) após o reloteamento do Setor Norte Ferroviário, a praça do trabalhador sofreu um processo avassalador de descaracterização sendo retirado todos os mobiliários urbanos, a rotatória central, ficando somente o antigo edifício da Estação ferroviária e a locomotiva Maria fumaça. Houve uma ampliação da praça do trabalhador, a liberação do trânsito para a região norte da cidade através do prolongamento da avenida Goiás, com a criação da avenida Goiás Norte, promovendo a implantação do eixo norte-sul de transporte de massa e interligação com a avenida perimetral norte, conectando a região norte com o centro de Goiânia.

Após o reloteamento do Setor Norte ferroviário, o poder público preocupou-se em dar uma função, um significado para aquele território até então obsoleto, inicia-se nesse momento a reterritorialização de viés econômico no bairro em questão. O primeiro equipamento público criado dentro desse reloteamento, foi o Terminal Rodoviário de Goiânia inaugurado em 1987, fato que representava o desenvolvimento econômico da capital, atendendo a demanda popular por melhoria nos terminais de transportes intermunicipais, abrindo espaço para o crescimento da cidade.



Figura 11 – Terminal Rodoviário de Goiânia. Fonte: Autores (2017).

Em 1995 ocorreu outra intervenção importante na praça do trabalhador, pois a feira hippie que já existe desde de 1970, acaba sendo transferida para esse local, por diversos motivos como: crescimento desordenado da feira, problemas de segurança e no transito, quando a feira ainda era realizada na avenida Goiás. Logo o bairro que antes tinha caráter periférico e abandonado, começa a viver uma nova realidade do comercio em massa, pois a feira hippie cresce ano a ano, motivada também pelo enorme crescimento populacional e por ser um comercio voltado a classe popular, os preços e a fama de produtos com relativa qualidade, chamam atenção nacional, e comerciantes de todo o Brasil começam a enxergar Goiânia, como cidade de negócios.

Em 2001 é criado o Shopping Araguaia, outro equipamento urbano importante instalado na praça do trabalhador dentro do terminal rodoviário de Goiânia. Este projeto se caracteriza por grande inovação pois, é o único shopping instalado dentro de rodoviária até o presente momento no Brasil. O Shopping Center se caracteriza por ser um centro de consumo mais sofisticado, mas nesse caso a característica principal do Araguaia Shopping, não é oferecer produtos consumidos por uma classe social mais elitizada, mas sim de participar e de concorrer com feira hippie e o comercio em volta, se aproveitando do grande volume de capital que passa por esse local.

Paralelamente a construção do Terminal Rodoviário de Goiânia, da construção do Araguaia Shopping, da vinda da feira hippie para a praça do trabalhador, outras modificações vão ocorrendo no Setor Norte Ferroviário, como a construção de inúmeros

hotéis, restaurantes e galerias de comércio na avenida 44 e ruas adjacentes, territorializado o Setor Norte ferroviário, ou seja o território do bairro em questão passa a ter valor de troca, não apenas com um único território importante, mas com vários e múltiplos territórios, que competem entre si e ao mesmo tempo se completam, caracterizando o que Haesbart (2004) fala sobre multiterritorialização, ou seja a existência de vários territórios múltiplos e descontínuos.

3. CAPITULO 3- MULTITERRITORIALIDADE COMERCIAL NO SETOR NORTE FERROVIARIO EM GOIANIA: CARACTERISTICAS E IMPORTANCIA ECONOMICA DO CLUSTER DA 44.

A multiterritorialidade é antes de tudo uma forma dominante da reterritorialização, consequência direta do capitalismo pós-fordista, de relações sociais construídas através de territórios redes, sobrepostos e descontínuos (HAESBART, 2004 p.338). Essa afirmação de Haesbart, se apresenta oportuna na atualidade, para descrever a reterritorialização de caráter econômico que ocorreu no Setor Norte Ferroviário, em que o espaço geográfico sofreu grandes transformações, onde há aproximadamente 40 anos se configurava uma estação ferroviária, pátio de manobras e área de carga e descarga (como pode ser observado na Figura 12) e hoje está estabelecido um grande cluster de caráter comercial (Figura 13).



Figura 12 – Foto aérea da Estação Ferroviária de Goiânia – 1960. Fonte: IBGE, 2017⁵.

⁵ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/goiania.htm>

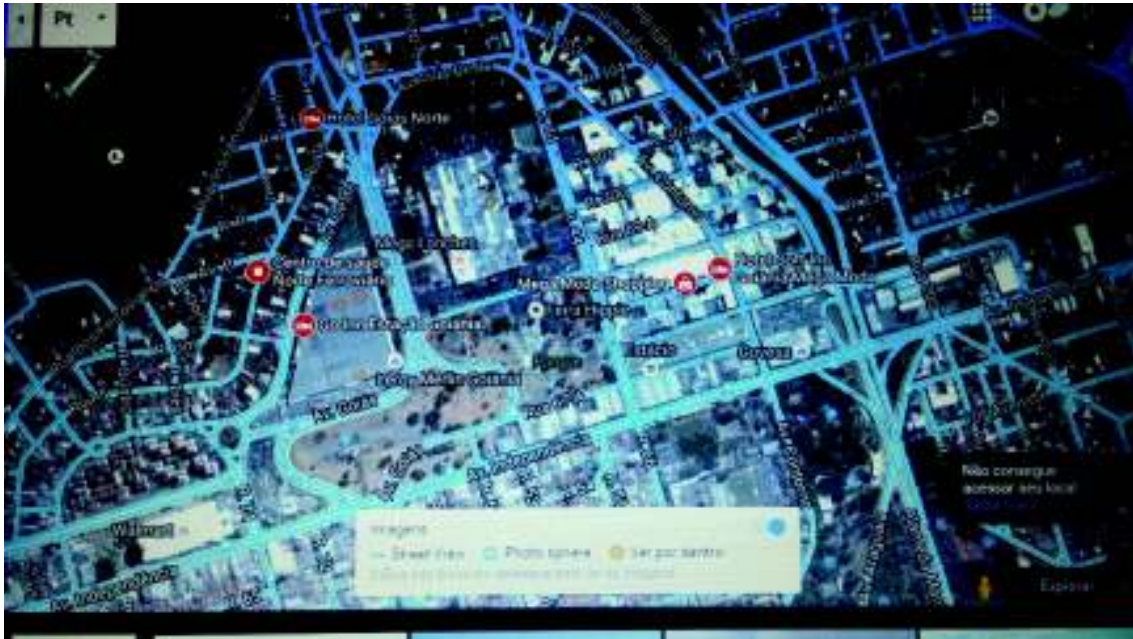


Figura 13 – Eixo das Avenidas Independência, Goiás Norte, Contorno, Rua 44. Fonte: Google Maps ⁶

Esta transformação espacial se deve ao fato desse território ser um território capitalista, logo o compreendemos a partir das relações de poder, conforme Claude Raffestin afirmava que, a concepção de território estava relacionada a espaço socialmente apropriado, produzido, dotado de significado, em que as relações de poder se caracterizavam pela natureza econômica e simbólica.

Ao analisar as duas imagens, torna-se evidente a grande transformação desse espaço geográfico, dentro da cidade de Goiânia. Através da análise do último mapa, se verifica a grande quantidade de equipamentos públicos e privados construídos no curto espaço de tempo, no antigo pátio de manobras da estação ferroviária, dotando o setor Norte Ferroviário na atualidade de novo significado, antes território do transporte e da logística, hoje multiterritórios do comércio popular de Goiânia, a conhecida avenida 44.

O cluster da avenida 44, é formado por todos os multiterritórios comerciais instalados na praça do trabalhador e nas principais ruas do Setor Norte Ferroviário. Ele se tornou uma grande referência comercial a nível local, regional e nacional, o consumidor que vem a Goiânia com o intuito de fazer compras, consegue realizar tudo que precisa dentro do próprio cluster, devido à infraestrutura que existe na popularmente conhecida 44. O consumidor desembarca no Terminal Rodoviário de Goiânia, e conta

⁶ Acesso em 09 de Maio de 2017

com toda uma infraestrutura ofertada por um shopping Center, como área de alimentação, banheiros, e inúmeras lojas que oferecem diversos tipos de serviços, paralelamente ao Araguaia Shopping aos sábados e domingos ocorre o funcionamento da feira hippie, próximo ao terminal rodoviário o consumidor pode encontrar inúmeras opções de hotéis, e muitos já optam por alugar um quarto nos andares superiores das próprias galerias pensando na praticidade de suas compras, sem contar a presença de um grande hipermercado na proximidade do cluster e dos inúmeros restaurantes que se estabeleceram nesta aglomeração. O organograma abaixo (Figura 14) descreve a estruturação do cluster da 44.



Figura 14 – Multiterritórios da 44. Fonte: Autores, 2017.

Portanto é importante ressaltar que o consumidor que vem comprar no varejo e atacado na 44, fica "preso" dentro dessa bolha de consumo, devido a grande atração comercial que essa região específica de Goiânia exerce sobre os clientes, sendo observado através da pesquisa, que mesmo em tempos de crise esses consumidores têm se mantido fieis aos lojistas da 44.

Atualmente o cluster da 44 é referencial nacional e na América do Sul, na venda de artigos de confecção e comercio popular. Se destaca por oferecer uma grande variedade de produtos a preço baixo e com boa qualidade, concentrados no mesmo local.

Trata-se de um shopping popular a céu aberto, no qual os clientes são favorecidos pela estrutura e baixo preço e os comerciantes por estarem inseridos nesse comércio lucrativo.



Figura 15 – Comércio na Rua 44. Fonte: Autores, 2017.

As informações descritas abaixo nesse capítulo, são frutos de pesquisa, entrevistas e de trabalho de campo realizado no local, no mês de março de 2017. O objetivo foi coletar dados empíricos sobre o local (avenida 44) como por exemplo: número de galerias, quantidade de pessoas empregadas, qual segmento confeccionista é o predominante, qual o volume de vendas, número aproximado de clientes na baixa e alta temporada, quanto cada cliente atacadista gasta em média a cada compra na 44, os motivos da escolha dos lojistas por comprar um ponto na 44 ao invés de outro centro comercial, etc.

3.1 Cluster Comercial da Avenida 44: Características e Importância Econômica

A avenida 44 responde hoje por números impressionantes, de acordo com Jairo Gomes presidente da Associação Empresarial da 44 (AER-44). Segundo dados da instituição, a região da 44 movimentava cerca de 570 milhões de reais ao mês, sendo o polo um forte gerador de divisas para a capital e o Estado de Goiás, pois também integram esse polo, uma enorme cadeia produtiva de centenas de confecções instaladas em mais de 20 cidades. Portanto essa região é hoje o sustento de milhares de famílias goianas.

Paralelamente, o único centro de compras que possui maior aporte econômico que o comércio da avenida 44 é a região do “Brás”, no Estado de São Paulo.

De forma objetiva esta etapa da investigação contou com uma pesquisa de campo com abordagem quali-quantitativa, composto pela junção da observação ativa e de entrevistas, baseadas em dois questionários. O primeiro questionário é composto por perguntas abertas e fechadas, utilizadas para entrevistar, lojistas, clientes, e gerentes das galerias. Já o segundo questionário aplicado, é composto por assertivas, elaboradas por Zacarrelli et al. (2008) respondidas somente por lojistas, com o objetivo de verificar, a existência ou não, da performance competitiva de cluster.

Nesse momento da pesquisa, foram entrevistados 16 lojistas, 1 gerente de galeria, e 4 clientes. Pela dificuldade de acesso aos gerentes de galerias, foi entrevistado somente uma pessoa, com o objetivo de esclarecer o processo histórico de formação do cluster da 44, através das seguintes perguntas.

Quadro 3 – Perguntas direcionadas ao gerente de galeria

1-Quando se iniciou na avenida 44 a construção das primeiras galerias?
2-Quantos ônibus de outros Estados e países vizinhos vem a 44 na baixa e na alta temporada?
3-Quantas galerias existem na região da 44?

Ao entrevistar os proprietários de lojas na 44, as questões levantadas aos comerciantes foram:

Quadro 4 – Perguntas direcionadas aos lojistas.

1-Quais são os pontos positivos e negativos de fazer parte de uma aglomeração comercial?
2-As lojas possuem CNPJ?
3-Em média quanto os clientes atacadistas de outros Estados costumam gastar no cluster da 44?
4- A crise econômica vivenciada no Brasil, a partir de 2014 afetou as vendas?
5- Na percepção do lojista, qual Estado envia mais clientes para a 44?

Em relação aos consumidores, eles responderam as seguintes questões:

Quadro 5 – Perguntas direcionadas aos consumidores da 44

1-Porque escolheram o cluster da 44 para realizar suas compras?
2- Quanto costumam gastar em média em compras na 44?
3-Compram mercadorias sem notas fiscais? Como realizam o transporte dessa mercadoria.

Ao entrevistar o gerente da Galeria Feirão da Moda, uma das maiores e pioneira na 44, foi relatado que as primeiras galerias surgiram nas avenidas 44 no ano de 2004. A primeira galeria construída nessa região é a Via Brasil. As galerias surgiram inicialmente vinculadas ao ramo hoteleiro que surgiu para prestar suporte ao Terminal Rodoviário e se expandiu para atender a demanda da Feira Hippie e de todo o cluster.

Foi levantado durante a pesquisa que existem entre 100 a 150 galerias construídas nesta região, entre a avenida 44 e ruas adjacentes ligando a avenida 44 a avenida Contorno.

Os comerciantes ao serem questionados sobre aspectos positivos e negativos de estarem localizados dentro de uma aglomeração indicam como aspectos positivos mais importantes: fluxo de clientes (70%), várias lojas do mesmo segmento próximas (20%), acesso fácil (30%). Os argumentos acima são importantes para o comercio e para os consumidores, reforçando a condição fundamental para existência do cluster, no caso a concentração de lojas na mesma localização geográfica.

Quadro 6 – Principais aspectos positivos da aglomeração

Aspectos Positivos da Aglomeração	%
Intenso fluxo de pessoas	70 %
Concorrência	20 %
Acesso fácil	10%

Em relação aos aspectos negativos da aglomeração na 44, para 90% dos lojistas estão a cobrança de luvas, que corresponde a uma quebra de contrato de forma inesperada por parte das galerias, o aumento do preço dos condomínios (5%), a grande quantidade de lixo, encontrada nas ruas (5%).

Quadro 7 – Principais aspectos negativos da aglomeração

Aspectos negativos encontrados:	%
Cobrança indevidas de luvas por parte das galerias (quebras de contrato)	90%
Aumento do preço dos condomínios.	5%
Lixo	5%

Sobre a pergunta 2 (As lojas possuem CNPJ?), elaborada no questionário 1 destinado aos comerciantes, 100% dos lojistas que participaram da pesquisa, afirmaram não ter CNPJ, atuando na ilegalidade, devido à grande carga tributária e facilidade para continuar suas vendas, já que praticamente não existe fiscalização por parte da prefeitura.

Quadro 8 – Causas da ilegalidade na rua 44, pela visão dos comerciantes.

Principais motivos que levam os comerciantes a permanecer na ilegalidade?	%
Enorme carga tributária brasileira.	90%
Falta de fiscalização por parte de órgãos públicos.	10%

Com relação os valores gastos por clientes no cluster da 44, existe uma certa homogeneidade nas respostas dadas pelos comerciantes, gerando uma média segundo os lojistas em torno de 50 mil reais.

Quadro 9 – Média gasta por clientes na 44

Media gasta por clientes na 44 de acordo com os lojistas	%
Abaixo de 20 mil reais.	20%
Entre 20 mil a 50 mil reais.	70%
Acima de 50 mil reais.	10%

Os comerciantes relatam que a região da 44, costuma receber cerca de 40 ônibus semanalmente na baixa temporada e 80 a 100 ônibus por fim de semana, nos meses de outubro a dezembro, quando o fluxo de clientes aumenta estrondosamente. Cada cliente costuma gastar em torno de 40 mil reais em compras, caracterizando o grande fluxo e a importância sócio econômica da região para o Estado de Goiás.

Outro ponto de dúvida em relação ao comércio na avenida 44, era se essa importante região sofreu com a ressecção econômica a partir do ano de 2012. As informações levantadas durante o trabalho de campo através de entrevista com os comerciantes de inúmeras galerias diferentes, é que para 60% dos comerciantes entrevistados a crise econômica que o Brasil enfrenta desde 2012, afetou o volume de vendas, que, segundo estes, caiu em torno de 30%, pois diminuiu o número de clientes. Mas para 40% dos comerciantes entrevistados, a crise não afetou suas vendas, pois a cada ano, segundo os lojistas ao fazer o balanço do final do ano, as vendas superaram o ano anterior.

Quadro 10 – A crise de 2012 afetou o comércio na 44

A crise econômica vivenciada a partir de 2012 afetou as vendas?	%
SIM	60%
NÃO	40 %

Em relação a clientela do cluster da 44, foi levantado que a região recebe clientes de todo Brasil e alguns países da América do Sul, como paraguaios e bolivianos em maior número e colombianos em menor número. Normalmente os clientes que vem de outras cidades, estados e até países, costumam vir uma vez ao mês, durante o ano inteiro para realizar suas compras.

Quadro 11 – Perfil da clientela da 44

Perfil de clientes que o cluster da 44 atrai:	Localidades
Brasileiros	Minas Gerais, São Paulo, Distrito Federal.
Estrangeiros	Paraguai, Bolívia, Colômbia.

Ao entrevistar uma cliente Mineira, ela afirmou que já faz compra na 44 a mais de 5 anos, e que prefere essa região se comparada ao bairro do Brás em São Paulo, porque aqui os preços são competitivos e os produtos possuem uma qualidade melhor que os produtos fabricados no centro comercial paulista.

Ao levantar questionamentos para os clientes, a respeito dos aspectos mais importantes avaliados por eles mesmos, quando estes escolhem a 44 para a realização de suas compras, fica evidente que bom preço (100%), a grande variedade no comércio de artigos de confecção (80%), a boa qualidade dos produtos (50%) e a vantagem de se hospedar e comprar no mesmo local, são os fatores que mais se destacam, impulsionando a atratividade e competitividade desse aglomerado.

Quadro 12 – Aspectos relevantes da 44 na perspectiva dos clientes.

Aspectos mais importantes avaliados pelos clientes, quando escolhem a 44 para a realização de suas compras:	%
Preço baixo.	100%
Grande variedade	80%
Qualidade dos produtos	50%
Boa infraestrutura	20%

Ao analisar os dados obtidos com os questionários tanto dos lojistas, quanto dos consumidores do cluster, chega-se à conclusão que para esses sujeitos, a aglomeração da 44 é uma região extremamente competitiva e atrativa comercialmente. Pois existe um certo padrão de respostas quando se indaga o por que da escolha da 44 tanto para montar uma nova loja, quanto para a compra de produtos, baseados nos seguintes aspectos: grande fluxo de pessoas, grande variedade de lojas que produzem os mesmos tipos de mercadorias (malhas, jeans, calçados) concentrados no mesmo local, boa qualidade dos produtos, e a presença de certas estruturas que dão comodidade tanto para quem vende, como para quem compra, como hotéis, restaurantes, shopping Center, estacionamentos, etc.

Em relação ao questionário de assertivas elaborado por Zacarelli et. Al. (2008), o objetivo de aplicar tal questionário aos lojistas da avenida 44 foi verificar a presença ou não da performance competitiva de cluster comercial. Devido ao questionário ser um extenso, e os lojistas a todo o momento está atendendo a clientes, o número de lojistas que responderam ao questionário, foi no total de dez pessoas.

Quadro 13 – Correspondência entre os efeitos observáveis e os fundamentos da performance competitiva propostos por Zacarelli *et al* (2008).

Efeitos observáveis (assertivas)	Notas (0 a 10)	Participantes (%)
Maior facilidade para se relacionar com os concorrentes	10 A	90 %
Mais informações sobre produtos novos	10 A	100%
Mais informações sobre novidades para os seus negócios	10 A	100%
Maior atratividade para os clientes	10 A	100%
Preços Menores	10 A	100%
Menos necessidade de estoques	6 B	70%
Menos despesas no dia a dia	2 C	90%
Baixo investimento para abrir uma loja	2 C	100%
Uma concorrência mais forte do que em lojas isoladas	10 A	100%
Mais integração entre lojas concorrentes	6 B	80%
Mais empresas que vendem produtos complementares	2 C	100%
Desenvolvimento de uma cultura própria da região	10 A	100%
Maior cooperação entre as lojas	10 A	100%
Maior probabilidade de fechamento de lojas não competitivas	10 A	100%
Maior facilidade para se manter atualizado	10 A	100%
Maior facilidade para se relacionar com os fornecedores	10 A	100%
Maior Apoio dos órgãos públicos (Prefeitura, Estado)	1 C	100%
Menos intermediário	10 A	100%
Maior facilidade para venda de produtos obsoletos	10 A	100%
Maior facilidade para se fazer parte de associações de lojistas	2 C	100%
Maior dificuldade para venda de produtos exclusivos	10 A	100%
Maior facilidade para contratação de mão de obra	10 A	100%

Ao analisar os dados da tabela acima é possível observar que os efeitos mais importantes (A) são predominantes nas respostas dos comerciantes que participaram da pesquisa, evidenciando forte presença competitiva no cluster comercial analisado. Os efeitos observáveis mais importantes, com medias acima de 7 encontram-se dispostos na tabela abaixo.

Quadro 14 – Efeitos observáveis mais importantes

Efeitos observáveis (assertivas)	Notas (0 a 10)		Participantes
Maior facilidade para se relacionar com os concorrentes	10	A	90 %
Mais informações sobre produtos novos	10	A	100%
Mais informações sobre novidades para os seus negócios	10	A	100%
Maior atratividade para os clientes	10	A	100%
Preços Menores	10	A	100%
Uma concorrência mais forte do que em lojas isoladas	10	A	100%
Desenvolvimento de uma cultura própria da região	10	A	100%
Maior cooperação entre as lojas	10	A	100%
Maior probabilidade de fechamento de lojas não competitivas	10	A	100%
Maior facilidade para se manter atualizado	10	A	100%
Maior facilidade para se relacionar com os fornecedores	10	A	100%
Menos intermediários	10	A	100%
Maior facilidade para venda de produtos obsoletos	10	A	100%
Maior dificuldade para venda de produtos exclusivos	10	A	100%
Maior facilidade para contratação de mão de obra	10	A	100%

Ficam evidenciadas ao analisar a tabela acima, as características fundamentais de um cluster varejista, presentes na aglomeração da 44, são: concentração geográfica, forte concorrência, grande poder de atração, forte cooperação entre as lojas, facilidade para se manter atualizado e contratação de mão de obra.

O Quadro 15 retrata os efeitos observáveis que se encontram em uma situação intermediária quanto as respostas dos sujeitos pesquisados:

Quadro 15 – Efeitos observáveis com medias entre 3 e 7

Efeitos observáveis (assertivas)	Notas (0 a 10)		Participantes
Mais integração entre lojas concorrentes	6	B	80%
Menos necessidade de estoques	6	B	70%

Em relação ao aspecto da integração entre lojas concorrentes, 80% dos comerciantes entrevistados relataram que essa integração ocorre em partes, pois existe uma grande concorrência, mas quando precisam resolver um problema relacionado ao seu

negócio, como mão de obra, fornecedores com preços mais baixos, e outros, é aos próprios colegas de galerias que buscam tal aconselhamento.

Quando se trata sobre ter ou não estoques, não houve um grande consenso, pois 70% dos entrevistados afirmaram não trabalhar com estoques devido a dinâmica da moda, para não acumular produtos obsoletos e também por que o capital de giro ainda é pouco. Para os outros 30% dos comerciantes entrevistados, o estoque é fator importante, pois no caso do jeans por exemplo, há uma necessidade de tempo maior para a produção das peças, o que demanda a necessidade de se ter pelo menos um estoque mínimo durante os meses, em que o comércio está mais fraco, e nos meses de julho, agosto e setembro, ocorre a necessidade de aumentar esses estoques em virtude das vendas de fim de ano.

Os efeitos observáveis com médias inferiores a 3, se encontram dispostos no Quadro 14 a seguir:

Quadro 16 – Efeitos observáveis menos importantes (média inferior a 3)

Efeitos observáveis	Notas (0 a 10)		Participantes
Menos despesas no dia a dia	2	C	90%
Baixo investimento para abrir uma loja	2	C	100%
Mais empresas que vendem produtos complementares	2	C	100%
Maior Apoio dos órgãos público (Prefeitura, Estado)	1	C	100%
Maior facilidade para se fazer parte de associações de lojistas	2	C	100%

Durante as entrevistas os comerciantes, estes reclamaram sobre várias questões, entre as quais cabe ressaltar algumas que estão descritas no último quadro, tais como: 1) o grande custo das despesas para se trabalhar na 44, como estacionamento, alimentação, preço dos condomínios; 2) falta de apoio de órgãos públicos principalmente relacionado a questão do trânsito, que muitos afirmaram categoricamente, que quando se trata de trânsito, a 44 parece uma “terra sem lei”, e outros.

Quando se trata de abrir uma loja na 44, o investimento é altíssimo, pois os pontos comerciais passam por um processo de valorização intenso.

Em relação a participação dos lojistas em associações comerciais, os entrevistados responderam de forma contundente não verem a necessidade de fazer parte de uma

associação comercial, o que demonstra um certo descrédito dessas associações e também uma falta de força política dos comerciantes na busca de soluções para o comércio na região.

3.2 Os “Porões” da Avenida 44: A informalidade como uma faceta do comércio nessa região

Ao entrevistar os comerciantes de uma importante galeria da avenida 44, denominada “Feirão da Moda”, os lojistas relataram vários problemas enfrentados por eles como: falta de estacionamento, alimentação muito cara, falta de uma fiscalização por parte da vigilância sanitária aos comerciantes que vendem comidas em geral na rua, pois são visíveis a enorme quantidade de lixo e a falta de estrutura desses locais contribuindo para a falta de higiene na avenida 44.

Outro problema relatado pelos comerciantes que causa assombro, se caracteriza pela cobrança de luvas por parte das galerias. O lojista se vê a mercê nesse processo, pois para se estabelecer nessa região é necessário um alto investimento pois os pontos comerciais podem variar de R\$30.000,00 mil a R\$500.000,00 mil reais. Além desse investimento, cada lojista paga mensalmente uma contribuição aos donos das galerias denominada condomínio que varia de galeria para galeria.

Essa contribuição pode variar de R\$500,00 a mais de R\$3.000,00 mil reais ao mês. Não bastando o valor investido na compra do ponto e no condomínio, se tornou algo comum a cobrança de luvas aos lojistas por parte dos administradores das galerias, que cobram de todos os donos de bancas e lojas o direito de permanecer no ponto. Essa cobrança gira em torno dos 10 mil reais, dependendo do porte de cada galeria. Juntamente com o pagamento das luvas os lojistas assinam um contrato de validade dessas luvas que normalmente gira em torno dos 5 anos. Ao entrevistar um gerente de uma galeria na 44, ele deixa claro que as luvas pagas por cada lojista se justificam, pois, o dono do solo ou melhor dos antigos galpões cobra esse reajuste das galerias, justificando a importância da valorização comercial dessa localização.

Não é raro encontrar comerciantes que decidiram por não pagar as luvas, recebendo ordem de despejo por parte dos administradores das galerias, que fazem suas próprias leis dentro desse território.

Porém o que foi possível verificar com o trabalho de campo é que em sua maioria os comerciantes acabam pagando mais esse valor, independente de concordarem ou não com a cobrança. Ao entrevistar alguns comerciantes sobre essa problemática das luvas muitos lojistas denunciaram que além de cobrar pela luva muitas galerias não satisfeitas fecham para reforma e quando reabrem vendem novamente os pontos, que outrora já foram comercializados, lesando os comerciantes lojistas que já tinham pago pelo ponto comercial.

Foi detectado durante o trabalho de campo, que a maior parte dos comerciantes trabalham na ilegalidade, ou seja, não possuem firma registrada, CNPJ, e isso ocorre não por falta de condição, mas pela comodidade de não pagar impostos e não serem impedidos de trabalhar.

Verificou-se que quando o lojista possui loja em outro local, ou seja, veio de outro centro comercial como Bernardo Sayão, por exemplo, para a região da 44, costuma ter firma registrada e funcionários com carteira registrada. Quando perguntado a alguns comerciantes o por que de não ter firma registrada, muitos afirmam que já trabalham no limite pois buscam fazer uma mercadoria com um padrão de qualidade a um preço mínimo e não teriam condições de ter um preço competitivo se pagar a enorme carga tributária a que seriam submetidos.

Durante o trabalho de campo pode-se perceber que muitos comerciantes já avisam a seus clientes que o preço de sua mercadoria é sem nota fiscal. Embora a venda de mercadorias sem nota fiscal seja um pouco mais difícil, isso não diminui o interesse por partes dos clientes, pois todos sabem que nessa região é comum “comprar” notas fiscais, que costumeiramente são solicitados via telefone e são trazidas para o cliente via “moto boy”. Os comerciantes afirmam que dentro de horas muitas notas são dadas baixas, tentando burlar e proteger o contador que participa da máfia.

Ao perguntar para os lojistas se alguma vez algum órgão público responsável pela cobrança de imposto já vistoriou a galeria onde foi feito o trabalho de campo, durante todo o tempo em que trabalham na 44, a resposta foi um não unanime, o que demonstra uma certa conivência por parte de órgãos públicos, com o crime que ocorre nessa região, o de lesar o fisco do Estado.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante a realização do trabalho de campo, pode-se concluir, através das entrevistas que todos os comerciantes que participaram da pesquisa sabem a importância de se comprar um ponto comercial nessa região, caracterizando a importância do fator locacional como preponderante na formação do cluster. Em primeiro lugar essa região é a que mais recebe clientes atacadista no Estado de Goiás, além do que a grande concentração de lojas e a enorme concorrência que existe, só ajuda a fomentar o comércio na região.

Depois do surgimento do cluster da 44 composto pela feira hippie, terminal rodoviário de Goiânia, shopping Araguaia, galerias, hotéis, restaurantes, o comércio de artigos de confecção em outras regiões de Goiânia, como Bernardo Sayão, e avenida 85 entraram em grande declínio, como verificado ao visitar tais locais e ver a enorme quantidade de lojas fechadas nessas avenidas e em ruas adjacentes a esses locais de compra. Logo ao se comparar esses dois últimos centros comerciais ao cluster da 44, fica evidente que são regiões comerciais com infraestrutura inferior e, portanto, é normal ver uma migração de lojistas dessas regiões.

Ao migrar para a região da 44, o principal objetivo é alavancar as vendas, e depois que já se faz parte do cluster, os lojistas só tem a ganhar, pois a quantidade de clientes é maior, a grande concorrência ao invés de ser um fator ruim ao comércio, nesses casos ela é benéfica pois como afirma Zacarrelli Et al (2008) acaba promovendo uma maior facilidade para se obter informações sobre produtos novos, sobre novidades para o seu negócio seja relacionada a produção de mercadorias como matérias primas ou mesmo oportunidades para o crescimento do negócio.

Além do que a enorme concorrência segundo Zacarrelli et al (2008), o fazer parte ou estar inserido no cluster, representa um fator de atratividade para os clientes, que veem na aglomeração uma oportunidade de se fazer um bom negócio, pois encontra preços competitivos, e uma grande variedade de produtos, o que torna a compra nesse local mais interessante. Outros fatores foram citados por Zacarrelli et al (2008) como características dos cluster de negócios, como: maior diversidade de lojas para cada tipo de produto, prazos menores para fornecedores entregarem mercadoria, menos despesas e investimento menor para abrir uma loja, maior integração entre lojas concorrentes, menos intermediários, maior facilidade para venda de produtos defasados ou obsoletos, maior

integração a associação de lojista, mais facilidade para contratação de mão de obra e todas essas características citadas são encontradas no cluster da avenida 44 em Goiânia.

O comerciante que queira participar desse comércio na avenida 44, encontra algumas facilidades, pois ele normalmente adquire um ponto financiado nas inúmeras galerias que estão em construção quase que diariamente, ou aluga um ponto. Não é cobrado o CNPJ da empresa, e nem os inúmeros impostos que qualquer comerciante que queira abrir uma loja em qualquer outro local de Goiânia paga por ter o seu negócio registrado.

Uma característica importante no estudo do cluster da 44, é a transformação do território do shopping Araguaia em outlet de várias marcas conhecidas até a nível mundial. Foi verificado durante o trabalho de campo a presença dos outlet da NIKE, Carmen Steffens, Polo Wear, Via Uno dentro do shopping Araguaia.

Ao entrevistar um colaborador da Nike, este afirmou que a vinda do outlet da Nike para Goiânia em maio de 2013, foi pensada justamente para essa localização, pois a empresa venderia sua marca dentro de toda uma infraestrutura confortável como shopping center, e conseguiria abraçar um novo tipo de cliente, que compra em grandes volumes. Adicionalmente promoveria a circulação de produtos fora de linha e obsoletos. O colaborador ressaltou durante a entrevista que só existe dois outlet da Nike em Goiás, um na saída para Brasília, que possui outro perfil de clientes, e o do shopping Araguaia que, diferente das demais unidades das lojas Nike, experimentaram um aumento no volume de vendas mesmo em períodos de crise.

Portanto em função dos resultados obtidos, através da pesquisa como: grande concentração de lojas, forte competitividade, forte atratividade, colaboração intermediária, e baixo mecanismo de intervenção por falta de governança política, pode-se concluir que a aglomeração situada no Setor Norte Ferroviário na popularmente conhecida Avenida 44, composta por todos os multiterritórios situados naquele local, pode ser considerada como um cluster comercial contando atualmente números impressionantes. De acordo com Jairo Gomes presidente da associação empresarial da 44(AER-44), a região da 44 movimentava cerca de 570 milhões de reais ao mês, sendo o polo da 44 um forte gerador de divisas para a capital e o Estado de Goiás, pois também integram esse polo, uma enorme cadeia produtiva de centenas de confecções instaladas em mais de 20 cidades. Portanto essa região é hoje o sustento de milhares de famílias goianas (jornal O Popular).

De acordo com a associação empresarial da 44 (ERA-44), a aglomeração comercial possui atualmente oito mil lojistas, cerca de doze mil lojas, trinta mil empregos diretos, cem mil empregos indiretos, cerca de cento e vinte galerias, trinta e cinco hotéis, sendo que esses números podem variar devido ao constante crescimento de obras comerciais na região.

A diversificação das peças comercializadas é o que mais atrai compradores e engloba diversos modelos de moda feminina, masculina, infanto-juvenil, modinha, moda praia, moda íntima, além do jeans, tradicionalmente o ponto forte da moda goiana.

Semanalmente a Região da 44 recebe entre 40 a 50 ônibus, sendo que pelo menos 10 são oriundos do Estado de São Paulo, demonstrando uma certa migração de compradores paulistas do Brás para a 44, isso segundo a AEE-44 devido a uma fabricação de uma moda exclusiva, de qualidade e de preços acessíveis.

Logo conhecer as entranhas desta expressiva aglomeração comercial do Estado de Goiás, se torna imprescindível pois o comércio é uma das atividades econômicas mais importantes do Estado, inúmeras famílias goianas trabalham e dependem desta fonte de renda, e o Estado pode contribuir com políticas de desenvolvimento regional, para melhorar e desenvolver essa região, aumentando também sua receita de arrecadação.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- BEATRIZ, H. S. A estrada de ferro: uma barreira de desenvolvimento da região norte. Goiânia. Ed. UCG, 1983.
- BRANDÃO, S. B.; PANTALEÃO, S. C. A influência da antiga linha férrea de Goiânia na configuração do tecido urbano dos bairros da Região Norte. In: PEIXOTO, E. R.; DERNTL, M. F.; PALAZZO, P. P.; TREVISAN, R. (Orgs.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014. Disponível em: <http://www.shcu2014.com.br/content/influencia-da-antiga-linha-ferrea-goiania-na-configuracao-do-tecido-urbano-dos-bairros-da> .
- BRAGA, R. Território, rede e multiterritorialidade: uma abordagem conceitual a partir das corporações. Belo Horizonte. 2010
- BORGES, B. O despertar dos dormentes. Goiânia: Cegraf, 1990.
- DELEUZE, G. e GUATTARI, F. O Anti-Édipo: capitalismo e esquizofrenia. Lisboa: Assírio & Alvim. 1972
- FILHO, W. e MOURA, J. Clusters empresariais: Fatores que influenciam a melhoria da competitividade. 2015
- GOTTMANN, J. A evolução do conceito de território. São Paulo: Boletim campineiro de geografia. 1975
- HAESBART, R. & LIMONAD, E. O território em tempos de globalização. Rio de Janeiro: EdUERJ. 1999
- HAESBART, R. O mito da desterritorialização. Rio de Janeiro: DFL. 2004
- BRAGA, R. Território, rede e multiterritorialidade: uma abordagem conceitual a partir das corporações. Belo Horizonte. 2010.
- LASTRES, H. M. M. Avaliação das políticas de promoção de arranjos produtivos locais no Brasil e proposição de ações. Brasília: CGEE, 2007.
- LEFEBVRE, H. O direito a cidade. São Paulo: Ed. Centauro. 2001
- MARQUES, V. Transformação no espaço urbano de Goiânia: Setor norte ferroviário: cadeia vincetenaria. PUC-GO. 2010
- MARSHALL, A. The principle of economics. London: Macmillan. 1972
- MOTA, J. Planos diretores de Goiania, década de 60: a inserção dos arquitetos Luís Saia e Jorge Wilhelm no campo do planejamento urbano. EESC/USP. 2004
- PERROUX, F. A economia do século XX. 1967.

- RAFFESTIN, C. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ed, Bottini. 1993.
- RATZEL, F. Geographie Politique. Paris: Econômica. 1988
- OLIVEIRA, A. A Reprodução do Espaço Urbano de Goiânia: uma cidade para o capital. Observatório geográfico de Goiás. 2002.
- PERRY, M. Business clusters: na international perspective. New York: Routledge. 2005
- PORTER, M. Clusters e competitividade. HSM Management. 1999
- PORTER, M. Competição: estratégias competitivas essenciais. Rio de Janeiro: Elsevier, 1999.
- SACK, R. Human Territoriality: its theory and history. Cambridge: Cambridge University Press. 1986.
- SANTOS, M. Território: Globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec e ANPUR. 1994
- SIQUEIRA, J. TELLES, R. Atributos e Imagens dos Clusters de Negócios Varejistas. São Paulo. 2015
- SIQUEIRA, J. P. L.; DONAIRE, D.; GUIMARÃES, C. I. M.; RIMONATO, I. P. O. S.; CARELLI, T. J. Clusters comerciais: uma realidade estratégica no varejo. Anais do III Congresso Latino Americano de Varejo - FGV, São Paulo, 2009b.
- ZACARELLI, S. B.; TELLES, R.; SIQUEIRA, J. P. L. de.; BOAVENTURA, J. M. G.; DONAIRE, D. Cluster e redes de negócios: uma nova visão para gestão de negócios. São Paulo. Atlas, 2008.