



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
Campus Presidente Prudente

GUILHERME PEREIRA COCATO

**ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES A PARTIR DO COMÉRCIO, DOS SERVIÇOS E
DO CONSUMO: A AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA - PR**

Presidente Prudente - SP

2022

GUILHERME PEREIRA COCATO

**ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES A PARTIR DO COMÉRCIO, DOS SERVIÇOS E
DO CONSUMO: A AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA - PR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, área de concentração Produção do Espaço Geográfico.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Encarnação Beltrão Sposito.

Presidente Prudente - SP

2022

C659e Cocato, Guilherme Pereira
Estruturação das cidades a partir do comércio, dos serviços e do consumo : a aglomeração urbana de Londrina – PR / Guilherme Pereira Cocato. -- Presidente Prudente, 2022
363 f. : il., tabs., fotos, mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente
Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito

1. Geografia urbana. 2. Comércio. 3. Consumo. 4. Desigualdade. 5. Aglomeração. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

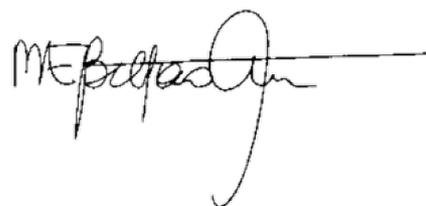
TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES A PARTIR DO COMÉRCIO E DO CONSUMO: A AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA - PR

AUTOR: GUILHERME PEREIRA COCATO

ORIENTADORA: MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Mestre em Geografia, área:
Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:

Profa. Dra. MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO (Participação Virtual)
FCT / UNESP/Presidente Prudente (SP)



Prof. Dr. ARTHUR MAGON WHITACKER (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Unesp/FCT - Câmpus de Presidente Prudente

PROFESSOR DOUTOR WILLIAM RIBEIRO DA SILVA (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

Presidente Prudente, 13 de setembro de 2022

AGRADECIMENTOS

A pesquisa da qual este texto é fruto foi realizada ao longo de anos e com a participação essencial de diversas pessoas e instituições, sem as quais ela não seria possível.

O começo foi ainda na graduação em Geografia, na Universidade Estadual de Londrina, entre os anos de 2013 e 2020. Lá, destaco os Professores Edilson e Ricardo, meus orientadores durante a iniciação científica, o trabalho de conclusão de curso e a especialização em ensino, figuras extremamente competentes e comprometidas com o rigor do conhecimento geográfico e com o potencial de compreensão e de transformação da realidade que este proporciona.

Esta dissertação é resultado da continuidade dada aos estudos em e acerca de Londrina e sua região de entorno. Desde que me mudei para essa cidade e a Geografia se tornou minha segunda casa, me senti acolhido e feliz, envolvido com a formação acadêmica que se iniciava e com a carreira profissional que para mim se apresentava. Continuo carregando esses sentimentos e, talvez por essa razão, quis retribuir de alguma forma com este trabalho.

Dito isso, existem algumas pessoas que preciso citar e agradecer, pelas suas imensas contribuições e importância nessa caminhada.

Com carinho, agradeço...

À minha mãe, Marisa, e ao meu pai, Jorge, presentes em todas as fases e em todos os desafios da minha trajetória, fornecendo mais apoio e cuidado do que eu poderia imaginar. São os meus pilares.

À Camila, minha companheira, que me suportou e me incentivou, principalmente nos momentos mais difíceis. Em anos de pandemia sanitária e isolamento social, sua presença e encorajamento foram fundamentais para que eu não perdesse a motivação e a perspectiva necessárias.

Sem os três, este trabalho não existiria. Mais uma vez, todo o meu amor a vocês.

À Professora Maria Encarnação, a Carminha, que, sem me conhecer, me aceitou e me orientou, demonstrando acreditar na minha capacidade e nas minhas ideias. Seu olhar minucioso e suas considerações precisas encontraram os elementos centrais para fazer deste estudo o que é hoje.

Aos Professores Arthur e William, que aceitaram participar do exame de qualificação e da banca de defesa. Seus apontamentos e críticas foram imprescindíveis para o desenvolvimento e a correção do texto até a versão final.

Ao Felipe, melhor e mais longínquo amigo, em tempo e espaço. Me acompanha há mais de 20 anos e, durante o mestrado, não foi diferente. Mesmo distantes, permanecemos próximos em mente e em coração. Nossas conversas dão mais significado à vida e a tornam mais leve.

Aos amigos e às amigas de Londrina, que continuaram me preenchendo com o forte sentimento de pertencer a esse lugar. Afetuosamente, ao Douglas, à Paola e ao Alexandre.

Aos amigos e às amigas de Presidente Prudente, que me acolheram e me incluíram em suas vidas, ainda que por breve tempo. Em especial à Carol, pesquisadora, militante e professora, com a qual muito aprendi ao longo da disciplina de Geocartografia.

De maneira geral, aos professores e professoras, funcionários e funcionárias, colegas de estudo e de pesquisa – do GASPERR, do Projeto Temático “FragUrb” e da revista Formação – e à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista, câmpus de Presidente Prudente, onde cursei disciplinas, participei de diversas atividades e tive toda a infraestrutura necessária.

Às instituições de fomento à pesquisa acadêmica e científica pelo seu papel indispensável para que a minha dedicação pudesse ser integral e exclusiva, não somente neste trabalho, mas em todas as experiências que estão envolvidas no decorrer de uma pós-graduação.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Agradeço pela bolsa fornecida desde o início do mestrado e da pesquisa, entre os meses de março e maio de 2020 (processo nº 88887.485720/2020-00), a partir do Programa de Excelência Acadêmica (PROEX).

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pela bolsa fornecida entre os meses de junho e agosto de 2020 (processo nº 133889/2020-3).

Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pela bolsa e reserva técnica fornecidas entre os meses de setembro de 2020 e fevereiro de 2022 (processo nº 2020/03423-3), vinculadas ao Projeto Temático “FragUrb” (processo nº 2018/07701-8), que possibilitaram não somente o término da pesquisa, mas também a realização de trabalhos de campo e a aquisição de materiais permanentes que, após a utilização, ficaram à disposição da universidade.

Toda pesquisa científica é produto da e para a coletividade. Assim, que tais instituições se fortaleçam e continuem a promover os financiamentos que dão incentivo e as bases materiais mínimas para a ciência brasileira. Para que esta seja autônoma e plural, engajada com a mudança do país em busca de um futuro melhor.

*“Eu sou apenas um rapaz latino-americano,
Sem dinheiro no banco, sem parentes importantes,
E vindo do interior.*

Mas sei que nada é divino”
(BELCHIOR, 1976)

*“A consciência crítica educa o pesquisador para possuir a noção do seu trabalho como parte
do trabalho social, e portanto sujeito às mesmas vicissitudes, às mesmas condições que
afetam os demais trabalhadores”*

*“O cientista não pode ser cético ou indiferente em relação ao seu trabalho [...]. O importante
não está no simples ‘ganhar a vida’, mas na espécie de vida que ganha”*
(PINTO, 2020, p. 315-351)

COCATO, Guilherme Pereira. **Estruturação das cidades a partir do comércio, dos serviços e do consumo**: a aglomeração urbana de Londrina – PR. 2022. 363 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2022.

RESUMO

No decorrer do processo de urbanização, as atividades econômicas vinculadas às esferas do comércio, dos serviços e do consumo sempre ocuparam papéis fundamentais para a vida urbana, compondo a estruturação das cidades em suas formas, processos e conteúdos. Esta dissertação tem como objetivo geral definir e analisar a aglomeração urbana de Londrina-PR, em sua atual fase de estruturação espacial, englobando o padrão de distribuição de estabelecimentos do comércio e de serviços, os processos espaciais em curso e as práticas e estratégias espaciais de cidadãos e lojistas orientadas pelo consumo. Pela destacada presença dessas atividades, assim como pela centralidade exercida na rede urbana, foi delimitada a aglomeração urbana de Londrina, composta por sete cidades na região norte paranaense, escolhidas a partir de critérios como continuidade espacial de relações e deslocamentos interurbanos, continuidade e proximidade territorial entre os tecidos urbanos. Para alcançar o objetivo proposto, adotamos procedimentos metodológicos variados, de cunho quantitativo e qualitativo: unimos os dados do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) e as informações da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) para aferir o padrão de distribuição espacial dos estabelecimentos, que se apresentou multicêntrico e multicentralizado; para compreender a faceta empírica dessa distribuição, realizamos trabalhos de campo em localidades da área pesquisada; visando apreender os conteúdos referentes às práticas e estratégias espaciais de cidadãos e lojistas, foram feitas entrevistas semiestruturadas. Reunindo os resultados obtidos, caracterizamos que a atual fase de estruturação espacial das cidades da aglomeração urbana de Londrina revela desigualdade socioespacial, a partir das esferas do comércio e do consumo, identificada pela existência de escalas geográficas distintas, construídas por intensas diferenciações nas práticas e estratégias espaciais, com alcances e possibilidades de realização díspares.

Palavras-chave: consumo consuntivo; práticas espaciais; multicentralidade; escalas geográficas; aglomeração urbana de Londrina.

COCATO, Guilherme Pereira. **Structuring cities based on commerce, services and consumption**: the urban agglomeration of Londrina – PR. 2022. 363 f. Dissertation (Master's in Geography) – Faculty of Science and Technology, São Paulo State University, Presidente Prudente, 2022.

ABSTRACT

During the urbanization process, economic activities linked to the spheres of commerce, services and consumption have always played key roles in urban life, composing the structuring of cities in their forms, processes and contents. This dissertation has as general objective to define and analyze the urban agglomeration of Londrina-PR, in its current phase of spatial structuring, encompassing the distribution pattern of commercial and service establishments, the spatial processes in course and the consumer-oriented spatial practices and strategies of city dwellers and shopkeepers. Due to the prominent presence of these activities, as well as the centrality exercised in the urban network, the urban agglomeration of Londrina was delimited, consisting of seven cities in the northern region of Paraná, chosen based on criteria such as spatial continuity of interurban relations and displacements, continuity and territorial proximity among urban fabrics. To achieve the proposed objective, it was adopted a variety of methodological procedures, both quantitative and qualitative: we combined data from the National Registry of Addresses for Statistical Purposes (CNEFE) and information from the National Classification of Economic Activities (CNAE) to assess establishments' spatial distribution pattern, which were multicentric and mult centralized; to understand this distribution empirical facet, we carried out fieldwork in researched area localities; in order to understand contents referring to city dwellers and shopkeepers spatial practices and strategies, semi-structured interviews were carried out. Gathering the results obtained, we characterize that Londrina's urban agglomeration current phase of cities spatial structuring reveals socio-spatial inequality, from the spheres of commerce and consumption, identified by the existence of distinct geographic scales, built by intense differentiations in spatial practices and strategies, with different realization reaches and possibilities.

Keywords: consumptive consumption; spatial practices; multicentricity; geographic scales; urban agglomeration of Londrina.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Estruturação da pesquisa	21
Figura 2 – Regiões geográficas do Paraná (2010).....	45
Figura 3 – Cidades originadas a partir dos centros urbanos e patrimônios rurais criados durante o processo de colonização da CTNP no século XX	47
Figura 4 – Localização das cidades pertencentes à aglomeração urbana de Londrina-PR.....	50
Figura 5 – Continuidade e descontinuidade territorial na aglomeração urbana de Londrina (2021).....	52
Figura 6 – Sistema rodoviário em parte da região norte paranaense (2020).....	56
Figura 7 – Proximidade territorial entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina e do entorno.....	58
Figura 8 – Região de influência do arranjo populacional de Londrina-PR, delimitada pela REGIC (2018).....	74
Figura 9 – Concentrações de estabelecimentos para o consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).....	82
Figura 10 – Graus de concentração dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010)	84
Figura 11 – Graus de concentração dos estabelecimentos de consumo consuntivo em Londrina-PR (2010).....	85
Figura 12 – Concentrações de estabelecimentos, pertencentes à divisão de comércio varejista da CNAE 2.0 (Códigos 5 a 12), na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010)	88
Figura 13 – Concentrações de estabelecimentos, pertencentes à divisão de alimentação da CNAE 2.0 (Código 13), na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).....	89
Figura 14 – Concentrações de estabelecimentos, pertencentes à divisão de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas da CNAE 2.0 (Códigos 1 a 4), na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010)	90
Figura 15 – Concentrações de estabelecimentos, pertencentes à divisão de outras atividades de serviços pessoais da CNAE 2.0 (Código 16), na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010)	91
Figura 16 – Localização de elementos espaciais citados na aglomeração urbana e em Londrina-PR	114
Figura 17 – Evolução do tecido urbano de Londrina-PR (1930-2018).....	119
Figura 18 – Síntese do uso e ocupação do solo urbano de Londrina-PR (2021).....	121

Figura 19 – Relações entre as principais formas, processos espaciais e padrões de distribuição espacial abordados neste trabalho.....	140
Figura 20 – Distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010)	143
Figura 21 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 1 a 4, de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).....	145
Figura 22 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 5 a 12, de comércio varejista, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).....	146
Figura 23 – Distribuição espacial dos estabelecimentos do Código 13, de serviços de alimentação, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010)	147
Figura 24 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 14 e 15, de reparação e manutenção de equipamentos eletrônicos e objetos pessoais, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).....	148
Figura 25 – Distribuição espacial dos estabelecimentos do Código 16, de serviços pessoais, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010)	149
Figura 26 – Distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo em Londrina-PR (2010)	154
Figura 27 – Graus de concentração dos estabelecimentos dos Códigos 1 a 4, de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, em Londrina-PR (2010).....	156
Figura 28 – Graus de concentração dos estabelecimentos dos Códigos 5 a 12, de comércio varejista, em Londrina-PR (2010)	157
Figura 29 – Graus de concentração dos estabelecimentos do Código 13, de serviços de alimentação, em Londrina-PR (2010).....	158
Figura 30 – Graus de concentração dos estabelecimentos do Código 16, de serviços pessoais, em Londrina-PR (2010)	159
Figura 31 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 1 a 4, de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, em Londrina-PR (2010).....	161
Figura 32 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 5 a 12, de comércio varejista, em Londrina-PR (2010)	162
Figura 33 – Distribuição espacial dos estabelecimentos do Código 13, de serviços de alimentação, em Londrina-PR (2010).....	163
Figura 34 – Distribuição espacial dos estabelecimentos do Código 16, de serviços pessoais, em Londrina-PR (2010)	164

Figura 35 – Áreas centrais identificadas em Londrina-PR (2021)	169
Figura 36 – Localidades e áreas centrais de referência para a realização dos trabalhos de campo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).....	181
Figura 37 – Residências das pessoas entrevistadas na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	196
Figura 38 – Espaços e estabelecimentos preferenciais de consumo dos entrevistados na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	206
Figura 39 – Espaços e estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, frequentados por cidadãos que residem em outras cidades da aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	208
Figura 40 – Áreas que apresentam dificuldades para o consumo em estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados em Londrina-PR (2021)	215
Figura 41 – Espaços que os entrevistados gostariam de frequentar mais em Londrina-PR (2021)	228
Figura 42 – Origem do capital dos estabelecimentos de lojistas entrevistados na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	243
Figura 43 – Origem e destino dos deslocamentos dos cidadãos para o consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	257
Figura 44 – Avenida Rio de Janeiro, na localidade Apucarana 3 (2021)	273
Figura 45 – Rua Ponta Grossa, na localidade Apucarana 5 (2021)	273
Figura 46 – Alcance espacial e concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas em Apucarana, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	275
Figura 47 – Rua Albatroz Real, na localidade Arapongas 3 (2021)	277
Figura 48 – Avenida Arapongas, na localidade Arapongas 4 (2021)	277
Figura 49 – Rua Biguatinga, na localidade Arapongas 5 (2021)	278
Figura 50 – Alcance espacial e concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas em Arapongas, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	279
Figura 51 – Avenida Inglaterra, na localidade Cambé 1 (2021)	281
Figura 52 – Avenida Antônio Ramineli, na localidade Cambé 2 (2021)	281
Figura 53 – Avenida José Afonso dos Santos, na localidade Cambé 3 (2021)	282

Figura 54 – Alcance espacial e concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas em Cambé, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	283
Figura 55 – Avenida Santos Dumont, na localidade Ibiporã 2 (2021)	285
Figura 56 – Rua 19 de Dezembro, na localidade Ibiporã 3 (2021).....	285
Figura 57 – Avenida Paraná, na localidade Ibiporã 4 (2021).....	286
Figura 58 – Avenida Senador Souza Naves, na localidade Ibiporã 5 (2021).....	286
Figura 59 – Alcance espacial e concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas em Ibiporã, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	288
Figura 60 – Rua Bahia, na localidade Jataizinho 2 (2021).....	290
Figura 61 – Avenida Presidente Getúlio Vargas, na localidade Jataizinho 4 (2021)	290
Figura 62 – Rua Carmela Dutra, na localidade Jataizinho 5 (2021).....	291
Figura 63 – Alcance espacial e concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas em Jataizinho, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	292
Figura 64 – Rua Sagaragi, na localidade Rolândia 1 (2021).....	294
Figura 65 – Avenida Presidente Getúlio Vargas, na localidade Rolândia 3 (2021)	294
Figura 66 – Avenida Expedicionários, na localidade Rolândia 4 (2021)	295
Figura 67 – Alcance espacial e concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas em Rolândia, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	296
Figura 68 – Rua Serra da Graciosa, na localidade Londrina 1 (2021).....	298
Figura 69 – Avenida Saul Elkind, na localidade Londrina 4 (2021)	298
Figura 70 – Avenida Duque de Caxias, na localidade Londrina 6 (2021).....	299
Figura 71 – Avenida São João, na localidade Londrina 7 (2021)	299
Figura 72 – Rua Guaporé, na localidade Londrina 8 (2021).....	300
Figura 73 – Avenida Maringá, na localidade Londrina 9 (2021)	300
Figura 74 – Alcance espacial e concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas em Londrina, em sua aglomeração urbana (2021)	302
Figura 75 – Avenida Madre Leônia Milito, na localidade Londrina 10 (2021)	313
Figura 76 – Estruturação atualizada da pesquisa.....	320

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Quantidade de aeronaves que chegaram e partiram do Aeroporto Gov. José Richa em Londrina-PR (2010 a 2020).....	40
Gráfico 2 – Quantidade de passageiros que passaram pelo Aeroporto Gov. José Richa em Londrina-PR (2010 a 2020).....	40
Gráfico 3 – Quantidade de toneladas de cargas que passaram pelo Aeroporto Gov. José Richa em Londrina-PR (2010 a 2020).....	41
Gráfico 4 – Totais de passageiros que transitaram pelo Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).....	61
Gráfico 5 – Totais de ônibus que transitaram pelo Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).....	61
Gráfico 6 – Distribuição de percentuais de passageiros por tipos de viagens registradas no Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).....	64
Gráfico 7 – Distribuição de percentuais de ônibus por tipos de viagens registradas no Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).....	64
Gráfico 8 – Empregados por estabelecimento, da divisão “Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas” (Códigos 1 a 4), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).....	265
Gráfico 9 – Empregados por estabelecimento, da divisão “Comércio Varejista” (Códigos 5 a 12), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).....	266
Gráfico 10 – Empregados por estabelecimento, de serviços de alimentação (Código 13), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).....	267
Gráfico 11 – Empregados por estabelecimento, de serviços de reparação e manutenção de equipamentos e objetos pessoais (Códigos 14 e 15), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).....	268
Gráfico 12 – Empregados por estabelecimento, de outros serviços pessoais (Código 16), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).....	269
Gráfico 13 – Empregados por estabelecimento, das atividades comerciais e de serviços relacionados ao consumo consuntivo (Códigos 1 a 16), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).....	270

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Grupos de atividades econômicas selecionadas a partir da CNAE 2.0	33
Quadro 2 – Proximidade territorial entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina-PR, verificada por meio de luzes noturnas (2022)	59
Quadro 3 – Passageiros por tipos de viagens registradas no Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).....	62
Quadro 4 – Ônibus por tipos de viagens registradas no Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).....	63
Quadro 5 – Quantidades de estabelecimentos identificados nas cidades da aglomeração urbana de Londrina, a partir dos códigos definidos para os grupos enfocados do CNEFE (2010)	79
Quadro 6 – Áreas centrais de Londrina, com suas respectivas qualidades de centralidade para as escalas da cidade e da aglomeração urbana (2021)	166
Quadro 7 – Localidades escolhidas para trabalhos de campo, pelo destaque na concentração de estabelecimentos de consumo consuntivo (2010).....	178
Quadro 8 – Aferição das concentrações de estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina, pelos dados do CNEFE (2010) e por trabalhos de campo (2021), diferenciados em grupos de atividades econômicas da CNAE 2.0 (códigos 1 a 16)	184
Quadro 9 – Pessoas entrevistadas na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).....	194
Quadro 10 – Estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados mais frequentados para consumo, de acordo com as entrevistas	204
Quadro 11 – Caracterização das empresas com representantes entrevistados na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	240
Quadro 12 – Caracterização socioespacial e apreensão dos graus de circulação dos cidadãos nos locais de trabalhos de campo na aglomeração urbana de Londrina (2021)	246
Quadro 13 – Alcance espacial das práticas de consumo consuntivo, de acordo com lojistas da aglomeração urbana de Londrina-PR (2021)	253

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIL	Associação Comercial e Industrial de Londrina
ACL	Associação Comercial de Londrina
AGEPAR	Companhia de Água e Esgotos do Paraná
BM	Banco Mundial
BNH	Banco Nacional de Habitação
CEMPRE	Cadastro Central de Empresas
CIIU	<i>Classificación Industrial Internacional Uniforme</i>
CMNP	Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNEFE	Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
COHAB	Companhia de Habitação
CONCLA	Comissão Nacional de Classificação
COPEL	Companhia Paranaense de Energia Elétrica
CTNP	Companhia de Terras do Norte do Paraná
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
EMATER	Empresa Paranaense de Assistência Técnica e Extensão Rural
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EUA	Estados Unidos da América
FAPESP	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
FMI	Fundo Monetário Internacional
FNEM	Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas

GPS	<i>Global Positioning System</i>
IAPAR	Instituto Agronômico do Paraná
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDR	Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPARDES	Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
MPEs	Micro e pequenas empresas
PIB	Produto Interno Bruto
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RM	Região Metropolitana
RML	Região Metropolitana de Londrina
SANEPAR	Companhia de Saneamento do Paraná
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SERCOMTEL	Companhia Municipal de Telecomunicações de Londrina
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
TELEPAR	Companhia de Telecomunicações do Paraná
TRL	Terminal Rodoviário de Londrina
UEL	Universidade Estadual de Londrina
UNOPAR	Universidade Norte do Paraná
UTFPR	Universidade Tecnológica Federal do Paraná

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	18
1.1	O PAPEL DO CONHECIMENTO CIENTÍFICO.....	23
1.2	O RECORTE ESPACIAL: A AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA...	26
1.3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	28
2	A AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: CONTEÚDOS E POSSIBILIDADES DE ANÁLISE.....	38
2.1	LONDRINA ATUAL: CENTRO METROPOLITANO, CIDADE MÉDIA OU OUTRA COISA?.....	38
2.2	AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: PRIMEIRA APROXIMAÇÃO.....	44
2.3	AS CIDADES DA AGLOMERAÇÃO URBANA E A CENTRALIDADE DE LONDRINA.....	66
2.4	DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DO COMÉRCIO E DOS SERVIÇOS NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA.....	77
3	A PRODUÇÃO DAS CIDADES SOB O CAPITALISMO: ESPAÇOS DE COMÉRCIO E DE CONSUMO.....	94
3.1	O ESPAÇO E SUA PRODUÇÃO.....	94
3.2	CIDADES, CAPITALISMO E PROCESSO DE URBANIZAÇÃO.....	98
3.3	URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: EVOLUÇÃO E COMPLEXIFICAÇÃO.....	103
3.4	COMÉRCIO E SERVIÇOS NAS CIDADES.....	123
4	FORMAS E PROCESSOS ESPACIAIS URBANOS: OS ESTABELECIMENTOS E SEU PADRÃO DE DISTRIBUIÇÃO.....	131
4.1	ÁREAS CENTRAIS, CENTRALIDADE E PROCESSOS ESPACIAIS.....	131
4.2	CONCENTRAÇÃO E CENTRALIZAÇÃO.....	135
4.3	DESCENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DE PADRÕES MULTICÊNTRICOS E DA MULTICENTRALIDADE.....	138
4.4	O PADRÃO MULTICÊNTRICO NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA.....	141
4.5	O PADRÃO MULTICÊNTRICO EM LONDRINA.....	152

4.6	A PROVA REAL (OU GEOGRÁFICA).....	177
5	DESLOCAMENTOS PARA O CONSUMO: PRÁTICAS E ESTRATÉGIAS ESPACIAIS NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA.....	189
5.1	DESLOCAMENTOS PARA O CONSUMO A PARTIR DOS CIDADINOS: PRÁTICAS ESPACIAIS E MOBILIDADE URBANA.....	189
5.2	DESLOCAMENTOS PARA O CONSUMO A PARTIR DOS LOJISTAS: ESTRATÉGIAS ESPACIAIS.....	238
6	ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES, COMÉRCIO E CONSUMO: PADRÃO MULTICÊNTRICO, ESCALAS GEOGRÁFICAS E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL.....	260
6.1	CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS E DA MULTICENTRALIDADE.....	260
6.2	PRÁTICAS E ESTRATÉGIAS ESPACIAIS: A CONSTRUÇÃO DE ESCALAS GEOGRÁFICAS.....	304
6.3	ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL..	311
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	322
	REFERÊNCIAS.....	329
	APÊNDICE A – Mapa de referência.....	352
	APÊNDICE B – Roteiro de entrevista I.....	353
	APÊNDICE C – Roteiro de entrevista II.....	356
	APÊNDICE D – Roteiro de entrevista III.....	359
	APÊNDICE E – Termo de consentimento.....	362
	APÊNDICE F – Acesso aos registros fotográficos.....	363

1 INTRODUÇÃO

A partir da segunda metade do século XX, o aumento de trabalhadores e trabalhadoras em atividades econômicas não diretamente ligadas à produção de mercadorias, frequentemente chamadas de improdutivas, indicou um ganho de importância para as atividades comerciais e de serviços, além de representar a consolidação do processo de diversificação econômica e locacional (GEORGE, 1979). Isto se acompanhou de impactos no padrão de distribuição espacial dos estabelecimentos pertencentes a esses ramos econômicos e potencializou transformações em seu funcionamento.

No entanto, a relevância das atividades comerciais e de serviços vem de longa data, especialmente nos espaços urbanos. As trocas comerciais representaram e ainda representam uma esfera indispensável para a reprodução social. Nas cidades, o seu papel se destaca ainda mais, pela garantia do fornecimento de serviços e bens de consumo essenciais, provenientes de diferentes localidades, para pessoas não envolvidas na confecção desses bens e, portanto, apartadas da garantia das condições mínimas para a própria subsistência.

Ademais, são as trocas comerciais que constituem o que Harvey (2013) denomina de “mundo de aparência” no cotidiano do sistema capitalista. São os fenômenos imediatamente aparentes e mais visíveis de uma das etapas de realização das mercadorias em lucro, satisfazendo as necessidades das pessoas, artificialmente fomentadas ou não, para o consumo. Ao consumo corriqueiro, realizado no comércio de bens e serviços mais próximos, como os de alimentação e conserto de objetos, damos o nome de consumo consuntivo. Este será de maior importância para nós ao longo da pesquisa.

Com o processo de Revolução Industrial, aumentaram, diversificaram-se e se intensificaram as formas de comercialização de bens e serviços, ampliando-se as possibilidades de realização das mercadorias produzidas, também em crescente expansão. Paralelamente, cresceram em quantidade e em diferentes qualidades os tipos de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, concentrando-se nas cidades, onde puderam atrair mais consumidores que também ali se instalavam em grande número.

Nas últimas décadas, pelos processos interligados de reestruturação econômica e urbana (SPOSITO; SPOSITO, 2012), com a passagem entre regimes de acumulação capitalista e a transformação da expansão urbana predominante do modelo compacto para o disperso, há a ocorrência de mudanças no padrão de distribuição dos estabelecimentos e das formas urbanas em geral, já verificado por diferentes autores e autoras nas últimas décadas, para a realidade

brasileira (WHITACKER, 2003; 2017a; 2017b; 2018; SILVA, 2004; 2006; 2013; 2017a; 2017b; SPOSITO, 2004b; 2010; SANTOS, 2008a; BEIDACK; FRESCA, 2011; FRESCA, 2013; MELARA; SILVA, 2018; PEREIRA, 2018).

Dado o papel fundamental exercido pelo comércio e pelos serviços relacionados para a manutenção do modo de vida urbano, e pelas transformações recentes ocorridas nos espaços urbanos, vinculadas às esferas do comércio e do consumo, decidimos por investigar como essas esferas da vida humana participam da estruturação espacial das cidades, particularmente as pertencentes à aglomeração urbana de Londrina-PR. Essa área, composta por sete cidades, detalhadas mais à frente, foi escolhida por comportar presença marcante de atividades e estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, fato aferido por pesquisa anterior (COCATO, 2019).

Então, buscamos compreender o impacto das atividades vinculadas ao comércio e ao consumo consuntivo, na estruturação das cidades, pela não tão simples razão de que as formas, processos e conteúdos dessa estruturação influenciam direta e fortemente nas possibilidades de consumo e de mobilidade dos cidadãos, gerando hierarquizações e desigualdades (SPOSITO, 2011), pela crescente diferenciação na participação destes na produção e na apreensão do espaço em que vivem.

Portanto, chegamos na seguinte problemática: Como as esferas do comércio e do consumo, lidas a partir do conjunto de formas urbanas – representadas pelo padrão de distribuição espacial de estabelecimentos –, de processos, práticas e estratégias espaciais, participam e influenciam na estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina?

Encaramos a análise das formas, processos e conteúdos das práticas e estratégias espaciais como Moudon (1997), para quem a compreensão destas passa pelas dimensões histórica e processual, como condições fundamentais. Assim, traçamos o objetivo geral da pesquisa, desmembrado em três objetivos específicos, que foram alcançados a partir de discussões que consideraram os processos históricos e geográficos de formação, evolução e transformação de cada um dos temas enfocados. Esses serão traços marcantes em todos os capítulos deste trabalho.

O objetivo geral é:

- Definir e analisar a aglomeração urbana de Londrina, em sua atual fase de estruturação espacial, a partir das esferas do comércio e do consumo, englobando os estabelecimentos e seu padrão de distribuição espacial, os processos espaciais em curso e os conteúdos das práticas e estratégias espaciais de cidadãos e lojistas.

Os objetivos específicos são:

- 1º: Definir o recorte espacial da aglomeração urbana de Londrina, considerando a bibliografia pertinente e outras definições e caracterizações das mesmas cidades enfocadas;
- 2º: Analisar a aglomeração urbana de Londrina pelas perspectivas da distribuição espacial dos estabelecimentos, dos processos espaciais em curso e dos conteúdos das práticas e estratégias espaciais de cidadãos e lojistas do comércio e de serviços relacionados;
- 3º: Sintetizar os resultados obtidos, buscando caracterizar a atual fase de estruturação espacial das cidades da aglomeração urbana de Londrina, a partir das esferas do comércio e do consumo.

Para que os objetivos propostos fossem cumpridos, selecionados uma gama variada de procedimentos metodológicos, que serão detalhados adiante.

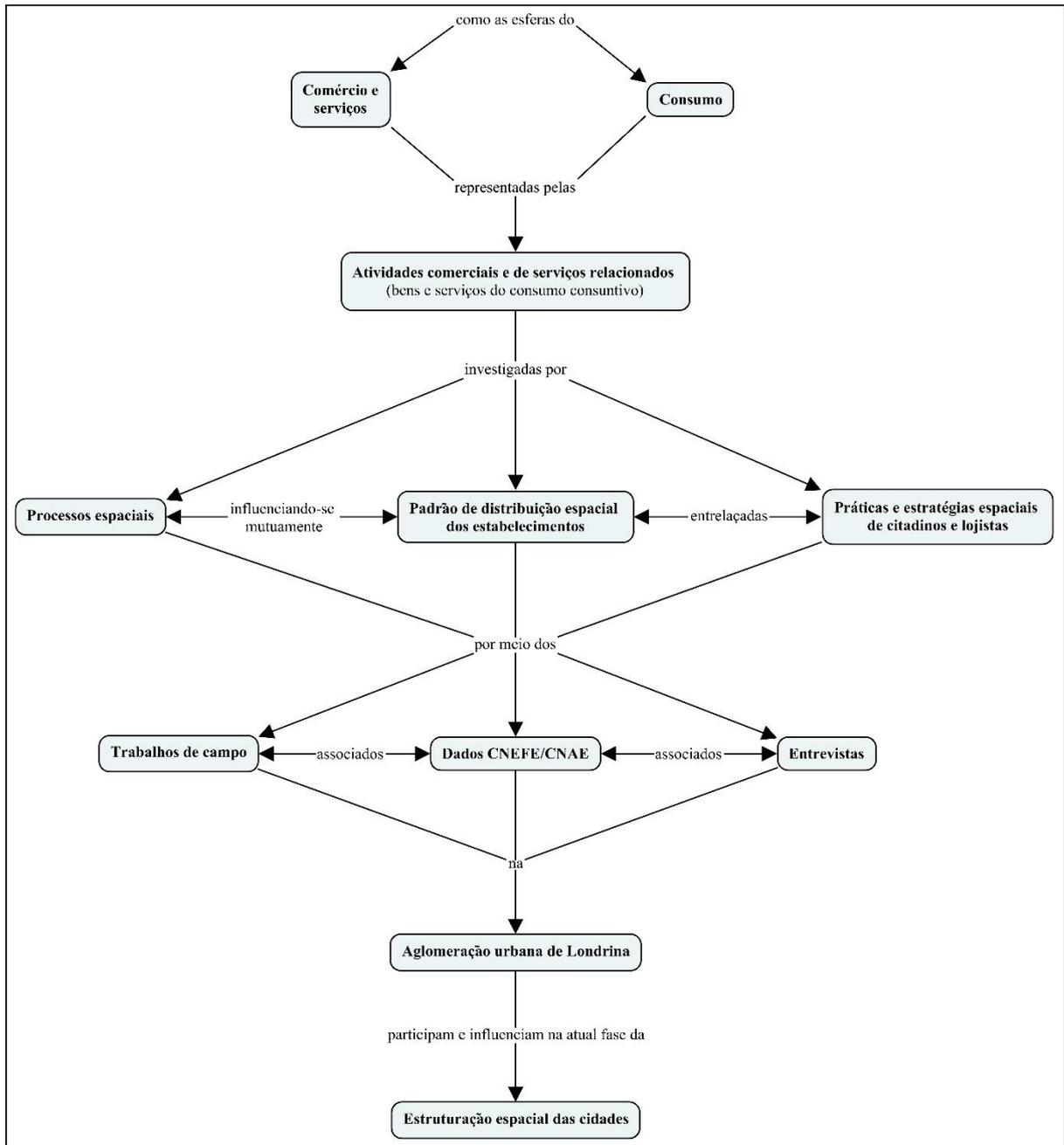
Resumidamente, além da consulta bibliográfica a estudos e documentos pertinentes, escolhemos trabalhar com os dados censitários de endereços provenientes do Censo Nacional de 2010, o último disponível até 2022, reunidos no banco do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE), para aferir o padrão de distribuição espacial dos estabelecimentos. Estes foram selecionados a partir das definições da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0), pelos grupos que definimos como de consumo consuntivo. Para a confirmação da exatidão dos dados, optamos pela realização de trabalhos de campo na área da pesquisa, no ano de 2021.

Entre os principais processos espaciais enfocados, em curso na distribuição espacial dos estabelecimentos, estão os de centralização, descentralização, concentração e dispersão. Por meio destes, analisamos qual é o padrão dominante de distribuição e como esse se estabelece.

No tocante aos conteúdos das práticas e estratégias espaciais, preferimos as entrevistas com cidadãos e lojistas, também em 2021, buscando apreender os detalhes dos deslocamentos para o comércio e para o consumo na aglomeração urbana de Londrina.

De maneira geral, o nosso fio condutor e objetivo final é traçar uma síntese, considerando todos os elementos destacados, de qual é e como se caracteriza a atual fase de estruturação espacial das cidades da aglomeração urbana de Londrina, a partir das esferas do comércio e do consumo. Para que fique mais didático e sirva de guia para o leitor, expomos os principais elementos dessa apresentação inicial do trabalho, no formato de esquema ou mapa conceitual (Figura 1), abarcando a problemática, o objetivo geral, as metodologias e a área de estudo, assim como as conexões entre eles, ainda que simplificada.

Figura 1 – Estruturação da pesquisa.



Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Em termos de organização do trabalho, no Capítulo 2 apresentamos as cidades que compõem a aglomeração urbana de Londrina e as discussões acerca das possibilidades de definição da área escolhida. Justificamos a delimitação diferenciada do nosso recorte, em comparação com outras existentes, dando ênfase aos fatores que mais pesaram nessa decisão. Detalhamos algumas das atividades econômicas presentes em cada uma das sete cidades e iniciamos a exposição e o debate sobre o padrão de distribuição espacial identificado para os estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, com uso de gráficos, quadros e figuras

(mapas). Neste capítulo, abordamos o primeiro objetivo específico e passamos para as proposições do segundo.

No Capítulo 3, aprofundamos a discussão sobre alguns conceitos e temas tratados na pesquisa, com ênfase para o processo de urbanização brasileiro, a formação e o desenvolvimento histórico e geográfico das cidades da aglomeração urbana de Londrina. Nele, traçamos o panorama geral da área em que iniciamos a pesquisa e aplicamos as metodologias escolhidas. Também realçamos a pertinência das atividades comerciais e de serviços no cenário urbano nacional.

No Capítulo 4, damos continuidade à fundamentação teórica necessária para que os diferentes temas e conceitos sejam manuseados e desenvolvidos da maneira mais pertinente à problemática e aos objetivos propostos, em particular os processos espaciais, a partir da identificação de suas correspondências empíricas na aglomeração urbana. Na segunda parte do capítulo, retomamos à análise do padrão aferido de distribuição espacial dos estabelecimentos, na aglomeração urbana e em Londrina, culminando nos trabalhos de campo e nas informações por eles gerados. Todas as discussões amparadas, extensamente, pelo uso de representações cartográficas.

Consideramos essa alternância e mescla de debates teórico-metodológicos e empíricos, a partir de análises da área estudada e dos resultados metodológicos, extremamente positivos, pela sua potência em reunir e entrelaçar conceitos e conteúdos que, na realidade, são indissociáveis, enquanto totalidade. Para a melhor compreensão da pesquisa, procuramos trilhar esse caminho, sempre que possível.

No Capítulo 5, tratamos das informações geradas pela realização das entrevistas com cidadãos e lojistas, dando corpo à questão dos conteúdos das práticas e estratégias espaciais para o comércio e para o consumo. Apresentamos e descrevemos, de maneira minuciosa, os resultados obtidos, concluindo o segundo objetivo específico, que foi cumprido pelos debates construídos desde o Capítulo 2.

O Capítulo 6 reúne os temas e conceitos abordados ao longo da pesquisa e apresenta uma síntese dos resultados alcançados pelas diversas metodologias utilizadas. Sua essência traz uma análise, ao mesmo tempo geral e detalhada, com base: no padrão de distribuição espacial identificado pelas representações cartográficas dos dados da junção CNEFE/CNAE; nos processos espaciais em curso; e nas escalas geográficas construídas pelas práticas e estratégias espaciais de cidadãos e lojistas, apreendidas desde os conteúdos produzidos pelas entrevistas e pelos trabalhos de campo. Sua conclusão está na caracterização da atual fase de estruturação

espacial das cidades da aglomeração urbana de Londrina, a partir das esferas do comércio e do consumo. Portanto, atingindo o terceiro objetivo específico.

Antes de nela adentrarmos, entendemos que a análise empreendida neste texto tem grande potencial de explicação e de detalhamento das esferas do comércio e do consumo nas cidades da aglomeração urbana de Londrina. Analisamos como os estabelecimentos se distribuem espacialmente, como as práticas e estratégias espaciais de consumo se realizam e quais as consequências disso para a estruturação das cidades da área estudada.

Entretanto, apesar dos aspectos positivos gerados com os resultados e as análises, reconhecemos as dificuldades encontradas ao longo das etapas de planejamento, execução e finalização desta. Enfrentamos, além das limitações materiais, de tempo e de cunho pessoal, os impactos da pandemia de covid-19 entre os anos de 2020 e 2022, precisamente o período do mestrado do qual esta dissertação é fruto.

Ocorreram mudanças nas datas dos trabalhos de campo e na realização das entrevistas com os cidadãos, que passaram para o ambiente virtual e remoto. Dessa forma, foram superadas barreiras e imposições de diversos tipos, para as quais recorremos às adaptações metodológicas e na rotina de trabalho. Mais do que nunca, a flexibilidade e a resiliência têm sido instrumentos recorrentes para a pesquisa científica e acadêmica, no Brasil e no mundo.

Agora, serão aprofundados elementos centrais do trabalho, que atravessam toda a pesquisa, como: o método de orientação do trabalho intelectual, que influencia em nossa abordagem teórico-metodológica e política; a área de estudo e as cidades que a compõem; e os procedimentos metodológicos adotados.

1.1 O PAPEL DO CONHECIMENTO CIENTÍFICO

O mestrado é etapa fundamental na vida acadêmica e na formação de qualquer pesquisador(a) que escolha trilhar esse caminho. Durante mais de dois anos, acumulei experiências de trabalho, dedicação, enfrentamento a desafios e amadurecimento pessoal e intelectual. O curso de disciplinas, a participação em eventos, a publicação de estudos e a convivência nos espaços da universidade foram duramente afetados pela pandemia de covid-19, entre os anos de 2020 e 2022, fazendo com que boa parte dessa vivência tenha sido realizada à distância, transitando entre as cidades Londrina-PR, Umuarama-PR e Presidente Prudente-SP.

Apesar disso, encarei como responsabilidade ética, individual e coletiva, colocar o máximo de esforço, criatividade e capacidade argumentativa na elaboração desta dissertação.

É com muito orgulho que a apresento ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, mas também a todas e todos que por ela se interessarem e com ela se depararem ao longo dos anos. Encontrarão parte de mim, aqui, registrada em determinado tempo-espaço.

Como pesquisador em formação, entendo a importância da pesquisa científica, rigorosa, embasada e preocupada em compreender a realidade em que vivemos. Assim, considero indispensável a abertura deste trabalho com alguns apontamentos iniciais sobre a pertinência e os objetivos do conhecimento social e historicamente construído, especialmente, na esperança de que um mundo melhor seja gerado a partir dele. São premissas que me amparei para o desenvolvimento deste estudo e que continuarei carregando para o resto da vida.

Primeiramente, esta pesquisa ampara-se na compreensão de que o conhecimento, de acordo com Pinto (2020), é uma propriedade da materialidade, que atinge sua forma máxima na investigação científica, pautada pela aplicação de um método. A ciência é a investigação metódica e organizada sobre a realidade, sendo eminentemente um processo histórico e cumulativo ao longo das gerações, marcado por rupturas, em uma progressão não linear. O ser metódico se caracteriza por existirem regras para a exploração da realidade, que consequentemente afetarão os resultados, definindo-os a partir de certa perspectiva teórica.

O trabalho intelectual que visa a produção do conhecimento científico se volta à interpretação do mundo, tendo como ponto de partida a realidade. Porém, essa interpretação é uma etapa indispensável para o abandono de atitudes mistificadoras na vida cotidiana e para o avanço das possibilidades reais de transformação da realidade (CARLOS, 1999). As teorias que provêm do trabalho intelectual oferecem um vocabulário, um repertório de conceitos pelos quais a interpretação pode ser expressa e levada em frente (TURRA NETO, 2013).

Apesar de ser uma interpretação teórico-metodológica do mundo, o trabalho intelectual pode ser transformador. Para isso, toda atitude intelectual e científica precisa ser radical, crítica e totalizadora. Radical para ir à origem dos fenômenos, “[...] agarrar a coisa pela raiz” (MARX, 2010, p. 151). Crítica para estabelecer critérios adequados à análise e totalizadora para inserir o objeto de estudo no contexto do qual é parte, sem podar as interrelações inerentes à sua constituição (SPOSITO, 2003).

Segundo Carlos (2015), as atitudes crítica e radical, fundamentais para a pesquisa científica, têm nos estudos urbanos campo fértil para a construção de um projeto de sociedade centrado nas possibilidades diversas de uma humanidade emancipada da mercantilização exacerbada e da busca desenfreada pela acumulação. Na atualidade, o processo de urbanização e as cidades não são meros objetos de estudo, mas sim produtos desse mundo das mercadorias.

Para escapar dessa noção limitadora, precificada, da vida e do espaço, é preciso elucidar os mecanismos de atuação do capital nas cidades, tratadas primordialmente como espaços de valorização. Ao compreendermos como estamos submetidos à ordem da classe burguesa nos processos de produção e reprodução social, podemos entender a profundidade da desigualdade, da exploração e da arbitrariedade desse sistema (NATAL, 2015). Desse modo, é possível desmistificar, desalienar e desnaturalizar o processo atual de produção do espaço urbano, tendo em conta que é uma ação promovida por agentes sociais concretos com interesses historicamente determinados.

Nesse momento, com a plena consciência dessas circunstâncias, será possível avançar da crítica teórica para a práxis – no sentido da décima primeira tese de Marx à Feuerbach: “Os filósofos apenas interpretaram o mundo de diferentes maneiras; o que importa é transformá-lo” (MARX; ENGELS, 2007, p. 535) –, na medida em que a cidade é gradativamente assimilada como espaço de atuação social transformadora e, portanto, de revolução. Por ser o local de excelência do desenvolvimento capitalista, onde se encontram as melhores condições materiais para tal (SPOSITO, 1997), o espaço urbano é igualmente o lócus da luta de classes, em que a classe subordinada pode buscar usos distintos dos interesses dominantes (STOTZ; NATAL, 2015). Para que esse horizonte seja vislumbrado e se torne mais palpável, o trabalho científico e intelectual possibilita análises e considerações que não podem ser ignoradas.

O método é o guia que permite com que o trabalho científico caminhe nessa trilha, de maneira organizada e consistente, sem perder de vista o potencial transformador da atividade, a partir de uma perspectiva teórica intencionalmente escolhida pelo pesquisador. Fornece as ferramentas intelectuais para o agente saber que sabe, porque sabe e como sabe (PINTO, 2020). Não é estático, mas varia no tempo e no espaço de acordo com os fenômenos, dinâmicas e processos investigados, e com o desenvolvimento estrutural da sociedade e das suas formas de produção.

Genericamente, existem três métodos distintos e filosoficamente coerentes para serem empregados (SPOSITO, 2003): o hipotético-dedutivo, o dialético e o fenomenológico. O primeiro é marcado pelos processos de indução e dedução do pensamento, com predominância da lógica formal. O fenomenológico se volta para o protagonismo dos fenômenos e da sua percepção a partir das experiências vividas pelos sujeitos. O dialético coloca sua essência na contradição inerente aos fenômenos, no movimento que coloca os conteúdos ora em oposição, ora em complemento.

Na abordagem dialética, preferida neste estudo e no posicionamento intelectual dos autores escolhidos ao longo da discussão apresentada, os objetos se transformam em processos

quantitativos e qualitativos ao longo da história, assumindo novas formas e funções que possuem correspondências na realidade material. Além disso, uma postura dialética implica em assumir a relação complexa entre sujeito e objeto de estudo, pela mútua influência exercida no ato da pesquisa. A partir do materialismo histórico dos escritos de Karl Marx e Friedrich Engels e da tradição marxista posterior, a atitude dialética crítica e transformadora perante o mundo se torna imprescindível.

É importante lembrar que, para Marx, a crítica da alienação não é um fim em si mesma, mas tem como objetivo abrir caminho para uma revolução radical (BOTTOMORE, 1988). Santos (2008a) acrescenta que a lógica dialética, desde o pensamento marxista, abarca a continuidade e a descontinuidade, a estagnação e a transformação dos elementos humanos em um plano de maior profundidade, em que a estabilidade está em permanente disputa com as contradições. São, portanto, em nossa visão, o método e a postura de investigação mais adequados para dar conta da complexidade socioespacial da realidade material e imaterial, em sua dinâmica de constante modificação.

Particularmente, nos enfoques escolhidos ora para a escala das cidades, ora para o conjunto interurbano formado pela aglomeração urbana de Londrina, entendemos que o pensamento dialético tem muito a contribuir com a pesquisa, pois, como afirma Pinto (2020, p. 24), “[...] não tem sentido perguntar pelo que logicamente vem primeiro, se o todo ou a parte, mas apenas indagar qual dessas categorias, na análise epistemológica, e sob que ângulo particular, tem a primazia”. Nesse sentido, transitaremos com frequência entre escalas de investigação definidas por nós, enquanto pesquisadores, e escalas geográficas apreendidas a partir das práticas e estratégias espaciais dos cidadãos e lojistas.

São posturas e premissas, intelectuais, científicas e profissionais, que usamos como orientação ao longo deste texto. Esperamos que sejam reconhecíveis e contribuam para a elaboração de um trabalho pertinente, comprometido com a realidade e com as suas possibilidades de transformação.

Feita essa explicação, passaremos agora para o recorte espacial escolhido e os procedimentos metodológicos utilizados.

1.2 O RECORTE ESPACIAL: A AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA

Pelo fato de não ser possível estudar uma cidade de maneira isolada, pois nenhuma delas existe sem trocar bens, serviços e informações com o ambiente externo (MIYAZAKI, 2008), a unidade de estudo mais próxima da totalidade da realidade concreta é a da rede urbana

(SANTOS, 1996), quando se tem como objetivo apreender os papéis que uma ou mais cidades desempenham.

Existe uma rede urbana quando, no mínimo, são satisfeitas as condições de: haver uma economia de mercado com produções negociadas por equivalentes ou por outras produções que advêm de localidades mais afastadas em termos de escalas locais e regionais; existirem pontos fixos no território onde as transações econômicas são realizadas e existirem articulações entre esses pontos, geralmente materializados enquanto centros urbanos (CORRÊA, 1989). Em conjunto, esses elementos formam um contexto favorável ao estabelecimento de uma divisão territorial do trabalho, no plano técnico e econômico, e à diferenciação entre os centros urbanos, já que as produções que são trocadas nesse ou naquele local possuem diferenças em suas quantidades e qualidades. Pelas mesmas razões, auxiliam na formação de uma hierarquia entre os centros urbanos.

Nesse sentido, optamos, como área de estudo, por um conjunto de cidades que representam uma pequena amostra da rede urbana brasileira. São as cidades que compõem a chamada aglomeração urbana de Londrina no norte paranaense, nominalmente: Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Londrina e Rolândia. É um novo recorte proposto a partir de análises geográficas, considerando fatores espaciais e territoriais.

Como trataremos adiante, apesar de já existirem recortes intermunicipais definidos para a região do norte do Paraná, como as Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2020c), os Arranjos Populacionais (IBGE, 2016) e as Regiões Metropolitanas (PARANÁ, 1998), as sete cidades da aglomeração urbana de Londrina foram escolhidas priorizando certos aspectos pertinentes aos objetivos deste trabalho, como a continuidade e a proximidade territorial entre os centros urbanos, fruto de particularidades de suas formações históricas, e a continuidade espacial desenvolvida e, ainda, existente entre essas cidades.

Enquanto a continuidade espacial expressa as relações e os deslocamentos interurbanos, a continuidade e a proximidade territorial remetem à junção ou à aproximação entre os tecidos urbanos. A observação conjunta desses elementos nos amparou na seleção das sete cidades mencionadas, que se destacaram, em relação às cidades no entorno, na proximidade e na continuidade territorial, resultado do processo de colonização pela Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP) e do desenvolvimento das atividades econômicas associadas à produção cafeeira e, posteriormente, às atividades industriais, comerciais e de serviços concentradas em Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia.

Na sequência, entraremos nos distintos procedimentos metodológicos utilizados ao longo da pesquisa, de cunho quantitativo e qualitativo, valendo-nos de uma apresentação inicial

das metodologias e ações realizadas de acordo com cada fonte de dados e objetivo proposto. Ressaltamos que as discussões metodológicas serão retomadas mais à frente, conforme forem necessárias ao serem abordados temas, conceitos e procedimentos específicos.

1.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Entre os numerosos temas que compõem os estudos urbanos, é de interesse nessa pesquisa o acesso dos cidadãos¹ aos espaços e bens de consumo e, particularmente, às atividades comerciais e de determinados serviços a elas associados. Como afirmam Sposito e Sposito (2020), são necessários estudos que unam o debate teórico com a apreensão empírica dos elementos da estruturação urbana e das cidades.

Além disso, o peso e a importância que o comércio e determinadas atividades de serviços tiveram para a formação, o desenvolvimento e a estruturação, em âmbitos socioeconômico e espacial, de Londrina e algumas cidades próximas, justificam o enfoque dado a elas.

Dessa maneira, a partir das propostas do Projeto Temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos (FragUrb)” (SPOSITO, 2018), enfocamos as dimensões empíricas do consumir e do circular na aglomeração urbana de Londrina, contemplando os planos analíticos que discutem: os centros, a centralidade e a mobilidade urbana; e as práticas espaciais dos cidadãos, orientadas ao consumo consuntivo².

Para a Ciência Geográfica, em uma pesquisa científica, importa responder as questões de por que um fenômeno acontece, de quais formas, quando e onde (SPOSITO, 2003). Tendo a orientação do método dialético para a apreensão da realidade, resta delimitar as metodologias que serão utilizadas para atingir os objetivos definidos. Turra Neto (2013) explica que a metodologia é o processo de produção do conhecimento, englobando os procedimentos operacionais da pesquisa. O que a define é a problemática escolhida, que circunscreverá quais

¹ Sujeitos que produzem, usam e habitam as cidades foram nomeados de diferentes formas ao longo da história. Entre os mais comuns estão os termos habitante, cidadão, cidadão e usuário. Segundo Pereira (2018), habitante é o termo que destaca a relação com o ato de habitar tanto a casa como a cidade. Cidadão revela uma relação mais abrangente do indivíduo com a chamada cultura urbana, enquanto cidadão indica a posse de direitos e deveres políticos. Já usuário remete aos serviços oferecidos na cidade pelo poder público ou pela esfera privada. Considerando todas as nomenclaturas, prefere-se cidadão, por não limitar a designação do sujeito urbano a uma ou outra esfera da vida, assim como não o atar automaticamente a direitos ou serviços.

² Resumidamente, ao consumo dos produtos e serviços considerados essenciais no cotidiano da vida urbana moderna, dá-se o nome de consumo consuntivo (SANTOS, 2013).

fontes e técnicas são mais adequadas para a coleta ou produção de dados e informações visando uma finalidade específica.

Neste estudo, optamos por metodologias diversas, pensando no suprimento do maior número de informações e dados possíveis de serem utilizados, dadas as limitações materiais e temporais da pesquisa. Na construção teórica e argumentativa, foram consultadas e usadas obras de literatura especializada que fossem compatíveis com a perspectiva dialética. No trabalho de coleta e tratamento de dados e informações atinentes à área estudada, foram selecionadas fontes de dados quantitativos e qualitativos para a criação de um banco de dados (CNEFE/CNAE) e de materiais cartográficos. Já no trabalho de produção de informações, foram aplicadas as técnicas de entrevistas – com agentes bem-informados e cidadãos – e trabalhos de campo em localidades pertinentes. Grande parte dos resultados obtidos com o banco de dados CNEFE/CNAE, com os trabalhos de campo e as entrevistas realizadas estão demonstrados e discutidos ao longo do trabalho. Os registros fotográficos das localidades visitadas, na íntegra, estão disponíveis para acesso no Apêndice F.

Portanto, unem-se: 1. Dados quantificáveis, como é o caso da elaboração de um banco de dados CNEFE/CNAE e de produtos cartográficos de síntese, representando a distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais e de alguns tipos de serviços, para que possam ser analisadas as suas estratégias locacionais e os processos espaciais de concentração e desconcentração em andamento na área estudada; 2. Informações qualitativas, obtidas junto aos cidadãos e agentes bem-informados por meio de entrevistas e da realização de trabalhos de campo para observações, registros e adequações pertinentes aos materiais anteriores, bem como para a aferição dos processos espaciais de centralização e descentralização.

O Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) é uma ferramenta do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), produto do Censo Demográfico Nacional de 2010, que possibilita condensar diferentes informações acerca do endereço de cada estabelecimento no país. As mais importantes para o processo de geocodificação são: código do estado da federação; código do município; código do distrito censitário; código do subdistrito censitário; código do setor censitário; se o estabelecimento é rural ou urbano; logradouro (com número); bairro; coordenadas geográficas (presente numa pequena parcela dos estabelecimentos); nome fantasia do estabelecimento; código postal e uma classificação do endereço como domicílio particular (01), domicílio coletivo (02), estabelecimento agropecuário (03), estabelecimento de ensino (04), estabelecimento de saúde (05), estabelecimento de outras finalidades (06) e edificação em construção (07).

Já a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) é o modelo oficial de classificação dos tipos de atividades econômicas no Brasil, adotado pelo Sistema Estatístico Nacional e compartilhado com a Administração Pública, empresas, entidades variadas e quaisquer sujeitos interessados. É uma forma de “[...] prover uma base padronizada para a coleta, análise e disseminação das estatísticas relativas à atividade econômica” (IBGE, 2020b, p. 11).

Sua principal finalidade está em organizar e padronizar as unidades econômicas de acordo com o tipo de atividade que desenvolvem, com os insumos e as tecnologias utilizadas, e/ou com as mercadorias ou serviços ofertados. Seus níveis de classificação partem de menor para um maior detalhamento.

A CNAE foi criada em 1994, por meio de um processo de revisão das classificações de atividades econômicas existentes. Foi resultado de uma tentativa de síntese e padronização dessas definições, para usos diversos em âmbito nacional ou internacional. Desde a sua origem, é gerida pela Comissão Nacional de Classificação (CONCLA), que estabelece normas e códigos utilizados na CNAE.

Em 2007, ocorreu uma revisão na classificação, que resultou na CNAE versão 2.0, utilizada neste estudo. Esta revisão teve como principal objetivo atualizar a classificação nacional de atividades econômicas em conjunto com alterações realizadas na versão 4 da *Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas* (CIIU/ISIC), com as quais possui compatibilidade. A CIIU/ISIC foi adotada pelas Nações Unidas em 1948, sendo utilizada como padrão internacional para modelos de classificações nacionais de estatísticas econômicas (IBGE, 2020b).

A partir da revisão de 2007, a estrutura hierárquica da CNAE 2.0 passou a compreender cinco níveis de detalhamento, com as respectivas quantidades: seções (21), divisões (87), grupos (285), classes (673) e subclasses (1.301). O nível de subclasses é para consulta exclusiva da Administração Pública. Cada um dos níveis possui códigos específicos e sequenciais que possibilitam traçar as relações de pertencimento de um ao outro, partindo de um dígito no nível de seção, até sete dígitos no nível de subclasse (IBGE, 2020b).

Por meio de uma análise detalhada da estrutura e definições de atividades econômicas presentes na CNAE 2.0 (IBGE, 2020a), delimitaram-se os grupos relevantes ao consumo consuntivo, cotidiano às práticas espaciais urbanas, tanto das atividades comerciais, quanto de alguns tipos de serviços que também envolvem a comercialização de bens e o seu conserto e/ou manutenção. Opta-se pelo nível de grupos, pois o detalhamento é suficiente para os propósitos deste trabalho, também considerando o tempo disponível para a execução da pesquisa.

O consumo consuntivo é formado por atividades diversas nos ramos comercial e de serviços, que se subdividem em outros segmentos, muitos dos quais não serão abordados aqui³. Dentro da grande e diversa gama de atividades de consumo que permeiam o cotidiano dos cidadãos, escolhemos focar os estabelecimentos que executam atividades comerciais finais, de bens de consumo, e alguns serviços relacionados a elas, que envolvem a comercialização dos mesmos bens (casos de bares e restaurantes), mas oferecem a prestação de serviços adicionais, como as possibilidades de atendimento e consumo no local. Ademais, consideramos como partes do consumo consuntivo os serviços que cercam os comércios de bens e serviços, casos de estabelecimentos que realizam reparações, manutenções e limpezas corriqueiras nos produtos comercializados pelas empresas dos segmentos mencionados anteriormente.

Dentre outras razões, decidimos por tais escolhas – e acabamos por impor, conscientemente, limitações ao trabalho – pela maior facilidade em se diferenciar os estabelecimentos comerciais e de certos serviços relacionados nas definições disponíveis no conjunto de dados do CNEFE. Além da dificuldade promovida pela falta de padronização e complementação das informações, soma-se a de se diferenciar os estabelecimentos públicos e privados, que mereceriam tratamentos diferentes, especialmente ao se trabalhar com atividades educacionais, de saúde, de cultura e de lazer.

Nesse sentido, pela classificação da CNAE 2.0, foram selecionados os grupos de atividades de três diferentes seções: Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas (código G); Alojamento e alimentação (código I) e Outras atividades de serviços (código S).

A seção G abarca as atividades de compra e venda de mercadorias, sem transformação significativa. Inclui também a manutenção e reparação de veículos automotores (IBGE, 2020a). Nela, o comércio de mercadorias se divide nos segmentos atacadista e varejista. Enquanto o comércio atacadista se notabiliza por ser uma etapa intermediária da distribuição de mercadorias, o “[...] comércio varejista revende mercadorias novas e usadas, sem transformação, principalmente ao público em geral, para consumo ou uso pessoal e doméstico” (IBGE, 2020a, p. 217). Na definição da CNAE 2.0, as unidades comerciais que revendem tanto para empresas quanto para o público em geral também são classificadas como varejistas. É uma atividade comercial final, presente no cotidiano da quase totalidade dos moradores das cidades.

³ Casos dos estabelecimentos pertencentes às Seções de Informação e Comunicação; Atividades Financeiras, de Seguros e Serviços Relacionados; Educação; Saúde Humana e Serviços Sociais; Artes, Cultura, Esporte e Recreação; e Serviços Domésticos.

Portanto, opta-se pelas atividades que se encaixem como varejistas (divisão 47) e pelos serviços de reparação em veículos automotores e motocicletas (divisão 45), que também se caracterizam como uma necessidade constante no modo de vida urbano moderno, marcado pelo rápido deslocamento em automóveis motorizados.

Na seção I, optamos por um grupo pertencente ao segmento da Alimentação (divisão 56). Na seção S, foram escolhidos os grupos de outras atividades de serviços, como a Reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação e de objetos pessoais e domésticos (divisão 95) e Outras atividades de serviços pessoais (divisão 96). Esta última engloba estabelecimentos como lavanderias, tinturarias, cabeleireiros, funerárias e outros serviços menores.

O Quadro 1 traz os grupos selecionados, bem como as divisões e seções a que pertencem. Também acompanham os códigos de cada classificação, determinados pela CNAE 2.0.

As atividades de alimentação, manutenção de equipamentos e objetos domésticos, e de outros serviços pessoais – assim como as atividades varejistas, de comércio e reparação de automóveis –, referem-se à comercialização de bens de consumo mais ou menos imediatos, assim como proporcionam serviços de reparação e manutenção para eles. Portanto, encaixam-se nos tipos de atividades econômicas consideradas como centrais para este trabalho, que visa identificar as dinâmicas de estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina, tanto pela ótica da distribuição espacial de estabelecimentos, quanto das práticas espaciais de consumo consuntivo orientadas para o comércio e alguns serviços relacionados.

Quadro 1 – Grupos de atividades econômicas selecionadas a partir da CNAE 2.0.

Seções	Divisões	Grupos
G – Comércio; Reparação de veículos automotores e motocicletas	45 – Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas	45.1 - Comércio de veículos automotores
		45.2 - Manutenção e reparação de veículos automotores
		45.3 - Comércio de peças e acessórios para veículos automotores
		45.4 - Comércio, manutenção e reparação de motocicletas, peças e acessórios
	47 – Comércio varejista	47.1 - Comércio varejista não-especializado
		47.2 - Comércio varejista de produtos alimentícios, bebidas e fumo
		47.3 - Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores
		47.4 - Comércio varejista de material de construção
		47.5 - Comércio varejista de equipamentos de informática e comunicação; equipamentos e artigos de uso doméstico
		47.6 - Comércio varejista de artigos culturais, recreativos e esportivos
		47.7 - Comércio varejista de produtos farmacêuticos, perfumaria e cosméticos e artigos médicos, ópticos e ortopédicos
		47.8 - Comércio varejista de produtos novos não especificados anteriormente e de produtos usados
I – Alojamento e alimentação	56 - Alimentação	56.1 - Restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas
S – Outras atividades de serviços	95 – Reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação e de objetos pessoais e domésticos	95.1 - Reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação
		95.2 - Reparação e manutenção de objetos e equipamentos pessoais e domésticos
	96 – Outras atividades de serviços pessoais	96.0 - Outras atividades de serviços pessoais

Fonte: IBGE (2020a).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Na fase de operacionalização dos dados, foi feito o *download* dos arquivos do CNEFE (IBGE, 2010), referentes aos subdistritos censitários dos municípios da aglomeração urbana de Londrina. A partir do *layout* básico fornecido pelo IBGE (2010), foram definidas manualmente as quebras de colunas com os comprimentos adequados para cada informação, de forma que os arquivos pudessem ser editados no *software* Excel, do pacote Office 2019.

Como primeiro ato de filtragem dos dados, foram eliminados os cadastros de endereços que se referiam a domicílios particulares e coletivos, estabelecimentos agropecuários, estabelecimentos de ensino, estabelecimentos de saúde e edificações em construção. Assim, restaram os endereços condizentes com a classificação: “estabelecimentos de outras finalidades” (06).

Em seguida, foram selecionados somente os cadastros correspondentes às descrições dos grupos da CNAE 2.0 (IBGE, 2020a), classificando-os de acordo com as respectivas definições das atividades econômicas de cada grupo escolhido. Assim, comparavelmente ao trabalho de Battistam (2015), utilizou-se a classificação CNAE para classificar os estabelecimentos contidos no banco de dados CNEFE, criando o banco de dados CNEFE/CNAE.

Durante essa etapa, é importante salientar que o processo de seleção de alguns endereços em detrimento de outros se deu pela avaliação crítica do autor, considerando que as descrições das atividades econômicas no CNEFE nem sempre são suficientes para a identificação do estabelecimento (cadastro com erros ortográficos, palavras incompletas e/ou termos genéricos). Portanto, foram selecionados e classificados os estabelecimentos sobre os quais não restaram dúvidas acerca da descrição disponível.

Também é relevante ressaltar que os processos de edição e de tabulação dos dados do CNEFE abarcaram numerosas tarefas, automáticas e manuais, como a complementação de códigos para a identificação dos setores censitários, a eliminação de cadastros rurais, a verificação de elementos duplicados (frente e fundos dos estabelecimentos) e a quantificação de endereços em seus respectivos grupos e setores, de acordo com a classificação econômica adotada.

De forma a facilitar a operacionalização dos dados, foram definidos códigos próprios à pesquisa, para cada grupo selecionado a partir da CNAE 2.0. São eles:

- Código 1: Comércio de veículos automotores;
- Código 2: Manutenção e reparação de veículos automotores;
- Código 3: Comércio de peças e acessórios para veículos automotores;

- Código 4: Comércio, manutenção e reparação de motocicletas, peças e acessórios;
- Código 5: Comércio varejista não-especializado;
- Código 6: Comércio varejista de produtos alimentícios, bebidas e fumo;
- Código 7: Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores;
- Código 8: Comércio varejista de material de construção;
- Código 9: Comércio varejista de equipamentos de informática e comunicação, equipamentos e artigos de uso doméstico;
- Código 10: Comércio varejista de artigos culturais, recreativos e esportivos;
- Código 11: Comércio varejista de produtos farmacêuticos, perfumaria e cosméticos e artigos médicos, ópticos e ortopédicos;
- Código 12: Comércio varejista de produtos novos não especificados anteriormente e de produtos usados;
- Código 13: Restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas;
- Código 14: Reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação;
- Código 15: Reparação e manutenção de objetos e equipamentos pessoais e domésticos;
- Código 16: Outras atividades de serviços pessoais.

No campo dos procedimentos qualitativos, Zusman (2011) considera o trabalho de campo como prática determinante para a aquisição de autonomia institucional e epistemológica da Geografia, por possibilitar a investigação e o detalhamento das áreas-objetos de estudo. É uma técnica pensada desde o início do trabalho teórico, pois seu planejamento e objetivos estão em sintonia direta com as atividades executadas anteriormente.

A importância em se unir as metodologias de cunho mais numérico às entrevistas e aos trabalhos de campo está na superação da “visão de sobrevoo” apontada como frequente por Souza (2007) na Geografia. Essa visão toma os objetos e fenômenos de longe, genérica e distanciadamente, por dados e medições que procuram sintetizar uma dimensão da realidade para sua melhor apreensão. Apesar de proporcionar uma noção de totalidade e conjunto, a exclusividade no seu uso barra as vozes e práticas espaciais dos sujeitos que participam e produzem a dinâmica enfocada.

A superação da “visão de sobrevoo” não significa ignorar os benefícios dessa abordagem, bem como do rigor metodológico que deve existir para que a pesquisa científica não se submeta ao senso comum ou a alguma ideologia de maneira não intencional. A sua superação representa o estabelecimento de um diálogo crítico com mais de uma escala geográfica e com os sujeitos que as permeiam, não caindo nem em “objetivismos” ou “subjetivismos” reducionistas e desnecessários (SOUZA, 2007).

É um passo na direção do que Turra Neto (2013) chama de ciência dialógica e ciência modesta. A primeira composta pelo processo do diálogo entre o pesquisador e os sujeitos pesquisados, enquanto a segunda abre espaço para a aceitação dos limites da pesquisa e da autoridade científica como algo absoluto. Na visão desse autor, a ciência contemporânea deve assumir a sua falibilidade e as dificuldades em se compreender cenários cada vez mais complexos. Entretanto, não deve renunciar ao rigor metodológico e da formulação teórica, somando-os à validação empírica do conhecimento no mergulho em direção à realidade. É nesse sentido que se opta pela junção de metodologias quantitativas, de caráter estatístico, com as técnicas qualitativas que possibilitam um olhar mais aprofundado sobre os sujeitos e o espaço-objeto.

Nesse contexto, a técnica de entrevista viabiliza o levantamento e a produção de informações úteis à pesquisa, como os detalhes das ações sociais, dos deslocamentos espaciais realizados e do tempo despendido para determinadas atividades (AGUIAR, 2010). Portanto, visando compreender como as práticas espaciais de consumo – particularmente o consumo consuntivo – dão-se na aglomeração urbana de Londrina a partir dos sujeitos que as executam no cotidiano, optamos pelo uso de entrevistas para coleta de informações dos cidadãos. Também foram realizadas entrevistas com agentes bem-informados, que podem dar uma apreensão dos fenômenos a partir de uma posição privilegiada em termos de conhecimento e vivência.

De acordo com Colognese e Mélo (1998), a entrevista como técnica de pesquisa social objetiva apreender informações sobre o comportamento e a consciência dos sujeitos investigados a partir de uma interação social dialógica. No nosso caso, optamos por roteiros de entrevista semiestruturados, em que a maioria das perguntas foram formuladas com antecedência, o que possibilita certa flexibilidade para novas questões que surgirem no momento.

Utilizando os exemplos de roteiros elaborados por Pereira (2018), na categoria de agentes bem-informados, foram preparados roteiros de entrevistas para um representante da Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL) e para lojistas de estabelecimentos comerciais e de serviços cujas atividades pertençam à esfera do consumo consuntivo aqui definido. Para os cidadãos, foi produzido um roteiro de entrevista, também baseado em Pereira (2018), buscando obter informações acerca das práticas espaciais de consumo e da mobilidade urbana envolvidas nessa ação.

Para as entrevistas, foram definidas amostras de 20 cidadãos, em 4 perfis diferentes (considerando idade, gênero, trabalho, escolaridade e local de residência), e 14 lojistas, também

com distintos perfis de estabelecimentos e origens de capital, em todas as cidades da aglomeração urbana de Londrina.

Finalmente, chamamos a atenção para a combinação singular das metodologias utilizadas ao longo desta dissertação. Não são ferramentas e técnicas de pesquisa recentes ou pouco utilizadas, considerando a divulgação do CNEFE, com dados ainda de 2010, a quantidade de publicações o utilizando e a extensa tradição das entrevistas e dos trabalhos de campo em pesquisas científicas de numerosas áreas. No entanto, a aplicação e a análise conjunta dos resultados desses procedimentos metodológicos nos possibilitam compreender a distribuição espacial de formas urbanas, os processos espaciais em curso e os deslocamentos sociais em mais de uma escala. Em nosso caso, foram as escalas da cidade e da aglomeração urbana.

Também nos possibilitam maior amplitude de contato e entendimento das dinâmicas e fenômenos que compõem os espaços urbanos e participam da sua estruturação, não deixando a análise restrita à localização das formas – correndo risco de recair em algo estático, que diminua o peso das ações e das relações entre cidadãos, agentes urbanos e instituições – ou às percepções dos indivíduos que vivenciam as práticas abordadas.

Quando corretamente operacionalizados, tanto a manipulação de dados censitários do CNEFE, quanto as entrevistas e os trabalhos de campo, abrem campo para a interpretação de como as condições de determinadas posições no espaço afetam e são afetadas pelas práticas cotidianas dos cidadãos. Em outras palavras, os diferentes caminhos de investigação aqui trilhados retratam distintos ângulos das esferas da vida urbana ligadas ao comércio, aos serviços e ao consumo. Dimensões imbricadas que, de certa forma, são inseparáveis em uma análise empírica.

De maneira renovada, esta pesquisa tem o potencial de, por meio dos seus procedimentos metodológicos, representar e detalhar como ocorrem as permanências e transformações na área de estudo, captando localização e movimento, contribuindo para a elaboração da síntese acerca da atual fase de estruturação espacial das cidades.

Adentraremos na sequência no corpo do trabalho, passando por uma caracterização da área de estudo, a aglomeração urbana de Londrina, como conjunto socioespacialmente integrado.

2 A AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: CONTEÚDOS E POSSIBILIDADES DE ANÁLISE

Neste capítulo, serão abordados os recortes espaciais de Londrina, na escala da cidade, e da aglomeração urbana centralizada por ela, em nível interurbano. Abordaremos o primeiro objetivo específico, buscando definir as cidades que compõem a aglomeração urbana de Londrina, considerando a bibliografia pertinente e outros recortes espaciais da mesma área de estudo. Serão discutidas as nomenclaturas que envolvem o debate de caracterização de Londrina e das cidades em sua região de entorno, procurando evidenciar a adequação de uma ou outra de acordo com os elementos empíricos que se apresentam na realidade desse território.

Parte desses elementos são os dados de atividades econômicas existentes em cada cidade da aglomeração, envolvendo, inclusive, o panorama geral da presença e distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo. Dessa forma, iniciaremos a apresentação do padrão aferido de distribuição espacial dos estabelecimentos.

Ademais, serão apresentados os argumentos que justificam a definição do conjunto de sete cidades como aglomeração urbana de Londrina, considerando os deslocamentos espaciais dos cidadãos e as relações socioeconômicas que partem de diferentes pontos e transpassam esse recorte, conferindo continuidade espacial mesmo com as discontinuidades territoriais entre os tecidos urbanos e os ambientes construídos.

2.1 LONDRINA ATUAL: CENTRO METROPOLITANO, CIDADE MÉDIA OU OUTRA COISA?

Para tratar da área de estudo desta pesquisa, é imprescindível abordarmos uma discussão que se desenvolve por décadas sobre as maneiras de se caracterizar, nomear e definir Londrina e as cidades de seu entorno no âmbito da rede urbana brasileira. De acordo com a Lei Estadual Complementar n. 81 de 1998, acrescida pelas Leis Complementares n. 86, 91, 129, 144, 147, 157 e 165 (PARANÁ, 1998; 2000; 2002; 2010; 2012a; 2012b; 2013a; 2013b), foi instituída a Região Metropolitana de Londrina (RML), que hoje é formada por um total de 25 municípios.

No entanto, como afirmam Cunha (2005) e Silva (2006; 2013), a RML não se materializa de fato, pois sua região de influência é relativamente próxima e a intensidade de suas articulações socioeconômicas – bem como do poder decisório que dela parte – não condizem com o porte de uma metrópole. Portanto, Londrina seria mais bem caracterizada

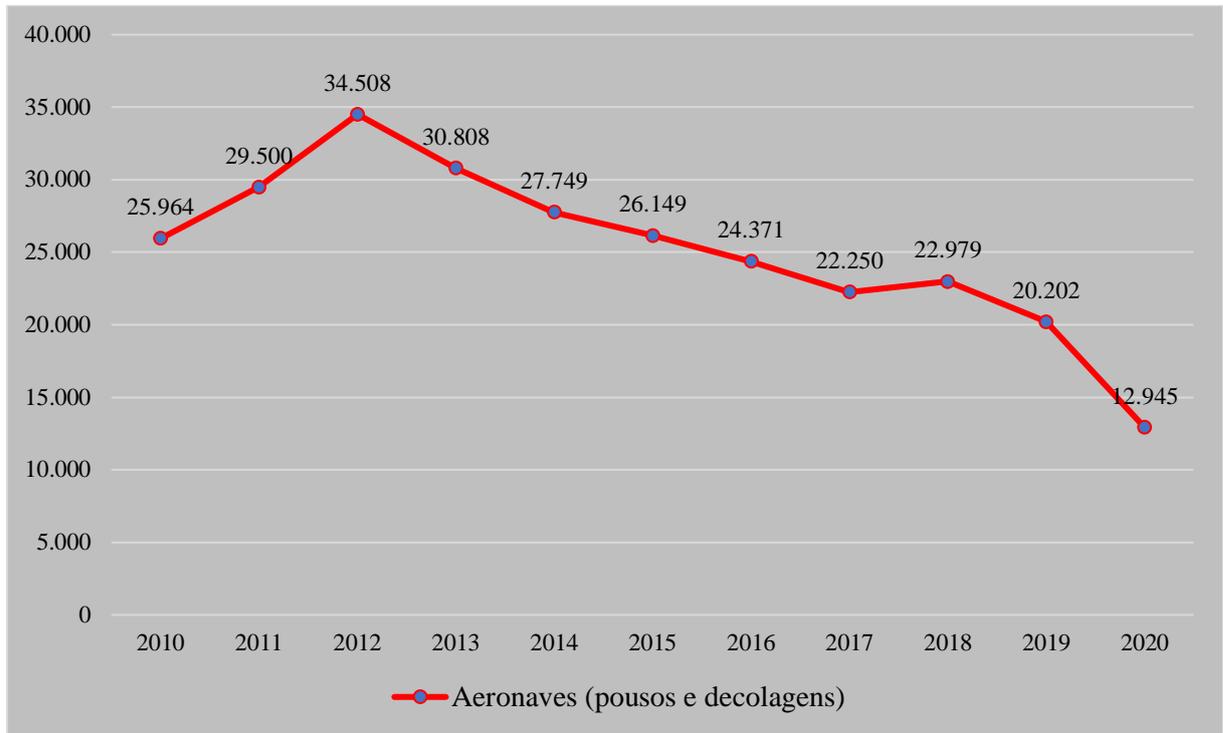
como uma cidade que desempenha intermediações entre metrópoles, como Curitiba e São Paulo, e cidades menores que compõem a sua aglomeração urbana.

De certa maneira, a mudança constitucional de 1988 que possibilitou que os estados da federação pudessem delimitar suas regiões metropolitanas banalizou esses atos, tornando-os prevalentemente políticos e não embasados em estudos e observações empíricas no território em questão. Atualmente, de acordo com o Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas (FNEM) existem no Paraná oito regiões metropolitanas (RMs) instituídas oficialmente: Apucarana, com 23 municípios; Campo Mourão, com 24 municípios; Cascavel, com 23 municípios; Curitiba, com 29 municípios; Londrina, com 25 municípios; Maringá, com 26 municípios; Toledo, com 18 municípios e Umuarama, com 24 municípios (FNEM, 2021).

Com exceção das RMs de Curitiba, Londrina e Maringá, criadas na década de 1990 e se tratando das maiores cidades do estado, as outras foram instituídas nos últimos dez anos. Apucarana, Campo Mourão, Toledo e Umuarama são cidades que, isoladamente, nem sequer superam os 150.000 habitantes (IBGE, 2021). De maneira geral, somente a RM de Curitiba possui os requisitos necessários para ser considerada como tal. As outras unidades territoriais foram definidas visando a concentração de poder político nas cidades polos pela formação de comitês e comissões de acompanhamento e administração que são passíveis de recebimento de verba estadual. Não são concretizados, de forma evidente, os objetivos de organização, planejamento e integração de serviços, infraestruturas e “[...] funções públicas de interesse comum” (BRASIL, 1988, Art. 25).

Diante disso, Silva (2006) recomenda que seja atribuído o termo de cidade média à Londrina, pelo seu papel de mediação e articulação entre escalas na rede urbana brasileira. É uma localidade que possui grande centralidade funcional de comércio e serviços para sua região de influência próxima, mas que, em uma escala mais abrangente, estabelece vínculos socioeconômicos com pontos específicos do território nacional, limitados às metrópoles que comandam a rede urbana nas Regiões Sul e Sudeste do país. A REGIC (IBGE, 2020c) aponta que nas conexões externas, para além da sua região de influência, Londrina possui laços estáveis (de subordinação) com Curitiba, São Paulo e, em menor grau, Florianópolis. Esse panorama é ilustrado pelos números de movimentações no Aeroporto Governador José Richa em Londrina (Gráficos 1, 2 e 3), de aeronaves (pousos e decolagens), de passageiros e de cargas, em relação aos destinos mais frequentes.

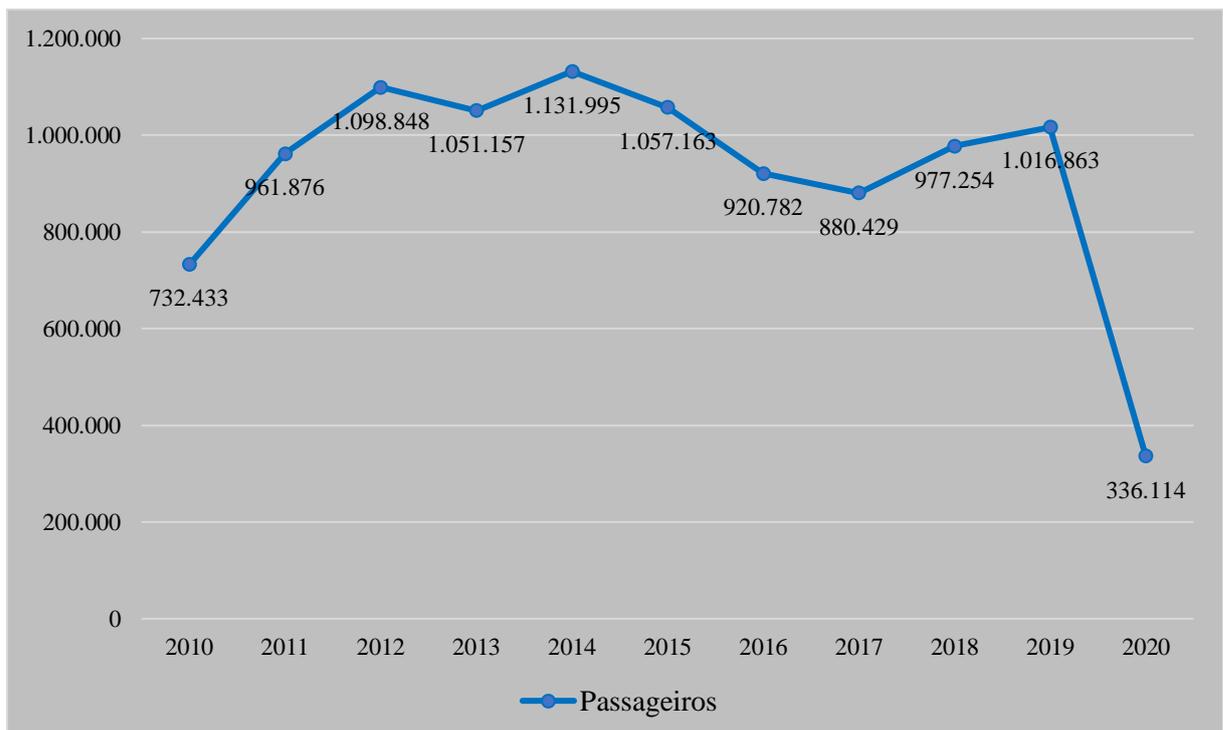
Gráfico 1 – Quantidade de aeronaves que chegaram e partiram do Aeroporto Gov. José Richa em Londrina-PR (2010 a 2020).



Fonte: INFRAERO (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

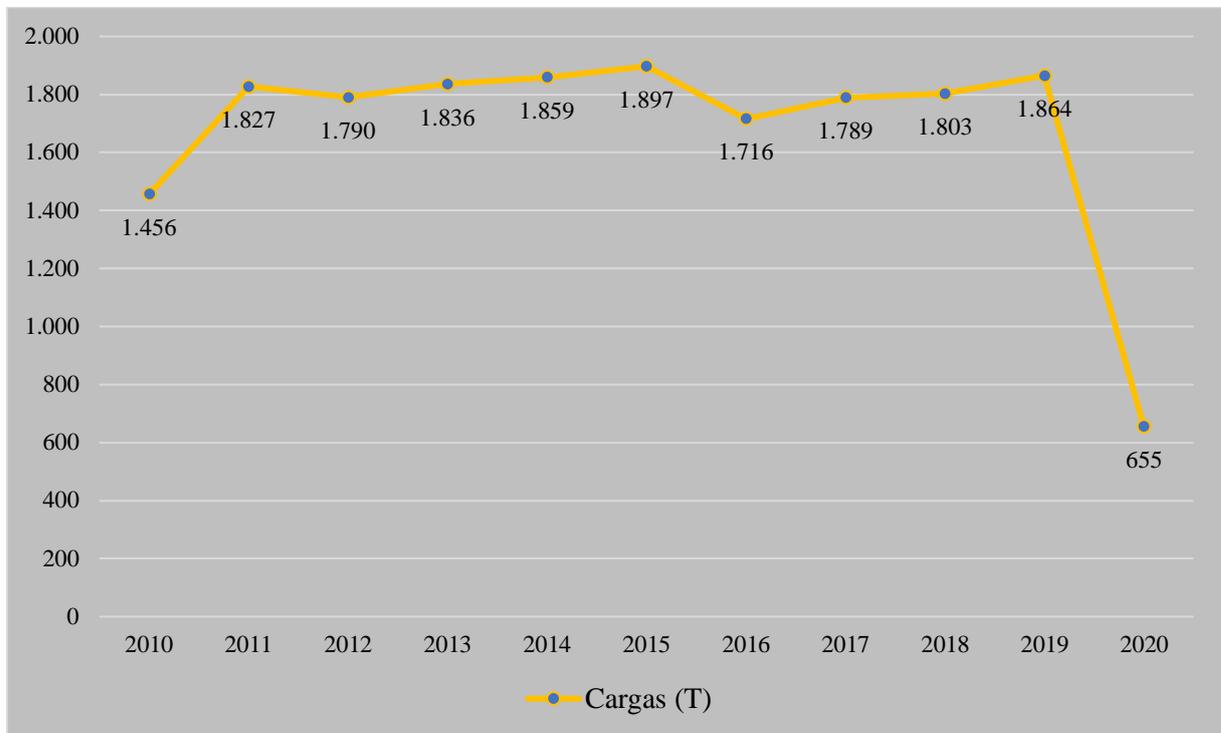
Gráfico 2 – Quantidade de passageiros que passaram pelo Aeroporto Gov. José Richa em Londrina-PR (2010 a 2020).



Fonte: INFRAERO (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Gráfico 3 – Quantidade de toneladas de cargas que passaram pelo Aeroporto Gov. José Richa em Londrina-PR (2010 a 2020).



Fonte: INFRAERO (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Destacamos que, principalmente os números de pousos e decolagens e de passageiros sofrem quedas significativas entre os anos de 2012 e 2019, com alguns sinais de recuperação no caso do total de passageiros. São dados que representam parte do impacto pela instabilidade e depois crise política e econômica que atingiu o país nesse período, influenciadas, dentre outros aspectos, pela queda do protagonismo brasileiro na exportação de *commodities* no mercado internacional, pela substituição de governos progressistas na América Latina (SVAMPA, 2019) – tendo no Brasil o *impeachment* da presidente Dilma Rousseff como exemplo –, e por um maior alinhamento com políticas neoliberais de ajuste estrutural a partir dos anos de 2015 e 2016. Juntos, esses fatores causaram um aumento da desigualdade socioeconômica e maior empobrecimento da população, conseqüentemente afetando o poder de consumo. Já as quedas bruscas entre 2019 e 2020 são devidas à pandemia de covid-19, que afetou grandemente o setor de transporte aéreo pelas necessidades sanitárias de distanciamento e isolamento social.

Apesar de os números totais de circulação no Aeroporto de Londrina serem significativos, os pontos de destino e de origem das aeronaves se resumem às cidades de São

Paulo, Campinas e Curitiba (AZUL, 2020; GOL, 2021; LATAM, 2021). Eventualmente o Rio de Janeiro (GOL, 2021). Portanto, para que as conexões de passageiros e cargas se efetivem com outros locais, dentro e fora das fronteiras nacionais, devem passar por esses centros de comando da rede urbana. É importante ressaltar que, nos números de pousos e decolagens, também estão inclusas as viagens particulares e não regulares das companhias aéreas que operam em Londrina. Então, são dados que indicam a intermediação que a cidade exerce, concentrando e centralizando atividades e decisões numa escala próxima para conectá-las com centros de maior poder decisório, que se caracterizam como pontos de convergência para o fluxo de mercadorias e o deslocamento de pessoas.

Levando em consideração essa condição intermediária, o mesmo autor (SILVA, 2013) afirma que, nos últimos anos, a cidade tem recebido novas funções, presenciado mudanças nos padrões de consumo e alcançado bens e serviços de maior complexidade. Desse modo, a classificação de cidade média, nos dias atuais, seria insuficiente para retratar a realidade. Em um contexto de transição, Londrina poderia ser designada como “cidade intermediadora de padrão complexo”:

Explica-se: intermediadora, e não apenas intermediária, pelo caráter intensivo de relações externas e fluxos relacionados, pois ela também apresenta o comando de importantes papéis; de padrão complexo, devido à sua divisão territorial do trabalho interna, de considerável complexidade, e à presença de investimentos que até recentemente, no Brasil, eram exclusividade das áreas metropolitanas (SILVA, 2013, p. 327).

Entendemos, então, que a mudança de terminologia e classificação de Londrina proposta por Silva (2013) se deve, principalmente, a um aumento na complexidade de relações, fluxos, divisão do trabalho e presença de atividades especializadas que, de certo modo, já estavam no espaço da cidade. Porém, por mais que as formas e funções se complexifiquem internamente à cidade, o reflexo disso nas relações externas e interurbanas ainda não se materializa significativamente.

Defendemos que Londrina possui sim uma posição de destaque na escala regional da rede urbana, além de comandar o processo de concentração de estabelecimentos e atividades socioeconômicas e ser a principal centralidade da aglomeração urbana que engloba as cidades de Apucarana, Arapongas, Cambé, Iporã, Jataizinho e Rolândia. A dinâmica do seu espaço urbano afeta grandemente o cotidiano e as práticas espaciais dos cidadãos de toda a aglomeração. Porém, a crescente complexificação dessa realidade não é suficiente para justificar a aplicação do conceito de metrópole. O que podemos afirmar é que se trata de uma

cidade média, centro de uma aglomeração interurbana, que passa por um movimento cada vez maior de diferenciação socioespacial em diversos segmentos da vida urbana.

As cidades médias são objetos de estudos amplamente enfocados por grande variedade de pesquisadores pertencentes às diferentes áreas do conhecimento. Sposito (2007) indica que se deve tomar cuidado ao utilizar o termo. Existem diferenças entre o que pode ser considerada uma cidade de porte médio, mais ligada ao tamanho demográfico, e uma cidade média. A última, além de possuir uma considerável variação em termos de número de habitantes ao longo da rede urbana, desempenha funções e papéis em múltiplas escalas, principalmente local e regional. Isso conecta as cidades médias diretamente com a noção contemporânea de heterarquia urbana (CATELAN, 2013).

De acordo com Catelan (2013), o interesse para com as cidades médias surgiu ainda nos anos 1950 e 1960, na França, com autores como Pierre George e Rochefort. Esse interesse evoluiu para, atualmente, um sem-número de estudos em diferentes países, como mostra Pereira (2018). O ganho de importância das cidades médias, ou intermediárias, ocorre também no Brasil, primeiro com questionamentos acerca de quais seriam os papéis desempenhados por esses centros na rede urbana. Paulatinamente, entendeu-se que as cidades médias são importantes componentes do processo de urbanização brasileiro, especialmente a partir da aceleração registrada pós década de 1960 (SANTOS, 2013).

Como discutido por Sposito (2007), Pereira (2018) reforça o entendimento de que para a definição de uma cidade média é necessário mais do que uma análise demográfica. As cidades médias são aquelas que desempenham papéis de intermediação entre escalas na rede urbana (CATELAN, 2013). Para aferir o alcance da intermediação exercida, a centralidade deve ser considerada como um dos elementos principais de uma cidade média (MIYAZAKI, 2008).

Como partes inerentes dessa centralidade, as atividades econômicas são preponderantes para a formação do mercado consumidor urbano, para a complexificação da divisão do trabalho e para a distribuição espacial das formas e funções urbanas. No âmbito das atividades econômicas, para este trabalho, o comércio e os serviços a ele relacionados representam a parcela fundamental do consumo consuntivo, do cotidiano, influenciando a materialização das práticas espaciais dos cidadãos, da mobilidade urbana e dos usos do solo.

Por fatores como os papéis intermediadores exercidos, a concentração de estabelecimentos, de mão de obra e de mercado consumidor, a disponibilidade de terras e o destaque proveniente das atividades econômicas, as cidades médias brasileiras têm se mostrado como altamente atrativas para investimentos de capital. De acordo com Gomes (2015, p. 3), essas cidades “[...] têm recebido novos empreendimentos voltados ao mercado de consumo,

como hipermercados, *shopping centers*, lojas de franquias, concessionárias de veículos, hotéis e diversos estabelecimentos de prestação de serviços”. Tais investimentos, em conjunto com as expansões territorial e demográfica urbanas, têm levado às mudanças no padrão de distribuição espacial nas cidades, produzindo novas e múltiplas áreas centrais, com seus respectivos conteúdos de centralidade.

É o que vemos acontecendo em Londrina nas últimas décadas, com a implantação de diversos *shopping centers*, redes de supermercados, unidades de franquias, serviços especializados e, principalmente, o surgimento de várias áreas centrais caracterizadas pela concentração de atividades comerciais e de serviços, que podem gerar diferentes tipos de centralidade, abrangendo não somente a escala da cidade, como de toda a aglomeração urbana.

A permanente necessidade de expansão territorial do modelo capitalista de produção, em conjunto com a saturação das metrópoles e dos grandes centros urbanos, auxiliou no crescimento das cidades médias no interior do país (GOMES, 2015), que se tornaram novos espaços a serem produzidos de acordo com os interesses do poder econômico. A ampliação de infraestrutura e do ambiente construído, bem como os serviços prestados – como rodovias, aeroportos, centros de pesquisa e universidades –, aumentando as possibilidades de comunicação e circulação, foram primordiais para isso. Como se pode notar, são elementos que também estão presentes na aglomeração urbana de Londrina.

De maneira geral, observamos que a produção do espaço urbano está intimamente ligada à dinâmica espacial das atividades econômicas e produtivas, o que não é diferente para as cidades médias. Entre elas, as atividades comerciais e de alguns serviços associados se constituem como o elo final para a satisfação das necessidades de consumo mais imediatas dos cidadãos, sendo, portanto, fundamentais para a sobrevivência destes. Segundo Pereira (2018), novas lógicas e estratégias espaciais dos estabelecimentos dessa tipologia promovem a produção de espaços urbanos cada vez mais dispersos, descontínuos e desiguais, atraindo deslocamentos pendulares interurbanos e remetendo às novas práticas espaciais de consumo dos cidadãos. É essa realidade contemporânea que queremos investigar, definindo o nosso recorte espacial de estudo como a aglomeração urbana de Londrina.

2.2 AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: PRIMEIRA APROXIMAÇÃO

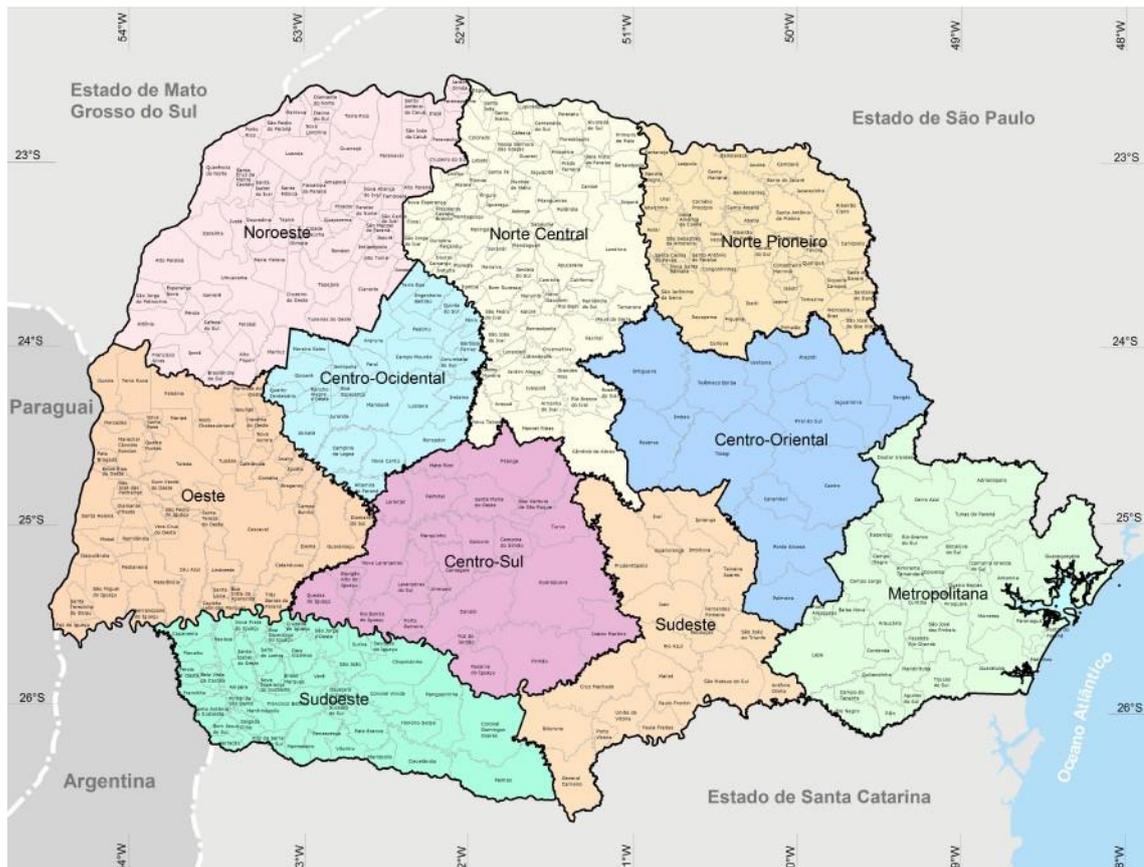
De acordo com Ferreira (1985) e Tavares (2001), a rede urbana no Paraná é mais densa na parte norte do estado, pois apesar de a Região Metropolitana de Curitiba não possuir um equivalente em termos de expressão econômica e administrativa, a estrutura urbana no norte

paranaense é espacialmente mais entrelaçada; o que inclui as regiões de influência de Londrina e de Maringá. Ainda de acordo com Tavares (2001), é grande o dinamismo econômico nessas regiões, com a presença de uma rede viária densa e numerosos centros urbanos de diversos níveis demográficos e funcionais.

A colonização e a formação da rede urbana na porção norte do Paraná, mais especificamente na mesorregião conhecida como “Norte Novo” ou “Norte Central” (onde estão Londrina e Maringá), ocupada posteriormente ao “Norte Pioneiro”, a leste, foi amplamente direcionada a partir das ações da Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), depois nomeada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Atualmente, a empresa tem como principais as atividades agroindustriais da produção e do processamento de cana-de-açúcar em etanol (COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ, 2015).

A Figura 2 ilustra a atual delimitação das mesorregiões ou regiões geográficas do Paraná (IPARDES, 2010), entre elas as três regiões colonizadas pela CTNP, que viriam a se tornar o norte do estado: Noroeste, Norte Central e Norte Pioneiro. A aglomeração urbana de Londrina se encontra entre as regiões Norte Central e Norte Pioneiro, separadas pelo Rio Tibagi que representa a divisa entre os municípios de Ibiporã e Jataizinho.

Figura 2 – Regiões geográficas do Paraná (2010).



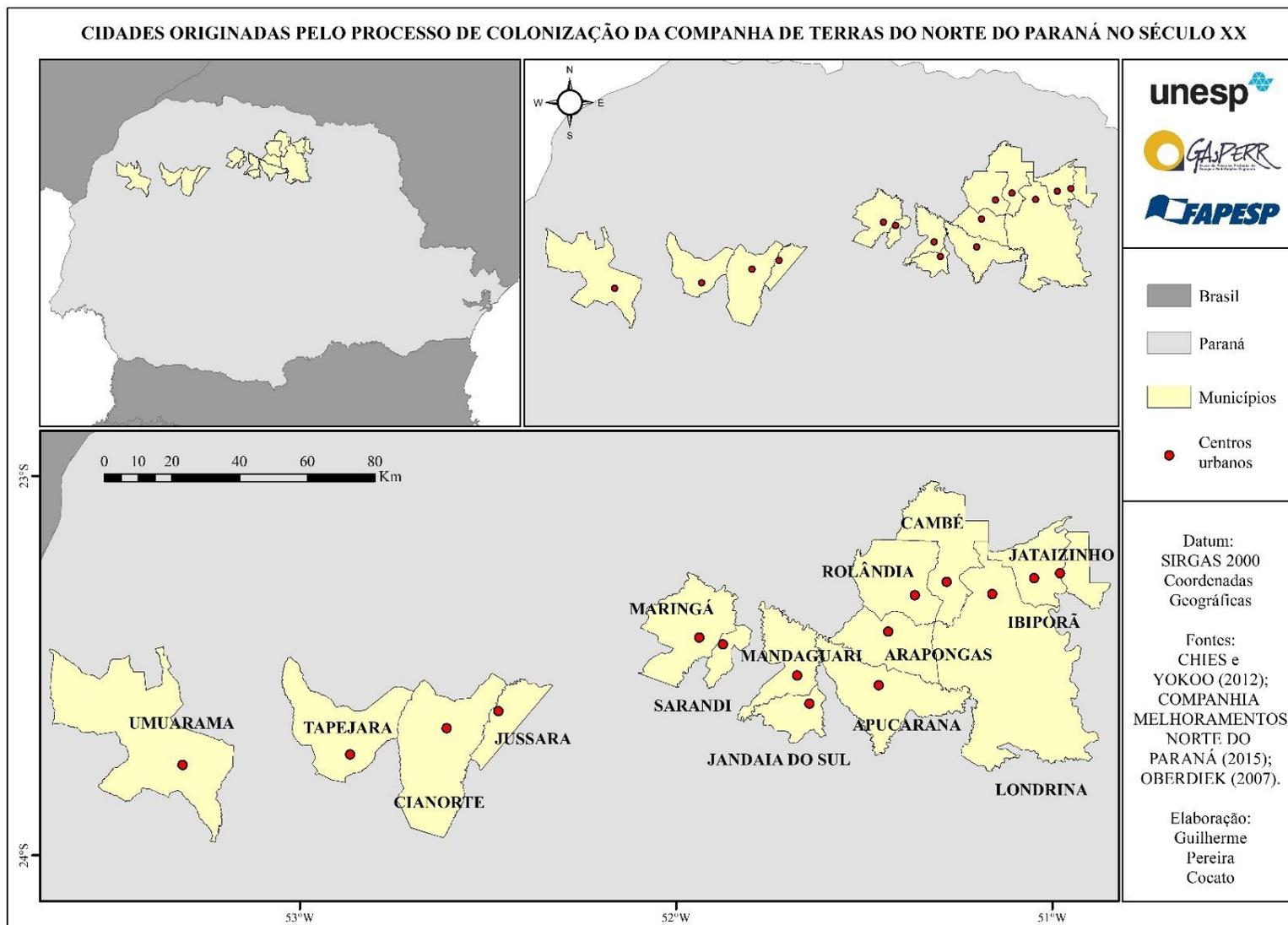
Fonte: IPARDES (2010).

Elaboração: IPARDES (2010).

Em 25 anos, no início do século XX, na área adquirida e comercializada pela CTNP no norte do estado, foram implantados 110 centros que, em sua maioria, transformaram-se em cidades. Desses, 63 foram fundados pela própria empresa inglesa, inclusive Londrina, Cambé e Rolândia (TAVARES, 2001).

De acordo com Oberdiek (2007), a CTNP colonizou uma área de 1.321.499 hectares, fundando 63 cidades e patrimônios rurais, vendendo lotes e chácaras entre 12 e 72,6 hectares e lotes urbanos de 500 m² (cerca de 70 mil em toda a região). Majoritariamente, foi uma ocupação territorial por pequenas propriedades, posicionadas ao longo dos divisores de água, com a frente para a via de acesso e a costa para o fundo de vale. A Figura 3 traz algumas cidades e municípios que se originaram a partir de centros urbanos e patrimônios rurais, posteriormente emancipados, no norte do Paraná. Não estão representadas todas que tiveram influência da CTNP em sua criação e desenvolvimento, mas as mais significativas para a rede urbana da região, projetadas para comportar maior número de habitantes e concentrar atividades comerciais e de serviços mais diversificadas, como as cidades de Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama.

Figura 3 – Cidades originadas a partir dos centros urbanos e patrimônios rurais criados durante o processo de colonização da CTNP no século XX.



Segundo Oberdiek (2007) e Souza (2014), a CTNP não teve dificuldades em comprar, colonizar e monopolizar a comercialização de terras no estado. As propriedades foram vendidas a preços baixos, com objetivos de gerar lucro e subsidiar a produção agrícola e a exploração de recursos naturais na região.

Os centros projetados para serem de maior importância socioeconômica foram postados com uma distância de 100 km entre si, enquanto os centros menores foram distanciados de 10 a 15 km entre um e outro (Figura 3). Não à toa, as distâncias entre Londrina e Maringá, Maringá e Cianorte, Cianorte e Umuarama são de aproximadamente 80-100 km. Já os centros de Rolândia e Cambé, Cambé e Londrina, e Londrina e Ibiporã, distam de 10 a 15 km entre si (SOUZA, 2014).

De acordo com Oliveira (2011), a CTNP iniciou suas atividades de levantamento topográfico, loteamento e abertura de estradas no norte do Paraná em 1929, colocando sua sede no local onde viria a se tornar Londrina. Tornou-se um município oficial em 1934 (LONDRINA, 2021a), distando 380 km da capital do estado e 560 km da cidade de São Paulo.

Esse planejamento territorial, visando não somente a exploração agrícola, mas também a comercialização de lotes e a formação de centros urbanos próximos, teve como objetivo a ocupação da região pelo maior número de pessoas por volume de terras, proporcionando a expansão do cultivo de café pela mão de obra disponível, que também se tornava mercado consumidor para as atividades comerciais e serviços urbanos que então nasciam (OBERDIEK, 2007; GIMENES, 2013). Tais atividades, como veremos ao longo do trabalho, desempenharam papéis fundamentais para o desenvolvimento e a estruturação das cidades estudadas.

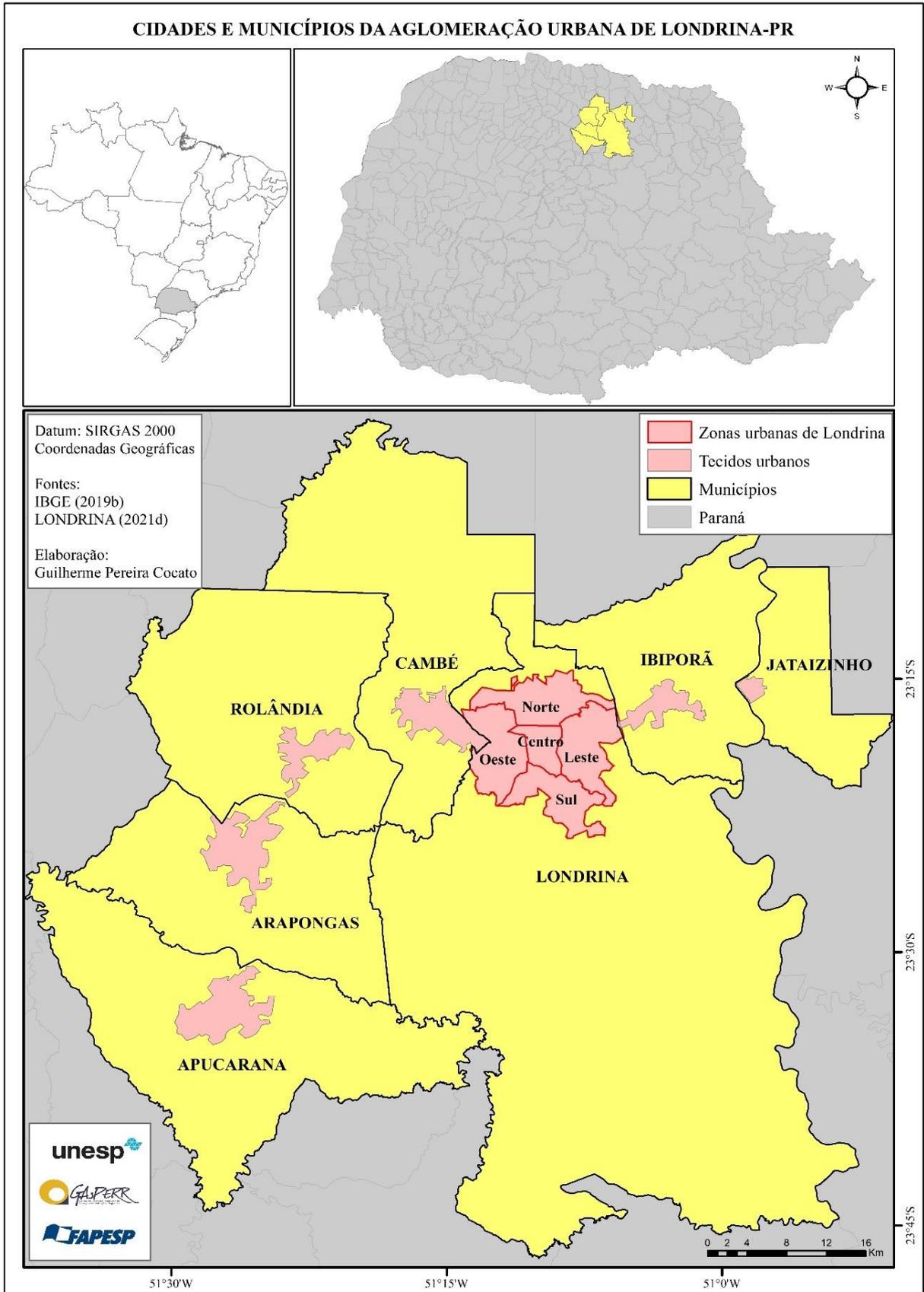
Esse pequeno proprietário não agiria como o grande fazendeiro de café, que produzia grandes safras e as comercializava nos grandes centros, diretamente em São Paulo ou Santos. Ele venderia seu pequeno lote de sacas de café nos patrimônios, aos pequenos maquinistas, que por sua vez comercializavam a sua produção nas cidades maiores, já com representantes das casas exportadoras. Por outro lado, esse pequeno proprietário não gastaria o dinheiro recebido como o grande fazendeiro, nas grandes cidades. Ele o gastaria ali mesmo, no comércio estabelecido nos patrimônios, gerando assim uma distribuição de interesses e uma circulação local de dinheiro que constituiriam um salutar fator de progresso local e regional (COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ, 1975, p. 79).

Dessa forma, existia uma íntima sintonia entre a produção cafeeira, principal produção econômica da região, e a constituição de uma rede urbana, próxima e numerosa, com população suficiente não somente para o trabalho do cultivo, mas também para a circulação de parte dos rendimentos obtidos com a sua comercialização.

Juntos, esses elementos influenciaram na conformação da rede urbana regional como a conhecemos atualmente, com significativa proximidade (e às vezes continuidade) territorial entre as cidades. Por sua vez, a proximidade territorial, característica marcante da nossa área de estudo, foi um fator preponderante para a escolha dos centros urbanos que consideramos como parte da aglomeração urbana de Londrina. São, justamente, as cidades da região norte paranaense que estão mais próximas territorialmente – menos de 10 km, hoje, pela expansão dos tecidos urbanos –, e que por essa razão também estabelecem fortes vínculos socioeconômicos entre si.

Portanto, a aglomeração urbana de Londrina, para propósitos desta pesquisa, é composta pelas cidades de Apucarana, Araçongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Londrina e Rolândia, todas localizadas na porção norte do estado (Figura 4):

Figura 4 – Localização das cidades pertencentes à aglomeração urbana de Londrina-PR.



Para a delimitação da aglomeração urbana de Londrina, levamos em conta as diferenciações feitas por Sposito (1996) e Beaujeu-Garnier (2010), para quem não se pode confundir aglomeração e conurbação. Uma aglomeração resulta primordialmente da expansão da cidade maior, resultando em uma mancha urbana relativamente contínua com certo grau de dependência socioeconômica entre os centros. A conurbação também se caracteriza pela aglomeração de centros urbanos, mas com um crescimento paralelo das cidades, de maneira mais distribuída e equitativa, mantendo certo grau de independência nas relações socioeconômicas.

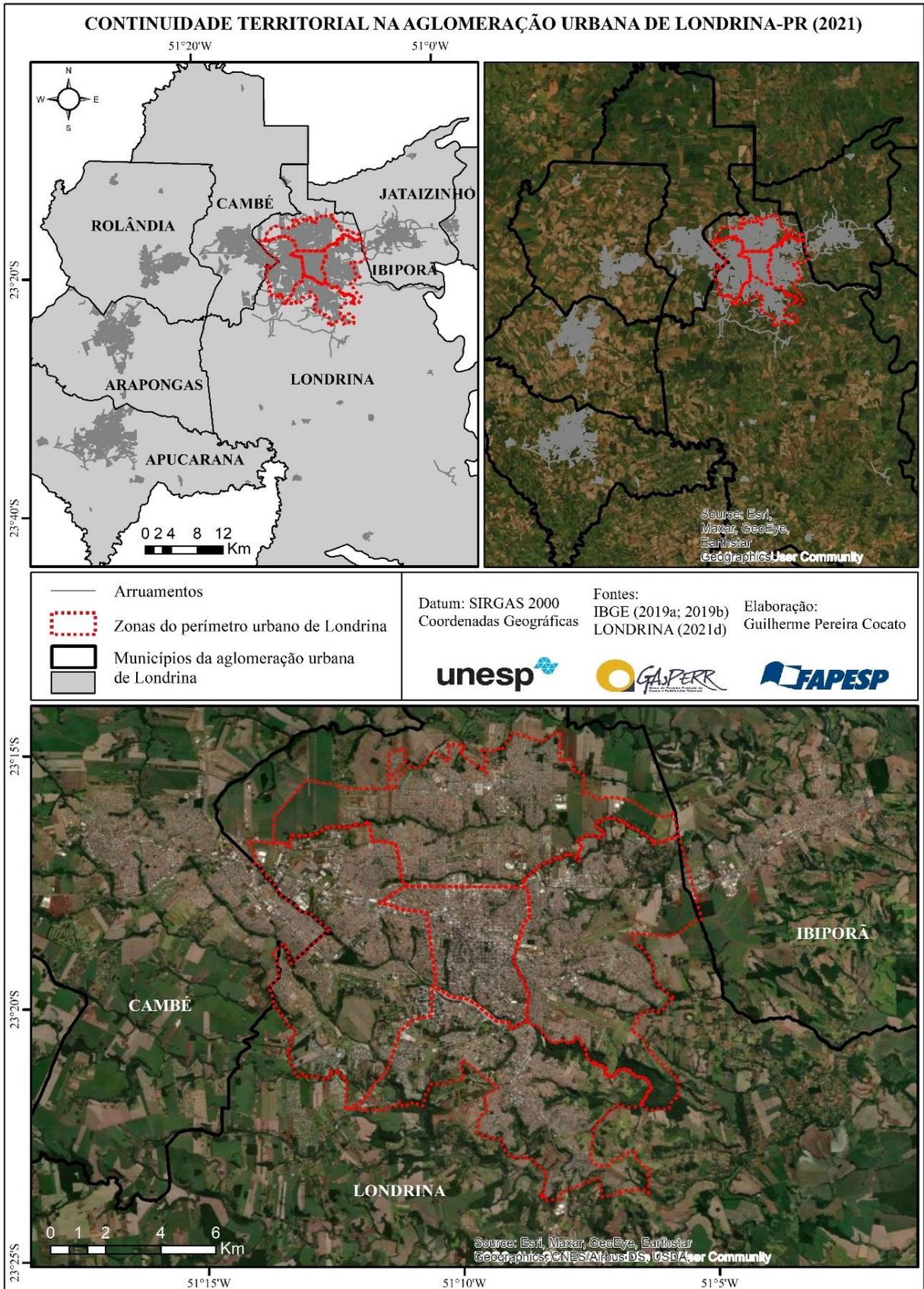
Apesar de, individualmente, cidades como Apucarana, Arapongas, Cambé e Ibiporã exercerem atrações consideráveis para atividades econômicas industriais, comerciais e de serviços, e se expandirem em direção à Londrina, concordamos com Tavares (2001) que fica evidente que essa última se impõe como a maior cidade, com a maior concentração de estabelecimentos e atividades nas áreas centrais, com a maior diversidade de funções e com as principais áreas centrais de todo o conjunto. Assim, justifica-se o emprego do termo aglomeração urbana para a delimitação desse recorte espacial.

Não obstante, o processo de definição de uma aglomeração urbana é de alguma dificuldade e complexidade (MIYAZAKI, 2008). Existem, simultaneamente, continuidades territoriais e espaciais no interior do conjunto de cidades. As primeiras se caracterizam pela ligação física entre as construções que formam o tecido urbano de duas ou mais cidades. As segundas podem existir mesmo sem as continuidades territoriais, já que se expressam pelas relações, deslocamentos e fluxos socioespaciais e econômicos (SPOSITO, 2004b). A ampliação de infraestruturas de circulação e comunicação que aumentam os níveis de acessibilidade e mobilidade das práticas espaciais fortalecem as continuidades espaciais, ao mesmo tempo que dispensam a existência de continuidades territoriais.

Na aglomeração urbana de Londrina, ressaltamos que existem as duas formas de continuidades e, em conjunto, a descontinuidade territorial entre algumas cidades. Entre Londrina, Cambé e Ibiporã, evidencia-se a continuidade territorial e uma forte continuidade espacial em termos de deslocamentos pendulares, demonstrados adiante por diferentes autores(as) e estudos. Entre essas três cidades e o restante da aglomeração, inicia-se a descontinuidade territorial, mas se mantêm as continuidades espaciais em direção à cidade principal ou à cidade mais próxima.

A Figura 5 demonstra os pontos em que tanto a continuidade, quanto a descontinuidade territorial entre as cidades da aglomeração se tornam mais visíveis:

Figura 5 – Continuidade e descontinuidade territorial na aglomeração urbana de Londrina (2021).



A unidade da aglomeração urbana de Londrina pode ser observada tanto pela expansão territorial das cidades que a compõem quanto pela intensificação dos vínculos socioeconômicos. É um espaço de trocas diárias, que materializam práticas espaciais permanentes entre as cidades, como os deslocamentos de pessoas indo ao trabalho, ao estudo, ao lazer e ao consumo, e os fluxos de mercadorias, informações, matérias-primas etc. entre empresas e instituições que se distribuem pela aglomeração.

Dado o panorama de formação de continuidades e descontinuidades da rede urbana no norte paranaense, entendemos que se deve considerar as áreas da cidade e da aglomeração nos processos de produção do espaço urbano e de atuação dos agentes sociais. Como afirma Sposito (2004b), o par urbanização-cidade se mantém indissociável na análise da realidade concreta, o que indica que qualquer ação ou prática espacial relacionada ao modo de vida urbano ou processo de urbanização que caracteriza a aglomeração urbana de Londrina se manifestará em transformações socioespaciais nas cidades desse conjunto. Então, uma ação na cidade principal pode repercutir na esfera interurbana, pela proximidade das relações espaciais e das formas territoriais desses centros urbanos. A expansão territorial descontínua em parceria com um aumento da circulação/conexão espacial complexifica as formas e processos urbanos (MIYAZAKI, 2008).

São reflexões que reforçam a indissociabilidade das distintas escalas geográficas, que se relacionam de maneira integrada e articulada. Os fenômenos urbanos ultrapassam os limites municipais, atingindo um agrupamento de cidades, seja pela estratégia locacional das empresas, seja pelas práticas espaciais dos cidadãos, seja pela complementaridade nas funções existentes ou pela concorrência de processos espaciais de concentração, desconcentração, centralização e descentralização, formando distintas áreas centrais.

As discussões sobre as formas como as cidades podem se agrupar e constituir um conjunto ganharam força quando os grandes centros urbanos cresceram demasiadamente em termos territoriais e demográficos (MIYAZAKI, 2008). Segundo esse autor, algumas cidades, ao crescerem muito, podem conformar um outro tipo de unidade territorial, denominada aglomeração urbana.

A formação de aglomerações urbanas nas últimas décadas tem se tornado mais frequente no processo de urbanização brasileiro, como mostra o estudo de “Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil” (IBGE, 2016). Nele, está registrada a evolução da identificação e da caracterização das grandes aglomerações urbanas brasileiras, que passaram de nove áreas metropolitanas em 1969 para 294 arranjos populacionais em 2016, formados por 953 municípios e incluindo 55,7% da população nacional (IBGE, 2016). Pelo processo de

expansão do capital, não somente as metrópoles, mas as cidades médias ficaram mais atrativas para os movimentos de dispersão e de descentralização de atividades econômicas, que, por sua vez, atraíram uma dinamicidade para os centros urbanos do interior do país. Na última década, eram 79 arranjos populacionais tidos como médias concentrações urbanas, com populações entre 100 e 750 mil habitantes (IBGE, 2016).

Nesse ponto, é importante colocar que os termos aglomerado e aglomeração não são idênticos para essa discussão. Como mostra Miyazaki (2008), enquanto aglomerado é apresentado normalmente como um adjetivo de reunião ou um substantivo sinônimo de aglomeração, essa última palavra remete ao ato de aglomerar-se, tendo uma maior tradição de uso nos estudos urbanos e se caracterizando como um conceito. Para Villaça (2001), aglomerado urbano é um centro urbano que reúne um mínimo de atividades centrais. Entretanto, muitos autores utilizam essa definição também para aglomeração, como o espaço de uma cidade onde pessoas, construções e objetos estão concentrados. De maneira ampla, o IBGE (2022b) tem utilizado o termo aglomerado para as áreas rurais, significando um agrupamento de população e um conjunto de edificações adjacentes, e para áreas de favelas e similares (aglomerados subnormais).

Para não criar maiores confusões, adota-se aqui o conceito de aglomeração urbana para o recorte espacial escolhido, pela intenção de representar o processo de formação de conjunto ou unidade territorial em que se juntam, aproximam ou aglomeram pessoas, coisas e relações socioeconômicas que possuem uma interação espacial significativa entre si, comportando duas ou mais cidades e seus tecidos urbanos. Na mesma direção dessa afirmação, o Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015a) define que uma aglomeração urbana pode ser uma unidade territorial constituída pelo agrupamento de duas ou mais cidades, caracterizadas pela complementaridade funcional e pela integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas.

Sobarzo (2008) contribui para essa discussão ao levantar a possibilidade de se diferenciar as relações que as cidades estabelecem ora com seu entorno próximo, ora com centros mais distantes, pelas noções de horizontalidade e verticalidade da obra de Milton Santos.

As relações internas de uma cidade ou com cidades de uma região de influência próxima – como é o caso da aglomeração urbana – caracterizariam as horizontalidades existentes. São relações presentes nos serviços e atividades comerciais que a cidade principal oferece aos cidadãos da região. De forma semelhante, podemos definir essas relações entre comércio/serviços e as práticas espaciais de consumo dos cidadãos a partir do poder de atração

e da centralidade que os estabelecimentos dessas tipologias exercem, representadas pelas distâncias que as pessoas estão dispostas a percorrer para o consumo. Esse poder de atração da centralidade é traduzido no conceito de alcance espacial (PORSSE; VALE, 2020), que será utilizado neste trabalho ao nos referirmos às origens e destinos dos deslocamentos para o consumo ao longo da aglomeração urbana de Londrina. Também podemos fazer referência à centralidade e ao alcance espacial de Londrina, como cidade, no oferecimento de atividades comerciais e de serviços relacionados, atraindo consumidores de toda a aglomeração e da rede urbana em escala regional.

As verticalidades seriam compostas pelos fluxos hegemônicos produzidos a longa distância, geralmente com atividades do circuito superior da economia urbana (OLIVEIRA; FRESCA, 2014; SANTOS, 2018). São relações que se dariam somente em pontos específicos da rede urbana, diferenciando bem os espaços “luminosos” dos “opacos” (SANTOS, 1996; SANTOS; SILVEIRA, 2001) e contribuindo para uma maior diferenciação socioespacial entre cidades ou entre porções do tecido urbano, no caso de uma aglomeração.

Pelos tecidos urbanos das cidades da aglomeração de Londrina distarem no máximo de 5 a 6 km uns dos outros (entre Ibiporã-Jataizinho e Araongas-Apucarana) e terem condições de acessibilidade facilitadas por transportes interurbanos e rodovias duplicadas, as relações que se estabelecem entre elas são bons exemplos de horizontalidades, possuindo deslocamentos cotidianos pendulares intensos, com durações geralmente inferiores a uma hora, relacionados a trabalho, comércio, saúde, educação e lazer. Como afirma Tavares (2001), esses deslocamentos podem ser considerados como a materialização das ligações socioeconômicas entre as partes de uma unidade urbana.

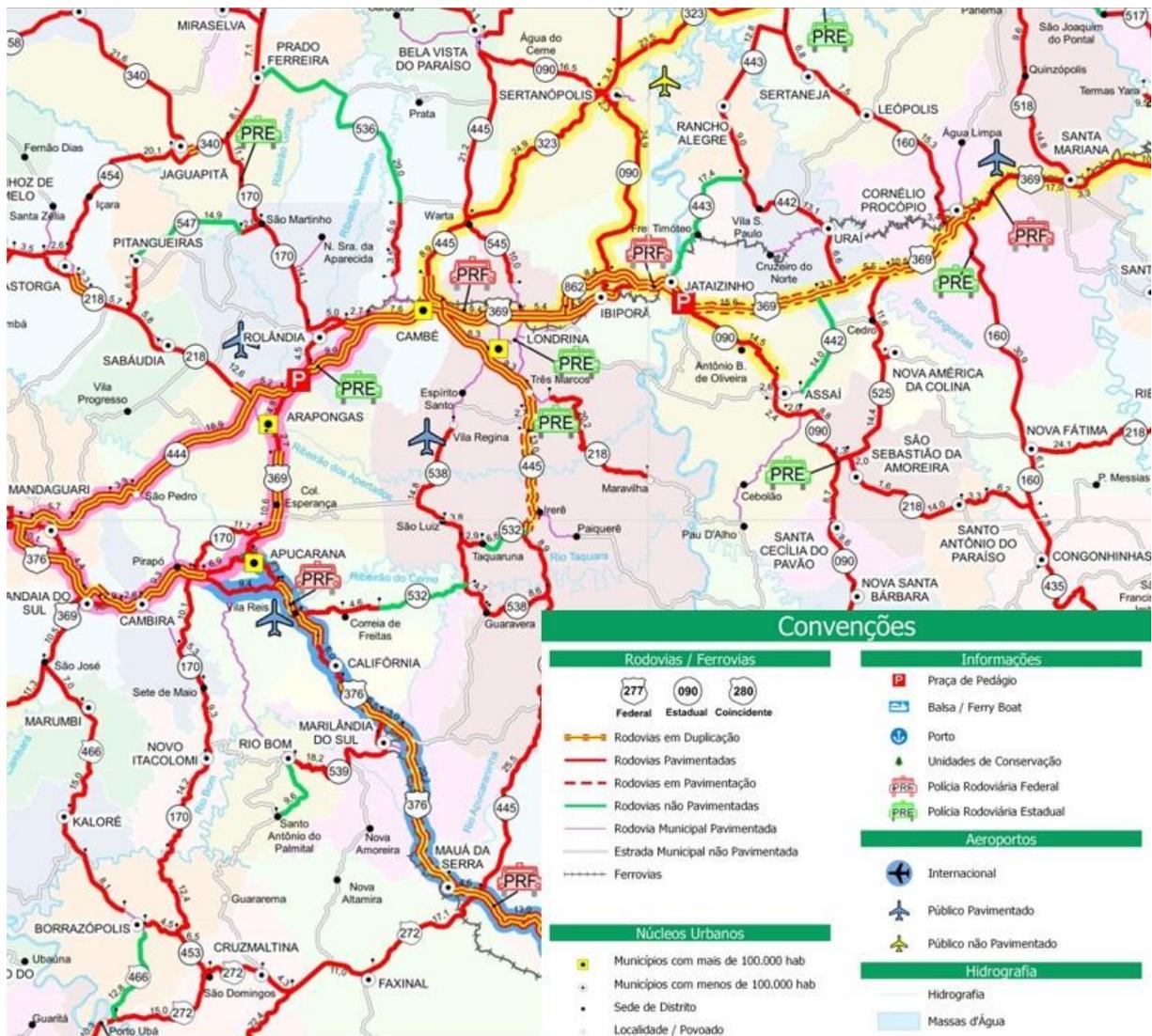
Apesar de possuírem interrelações similares, especialmente com Londrina, e pertencerem à mesma Região Metropolitana, cidades como Bela Vista do Paraíso, Tamarana e Sertanópolis possuem maior distanciamento dos seus tecidos urbanos com os das cidades da aglomeração, além de nem todas estarem conectadas por rodovias duplicadas, que possibilitem deslocamentos menos difíceis e demorados. As Figuras 6 e 7 trazem as representações dessa realidade.

A Figura 6 mostra a situação atual do sistema rodoviário em parte do norte do Paraná, evidenciando que as únicas rodovias duplicadas nessa área de estudo são as que passam pelas cidades da aglomeração urbana de Londrina: a BR-369, que se estende de Apucarana à Jataizinho (em estado de duplicação de Jataizinho à Cornélio Procópio); e a PR-445, em pequeno trecho que vai de Cambé até o distrito rural de Irerê, em Londrina. Após Araongas e

Apucarana, as Rodovias PR-444 e BR-376 seguem, respectivamente, sentido Maringá e Curitiba.

Ressaltamos que, apesar de essas serem informações de 2020, provenientes do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER, 2020), pouca coisa se alterou até 2022, com exceção da duplicação que avança até Cornélio Procópio. Existem planos para a duplicação das Rodovias PR-323 e PR-090, sentido ao estado de São Paulo, e PR-445, na direção sul, mas que até o momento desta pesquisa não foram executados.

Figura 6 – Sistema rodoviário em parte da região norte paranaense (2020).



Fonte: DER (2020).

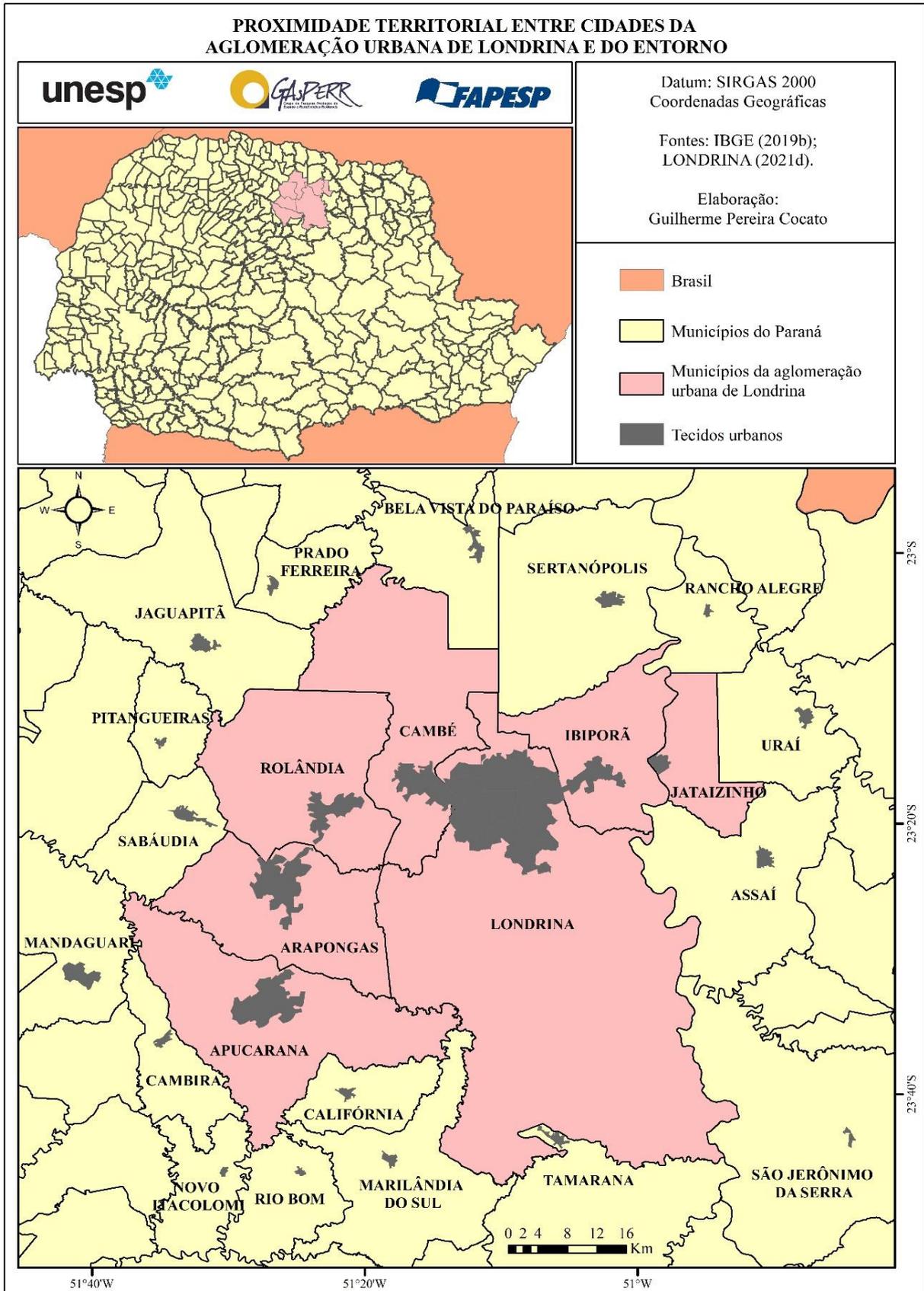
Elaboração: DER (2020).

A Figura 7 e o Quadro 2 demonstram as distâncias entre os tecidos urbanos das cidades pertencentes à aglomeração urbana de Londrina e das cidades do entorno, limítrofes em suas

divisas municipais. Visualmente, principalmente pelo Quadro 2 – que reúne imagens de satélites das luzes noturnas nas cidades –, fica evidente como as sete cidades da aglomeração urbana, definidas neste trabalho, possuem maior proximidade territorial, sendo essa uma característica marcante e decisiva para a sua delimitação. Formam um conjunto interurbano, integrado, próximo e facilmente verificável.

Além das distâncias entre as sete cidades da aglomeração urbana, a menor distância entre centros urbanos na região é entre Arapongas e Sabáudia, acima dos 7 km. No restante, todas estão a mais de 10 km, conectadas apenas por rodovias simples.

Figura 7 – Proximidade territorial entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina e do entorno.



Quadro 2 – Proximidade territorial entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina-PR, verificada por meio de luzes noturnas (2022).



5 – Londrina, 6 – Ibiporã, 7 – Jataizinho.

Fonte: Google Earth (2022).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

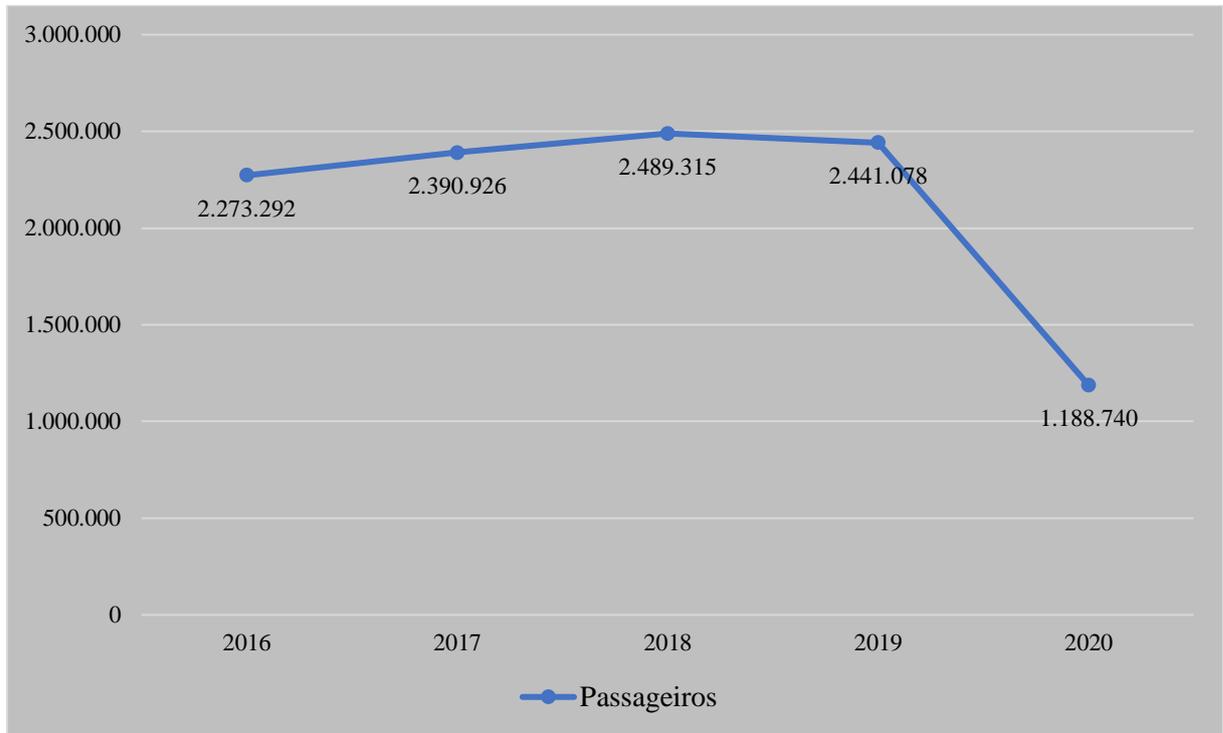
A efetivação da integração e da continuidade espacial proporcionadas tanto pela proximidade, quanto pela continuidade territorial, pode ser aferida pelos deslocamentos dos cidadãos entre as cidades da aglomeração urbana. Na sequência, apresentaremos dados de deslocamentos vinculados ao trabalho, ao estudo e ao lazer, principalmente. Os deslocamentos orientados pelo consumo serão detalhados no Capítulo 5, como parte da exposição dos resultados alcançados.

A partir de dados dos Censos Demográficos de 2000 e 2010, Reolon e Miyazaki (2015) detalham os deslocamentos pendulares entre Londrina e outras cidades com sedes a até 50 km de distância. Em 2000, os deslocamentos para trabalho e/ou estudo se concentraram principalmente entre Cambé e Londrina (6 a 19 mil movimentos) e Londrina e Ibiporã (3 a 6 mil movimentos). Também foram relevantes os deslocamentos que partiram de Apucarana, Araçongas, Rolândia e Jataizinho em direção à Londrina, com aproximadamente 400 a 1.600 movimentos. Em 2010, esses números se mantiveram e os movimentos entre Rolândia e Londrina cresceram para a faixa dos 3 a 6 mil.

Delgado, Moura e Cintra (2013), ao caracterizarem os deslocamentos pendulares nas regiões metropolitanas do Paraná, destacam que os movimentos na região de Londrina possuem alcances limitados, de cerca de 50 km, motivados por estudo, consumo e trabalho. Este último vinculado às atividades comerciais, de serviços, industriais (polo moveleiro de Araçongas) e de confecção (polo em Apucarana). São dados que reforçam a integração mais forte em um raio espacial que abrange as cidades pertencentes à aglomeração urbana de Londrina, pela sua proximidade territorial (Figuras 4 e 5).

No quesito de transportes interurbanos, os deslocamentos de ônibus que passam pelo Terminal Rodoviário de Londrina – TRL (LONDRINA, 2021e) indicam as relações que se efetuam entre as cidades da aglomeração e fora dela. Os Gráficos 4 e 5 nos mostram as quantidades de passageiros e veículos (ônibus) que frequentaram o TRL:

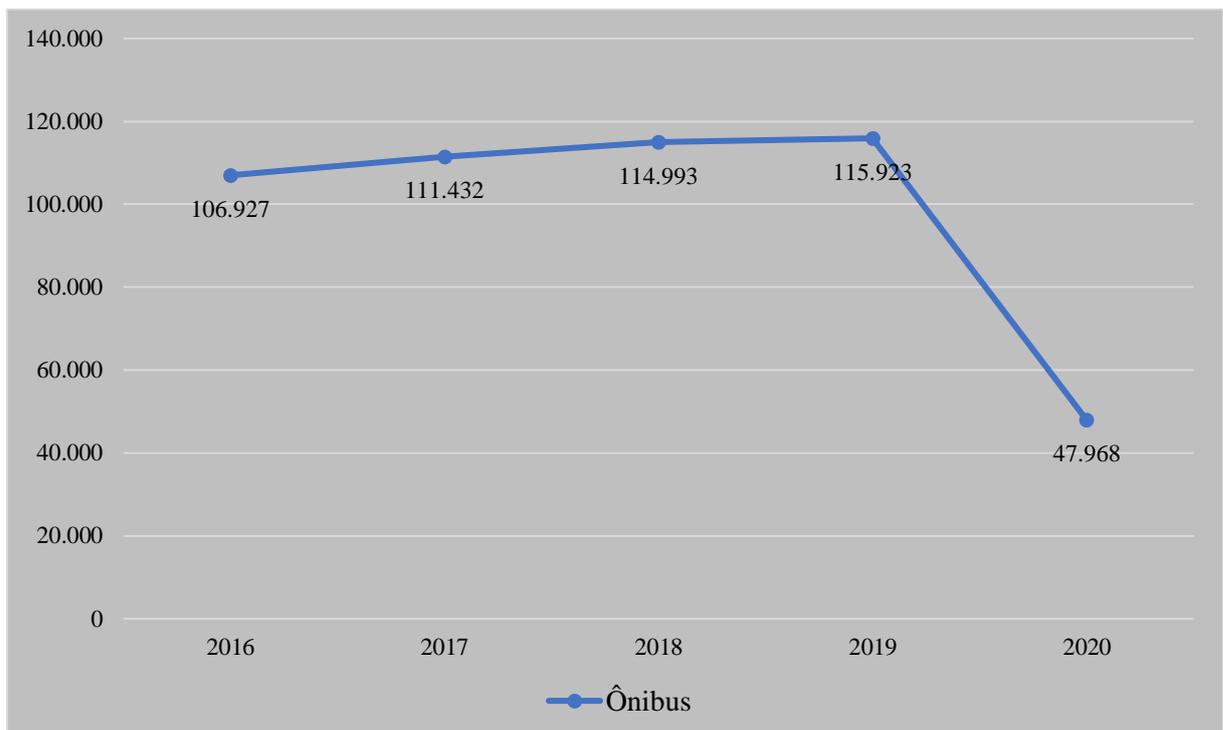
Gráfico 4 – Totais de passageiros que transitaram pelo Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).



Fonte: LONDRINA (2021e).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Gráfico 5 – Totais de ônibus que transitaram pelo Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).



Fonte: LONDRINA (2021e).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Isoladamente, os totais de passageiros e ônibus do TRL aparentam grande importância, já que movimentam, anualmente, mais do que o triplo da população estimada de Londrina (as quedas em 2020 se justificam pela pandemia de covid-19). No entanto, precisamos esmiuçar os tipos de deslocamentos realizados para aferir os locais de origem e destino. Existem opções de viagem para todas as Regiões do Brasil e, no estado do Paraná, para mais de 60 cidades, incluindo todas as da aglomeração urbana (LONDRINA, 2021e). Os Quadros 3 e 4 detalham as escalas das viagens por números de passageiros e de ônibus:

Quadro 3 – Passageiros por tipos de viagens registradas no Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).

Passageiros						
Ano	Intermunicipal (emb. e desemb.)	Interestadual (emb. e desemb.)	Escala	Turismo	Internacional (desemb.)	Total
2016	874.059	701.892	680.918	15.692	731	2.273.292
%	38,45	30,88	29,95	0,69	0,03	100,00
2017	848.937	745.782	777.694	18.014	499	2.390.926
%	35,51	31,19	32,53	0,75	0,02	100,00
2018	871.956	754.028	843.037	19.817	477	2.489.315
%	35,03	30,29	33,87	0,80	0,02	100,00
2019	867.837	729.574	826.703	16.616	348	2.441.078
%	35,55	29,89	33,87	0,68	0,01	100,00
2020	405.308	335.164	444.126	4.038	104	1.188.740
%	34,10	28,19	37,36	0,34	0,01	100,00

Fonte: LONDRINA (2021e).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Quadro 4 – Ônibus por tipos de viagens registradas no Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).

Ônibus					
Ano	Intermunicipal (emb. e desemb.)	Interestadual (emb. e desemb.)	Escala	Turismo	Total
2016	47.261	26.774	32.423	469	106.927
%	44,20	25,04	30,32	0,44	100,00
2017	45.226	29.040	36.621	545	111.432
%	40,59	26,06	32,86	0,49	100,00
2018	45.387	30.411	38.616	579	114.993
%	39,47	26,45	33,58	0,50	100,00
2019	46.669	29.793	38.949	512	115.923
%	40,26	25,70	33,60	0,44	100,00
2020	20.271	12.098	21.950	131	54.450
%	37,23	22,22	40,31	0,24	100,00

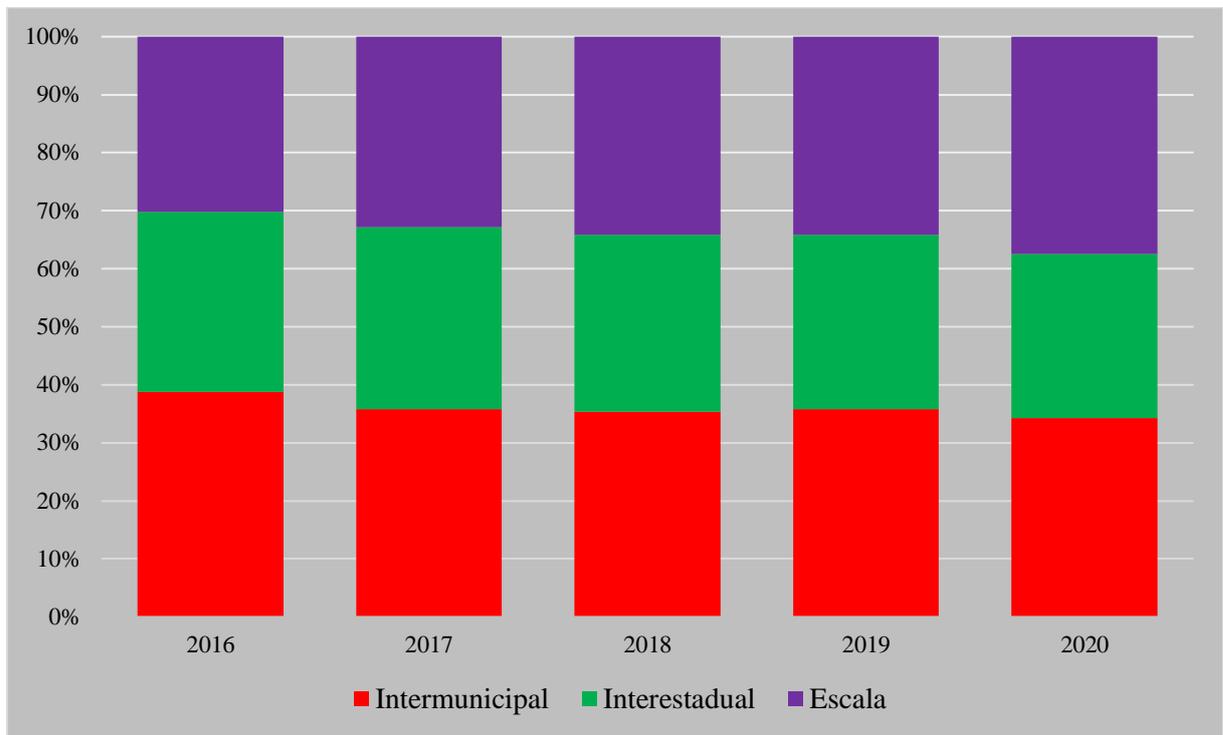
Fonte: LONDRINA (2021e).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Analisando esses dados, verificamos que três tipos de viagens se destacam perante os totais. São os deslocamentos intermunicipais, interestaduais e de escalas. Nos dois primeiros, estão inclusos tanto os deslocamentos que se originam em Londrina quanto os que ali chegam. No caso das escalas, essas representam as viagens que somente passam pela cidade, não sendo sua origem ou destino final. São relevantes porque indicam um papel intermediário que Londrina exerce na rede urbana nacional, conectando centros urbanos de diferentes portes, próximos e distantes. É uma discussão que faremos mais à frente. As viagens de origem internacional e de cunho turístico compõem pequenas frações do total, não sendo importantes para o nosso contexto.

Para que possamos ter uma maior noção de como se distribuem os deslocamentos interurbanos dos três tipos mais significativos, apresentamos os Gráficos 6 e 7, que propiciam uma visualização mais acurada dos percentuais apresentados anteriormente.

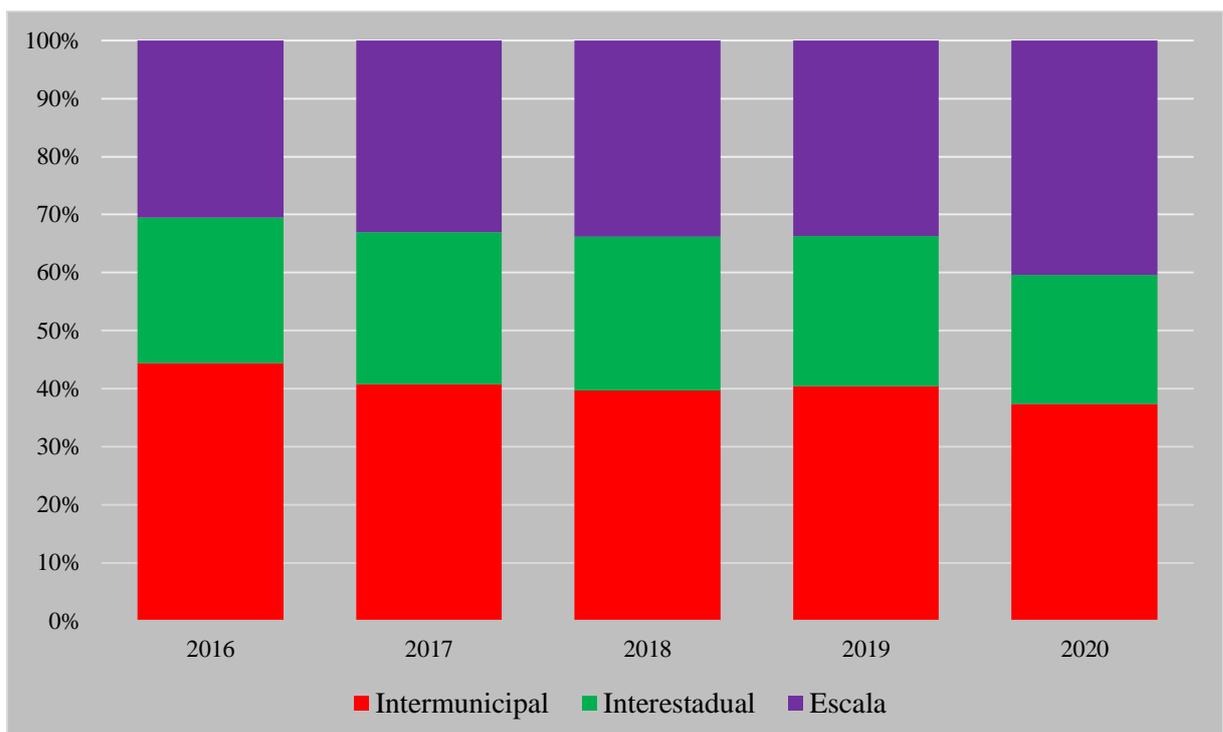
Gráfico 6 – Distribuição de percentuais de passageiros por tipos de viagens registradas no Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).



Fonte: LONDRINA (2021e).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Gráfico 7 – Distribuição de percentuais de ônibus por tipos de viagens registradas no Terminal Rodoviário de Londrina (2016 a 2020).



Fonte: LONDRINA (2021e).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Nessas representações, fica evidente o peso dos deslocamentos intermunicipais, geralmente entre Londrina-Curitiba e Londrina e outras cidades médias do Paraná, como Ponta Grossa, Maringá, Foz do Iguaçu, Cascavel etc. No conjunto, os três tipos de deslocamentos aparecem relativamente equilibrados, com alguma liderança dos deslocamentos intermunicipais e de escalas. São pontos que demonstram a centralidade de Londrina no quesito de circulação de pessoas, local e regionalmente. Em quase todos os anos analisados, as viagens de ônibus entre cidades do Paraná, partindo ou chegando à Londrina, foram as mais frequentes no transporte coletivo. É nesse âmbito em que se encontram os deslocamentos entre as cidades da aglomeração, especialmente com as cidades mais distantes como Arapongas e Apucarana, em que os horários do transporte metropolitano são mais escassos.

No tocante ao número de deslocamentos de pessoas por meio dos transportes rodoviários metropolitanos entre as cidades da aglomeração urbana, sem necessariamente passar pelo TRL, vemos que as conexões espaciais se mantêm fortes. Druciaki (2014) detalha que as quantidades de passageiros entre Apucarana-Arapongas, Apucarana-Rolândia, Rolândia-Londrina, Cambé- Ibiporã, Londrina-Ibiporã e Londrina-Jataizinho se mantiveram entre 160.000 e 550.000 anuais, em 2013. Na linha Cambé-Londrina, a quantidade foi entre 550.000 e 1.700.000. De acordo com esses dados, os deslocamentos de passageiros entre as cidades da aglomeração urbana são os maiores entre todas as cidades da Região Metropolitana de Londrina, reforçando a importância da área de estudo.

Fresca (2012) e Paula e Cunha (2015) mostram que entre Londrina e Cambé, Londrina e Ibiporã, Londrina e Jataizinho e Londrina e Rolândia os deslocamentos mais frequentes de pessoas, pendulares, são executados pelas empresas Transporte Intermunicipal de Londrina (TIL) e Grupo Garcia Brasil Sul. A primeira atende as três cidades em continuidade espacial e territorial: Londrina, Cambé e Ibiporã, com médias diárias que chegavam a aproximadamente 32 mil pessoas em 2010 (FRESCA, 2012). A segunda percorre as cidades em continuidade espacial, de Londrina, Jataizinho, Rolândia e Arapongas, dentre outras, com médias de sete mil pessoas para o mesmo ano. Entre Apucarana, Arapongas e Rolândia, Fresca (2012) detalha que, em média, 4.700 pessoas faziam o trajeto diariamente.

Somando as constatações provenientes das análises dos dados referentes aos deslocamentos pendulares, às viagens registradas no TRL e aos deslocamentos do chamado transporte metropolitano realizado por duas empresas específicas, é possível afirmar que, nas últimas décadas, as relações socioeconômicas entre as cidades da aglomeração urbana de

Londrina vêm se fortalecendo, capitaneadas pela cidade principal. Os deslocamentos de pessoas, entre as cidades da aglomeração, possuem diversas finalidades, com destaque para as movimentações cotidianas de trabalho e estudo, e para a satisfação de necessidades de saúde, lazer e consumo, que ocorrem de maneira menos regular.

Quanto aos locais de origem e de destino, os deslocamentos são mais fortes entre Cambé, Londrina e Ibiporã, que possuem grande proximidade territorial em seus tecidos urbanos. Entretanto, os movimentos que dão corpo à continuidade espacial também ocorrem de maneira crescente entre essas três cidades e Jataizinho, Rolândia, Arapongas e Apucarana. Inclusive, essa última, mais distante de Londrina, vem se integrando cada vez mais à aglomeração aqui estudada.

Em seguida, detalharemos, em termos socioeconômicos, as cidades que compõem a aglomeração urbana, discutindo o papel de centralidade que Londrina exerce sobre as demais pelas funcionalidades existentes em seu tecido urbano.

2.3 AS CIDADES DA AGLOMERAÇÃO URBANA E A CENTRALIDADE DE LONDRINA

A seguir, faremos uma breve descrição demográfica e das atividades econômicas mais importantes nas cidades da aglomeração urbana de Londrina, de maneira a elucidar qual o teor das conexões estabelecidas segundo esse recorte espacial.

Destacamos que as seis cidades da aglomeração urbana, além de Londrina, são importantes centros econômicos e produtivos, representativos não somente na rede urbana do norte do Paraná, mas no contexto da divisão territorial do trabalho em escala nacional. Suas conexões socioespaciais se estendem a outros estados e regiões brasileiras, ultrapassando a aglomeração urbana de Londrina e, por dela fazerem parte, acabam conferindo mais relevância a esse conjunto.

Apucarana⁴ é uma cidade com população estimada em 137.438 para o ano de 2021 (BRASIL, 2021). De acordo com o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES, 2021a), no ano de 2010, tinha grande parcela da população ocupada na atividade industrial, aproximadamente 32%, seguido do comércio com 18%. Dentre essas

⁴ Seu nome possui diversos significados de origem indígena caingangue e tupi, como: “semelhante a uma floresta imensa”, “furo rachado” e “círculo com interrupções”; provavelmente inspirados pelo predomínio de mata fechada anterior à colonização e da presença da Serra de Apucarana (BRASIL, 2021).

atividades econômicas, destaca-se a quantidade de estabelecimentos e empregos gerados pela indústria têxtil, de vestuário ou de artefatos de tecidos e pelo comércio varejista. Em 2019, a indústria têxtil possuía 15% dos estabelecimentos econômicos e 20% dos empregos na cidade, enquanto o comércio varejista possuía 30% dos estabelecimentos e 17% dos empregos (RAIS, 2021). Esse cenário se deve, em grande parte, pela produção e pela comercialização de peças de vestuário, especificamente bonés, que representa 70% da produção nacional (GLOBO G1, 2020).

Este cenário nos permite verificar a existência de uma especialização produtiva, de cunho industrial, em Apucarana. Desde as décadas de 1940 a 1970, a cidade cresceu rapidamente e se tornou um centro comercial dinâmico para a região do Vale do Ivaí, especialmente no tocante às atividades comerciais e de serviços, incluindo os bancários. Isto se deveu às explorações madeireira, cafeeira e, após os anos 1970, às iniciativas industriais (ARANDA, 2010).

Arapongas tem uma população estimada em 126.545 pessoas em 2021 (BRASIL, 2021). Nessa cidade, como em Apucarana, também se destacam as atividades econômicas vinculadas à indústria de transformação e ao comércio com, respectivamente, 29% e 19% da população ocupada em 2010 (IPARDES, 2021b). São setores que concentram 17% dos estabelecimentos e 40% dos empregos, no caso da indústria de transformação, e 33% dos estabelecimentos e 17% dos empregos no comércio varejista (RAIS, 2021). A produção que lidera a economia da cidade é a moveleira, que reúne 527 empresas em toda a cadeia produtiva e emprega mais de 12 mil pessoas. Significativamente, o polo moveleiro de Arapongas abarca 10% do faturamento nacional do setor e se constitui como o segundo maior parque industrial dessa natureza no país (TRIBUNA SC, 2020).

A produção moveleira é de tal significância na cidade que, desde a década de 1980, foram construídos setores industriais ao longo da ferrovia e da BR-369, aproveitando-se da mão de obra proveniente da zona rural e do rápido crescimento da rede urbana no norte do Paraná, comandado pelas cidades de Londrina e Maringá (ARANDA, 2010).

Segundo Fresca (2005), a implantação e a consolidação da produção industrial no norte paranaense possuem duas origens principais: a conquista de mercados em nível nacional, pela produção local e regional, aproveitando-se de uma fase de reestruturação na economia brasileira entre as décadas de 1980 e 1990; a migração de plantas industriais de grandes centros urbanos para cidades médias do interior, no processo de desconcentração industrial. Juntos, esses fatores foram impulsionados pela modernização no campo, que liberou massas de trabalhadores para empregos nas cidades, e o avanço do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996),

que ampliou as redes de comunicação e de transportes para porções do território que antes não as possuíam em densidade suficiente para possibilitar produções industriais e o escoamento de mercadorias.

De maneira importante, tanto a indústria têxtil de Apucarana quanto a indústria moveleira de Arapongas movimentam outras atividades econômicas na aglomeração urbana, em todo o território nacional e em outros países. Aranda (2010) explica que as produções industriais de Apucarana alcançam os Estados Unidos da América, Argentina, Paraguai, Uruguai, além de países da Europa, África e Sudeste Asiático. Já as mercadorias produzidas em Arapongas chegam às Américas Central e do Norte, à Alemanha, Cazaquistão, Japão e diversos países africanos.

Nas cidades da aglomeração urbana, os polos industriais de Apucarana e Arapongas beneficiam empresas que se articulam na cadeia produtiva, assim como outras que exercem atividades de transporte, comércio e serviços, aproveitando-se da circulação econômica que privilegia os espaços adjacentes e incentiva o consumo em diversas frentes. Ademais, há os vínculos empregatícios que mantêm as cidades da aglomeração como permanentemente atrativas, em conjunto com outros fatores.

Ibiporã, atualmente com uma população estimada em 55.688 habitantes (BRASIL, 2021), teve sua expansão urbana intensificada apenas na década de 1970 com a aprovação de grande número de loteamentos, impulsionada pelo crescimento econômico da cidade motivado pela atividade industrial que se aproveita do estoque de terras, da proximidade com Londrina e dos benefícios fiscais concedidos pela administração municipal (TAVARES, 2001). Em Ibiporã, também há forte presença do setor de serviços e da agropecuária, que movimentam a economia da cidade (HONDA, 2016).

Em Cambé – com uma população estimada em 108.126 pessoas (BRASIL, 2021) – e Ibiporã, muitas empresas se instalam se aproveitando das posições espaciais privilegiadas proporcionadas: pela conexão da malha urbana à Londrina na porção leste da cidade; pelo fácil acesso às Rodovias PR-445 e BR-369, que possibilitam rotas para Ponta Grossa e Curitiba, Maringá e o estado de São Paulo; pelo significativo mercado consumidor, não somente pela própria população e a de Londrina, mas também pela proximidade com as outras cidades da aglomeração urbana, como Ibiporã, Rolândia, Arapongas e Apucarana, que juntas totalizam mais de um milhão de pessoas; pela presença de empresas de ramos econômicos diversos e disponibilidade de mão de obra qualificada pelas universidades presentes; pela escassez de grandes terrenos em Londrina, que não sejam em áreas periféricas da cidade; e pelas facilidades

oferecidas em infraestrutura, benefícios fiscais municipais e a celeridade no processo de implantação das empresas (CAMBÉ, 2016; ROCHA, 2017; FOLHA DE LONDRINA, 2018).

Desse modo, as atividades econômicas mais expressivas nessas duas cidades em termos de população ocupada, em 2010, são a indústria de transformação e o comércio, seguindo a tendência apresentada em Apucarana e Arapongas. Em Cambé, 22% da população empregada trabalhava em indústrias de diversos ramos, enquanto o comércio reunia 18% (IPARDES, 2021c). Em Ibiporã, os percentuais eram de, respectivamente, 17% e 19% (IPARDES, 2021d). Apesar dos serviços não terem sido mencionados, também possuem uma importância ímpar para a economia das cidades da aglomeração. Entretanto, são menos representativos quando analisados quantitativamente separados em seus diversos tipos, sendo mais difíceis de serem reunidos num único grupo.

Próximo à Ibiporã, Jataizinho apresenta a mesma predominância econômica que existe em toda a aglomeração urbana de Londrina, mas em menor proporção devido ao seu porte territorial e demográfico. Em 2010, eram 24% da população ocupada em atividades da indústria de transformação e 17% no comércio (IPARDES, 2021e). Possui uma população estimada em 12.687 pessoas (BRASIL, 2021), com amplas relações socioeconômicas direcionadas à Ibiporã e à Londrina.

Com uma população atual estimada em 68.165 pessoas (BRASIL, 2021), em relação às atividades econômicas, Rolândia tinha em 2010 os mesmos destaques abordados até aqui, com a indústria de transformação com 27% da população ocupada e o comércio com 16% (IPARDES, 2021g). Localiza-se no entroncamento da Rodovia BR-369 com a Rodovia PR-170, que leva ao norte, em sentido ao estado de São Paulo e à cidade de Presidente Prudente. Isto, somado à localização próxima às cidades da aglomeração urbana de Londrina (entre Arapongas e Cambé), torna Rolândia uma cidade alvo para certas empresas de alcance nacional, dos ramos industrial e agropecuário.

Dois exemplos são: a aquisição das unidades de trabalho da cooperativa local Corol pela cooperativa Cocamar, em 2010 (COCAMAR, 2022); a instalação da planta industrial matriz da Big Frango (Agrícola Jandelle S. A.), uma das maiores empresas do país no segmento avícola e a maior empregadora da cidade – beneficiando-se de trabalho familiar de pequenas propriedades locais criadoras de aves (SOUZA, 2014) –, influenciando inclusive na expansão do tecido urbano de Rolândia em direção à Rodovia BR-369 e à cidade de Arapongas (DANTAS; VERCEZI, 2014). Posteriormente, a Big Frango foi adquirida por uma subsidiária da JBS Foods (GLOBO G1, 2015), aumentando a sua representatividade no mercado nacional e internacional.

A principal cidade do conjunto é Londrina, com uma população estimada em 580.870 habitantes para o ano de 2021 (BRASIL, 2021). Em relação às atividades econômicas, em 2010 se destacava a população ocupada na indústria de transformação (12%), no comércio (20%) e nas diversas ramificações dos serviços, que juntas ultrapassavam os 20% (IPARDES, 2021f). Em 2019, dentro da diversidade de estabelecimentos que exerciam alguma atividade econômica, o comércio varejista representava a quantidade principal com 32% do total, enquanto as quantidades de empregos eram maiores na indústria de transformação (12%), no comércio varejista (20%) e nos serviços de hospedagem e alimentação (11%) (RAIS, 2021).

Na perspectiva da Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL), instituição próxima às políticas públicas de planejamento urbano da cidade ao representar os interesses do empresariado frente ao poder público em suas diversas esferas, existe um desequilíbrio na economia municipal em favor das atividades comerciais e de serviços, sendo necessário um incentivo às atividades industriais. Nesse sentido, está sendo formulado o projeto MasterPlan Londrina 2040, que reúne profissionais da Prefeitura, da ACIL, do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) dentre outros, para discutir, planejar e direcionar a dinâmica urbana da cidade, comparando o desenvolvimento da sua expansão territorial e das suas atividades econômicas com outras cidades médias de porte e funcionalidades semelhantes, como Uberlândia-MG, Ribeirão Preto-SP e Joinville-SC (MASTERPLAN LONDRINA 2040, 2021). Suas consequências espaciais, econômicas e sociais só serão passíveis de conhecimento nos próximos anos, quando, preferivelmente, estudos aprofundados se debruçarem sobre a questão.

Como considerável centro no oferecimento de serviços especializados nas áreas de educação, saúde, ciência e tecnologia, Londrina possuía cerca de 24 mil pessoas empregadas nessas atividades em 2019, representando 14% do total de vínculos empregatícios (RAIS, 2021). Reforçam esse entendimento a presença de diferentes instituições de ensino superior, públicas e privadas, como a Universidade Estadual de Londrina (UEL), a Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), a Universidade Norte do Paraná (UNOPAR) dentre outras. Na saúde, existem os Hospitais Universitário, Evangélico, do Câncer, do Coração etc. Além disso, entidades como a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) e o Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná (IDR) – englobando o Instituto Agrônomo do Paraná (IAPAR) e a Empresa Paranaense de Assistência Técnica e Extensão Rural (EMATER) – contribuem para o destaque de Londrina na área de pesquisa agropecuária (CAMPOS, 2010).

Destacamos que não é somente Londrina que ocupa uma posição hegemônica perante as outras cidades, subordinando-as em todas as esferas socioeconômicas. As interrelações entre

as cidades da aglomeração podem se dar pela dependência e/ou pela complementaridade das funções urbanas. As cidades de Apucarana e Arapongas possuem importantes papéis econômicos pela presença de atividades industriais, influenciando as estratégias locacionais e as práticas espaciais de consumo realizadas em Rolândia, Cambé, Londrina, Ibiporã e Jataizinho. Dessa forma, compõem a divisão territorial do trabalho na escala da aglomeração urbana e para além dela, de maneira integrada e interrelacional.

Entretanto, a atração interurbana exercida por Londrina é muito grande. Desde o início do século XXI, Tavares (2001) afirmava que mais de 80% dos deslocamentos de pessoas e dos fluxos econômicos entre Londrina, Cambé, Ibiporã e Rolândia se davam, então, em direção à cidade principal. Esmiuçando esse dado, a pesquisa mostra que os deslocamentos motivados pelo trabalho eram entendidos mais pela complementaridade entre as funções presentes em Londrina e nas cidades menores. De outra maneira, os deslocamentos causados pela busca do consumo de bens e serviços demonstram um grau relevante de dependência por atividades econômicas que não se distribuem em todas as porções da aglomeração, concentrando-se e gerando grande centralidade em Londrina, especialmente em seu centro principal, mas também nos eixos rodoviários (PR-445 e BR-369) e nos *shopping centers*.

Tavares (2001) e Souza (2014) indicam que Rolândia, por se localizar mais distante de Londrina, abria campo para que seus habitantes se dirigissem à Cambé ou Arapongas, não necessariamente frequentando os espaços de trabalho e de consumo da cidade central. Quanto maior o grau de especialização da atividade, maiores as chances dos cidadãos se deslocarem para centros urbanos maiores onde essas atividades se concentram. Já em relação às atividades mais corriqueiras, maiores são as chances de se ter acesso a elas em cidades menores.

Além dos movimentos pendulares, fica evidente a força centrípeta exercida por Londrina no direcionamento da expansão urbana das cidades de entorno. Tavares (2001) elucida que, sobretudo as áreas periféricas de Cambé e Ibiporã tendiam a se expandir no sentido do tecido urbano londrinense, conectando os ambientes construídos e se aproveitando do uso de infraestruturas próximas como vias de acesso.

Aliado ao porte demográfico, à diversidade funcional de estabelecimentos e à dinamicidade das atividades socioeconômicas, o posicionamento na rede urbana brasileira e as intermediações que a cidade desempenha entre diferentes escalas espaciais conferem uma significativa importância à Londrina no cenário nacional (SILVA, 2013). Como afirmam Bitoun e Miranda (2009), o nível de classificação em que Londrina se encontra na rede urbana brasileira é marcado por cidades que possuem um acúmulo relevante de riqueza, expresso seja por depósitos bancários, renda domiciliar *per capita* ou percentual de renda maior que dez

salários-mínimos. Entretanto, são centros que também apresentam níveis consideráveis de pobreza e precárias condições de vida, aferidos pelo Índice de Gini, percentual de domicílios sem banheiro, déficit habitacional dentre outros. Como coloca Santos (2013), a criação de riqueza, geralmente concentrada, durante o processo de urbanização convive simultaneamente com a enorme produção de pobreza, dispersa pelos espaços urbanos capitalistas.

Além de concentrar atividades tecnológicas, humanas, científicas e informacionais, Londrina está localizada em uma posição estratégica, favorecendo seu papel de nó de redes e fluxos materiais e imateriais que atravessam a região. Pode ser considerada um ponto de conexão tanto à capital do estado e ao porto de Paranaguá, quanto aos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, além de outros países a oeste, como Paraguai e Argentina.

Nesse contexto, Londrina assume uma posição essencial na organização do espaço regional, servindo como referência também em escalas mais abrangentes, especialmente pela oferta de serviços de educação, telecomunicações e saúde (TAVARES, 2001). Como todo, é visível o crescimento das atividades denominadas como terciárias, em um processo frequentemente chamado de terciarização. Nele, não somente a saúde e a educação possuem relevância, mas igualmente as atividades comerciais e de serviços, reforçando a centralidade exercida que confere à Londrina a classificação de Capital Regional B pela pesquisa “Regiões de Influência das Cidades” – REGIC (IBGE, 2020c).

A REGIC de 2018, elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), tem como objetivo principal “[...] identificar e analisar a rede urbana brasileira, estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das Cidades” (IBGE, 2020c, p. 9). Sua importância está em detalhar os eixos de integração da rede urbana brasileira, revelando os diferentes níveis de centralidade das cidades pela verificação das relações de proximidade e subordinação entre as cidades.

Na determinação das relações de proximidade e subordinação entre os centros urbanos, que contribuem para a delimitação do alcance territorial da oferta de bens e serviços e, conseqüentemente, da região de influência, foram aplicados questionários nas cidades (IBGE, 2020c). Nestes questionários, aferiram-se os deslocamentos dos habitantes por perguntas como: onde se realizavam as compras de vestuário, calçados, móveis, eletroeletrônicos; acesso à serviços de saúde; acesso ao ensino superior; acesso às atividades culturais e esportivas; uso de aeroporto; ligações rodoviárias e hidroviárias via transporte público; e origem dos jornais que circulam na cidade.

Para aferir as relações de longa distância entre os centros urbanos, consideraram-se as relações de comando e gestão pública e empresarial no território. Para a gestão pública,

identificaram-se sedes de instituições estatais, muitas vezes descentralizadas, que funcionam como centros de decisão que influenciam a região. São eles: o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), Ministério do Trabalho e Emprego, Secretaria Especial da Receita Federal, Justiça Federal, Tribunais Regionais Eleitorais, Tribunais Regionais do Trabalho e o IBGE. Para a gestão empresarial, foram consultadas informações no Cadastro Central de Empresas (CEMPRE) para localização das empresas.

Em conjunto, as duas esferas de análise da REGIC (IBGE, 2020c) – de proximidade por meio de geração de dados primários, e à distância por meio de consulta a dados de gestão pública e empresarial – possibilitaram uma caracterização da hierarquia da rede urbana brasileira, da delimitação das regiões de influência e da disponibilidade/complexidade da oferta de bens e serviços. Quanto maior o alcance do papel de comando e/ou do grau de atratividade, maior a área de influência em que as cidades estão subordinadas a este centro urbano principal. Destacamos que a unidade urbana de análise pode compreender tanto uma cidade, individualmente, quanto um arranjo populacional (conjunto de cidades consideradas como uma unidade urbana integrada, com união dos tecidos urbanos ou que estabeleçam relações fortes, como movimentos pendulares para estudo e/ou trabalho).

Os cinco grandes níveis da hierarquia urbana na REGIC (IBGE, 2020c), partindo do mais alto ao mais baixo, são: Metrópoles, Capitais Regionais, Centros Sub-regionais, Centros de Zona e Centros Locais.

Londrina se encontra classificada como um arranjo populacional no nível Capitais Regionais, subdivisão Capital Regional B. Este arranjo populacional engloba as cidades de Londrina, Cambé, Ibiporã e Jataizinho (IBGE, 2016). Os arranjos populacionais foram definidos pelo IBGE pelo agrupamento de dois ou mais municípios onde: há uma forte integração populacional por movimentos pendulares para trabalho ou estudo (igual ou superior a 10 mil pessoas); ou existe continuidade territorial entre os tecidos urbanos (em pelo menos 3 km).

O arranjo populacional de Londrina foi classificado entre 100 e 750 mil habitantes, de porte médio, com mais de 30 mil pessoas realizando movimentos pendulares para trabalho e estudo, em outras cidades do conjunto. Rolândia aparece como uma cidade que possui integração média/alta com o arranjo populacional, apesar de não o compor (IBGE, 2016).

Já a região de influência do arranjo populacional de Londrina, mais ampla, inclui 85 centros urbanos, com área de 30.615 km², abrange 1.873.567 pessoas (2018) e possui um Produto Interno Bruto (PIB) de aproximadamente 54 bilhões de reais para o ano de 2016. A Figura 8 ilustra as conexões de Londrina em sua região de influência:

atividades comerciais, que representam parcela significativa das atividades econômicas da cidade e de sua região de influência.

Apesar de não fazerem parte do mencionado arranjo populacional, os Centros Sub-regionais de Apucarana (A), Arapongas (A) e Rolândia (B) estão na região de influência de Londrina, possuindo fortes ligações socioeconômicas entre si (IBGE, 2020c).

Nesse contexto, por que não utilizamos os recortes do arranjo populacional ou da região de influência de Londrina? Por que considerar as cidades do arranjo populacional, acrescidas dos Centros Sub-regionais de Apucarana, Arapongas e Rolândia, e não os de Ivaiporã, Santo Antônio da Platina ou Cornélio Procopio?

As relações de proximidade aferidas pela REGIC e os graus de integração do estudo “Arranjos Populacionais” (IBGE, 2016), que sintetizam os movimentos pendulares para trabalho/estudo e os deslocamentos de cidadãos para o consumo e acesso aos serviços em outros centros urbanos próximos, indicam uma integração significativa entre as cidades de Londrina e do seu entorno próximo, dando ênfase ao recorte espacial interurbano para além de sua continuidade territorial, conforme distinção feita por Sposito (2004b), ao considerar a continuidade espacial, constituída não apenas pelo tecido urbano, mas também pelos fluxos intensos.

A escolha dos critérios para a definição dos arranjos populacionais pelo IBGE (2016) foi baseada na noção de existência de relacionamentos cotidianos entre grande parte das populações de duas ou mais cidades, algo que concordamos e que aqui qualificamos como continuidade espacial.

Entretanto, as expansões do tecido urbano de Rolândia em direção à Arapongas, e do tecido desta em sentido à Apucarana, diminuindo as separações entre eles, traz mais um elemento a ser observado. Consideramos que Arapongas e Apucarana não são mais concentrações urbanas “isoladas”, como trata o IBGE (2016), mas passam a se integrar não somente espacialmente, mas também em caráter territorial ao arranjo populacional de Londrina, em intensidade crescente, dando origem à aglomeração urbana.

Para fundamentar nossa escolha do recorte espacial, consideramos a proximidade territorial entre as cidades como um elemento primordial, além da continuidade territorial e dos indícios de continuidade espacial. Essa proximidade engloba as cidades que possuem continuidade territorial entre os seus tecidos urbanos, ao mesmo tempo que seleciona algumas das cidades que possuem continuidades espaciais e estão próximas de se unirem territorialmente. São os casos de Apucarana-Arapongas, Arapongas-Rolândia, Rolândia-Cambé e Ivaiporã-Jataizinho. Todas possuem distâncias que as separam, no máximo, em até 6,5

km, resultado histórico do processo de colonização e formação dos centros urbanos da região pela Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP). Como discutimos anteriormente, esta priorizou a comercialização de pequenos lotes, compondo cidades em intervalos espaciais regulares, planejadas para determinadas quantidades de pessoas, que serviriam de apoio às atividades agrícolas e supririam as necessidades da população em termos de comércio e serviços.

Consequentemente, se a proximidade territorial é um fator decisivo para a escolha das cidades pertencentes à aglomeração urbana de Londrina, cidades como Cornélio Procópio, Santo Antônio da Platina e Ivaiporã, que também possuem significativas conexões socioeconômicas com Londrina, por estarem em sua região de influência (IBGE, 2020c), não foram incluídas. Isto não significa que são menos relevantes para a estruturação da rede urbana no norte paranaense, mas somente que não possuem as mesmas condições territoriais e espaciais de proximidade e facilidade de deslocamento que entendemos como indispensáveis para melhor apreender as dinâmicas do consumo consuntivo a partir do comércio e outros serviços associados, em um contexto interurbano. Nele, estão envolvidas cidades, no plural, que se integram e se interrelacionam de maneira tão intensa, justamente pela sua proximidade territorial e suas relações socioespaciais, decorrentes de uma formação histórica particular⁵.

Portanto, aprofundando-nos nos elementos de integração entre as cidades de dentro e de fora do arranjo populacional de Londrina, suas verticalidades e horizontalidades, entendemos que é indispensável adotarmos o recorte espacial interurbano, com algumas modificações, que aqui qualificamos como aglomeração urbana de Londrina. Pela sua continuidade espacial, vínculos socioeconômicos, deslocamentos para trabalho/estudo/consumo e, ora continuidade, ora proximidade territorial, demonstrados por fontes diversas, optamos por definir e compor a aglomeração com as cidades de Londrina, Cambé, Ibitiporã, Jataizinho, Rolândia, Arapongas e Apucarana. Juntas, fazem uma intermediação própria com o restante da rede urbana.

Após as discussões e as justificativas apresentadas, consideramos cumprido o primeiro objetivo específico, estando evidente as razões para a nossa definição da aglomeração urbana de Londrina com a composição das sete cidades citadas anteriormente. Consultamos a

⁵ Formação distinta, por exemplo, da ocorrida no Triângulo Mineiro-MG, onde a rede urbana se desenvolveu a partir de pequenos povoamentos originados por caminhos “abertos” por bandeirantes entre os séculos XVIII e XIX (MONTES, 2006). Conforme avançava a colonização, a região foi dividida em enormes sesmarias, dando origem aos latifúndios que ocupavam grandes territórios, “[...] dificultando a formação de vilas e arraiais próximos uns dos outros [...]” (PINTO, 2003, p. 68). Nesse contexto, é dificultada a definição de uma aglomeração urbana ou conjunto de cidades que estabeleçam fortes conexões pela proximidade territorial.

bibliografia pertinente ao tema, debatemos com os autores e autoras por ela responsáveis e analisamos outras caracterizações possíveis para o recorte espacial, adotando algumas premissas e dando maior peso a outras, como a proximidade territorial.

Essa configuração da aglomeração urbana de Londrina também inclui as cidades que possuem as maiores quantidades de deslocamentos de pessoas entre si na Região Metropolitana inteira, como mostramos anteriormente pelo estudo de Druciaki (2014). Esse fato é de extrema importância, pois a investigação das práticas espaciais para o consumo, envolvendo o deslocamento dos cidadãos, é um dos pontos centrais das metodologias utilizadas neste trabalho.

Na Região Sul, a média de distância para o deslocamento de consumo interurbano ficou entre 50 e 75 km (IBGE, 2020c), o que corrobora a possibilidade de que as conexões internas da aglomeração urbana de Londrina se fortalecem a partir da atividade comercial, já que a maior distância entre as cidades da área eleita para a pesquisa está no limite dos 75 km (distância entre Jataizinho e Apucarana).

Dada a relevância das atividades comerciais e de determinados serviços nas cidades da aglomeração urbana de Londrina, abordadas até aqui, têm-se motivos suficientes para nos debruçarmos sobre elas. Portanto, adentraremos no segundo objetivo específico, que engloba a análise da recém definida aglomeração urbana de Londrina a partir da distribuição espacial de seus estabelecimentos, dos processos espaciais em curso e dos conteúdos das práticas e estratégias espaciais de cidadãos e lojistas para o comércio e para o consumo.

O primeiro elemento será a distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, concomitantemente aos processos espaciais em curso, seguidos das práticas espaciais de consumo a eles inerentes, em constante diálogo com os movimentos de estruturação das cidades investigadas.

2.4 DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DO COMÉRCIO E DOS SERVIÇOS NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA

Visando adentrar em um dos objetivos específicos da pesquisa, como primeiros resultados da aplicação metodológica do banco de dados CNEFE/CNAE, foram identificados 18.510 estabelecimentos pertencentes aos 16 grupos econômicos escolhidos (Quadro 5), distribuídos na aglomeração urbana de Londrina. Trata-se de um primeiro passo na análise da distribuição desses estabelecimentos e de suas estratégias espaciais.

Como esperado, Londrina concentrou a maioria dos estabelecimentos, com 51,4% do total, seguida de Apucarana (13,4%), Araçongas (12,8%) e Cambé (9,9%). São números que confirmam expectativas pré-concebidas, pois trata-se de uma hierarquização que também representa o porte demográfico destas cidades.

Quando dividimos a população de cada cidade em 2010, pelo número de estabelecimentos encontrados no mesmo ano, vemos que as proporções se mantêm em uma faixa relativamente próxima, entre 41 pessoas por estabelecimento (Jataizinho) e 56 pessoas por estabelecimento (Ibiporã). Não identificamos qualquer padrão nessa relação, já que as duas menores cidades em termos de população ficaram nos extremos, uma com mais estabelecimentos por pessoa, a outra com menos. Enquanto isso, as maiores cidades e mais complexas em termos de funcionalidades e atividades socioeconômicas presentes ficaram entre essas duas, por volta de 50 pessoas para cada estabelecimento (Londrina, Apucarana, Araçongas e Cambé). Há que ser ponderado como possível explicação para essas diferenças que a relação está sendo calculada com base no número de estabelecimentos e não é considerado o tamanho deles, em termos de área, de *mix* de produtos e/ou número de empregados.

Quadro 5 – Quantidades de estabelecimentos identificados nas cidades da aglomeração urbana de Londrina, a partir dos códigos definidos para os grupos enfocados do CNEFE (2010).

	Códigos																Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Apucarana	24	226	80	31	198	169	27	134	107	49	69	602	539	25	33	175	2.488
Arapongas	20	246	72	27	120	150	30	134	132	61	86	556	447	26	46	220	2.373
Cambé	10	204	71	11	114	101	22	97	77	27	51	402	447	9	21	182	1.846
Ibiporã	6	89	17	3	60	62	10	45	35	13	25	192	208	11	11	67	854
Jataizinho	1	28	2	3	19	13	4	7	12	3	9	53	107	2	3	18	284
Londrina	176	1010	412	109	472	607	113	539	509	195	275	2165	1797	107	129	905	9.520
Rolândia	11	81	25	7	66	82	15	45	67	38	39	287	249	9	13	111	1.145
Total	248	1.884	679	191	1.049	1.184	221	1.001	939	386	554	4.257	3.794	189	256	1.678	18.510

Fonte: IBGE (2010).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Para efeito de comparação, o número de estabelecimentos identificados na aglomeração urbana de Londrina dos mesmos 16 grupos da CNAE 2.0, pela Relação Anual de Informações Sociais (RAIS, 2021), foi aproximadamente 38% menor. Enquanto com o banco de dados CNEFE/CNAE foram apontados 18.510 estabelecimentos distribuídos pelas sete cidades, a RAIS assinalou somente 11.359 para o mesmo ano, em 2010. Isso demonstra a relevância de se somarem metodologias e fontes de dados diferentes para uma apreensão mais refinada da realidade.

Como as informações do CNEFE foram produzidas a partir de registros obtidos em trabalhos de campo por recenseadores do Censo Demográfico, essa fonte possui um alcance e uma capilaridade maior para detectar estabelecimentos de funções econômicas em meio aos endereços nas cidades, assim como para distinguir as atividades comerciais e de serviços entre eles. Desse modo, não se descarta a utilidade do banco de dados trabalhistas da RAIS, mas se constata uma limitação na sua coleta de informações. Ao tabular os dados somente de estabelecimentos com Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e com a presença de vínculos empregatícios formais, essa plataforma passa ao largo da grande parcela de informais que compõem as nossas relações de trabalho e de geração de riqueza na economia nacional.

Apesar disso, um detalhamento indispensável que a RAIS oferece é sobre o tamanho dos estabelecimentos por ela identificados. Em 2010, dos 11.359 estabelecimentos dos 16 grupos, aproximadamente 87% possuíam até nove empregados e cerca de 98% até 49 trabalhadores (RAIS, 2021). De acordo com a classificação adotada pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE, 2018), o tamanho de uma empresa comercial ou de serviços é definido como micro até nove pessoas ocupadas e pequena de 10 a 49 pessoas.

Portanto, seguindo a constante histórica apontada por diversos autores, incluindo Solomon (1986) e Matos e Arroio (2011), torna-se evidente a presença significativa das micro e pequenas empresas (MPEs) na economia urbana da aglomeração estudada, especialmente ao se tratar do comércio e dos seus serviços relacionados. Segundo Boligian Neto e Cocato (2017), de 2006 a 2015, metade dos empregos formais nas cidades brasileiras foram proporcionados pelas MPEs. Já Matos e Arroio (2011) reconhecem que, para a realidade latino-americana, as MPEs têm sido motores de sustentação econômica e social nas últimas décadas, absorvendo os choques negativos recorrentes da dinâmica capitalista e substituindo empregos extintos por novos, continuamente.

Retornando aos números apresentados por meio do banco de dados CNEFE/CNAE, é essencial que façamos um detalhamento sobre a intensidade de ocorrência dos tipos de atividades comerciais e de certos serviços e sobre a sua distribuição espacial na aglomeração.

A partir do exemplo do estudo de Whitacker (2018), foram enfocados os processos de concentração e dispersão dos estabelecimentos para uma melhor produção e exposição dos mapas.

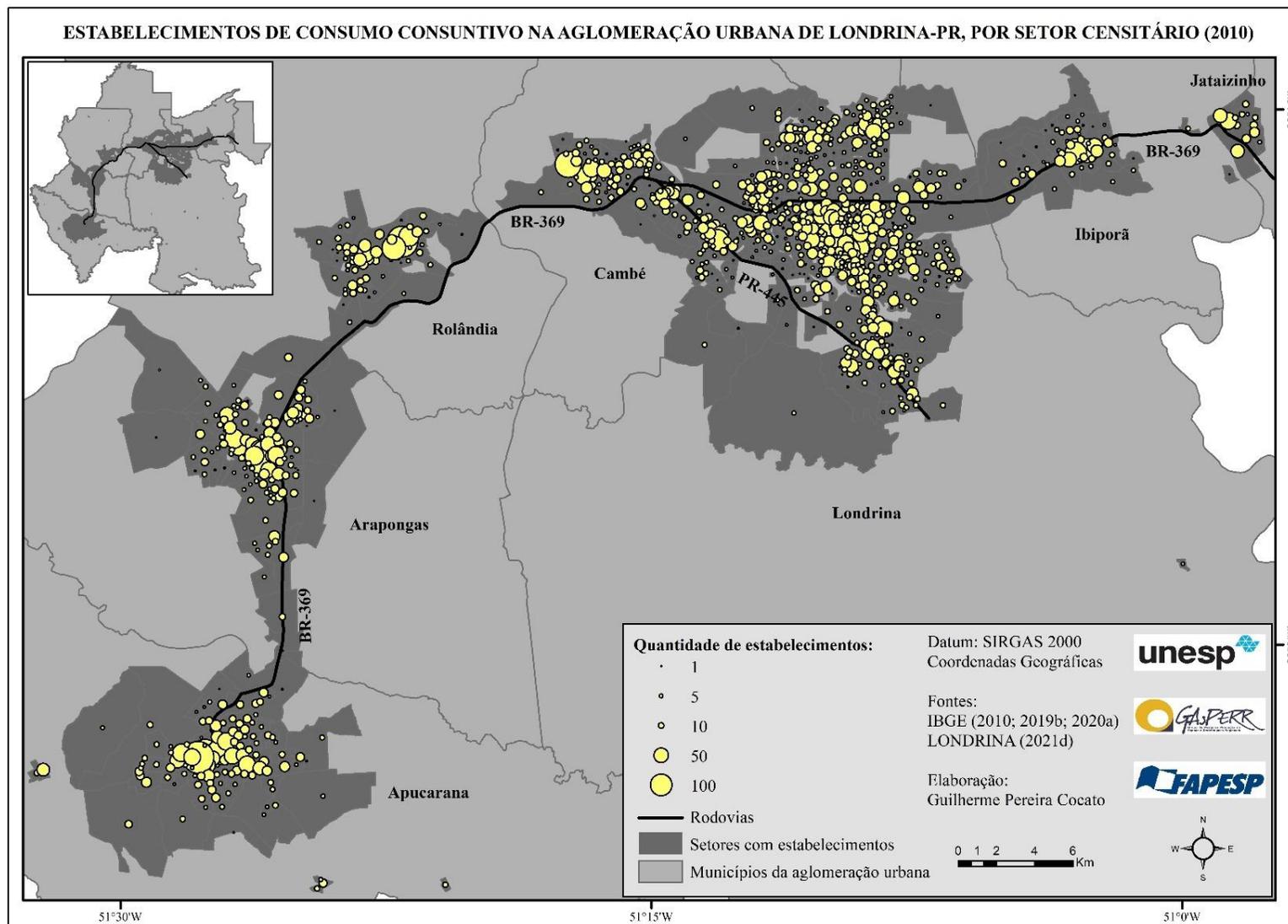
Nas representações cartográficas foram utilizados arquivos no formato *.shp* provenientes das malhas territoriais disponibilizadas como produtos do Censo Demográfico de 2010 (IBGE, 2019b). Os dados tabulados foram unidos aos arquivos de representação espacial por meio dos *softwares* ArcMap 10.8 e ArcGis *online* da iniciativa Unesp Educacional (assinatura nº 7303261929), que também serviram para a produção dos mapas finais, nos modelos por recorte censitário (em polígonos) e por contagem de pontos.

Ao longo deste trabalho, mencionaremos, repetidamente, vias (rodovias e avenidas), áreas de importância significativa, *shopping centers*, malhas urbanas e limites municipais existentes na aglomeração urbana, assim como as zonas do perímetro urbano de Londrina, para o melhor entendimento da distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais e de alguns serviços, bem como das práticas de consumo dos cidadãos. Para que os leitores e leitoras possam identificar corretamente as localizações destes, elaboramos um mapa de referência, posicionado ao final do texto e intitulado como Apêndice A. Quando necessário, colocaremos chamadas a ele durante as discussões, mas, independentemente, aconselhamos que seja consultado sempre que possível.

A Figura 9 apresenta o primeiro panorama da distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina, utilizando os dados de 2010 da união CNEFE/CNAE e englobando as quantidades das empresas pertencentes aos 16 grupos econômicos descritos anteriormente, em seus respectivos setores censitários, recorte zonal utilizado pelo IBGE para um detalhamento maior do que o recorte de município para as cidades brasileiras.

Visualmente, pela configuração dos tecidos urbanos das cidades da aglomeração, em crescente proximidade, acompanhando as ligações proporcionadas pelas Rodovias PR-445 e, principalmente, BR-369, verificamos a tendência de estruturação de uma aglomeração urbana linear, estendendo-se de Apucarana à Jataizinho.

Figura 9 – Concentrações de estabelecimentos para o consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).



As representações por recorte censitário, especificamente por setores, abarcaram todos os estabelecimentos identificados, de acordo com o Quadro 5. No total de 1.338 setores censitários da aglomeração urbana de Londrina, foram localizados estabelecimentos de consumo consuntivo em 1.095 ou 81,8%. Em Londrina, o percentual de setores com presença de pelo menos um destes estabelecimentos foi de 83,8%. Os tamanhos dos círculos usados para representar as quantidades de estabelecimentos por setor foram definidos visando a melhor visualização do conjunto de distribuição espacial dos dados. Ressaltamos que os valores dispostos na legenda são provenientes de aproximações realizadas no próprio *software* ArcGis, servindo de referências mesmo para quantidades que não se igualam aos números absolutos selecionados (1, 5, 10, 50 e 100), podendo se desviar para mais ou para menos.

É possível notar que as maiores concentrações de estabelecimentos ocorreram nos setores centrais de cada cidade, nos setores do centro principal de Londrina e ao longo de vias importantes de ligação entre as cidades da aglomeração, como as Rodovias PR-445 e BR-369. Esse cenário era esperado dado que, majoritariamente, esse conjunto de estabelecimentos se caracterizam como micro ou pequenas empresas (RAIS, 2021), beneficiando-se dos efeitos atrativos de centralidade que as aglomerações de atividades econômicas podem proporcionar nas cidades.

No entanto, para além das concentrações evidentes nos centros principais de cada cidade, observaram-se concentrações de estabelecimentos em setores dispersos em Apucarana (eixo leste-oeste), Araongas (norte-sul), Cambé (continuidade territorial com Londrina, seguindo a Rodovia PR-445) e Londrina. Nesta, em todas as áreas da cidade, houve a ocorrência de grandes concentrações de estabelecimentos de consumo consuntivo, em quantidades próximas de 50 estabelecimentos por setor censitário.

Com base na distribuição espacial dos estabelecimentos, foram gerados mapas de densidade ou mapas de calor para o melhor entendimento dessa situação, por meio do método Kernel do *software* ArcGis. Neles, foram definidas cinco classes de concentração dos estabelecimentos a partir da metodologia de “Quebras Naturais”, em que os dados são divididos em intervalos a partir da heterogeneidade da sua própria distribuição de frequência. As classes são: “Muito baixo”, “Baixo”, “Médio”, “Alto” e “Muito alto”, aumentando gradativamente conforme os estabelecimentos se distribuem e se concentram na aglomeração urbana (Figura 10) e na cidade de Londrina (Figura 11), sendo que todos os valores “0” foram excluídos.

Figura 10 – Graus de concentração dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).

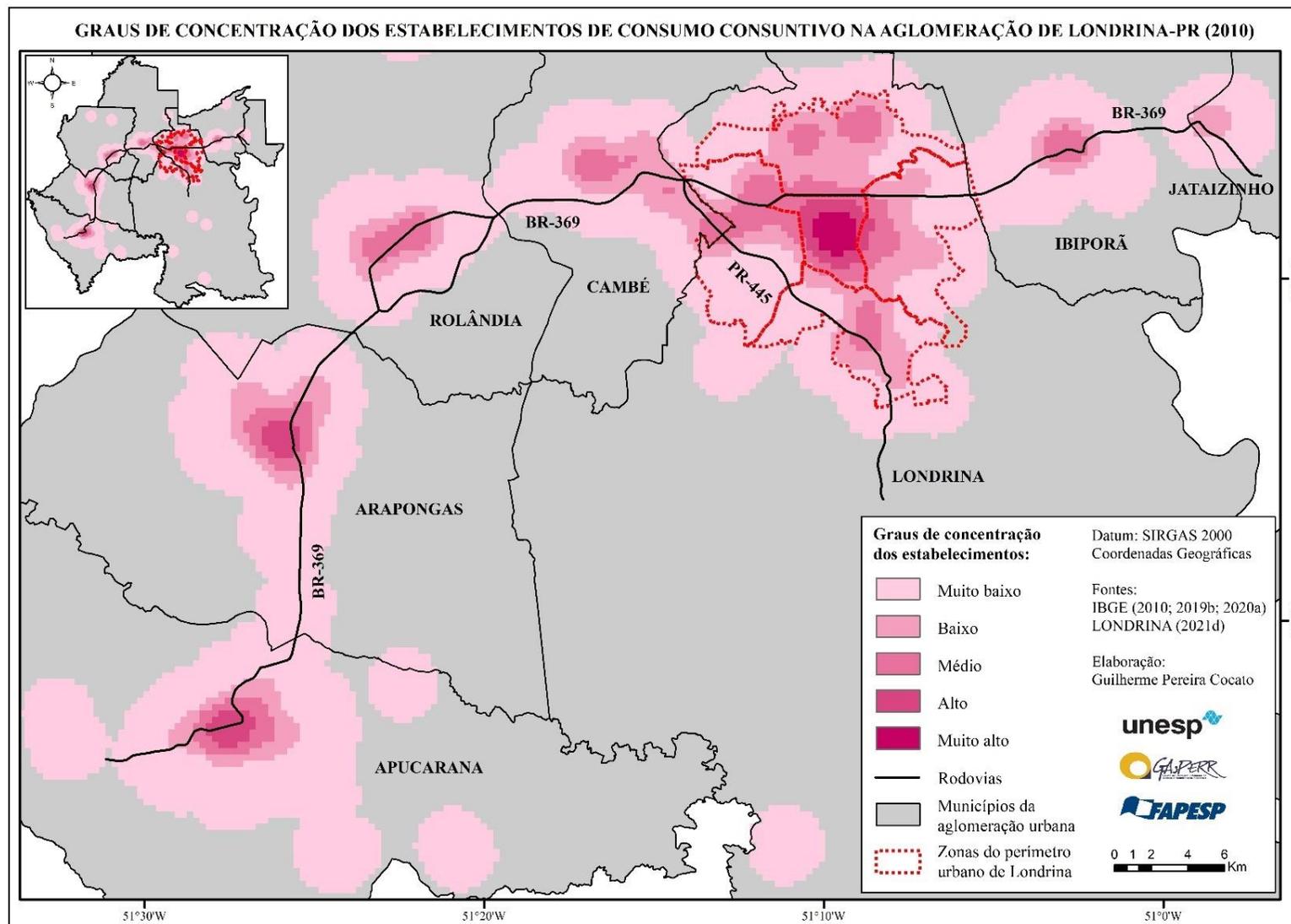
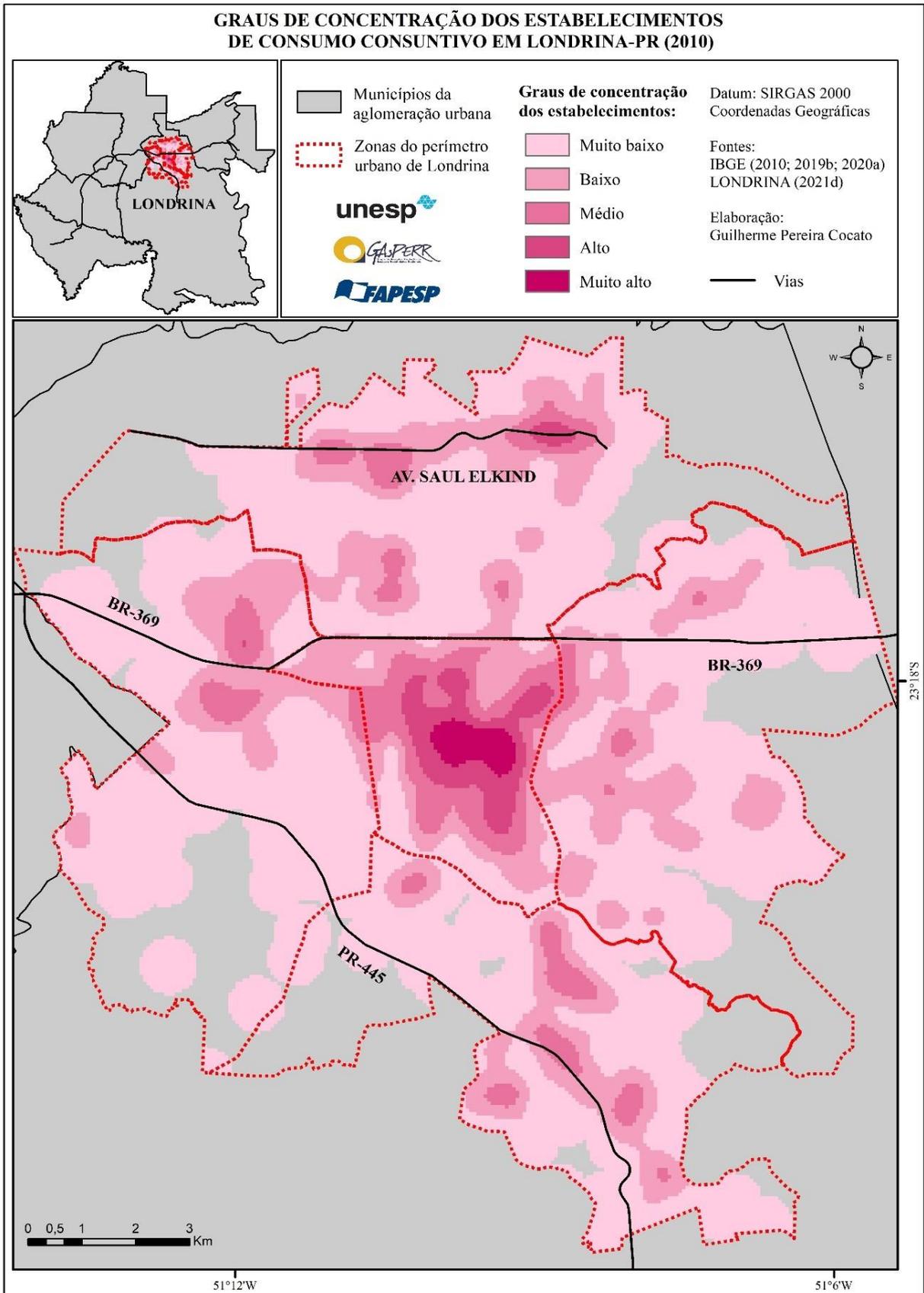


Figura 11 – Graus de concentração dos estabelecimentos de consumo consuntivo em Londrina-PR (2010).



Na Figura 10, os graus de concentração dos estabelecimentos revelaram a tendência de conexão entre as cidades da aglomeração urbana, acompanhando a Rodovia BR-369, apesar da predominância do nível muito baixo, o que indica uma distribuição espacial dispersa. Em todas as cidades, o maior grau de concentração ocorreu no centro principal, irradiando para as periferias em níveis gradativamente menores e mais esparsos. Entre Londrina e Cambé a continuidade da presença de estabelecimentos é maior, com níveis de concentração baixo e médio.

Quando aumentamos o detalhamento dos graus de concentração dos estabelecimentos, para Londrina (Figura 11), constatamos que o nível máximo se encontra na zona central da cidade, seguida de uma área na zona norte que apresenta o nível de concentração alto. A maior concentração ocupa a quase totalidade da zona central, que se estende em alguns pontos para além do centro principal, com destaque para a zona leste. Na zona norte, a quase totalidade da Avenida Saul Elkind é preenchida por graus significativos de concentração, assim como algumas áreas das zonas oeste e sul, em sentido sudeste (Apêndice A). Forma-se um conjunto de múltiplas concentrações, que podem se traduzir em áreas centrais.

No que tange aos tipos de estabelecimentos, os de Código 12, com 22,9%, e de Código 13, com 20,4%, tiveram a maior quantidade identificada e, conseqüentemente, a maior presença na aglomeração urbana. São, respectivamente, comércios varejistas de produtos novos e usados diversos (vestuário, acessórios, calçados, bijuterias, artesanatos etc.) e restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas (bares, lanchonetes, sorveterias etc.). Em seguida, aparecem os grupos de Código 2 (manutenção e reparação de veículos automotores) e Código 16 (outras atividades de serviços pessoais, que englobam lavanderias, tinturarias, cabeleireiros e salões de beleza, dentre outras).

Para que não fosse produzida uma quantidade exagerada de materiais, que posteriormente não poderiam ser analisados apropriadamente, foram feitos mapas dos estabelecimentos agrupados no nível de detalhamento das divisões da CNAE 2.0.

Os grupos dos Códigos 1 a 4, que envolvem os estabelecimentos de comércio e reparação de veículos, motocicletas e peças relacionadas, foram reunidos na divisão de Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, ao qual estão subordinados na hierarquia da classificação de atividades econômicas.

Os estabelecimentos dos Códigos 5 a 12 foram reunidos sob a divisão do Comércio varejista, já que todos executam atividades dessa tipologia. O Código 13 ficou na divisão de Alimentação; os Códigos 14 e 15 na divisão de Reparação e manutenção de equipamentos de

informática e comunicação e de objetos pessoais e domésticos; e o Código 16 na divisão de Outras atividades de serviços pessoais.

Agora, por meio das Figuras 12 a 15, vejamos como ocorrem as distribuições espaciais, por setores censitários, dos diferentes tipos de estabelecimentos para o consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina. Assim como na Figura 10, que demonstrou as quantidades totais de estabelecimentos na aglomeração, os próximos mapas são acompanhados de legendas que apresentam valores absolutos que servem como referências para as concentrações de estabelecimentos identificadas. Algumas quantidades podem ser maiores ou menores, ficando entre os intervalos definidos.

Figura 12 – Concentrações de estabelecimentos, pertencentes à divisão de comércio varejista da CNAE 2.0 (Códigos 5 a 12), na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).

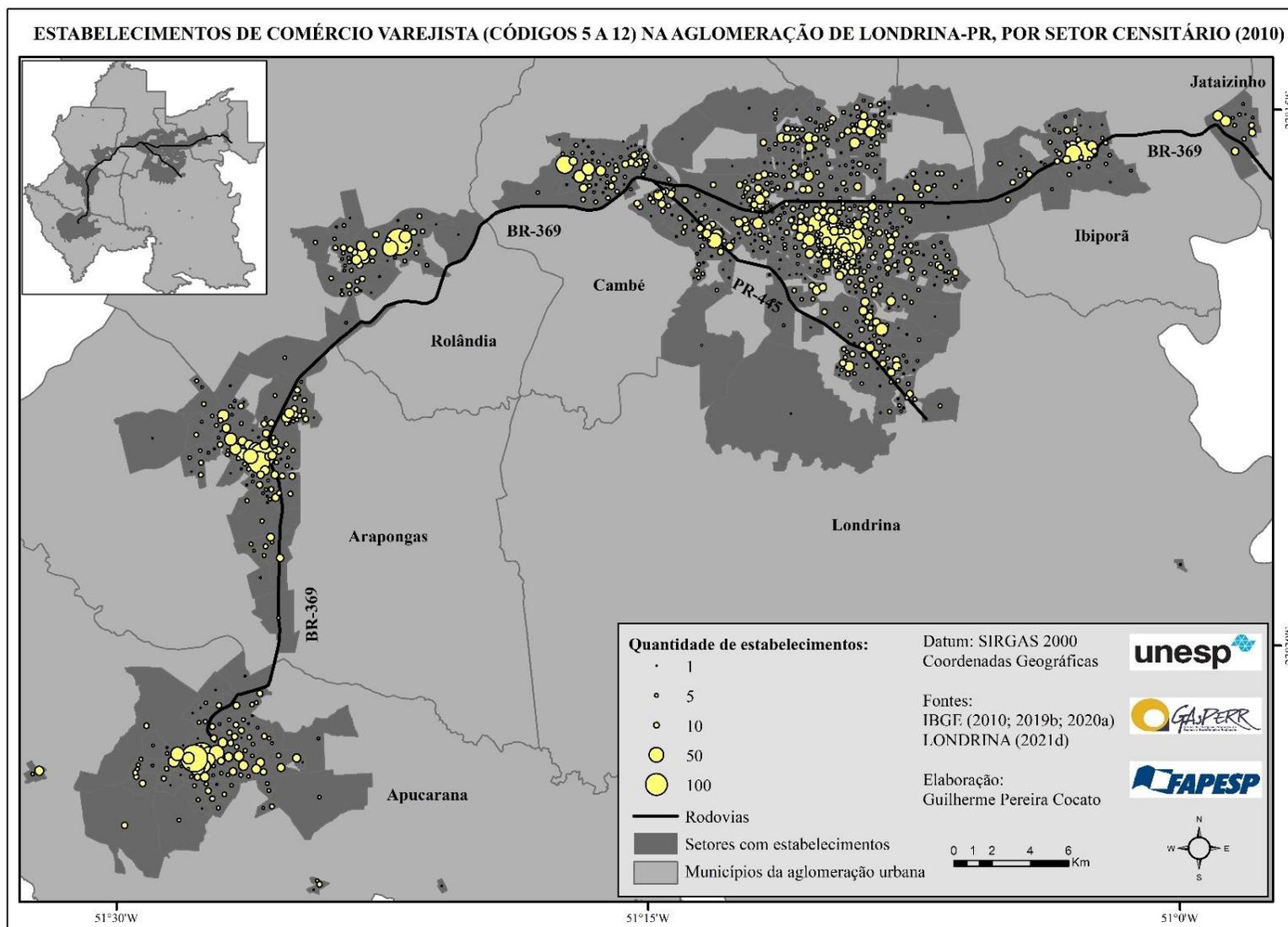


Figura 13 – Concentrações de estabelecimentos, pertencentes à divisão de alimentação da CNAE 2.0 (Código 13), na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).

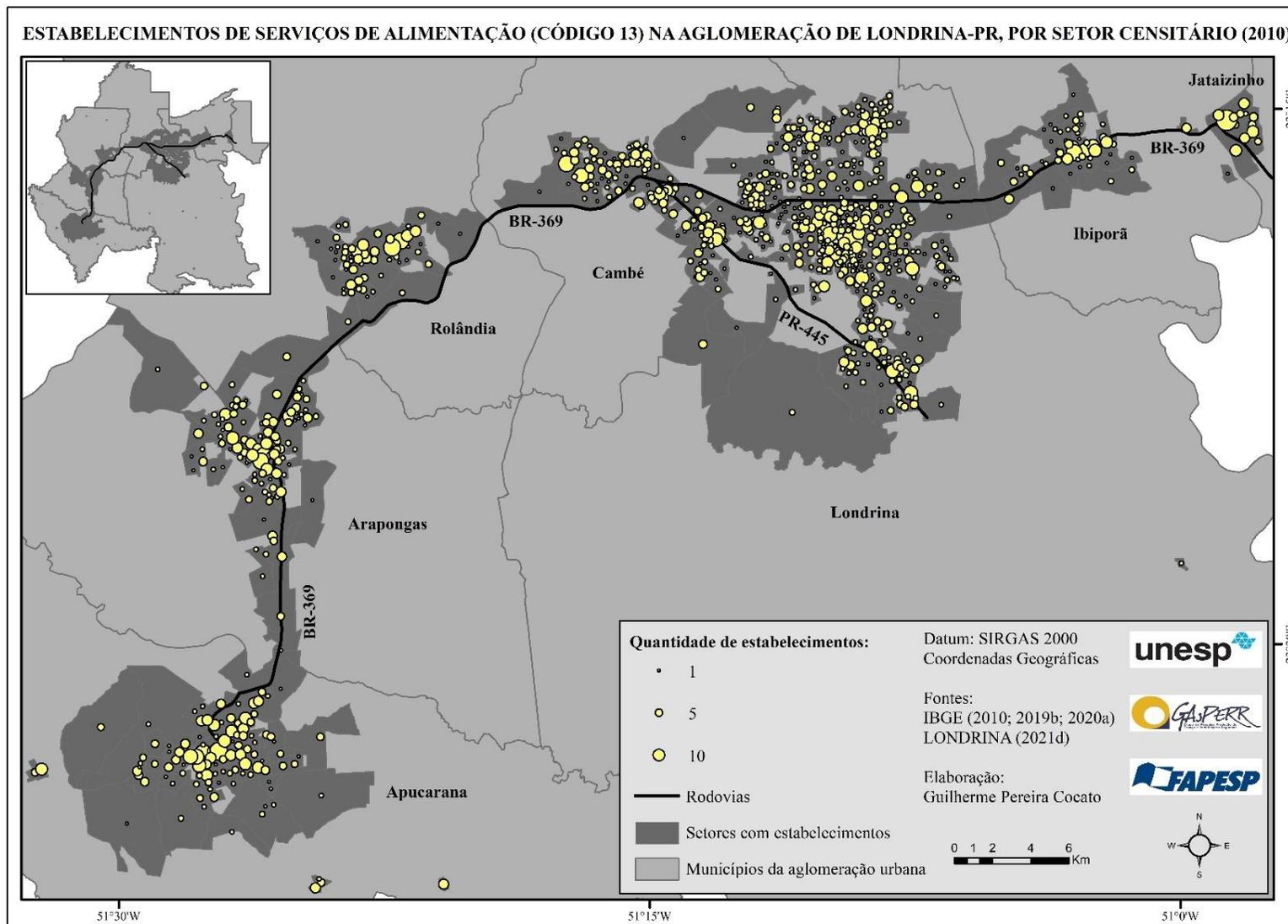


Figura 14 – Concentrações de estabelecimentos, pertencentes à divisão de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas da CNAE 2.0 (Códigos 1 a 4), na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).

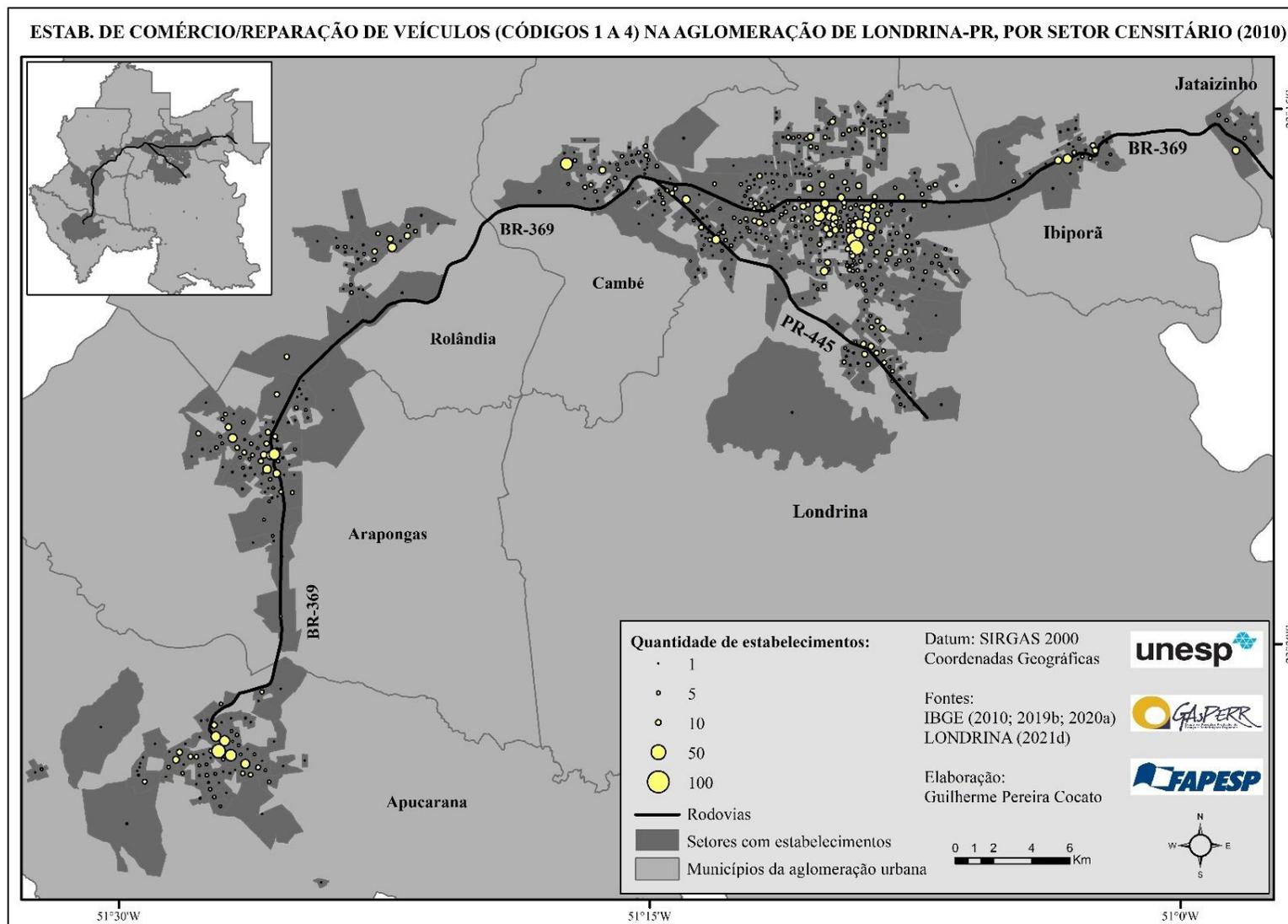
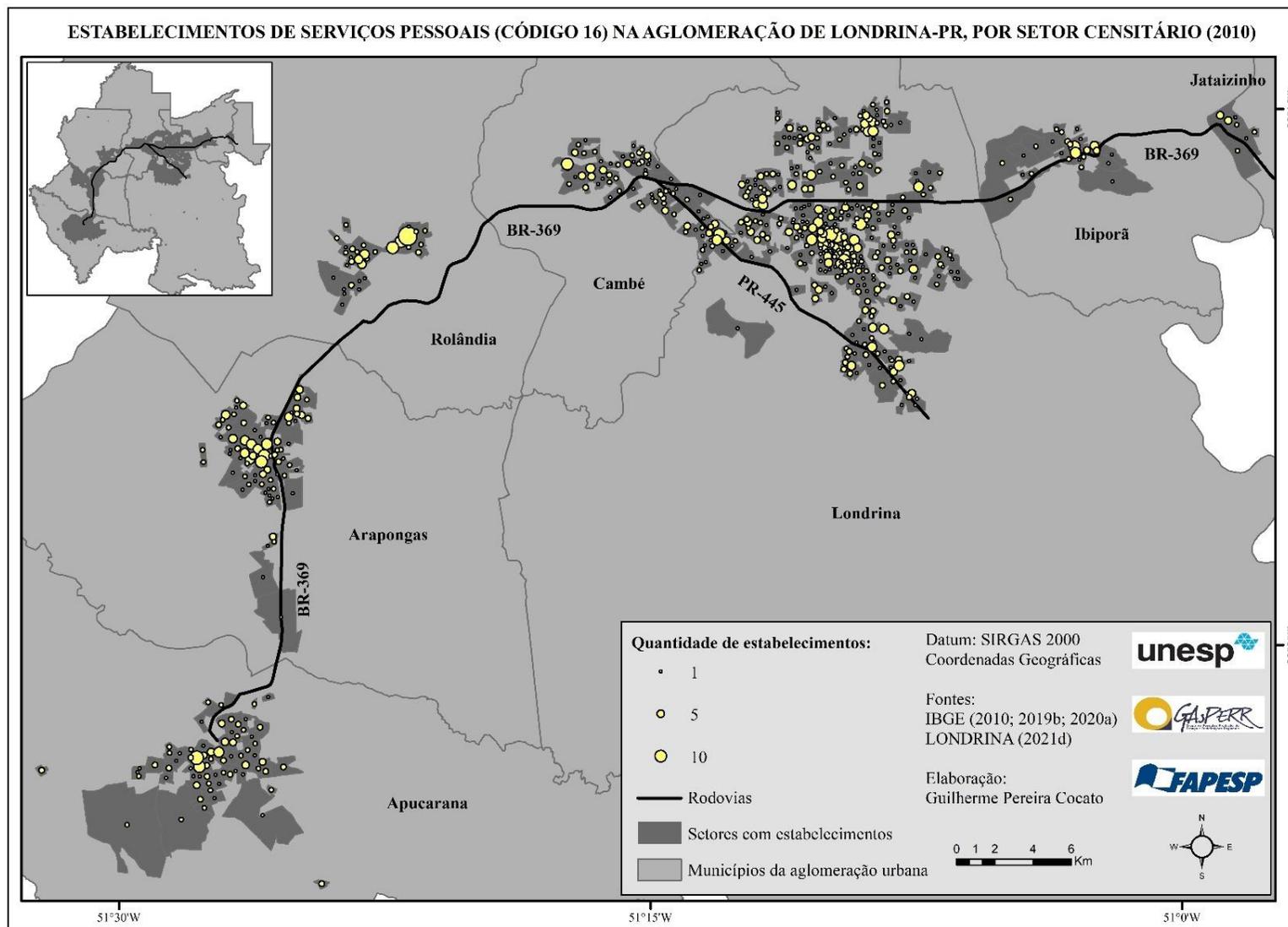


Figura 15 – Concentrações de estabelecimentos, pertencentes à divisão de outras atividades de serviços pessoais da CNAE 2.0 (Código 16), na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).



Para as concentrações de estabelecimentos de comércio varejista, dos Códigos 5 a 12 (Figura 12), notamos uma distribuição espacial heterogênea, concentrada nos centros principais de cada cidade, mas dispersa em alguns pontos da aglomeração. São os casos de alguns setores na direção leste em Apucarana, oeste e sul em Arapongas e leste em Cambé (próximo à continuidade territorial com Londrina). Em Londrina, além do centro principal, apresentam-se concentrações relevantes, acima de dez estabelecimentos, em setores de todas as porções da cidade, com destaque para a zona norte e o subcentro da Avenida Saul Elkind (Apêndice A), alguns setores das zonas lestes e sul, em sentido sudeste.

Com algumas diferenças, o mesmo ocorre com a distribuição espacial dos estabelecimentos de alimentação, do Código 13 (Figura 13). Evidenciam-se fortes concentrações em distintos setores de Apucarana, Arapongas (sentido sul), Ibiporã e Londrina. Nessa última, o maior nível de concentração encontrado para os dados, próximo de dez estabelecimentos, está presente em parcela significativa dos setores da zona norte, além das zonas leste e sul.

Por se tratar de lojas de alimentação, vestuário, móveis e produtos para a casa, conveniência, padarias, mercados, farmácias etc., é esperado que se distribuam por todo o tecido urbano, visando satisfazer as necessidades básicas de consumo dos cidadãos. No entanto, é importante mencionar que estas comercializam diferentes tipos de produtos e, mesmo assim, apresentam-se não somente concentradas, mas deslocadas dos centros principais, indicando a formação de múltiplos locais com qualidades de centralidade e poder de atração de consumidores.

Os estabelecimentos dos Códigos 1 a 4 (Figura 14), de reparação e comércio de veículos automotores e motocicletas, concentram-se nos setores adjacentes ou próximos às rodovias mais importantes que atravessam a aglomeração urbana: a PR-445 e a BR-369. Isto se dá pela busca por maior acessibilidade aos veículos e aos deslocamentos cotidianos que passam pelas vias, onde os cidadãos trafegam entre as cidades da aglomeração ou, geralmente, para elas, vindo de cidades menores do entorno. Próximo à divisa entre o centro principal e a zona leste de Londrina, existem setores que concentram os estabelecimentos dessa atividade, em sentido norte-sul, onde está a Avenida Dez de Dezembro, via expressa e principal ligação entre diferentes porções da cidade.

No caso das concentrações de estabelecimentos do Código 16 (Figura 15), de atividades de serviços pessoais, estas se dão de maneira mais restrita do que as analisadas anteriormente, com evidente predominância nos centros principais das cidades, à exceção de Londrina. Nesta,

a distribuição espacial dos estabelecimentos indica a desconcentração, novamente nas zonas norte e sul, sentido sudeste.

Além de serem estabelecimentos que exercem atividades que atendem ao consumo diário, são de pequeno porte, muitos com mão de obra familiar, o que não representa grandes custos para implantação de manutenção. Assim, são empresas que buscam a proximidade com bairros residenciais onde se concentra a população que não precisa (e nem pode) pagar altos preços pelos produtos necessitados. Notadamente, em Londrina, as zonas norte e sul/sudeste são áreas populosas e de médio ou baixo padrão econômico (BEIDACK; FRESCA, 2011; BEZERRA, 2014; COCATO, 2021), demonstrando algumas das razões para que as lojas ali se localizem.

Dessa maneira, verificamos padrões locacionais que se repetem em diferentes tipos de estabelecimentos de consumo consuntivo. As maiores concentrações ocorrem nos centros principais de cada cidade, seguidas de concentrações menores em posições fora desses centros. Alguns locais se destacaram quanto a essas concentrações, como as porções leste de Apucarana, oeste e sul de Arapongas, leste de Cambé (adjacente à Londrina) e norte de Londrina, além das Rodovias PR-445 e BR-369. São elementos que nos possibilitam concluir que existem processos de concentração e desconcentração dos estabelecimentos de comércio e serviços relacionados na aglomeração urbana de Londrina, resultando na formação de múltiplas áreas centrais com qualidades de centralidade.

Para que possamos aprofundar a discussão sobre a distribuição espacial dos estabelecimentos enfocados, bem como a sua participação nos processos espaciais que configuram a estruturação das cidades, precisamos abordar temas importantes do conhecimento geográfico e dos estudos urbanos, consolidados ao longo do tempo, que nos darão o embasamento necessário para dar prosseguimento aos resultados da pesquisa.

3 A PRODUÇÃO DAS CIDADES SOB O CAPITALISMO: ESPAÇOS DE COMÉRCIO E DE CONSUMO

Neste capítulo, será realizada discussão teórico-conceitual fundamental para o trabalho, abordando o espaço geográfico enquanto objeto de estudo e o processo de produção que o acompanha em uma perspectiva crítica, a partir do método dialético marxista.

Também será tratada a evolução histórica e geográfica das cidades, do seu nascimento ao processo de urbanização marcado pela industrialização capitalista. Neste ponto, debate-se a formação da rede urbana brasileira e o papel desempenhado por Londrina e sua aglomeração nela ao longo do século XX, especialmente em sua segunda metade, a partir do comando exercido pelo modo capitalista de produção e seu regime de acumulação, em constante transformação.

Para ampliar a análise da estruturação das cidades, no período atual, será apresentada a relevância dos estudos geográficos do comércio e do consumo para a devida compreensão do espaço urbano, inserindo a distribuição espacial dos estabelecimentos como fator preponderante.

3.1 O ESPAÇO E SUA PRODUÇÃO

As categorias de espaço e tempo sempre foram objetos de investigação do pensamento humano, pelo menos desde que se possuem registros escritos que possibilitam acompanhar o desenvolvimento e a complexificação do conhecimento gerado pela humanidade.

Como define Lefebvre (2000), a categoria de espaço reúne aspectos mentais, culturais, sociais e históricos, mas também físicos, químicos, biológicos etc. São tantas as dimensões espaciais quanto as possibilidades existentes de combinação desses fatores, já que o espaço não é um elemento estático, mas em constante (re)produção.

Nesse sentido, algumas das delimitações possíveis de espaço provêm de geógrafos ou estudiosos da Ciência Geográfica, campo do conhecimento reconhecido por ter essa categoria – e ao mesmo tempo dimensão da realidade – como objeto de análise preferencial. Segundo Santos (1985), o espaço é uma realidade objetiva, produto social em constante transformação. Para investigá-lo, é necessário abarcar suas relações com a sociedade, pois é essa que fornece os meios de compreensão dos processos, formas, funções e estruturas que o permeiam e o produzem.

Quando ocorrem mudanças na estrutura da sociedade e na dinâmica das relações sociais, os componentes espaciais mudam em sintonia ou podem oferecer resistência ou facilidade maior ou menor às transformações. Por representar e servir à organização da sociedade em um determinado momento, a organização espacial é eminentemente social e passa por transformações, por meio de um processo dialético em que as formas, funções, processos e estruturas se influenciam mutuamente e também podem se contradizer. De acordo com Corrêa (2011), a organização espacial é entendida como o conjunto de formas e interações envolvendo pessoas, mercadorias, construções, informações, capital etc., distribuídos espacialmente.

Portanto, alguns dos objetivos da pesquisa geográfica são compreender e evidenciar as diversas lógicas do que o autor chama de organização do espaço, chamando a atenção para as diferenciações que existem entre uma lógica e outra e/ou no interior de um mesmo padrão (CORRÊA, 2011). Para isso, é indispensável considerar que as configurações espaciais e o processo de produção do espaço que as engendram são multidimensionais, ou seja, compostos por múltiplas dimensões da vida social que possuem cada qual seus próprios processos e formas específicas. Como referências, têm-se as dimensões econômica, política e cultural da sociedade, que apesar de se contraporem em alguns momentos, estão na mesma formação social e no mesmo modo de produção, complementando-se em um recorte do tempo e do espaço.

O resultado parece caótico se não tivermos o cuidado de decompor dimensão por dimensão, evidenciando as diferentes lógicas que foram espacializadas. A metáfora da quadra esportiva polivalente é, nesse sentido, muito adequada. Nela o volley-ball, o basquete-ball, o handball e o futebol de salão devem ser praticados um de cada vez. A organização do espaço, ao contrário, é como se fosse uma quadra esportiva polivalente na qual todos os mencionados esportes (atividades) pudessem ser simultaneamente realizados, em virtude de uma lógica agregadora e compatibilizadora que assim permitisse. Compete ao geógrafo tornar inteligível não apenas cada uma das espacialidades, mas também o complexo conjunto delas no espaço (CORRÊA, 2011, p. 8).

Enquanto uma abordagem sobre a dimensão econômica priorizará os processos e formas vinculados à produção, circulação e consumo de mercadorias e serviços, as dimensões política e cultural enfocarão outros elementos. O destaque para uma ou outra dimensão social no espaço se dará a partir do ângulo de investigação do(a) pesquisador(a).

A organização espacial se caracteriza por continuidades e descontinuidades em suas múltiplas dimensões. Como afirma Corrêa (2011), as formas e os processos espaciais não são os mesmos em toda parte e nem ocorrem de maneira perpétua em um mesmo local. Nesse sentido, assim como nos conceitos de estruturação e reestruturação, a manifestação espacial das continuidades e descontinuidades deve ser considerada. No estudo do espaço geográfico,

acrescenta-se as forças de permanência, mais presentes nos momentos de estruturação e continuidade, e de ruptura, marcada pela reestruturação e pela descontinuidade. A organização espacial se torna um conjunto dinâmico de práticas sociais, processos espaciais, dimensões e forças de conservação e transformação.

Santos (1985) propõe que o espaço seja decomposto segundo os conceitos – em suas palavras categorias – de estrutura, processo, função e forma, indissociáveis entre si e se interrelacionando dialeticamente. De acordo com esse autor, forma é o aspecto visível de uma coisa, como a descrição de um objeto ou fenômeno. Função é uma tarefa ou atividade exercida em uma forma ou coisa, por uma pessoa ou instituição. Estrutura é a interrelação de todas as partes de um todo. Processo é uma ação contínua com presença de continuidades e mudanças. Esses conceitos são necessários para auxiliar na explicação de como o espaço é produzido e é apropriado a partir das ações sociais.

Referente à forma, Whitacker e Miyazaki (2012) ressaltam a importância de não se ficar restrito somente à forma geométrica ou à delimitação física do objeto. Considerada em relação aos processos e funções, pertencentes a uma determinada estrutura e distribuídas espacialmente seguindo uma lógica, as formas expressam ideologias, vontades e interesses dos agentes sociais que as produzem. São materializações do processo de urbanização e das relações sociais no espaço. Inclusive, as formas espaciais possuem a capacidade de influenciar as práticas sociais a partir de sua disposição, da mesma maneira que as práticas se apropriam e produzem as formas. Então, é essencial considerar as formas em conjunto com seus conteúdos.

Assim, compreendemos os estabelecimentos como formas espaciais da cidade, executando determinadas atividades socioeconômicas que podem ser consideradas funções, participantes de processos espaciais que, por sua vez, compõem a estrutura urbana em constante modificação.

Quando atingimos um ponto de maior compreensão acerca dos elementos que compõem o espaço e como eles se relacionam, surgem questionamentos sobre como as múltiplas configurações foram produzidas e assumiram suas feições em dado momento. Quais são as determinações que dirigem as formas, funções e processos para que esses aconteçam de uma ou outra maneira? Lefebvre (1972) destaca que as noções de produção e reprodução têm grande papel nessa discussão, ou seja, as atividades sociais pelas quais os seres humanos produzem direta ou indiretamente as condições em que vivem, transformando a natureza. A isso, dá os nomes, simultaneamente, de produção e reprodução da vida. Segundo ele, o que é a humanidade (e como vive) está diretamente relacionado ao seu modo de produção: o que produzem, como produzem e porquê.

Seguindo a tradição de Marx e Engels, Lefebvre (1972) considera o processo de produção a partir de dois aspectos. Primeiro a história, onde se dá a produção de todas as coisas e pensamentos que já acompanharam o ser humano; produção essa efetuada pela própria humanidade. Segundo a práxis, que para compreender o processo de produção ocorrido ao longo da história, utiliza as alternativas concretas existentes no presente para produzir um novo futuro. É a partir do pensamento materialista e dialético que se consegue apreender essas duas esferas: as produções ao longo da história que nos trouxeram até aqui e as produções possíveis e necessárias para a transformação da realidade.

Desse modo, a noção de produção é essencial para o estudo e a apreensão da realidade concreta e suas determinações (LEFEBVRE, 2000). Produção não somente dos objetos distribuídos no espaço, mas do próprio espaço em sua totalidade: “[...] a produção tudo abarca e nada exclui do que é humano” (LEFEBVRE, 1972, p. 46). Cada sociedade, em seu tempo, produzirá seu espaço a partir das características do modo de produção e reprodução vigente, materializando no espaço suas especificidades, seus conflitos e contradições. A produção se impõe e transforma a organização espacial (SANTOS, 1985), definindo as formas de ocupação e uso dos lugares num tempo específico (CARLOS, 1999).

Como pode ser notado, a produção do espaço deve ser considerada nas dimensões histórica e espacial (SOJA, 1993; MIYAZAKI, 2013), determinada pelas relações sociais e fundamentada na divisão técnica e social do trabalho em um respectivo modo de produção. Como afirma Carlos (1999), o espaço é produto, condição e meio do processo de produção da sociedade. Portanto, enquanto o capitalismo for o modo de produção dominante, o espaço é produzido de acordo com as necessidades de acumulação desse sistema (CARLOS, 2015), imprimindo no espaço as suas contradições.

Dessa maneira, o estudo da produção do espaço nos leva a entender como muitas relações sociais de exploração se reproduzem e se materializam em formas no espaço, intermediadas pelos processos espaciais (CORRÊA, 2004). Esse entendimento igualmente proporciona inspiração e motivos para o engajamento contra o atual cenário socioespacial repressivo e degradante (LEFEBVRE, 2000), já que o mundo, nas primeiras décadas do século XXI, demonstra um fortalecimento na mundialização das relações de produção e reprodução do capitalismo (CARLOS, 2015).

Contemporaneamente, é indispensável que os estudos urbanos críticos enfoquem a produção do espaço e das cidades em conjunto com a dinâmica de valorização capitalista, afetando grandemente o modo de vida urbano. São sobre esses temas que nos debruçamos na próxima seção.

3.2 CIDADES, CAPITALISMO E PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

A importância dos estudos urbanos e das cidades se dá, dentre outras coisas, pelo simples (e grande!) fato de que nas últimas décadas o mundo vem passando por um processo contínuo e intenso de urbanização. Como afirmam Limonad (2008) e Ritchie e Roser (2018), nunca na história humana tantas pessoas viveram de maneira tão aglomerada. Os centros urbanos são nossos principais habitats na contemporaneidade, afirmando cada vez mais um modo de vida urbano que se prolifera pela quantidade crescente de cidades espalhadas pelo planeta e pela dispersão dos tecidos urbanos das cidades já existentes.

Como coloca Carlos (2007), a urbanização se generaliza em nosso tempo, na medida em que toda a sociedade tende ao urbano. Catalão (2015) marca a entrada do século XXI como o início do predomínio da Era Urbana, com o aumento na quantidade de cidades, no número de habitantes que nelas vivem e na extrapolação do modo de vida urbano para além de seus limites. Segue a linha de argumentação de Lefebvre (2019), para quem a sociedade industrial seria substituída pelo devir da sociedade urbana.

Apesar dessa difusão do urbano, o fenômeno da urbanização não é homogêneo, mas amplamente desigual ao redor do globo. Como mostra Pereira (2018), a produção urbana, sob o capitalismo, segue duas linhas contraditórias que se materializam em tendências antagônicas, ocorrendo de maneira simultânea: a homogeneização dos espaços urbanos que nunca se completa totalmente, capitaneada pelos agentes hegemônicos e pela dimensão técnica e planificadora das representações do espaço e do espaço concebido (LEFEBVRE, 2000); e a fragmentação gerada pelas ações desses mesmo agentes que levantam barreiras às práticas espaciais dos cidadãos e segregam o espaço baseando o uso e o acesso à terra no seu valor de troca.

Dessa maneira, o resultado é a produção do espaço urbano como contradição concreta (LEFEBVRE, 2019). Contradição que, analisada à luz do método dialético, demonstra os conteúdos diversos que permeiam esse espaço. Ainda segundo Lefebvre (2019), além de ser o ponto principal de concentração no espaço, a cidade possui igualmente a tendência à dispersão. O essencial dos centros urbanos é o conteúdo de centralidade que, de maneiras opostas, pode se manifestar em processos de centralização e descentralização, concentração e dispersão.

O centro urbano é preenchido até a saturação; ele apodrece ou explode. Às vezes, invertendo seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio, a raridade. Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de *tudo* o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra, produtos da indústria, obras

humanas, objetos e instrumentos, atos e situações, signos e símbolos. Em que ponto? Qualquer ponto *pode* tornar-se o foco, a convergência, o lugar privilegiado. De sorte que todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação (LEFEBVRE, 2019, p. 55).

Nesse contexto, os conteúdos dos centros urbanos e da centralidade exercida por eles está em constante transformação, por meio das relações sociais e dos processos espaciais que os compõem, ora se manifestando como concentração e centralização, ora como dispersão e descentralização; ou, inclusive, com esses processos simultaneamente.

Na perspectiva crítica priorizada nesse trabalho, de raízes dialética e materialista, a cidade é considerada como construção humana, histórica e social. É obra e produto que se materializa no espaço por meio de um processo cumulativo de ações passadas e presentes (CARLOS, 2007), sob os impactos ocasionados pelas mudanças nos modos de produção.

Entretanto, existem variadas dimensões a partir das quais a cidade pode ser abordada. A cidade pode ser encarada como distintas formas de ocupação do espaço que visam realizar determinadas ações tidas como necessárias: produzir, consumir, habitar, reproduzir etc. (CARLOS, 1999; 2007) Assim, não somente o modo de produção é suficiente para a caracterização das cidades, mas também as práticas sociais e espaciais das pessoas que ali habitam, consomem, produzem e reproduzem. As esferas econômica e social são indissociáveis para a compreensão do urbano.

De acordo com Singer (1983), a aglomeração urbana, a partir do processo de sedentarização (LENCIONI, 2008), rompe uma barreira limitante à expansão da divisão do trabalho ao aumentar consideravelmente o tamanho do mercado consumidor disponível. Ao reunir numerosa população em um espaço delimitado, são favorecidas as especializações dos ofícios, o desenvolvimento das técnicas e o ato de comercializar produtos, desenvolvendo as forças produtivas como todo.

É importante ressaltar que o comércio não se inicia com as cidades, mas essas mudam as suas características e o desenvolvem de meros escambos irregulares para atividades mais complexas de produtos manufaturados (SINGER, 1983). Para isso, existe uma imbricação não somente entre o comércio e as cidades, mas entre essa dupla e o modo de produção que movimenta as relações sociais e as práticas espaciais.

É com a Revolução Industrial que se costuma cravar o surgimento do modo de produção capitalista, por volta de 1770 (STOTZ; NATAL, 2015). A produção de mercadorias é tornada base do sistema econômico, aprofundando a divisão técnica e social do trabalho e

impulsionando a urbanização (SPOSITO, 1997; CASTELLS, 2020) pela necessidade de grandes aglomerações de matérias-primas, produtos, máquinas e, principalmente, mão de obra.

O capitalismo eleva as condições citadinas já existentes a um novo patamar, com gigantescos adensamentos populacionais, crescentes relações externas em busca de valorização do capital e expansão dos mercados consumidores. Mais do que isso, a industrialização acentua a função produtiva nas cidades e, ao fazer isso, transforma a própria cidade (SPOSITO, 1997). E por que nas cidades?

Lefebvre (1972) diz que os elementos para a formação da sociedade capitalista chegam na história como exteriores uns aos outros: o solo, a propriedade, o trabalho, os trabalhadores sem os meios de produção, o capital, a burguesia etc. O momento de industrialização, protagonizado de maneira revolucionária pela burguesia, imprime uma nova organização a esses elementos, subordinando-os e configurando o sistema capitalista. E isso ocorre, por excelência, nas atividades industriais e nas cidades. É por isso que a amplamente citada frase de Sposito (1997, p. 64) faz todo o sentido: “A cidade é, particularmente, o lugar onde se reúnem as melhores condições para o desenvolvimento do capitalismo”.

A concentração de pessoas (trabalhadores e consumidores), a densidade de estabelecimentos e máquinas e a movimentação de matérias, mercadorias e informações presentes nas cidades favorecem a realização do ciclo do capital com a maior rapidez possível (SPOSITO, 1997). Portanto, por reunirem as melhores condições para a consolidação do capitalismo, as cidades comandam a divisão do trabalho ininterruptamente a partir dali.

Segundo Castells (2020), a urbanização ligada à primeira Revolução Industrial repousa sobre um arranjo espacial que acaba gradualmente com as estruturas sociais agrárias e força a população a migrar para as cidades, que se tornam polos de atração para outras indústrias, demandando mais mão de obra. Outro fator que caminha junto à industrialização é a mercantilização, que Natal (2015) busca em Marx, como sendo a generalização das relações sociais de produção, das forças produtivas e de uma dinâmica de acumulação em moldes capitalistas. “[...] o capitalismo é o modo de organização da vida social mais generalizadamente mercantil inventado pelo homem e a industrialização, historicamente, seu primeiro signo e concreção” (NATAL, 2015, p. 56). A generalização das relações mercantis e o capitalismo andam juntos, o que reforça a ideia de que o capitalismo nasce também pelas possibilidades ofertadas à mercantilização pelo par industrialização-urbanização.

Neste ponto é imprescindível que se faça uma distinção entre a cidade e o urbano. A primeira é uma forma de agrupamento humano com elevados níveis de concentração e densidade (de pessoas, bens, infraestrutura etc.). Recentemente, esse modelo de ocupação tem

se tornado mais disperso na medida em que se desloca para as periferias (CATALÃO, 2015). O urbano abarca o modo de vida com seus valores, símbolos e práticas sociais e espaciais que permeiam o cotidiano nas cidades, mas que se proliferam também fora dele. Castells (2020) destaca que quando se fala de “sociedade urbana” não se trata somente da forma espacial, mas dos sistemas de valores e normas, histórica e socialmente datados, que dão sustentação para que as aglomerações citadinas possam ocorrer.

Já o termo urbanização remete principalmente à constituição das formas espaciais marcadas pela concentração e pela densidade que conformam as cidades. Neste trabalho, utilizamos urbanização como sinônimo do avanço das cidades (ou centros urbanos) e das formas espaciais que lhe são características.

No contexto capitalista, em que a produção do espaço urbano é orientada pelo valor de troca da terra, atrelado a outros elementos, o mosaico de usos diferenciados resultante desse processo torna a cidade um espaço estruturado e reestruturado de maneira desigual. Desigualdade espacial que é fruto da desigualdade social, que imprime na produção do espaço as contradições de uma sociedade de classes pautada na valorização mercantil (CARLOS, 1999). Neste trabalho, utilizaremos o conceito de desigualdade socioespacial, seguindo o exemplo de Sposito (2011) e unindo as esferas que, empiricamente, são inseparáveis para a análise geográfica.

Logan e Molotch (2007) fundamentam que, assim como em todos os objetos e relações produzidas no interior do capitalismo, a contradição essencial que move a apropriação diferenciada dos espaços na cidade é a contradição entre o valor de uso e o valor de troca. Desse modo, a maior disputa se dá entre os sujeitos que buscam no espaço urbano um local para a reprodução social da vida e os sujeitos que priorizam o retorno econômico. Na visão desses autores, é essa disputa que determina a estruturação das cidades, a distribuição espacial das formas e funções e as movimentações que nelas ocorrem.

Pintaudi (2018) aponta que praticamente todos os objetos e atividades existentes se tornaram mercadorias sob o capitalismo, ainda que nem todos tenham consciência sobre isso. Portanto, os estabelecimentos comerciais e de serviços, além das atividades e funções que executam, são mercadorias e instrumentos de facilitação no processo de produção capitalista, particularmente nas suas fases de circulação e realização. Têm, como lócus preferenciais de atuação, os espaços urbanos, aos quais proporcionam influências marcantes no seu processo de estruturação.

Portanto, resumidamente, a cidade se apresenta como um fenômeno social e espacial concentrado e contraditório, fundamentado na divisão (social, técnica e territorial) do trabalho

e regida pela disputa entre produção coletiva e apropriação privada (CARLOS, 1999) que resulta em uma intensa diferenciação socioespacial.

Como bem analisa Corrêa (2004), o espaço urbano é simultaneamente fragmentado, articulado, reflexo e condicionante social, assim como campo da luta de classes. Fragmentado e articulado porque, mesmo que se encontre dividido em partes separadas, estas se relacionam entre si por meio de fluxos de mercadorias, capitais e informações e deslocamentos de pessoas em suas atividades cotidianas de trabalho, consumo, lazer etc. É reflexo e condicionante social porque o espaço urbano representa espacialmente as desigualdades da estrutura social, assim como as práticas sociais e as espaciais dos cidadãos deixam marcas na paisagem para tempos posteriores. Por ser o local onde as diversas classes sociais vivem e se reproduzem, é também o espaço de conflitos pelos usos do solo.

Todas essas dimensões do espaço urbano são, em última instância, representações resumidas da complexidade das ações dos agentes produtores do espaço que se acumulam no tempo. São ações que dependem dos interesses de acumulação do capital e das necessidades que ali emergem (CORRÊA, 2004). Quando combinadas, essas ações compõem o processo contínuo de estruturação.

Da perspectiva do agente produtor de mercadorias, a cidade se apresenta como condição geral de produção que funciona para acelerar os processos de distribuição, de circulação e de troca dos produtos e, portanto, de realização da mais-valia. Dessa forma, a cidade é um grande mercado, no qual as atividades produtivas tem prioridade (CARLOS, 1999). Do ponto de vista do morador, que também é consumidor, a cidade é meio de consumo coletivo para as necessidades básicas da reprodução social. Tomam importância, para além da esfera da troca, as esferas do consumo, da habitação e da mobilidade.

Ressaltamos que a ação de um agente ou sujeito específico não pode ser entendida de maneira isolada. A localização de uma atividade, a estratégia locacional de um tipo de estabelecimento ou a prática espacial de um grupo de cidadãos só pode ser mais bem compreendida quando se acrescentam mais elementos à análise, quando se articulam os fatores de estruturação da cidade e se considera o espaço urbano como todo (CARLOS, 1999).

Para isso, necessitamos compreender a evolução histórica e espacial de Londrina e sua região de entorno, bem como o seu encaixe na rede urbana brasileira, abarcando os centros urbanos que depois constituirão a aglomeração urbana de Londrina, nossa área de estudo. Posteriormente, podemos adentrar em sua estruturação, focada na distribuição espacial dos estabelecimentos e nas práticas e estratégias espaciais de cidadãos e agentes econômicos hegemônicos.

3.3 URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: EVOLUÇÃO E COMPLEXIFICAÇÃO

No Brasil, a urbanização ocorreu a partir do litoral, de acordo com as primeiras faixas de ocupação pela colonização. Paulatinamente acontecem alguns movimentos de interiorização dos centros urbanos (BITOUN; MIRANDA, 2009). Até 1720, Santos (2013) mostra que a rede urbana brasileira era constituída por 63 vilas e oito cidades, sendo todas as de maior destaque no litoral. Nesse momento, as cidades eram caracterizadas pelo desenvolvimento de uma antiga fortificação ou vila que servia como local de gestão da coroa portuguesa. Segundo Natal (2015), eram localidades pequenas em termos de extensão e em concentração demográfica. Em suas palavras, a cidade era um “não-objeto” até o final do século XVIII quando se inicia o ciclo da mineração e a interiorização ocorre com mais ímpeto.

De modo geral, é no século XIX que a urbanização brasileira dá novos passos. Segundo Santos (2013), por muito tempo o Brasil foi um conjunto de ilhas isoladas, como um grande arquipélago, que se desenvolviam por lógicas individuais e diferentes, de acordo com seu grau de proximidade com o mercado externo. Nesse contexto, o processo de industrialização se desenrola entre as décadas de 1870 e 1980, com São Paulo na dianteira desse movimento (SANTOS, 2013). Conforme Natal (2015), esse período brasileiro ficou marcado pela modernização conservadora que alavanca não somente a industrialização, mas também a urbanização acelerada e o êxodo rural.

É importante abordar o entrelaçamento dos processos de industrialização e de urbanização. Um influencia diretamente o desenvolvimento do outro a partir do advento da indústria moderna entre os séculos XVIII e XIX. No caso do Brasil, a industrialização serviu para mais do que a multiplicação de plantas industriais e da produção. Serviu para concentrar pessoas e objetos no espaço, formando espaços urbanos que providenciam amplos conjuntos de mão de obra e mercado consumidor. Volochko (2008) destaca que ao longo da urbanização brasileira no século XX, muitas cidades tiveram formas e processos originados pela industrialização e pela concentração populacional. É o caso das metropolizações, suburbanizações, periferações, expansão de ocupações irregulares, favelizações etc.

Em sua totalidade, o processo de urbanização foi notável, estruturando-se uma rede urbana com maiores trocas socioeconômicas (NATAL, 2015). Santos (2013) afirma que esse movimento foi maior logo após o fim da Segunda Guerra Mundial, resultando em um forte crescimento demográfico a partir de uma taxa de natalidade elevada e de índices de mortalidade em queda, causados principalmente pelos avanços sanitários e algumas melhorias relativas no

padrão de vida. Como exemplo, entre 1940 e 1980 a taxa de urbanização brasileira sobe de 26,35% para 68,86% da população. Em um período que a população total aumentou em três vezes, a população urbana se multiplicou por sete (SANTOS, 2013).

No interior do processo maior de urbanização brasileira, a cultura cafeeira é tida como um dos principais fatores para o crescimento do estado do Paraná em termos econômicos e populacionais (TAVARES, 2001). Como afirma Ferreira (1985), até a década de 1960, em pleno auge do café, o Paraná foi um estado alvo de grandes migrações provenientes de São Paulo, Minas Gerais e da região Nordeste. A população saltou de 1.237.000 na década de 1940 para 4.278.000 em 1960 (FERREIRA, 1985). O café também é considerado como primordial para a origem de Londrina, estando em destaque até os dias atuais em muitas nomenclaturas da cidade e em referências culturais.

Sabe-se que o avanço da cultura cafeeira no Paraná se deu em grande medida pela expansão dessa atividade a partir do estado de São Paulo. Isso facilitou o surgimento de muitas cidades na região norte paranaense, tornando a área propícia para maiores investimentos e para a constituição de uma rede urbana (NASCIMENTO, 2016). No entanto, o processo de colonização dessa região muitas vezes é apresentado sem algumas motivações imprescindíveis para a sua concretização. Uma delas foi o interesse do capital britânico em se apropriar das terras e comercializá-las em um enorme projeto de especulação, por meio das ações de colonização da Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), já detalhadas anteriormente.

A ocupação de Londrina se originou a partir de um plano implantado já em 1929, com um formato retangular e traçado ortogonal chamado popularmente de “tabuleiro de xadrez”, composto por 237 quadras e 54 vias para implantar cerca de 20.000 habitantes (NASCIMENTO, 2016). Foram definidos locais para a construção das edificações de instituições públicas, colégios, igreja e hospital, além do leito da linha férrea que delimitou o tecido urbano no sentido norte (FRESCA, 2013).

O centro urbano de Apucarana foi projetado em 1934 pela CTNP para ser um dos polos intermediários da produção agrícola que posteriormente iriam para Londrina e Maringá; assim como também se encaixam nesse modelo as cidades de Arapongas, Cambé, Ibiporã, Rolândia e Jataizinho. A localização de Apucarana mostra bem esse propósito, postado quase a meio caminho entre Londrina e Maringá. Inicialmente, tratava-se de um patrimônio administrado pelo governo existente em Londrina, desmembrando-se no final de 1943 para constituir um município independente (APUCARANA, 2021). Já na década de 1950, devido ao crescimento econômico proporcionado pela cafeicultura, superou a população projetada para sua ocupação, cerca de 10.000 pessoas (ARANDA, 2010).

Pertencente às iniciativas de colonização e loteamento do norte do Paraná efetuados pela CTNP, Arapongas surgiu como um patrimônio, primeiro de Londrina em 1935 e depois de Rolândia a partir de 1943. Em 1947, pela importância conferida à localidade com a passagem da estrada de ferro São Paulo-Paraná, foi alçada à categoria de município (ARAPONGAS, 2021). Sua expansão, até atualmente, ocorre predominantemente no eixo norte-sul, acompanhando a ferrovia (ARANDA, 2010).

Cambé, inicialmente nomeada de Vila Nova Dantzig, teve seu processo de colonização iniciado em 1932 pela CTNP que incentivou a vinda de migrantes provenientes da cidade-Estado de Danzigue, um território disputado entre o Império Alemão e a Polônia. Em 1937 é elevada à categoria de distrito de Londrina, tendo seu nome trocado na década de 1940 devido à supressão de nomes alemães pela ocorrência da Segunda Guerra Mundial. Foi escolhido o nome de Cambé em homenagem a um ribeirão que atravessa a área, que em tupi significa tanto “mata”, “árvore”, “raízes aéreas” quanto “passo do veado” (CAMBÉ, 2021). Foi tornado município em 1947, marcado pela capacidade de retenção da população que vinha do campo pelo êxodo rural e de centros menores, buscando abrigo, particularmente, à sombra de Londrina (TAVARES, 2001).

Ibiporã é um município criado em 1947, desmembrado de Sertanópolis. O nome deriva do tupi, significando “terra bonita” ou “habitante da terra”, que também denomina um ribeirão da área (IBGE, 2021). A cidade foi estabelecida num local de solo fértil, em localização estratégica, próxima ao povoado de Jataí, ao Rio Tibagi e à extensão da ferrovia proveniente de Cambará, fortalecendo comunicações e transações econômicas que iniciariam o desenvolvimento do centro urbano (HONDA, 2016).

Historicamente, Jataizinho se iniciou ainda no século XVII, primeiro como ocupação espanhola jesuítica, extinta por bandeirantes, depois como resultado de uma expedição do Barão de Antonina pelo Rio Tibagi visando abrir comunicações com o Mato Grosso no século XIX. Foi fundado um porto também tratado como colônia militar pela sua posição estratégica de controle de travessias no Rio Tibagi, chamado Porto do Jataí em 1851. Teve grande importância para o Império do Brasil durante a Guerra do Paraguai (1864-1870), servindo como entreposto para o envio de soldados e armas. Em 1872, o povoado ali existente foi elevado à categoria de freguesia. Em 1920 se torna um distrito do município de São Gerônimo, ficando independente em 1929. Nesse momento, Londrina era apenas uma vila pertencente à Jataí (IBGE; JATAIZINHO, 2021). Nos anos seguintes passa por processos de perda das categorias de comarca e município por desentendimentos políticos referentes ao direcionamento da

colonização. Tem sua emancipação definitiva em 1947, com nome derivando da elevada quantidade de árvores que eram denominadas jatobás ou jataís (JATAIZINHO, 2021).

Rolândia, também como implantação do projeto da CTNP, iniciou-se como um povoamento de migrantes nacionais e internacionais na década de 1930, especialmente alemães. A colônia recebeu o nome, de origem germânica, em homenagem a Roland, personagem de lendas alemãs que lutava ao lado de seu tio, Carlos Magno (IBGE, 2021). Em 1944 é tornada município (TAVARES, 2001), impulsionada pela chegada de migrantes alemães, majoritariamente de religião judaica, sobreviventes da perseguição nazista antes e durante o período da II Guerra Mundial. Como as outras cidades da região, cresceu em economia e população devido às plantações de café (SOUZA, 2014).

As décadas de 1930 e 1940 são centrais na consolidação da rede urbana no norte paranaense, principalmente para as cidades que compõem a aglomeração urbana de Londrina. São nesses anos que todas as cidades enfocadas nesse trabalho iniciaram suas ocupações e foram emancipadas como municípios. Nesse período, as atividades econômicas urbanas ainda estavam se construindo, já que os centros menores no entorno de Londrina foram criados para servir como locais de apoio da produção agrícola (TAVARES, 2001). Os primeiros estabelecimentos comerciais e de serviços foram se concentrando nas áreas centrais, próximos aos prédios do poder público, de atividades bancárias e, geralmente, da igreja principal.

Portanto, as cidades apresentavam padrão monocêntrico, com o recorte espacial do que viria a ser a área central se diferenciando gradativamente em termos socioespaciais do restante do tecido urbano. Quando consolidada, a área central é a expressão do poder econômico e decisório da cidade.

Inicialmente de maneira lenta, as cidades foram se expandindo territorialmente em forma de mancha de óleo. De acordo com Beaujeu-Garnier (2010), esse tipo de expansão urbana se dá primeiro seguindo os eixos de comunicação – no caso a estrada de ferro e as rodovias, em menor quantidade –, depois pela implantação de vias de acesso transversais que aumentam as possibilidades de ocupação e, por último, pela incorporação ao tecido urbano de terrenos vazios ou de usos agrícolas remanescentes. Nesse processo, começa a aparecer um movimento de aproximação entre os centros da aglomeração urbana devido à convergência dos direcionamentos das expansões das cidades. Privilegiando os eixos de comunicação, são materializadas no espaço, na forma de ocupação urbana, as relações econômicas que existiam entre esses centros.

Como descreve Whitacker (2017b), a primeira expansão de Londrina, a cidade principal do que viria a ser a aglomeração urbana de mesmo nome, se deu a partir do seu centro, que se

diferenciou do restante do espaço urbano posteriormente e atualmente é tratado como centro histórico, coincidindo com os limites do traçado de 1929. Um dos elementos mais relevantes nesse primeiro momento é a ampliação no número e na diversidade de estabelecimentos de comércio e de serviços, geralmente com a presença de um mercado público.

A expansão territorial de Londrina nas décadas de 1930 e 1940 foi marcada por um crescimento considerável do tecido urbano e pela fundação de vilas como a Vila Agari, Vila Casoni, Vila Nova e Vila Conceição (NASCIMENTO, 2016). Esse crescimento se deu pela consolidação nos preços internacionais do café que potencializaram as exportações brasileiras e, particularmente, aumentaram a circulação econômica nas regiões que se dedicavam a essa cultura. Surgiram e se estabeleceram na cidade numerosos intermediários para a comercialização da produção agrícola, ampliando também as trocas mercantis de outros produtos e a quantidade de estabelecimentos para essa finalidade (OLIVEIRA, 2011).

É nesse período que os comerciantes locais se articulam para defender seus interesses e pressionar o poder público, fundando a Associação Comercial de Londrina (ACL), em 1937 (SILVA, 2004), depois denominada Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL).

A partir do êxodo rural, iniciado nos anos de 1960, as cidades brasileiras aceleram ainda mais seu crescimento. Miyazaki (2008) e Cano (2010) detalham que esse movimento migratório foi causado pela modernização rural que intensificou a mecanização da agricultura, apoiando-se na estrutura fundiária de latifúndios e expulsando grande parcela dos trabalhadores e posseiros com menores condições de resistir. Assim, “[...] chega o momento em que isto se torna insuportável e aí ele abandona o mundo rural e vai ser proletário urbano” (CANO, 2010, p. 14).

Com o golpe militar de 1964, a ditadura, que se instaura no lugar do governo eleito, executa uma concentração de poder que atinge desde o orçamento público à produção do espaço brasileiro que ainda possuía regiões isoladas economicamente em seu território. Uma das atitudes mais decisivas para a acelerada urbanização posterior foi o abandono da ideia de Reforma Agrária que, aliada à modernização mecanizada, empurra enormes contingentes humanos para as cidades.

Cano (2010) afirma que até princípio da década de 1960 não existiam problemas tão grandes de desemprego ou déficit habitacional urbano causados pelo crescimento demográfico. A autoconstrução de moradias e os financiamentos a longo prazo eram soluções utilizadas para sanar as necessidades existentes. Com o aumento da população urbana causado pelos eventos descritos anteriormente, a década de 1970 fica marcada pela “arrebentação urbana” (CANO, 2010), um crescimento explosivo dos territórios das cidades e de seus habitantes. Entre 1960 e

1980, a população urbana cresceu cerca de 50 milhões de pessoas. Entre 1970 e 1980, incorpora-se à população urbana o equivalente à população brasileira total em 1960 (SANTOS, 2013).

O Estado, com despreparo e falta de planejamento, não estende os serviços públicos na proporção do crescimento das cidades. Com isso, boa parte dos novos habitantes urbanos não é assistida com condições básicas para sua sobrevivência e reprodução social, como é o caso da moradia. Assim, abre-se campo para o capital mercantil ampliar a sua esfera de atuação no espaço urbano, transformado em um grande mercado de terras com potencial de valorização acima da estrutura fundiária rural.

A população urbana londrinense cresce em sintonia com a acelerada urbanização brasileira, alavancada pelo processo de industrialização e pelo êxodo rural proporcionado tanto pela histórica concentração fundiária nacional quanto pela modernização conservadora no campo. O café é substituído por culturas mais adequadas à mecanização como soja, trigo e milho, diminuindo a necessidade de mão de obra. Nesse contexto, Londrina é uma das cidades que absorve grande quantidade de migrantes (SILVA, 2013).

Ainda na década de 1960, Oliveira (2011) discorre sobre como a cidade havia se tornado um importante centro de decisões econômicas: bancárias, comerciais e de serviços. Os estabelecimentos dessa natureza se diversificaram ainda mais, deixando Londrina no posto de um centro urbano intermediador de fluxos que percorrem diferentes escalas. Essas são atividades análogas às descritas por Santos (2018) como do circuito superior da economia urbana, com traços de intensividade no capital, apoio de crédito bancário e conexões com o exterior. Paralelamente, com o aumento das vilas pobres e favelas, especialmente ao norte da área central, o circuito inferior também se prolifera, atendendo porções da cidade frequentemente ignoradas pelo grande capital privado e negligenciadas pelo poder público.

Resumidamente, a concentração de riqueza pela atividade agrícola da cafeicultura, em Londrina, acelerou o processo de urbanização e de criação/fortalecimento do comércio varejista na cidade, contribuindo também para o acúmulo de pobreza em alguns espaços (COCATO, 2019, p. 40).

Com uma maior diferenciação entre os tipos de comércio e de serviços presentes no espaço urbano – chegando ao ponto de estarem segmentados e bem representados pela teoria dos dois circuitos da economia urbana de Milton Santos – os conteúdos da cidade de Londrina caminham de mãos dadas com as formas espaciais e se tornam mais complexos.

Inicia-se o processo de verticalização no centro, que se espalhará pela cidade e permanecerá em destaque até a atualidade, com um alto nível de intensidade movido pelos processos de incorporação urbana e produção espacial. Como exemplo, de 1971 a 1996 foram construídos 1.334 edifícios em Londrina, com uso comercial em 45% deles (OLIVEIRA, 2011). Simultaneamente, as periferias aumentam constantemente nos sentidos sul-sudoeste e nortenoeste, numa espécie de prelúdio da grande expansão que ocorreu nos anos de 1970 com a nova política habitacional brasileira.

Com a intensificação do processo de urbanização brasileiro a partir da década de 1960, fenômenos que antes estavam restritos às metrópoles e principais cidades do país se tornam presentes em outros centros urbanos. Como discute Miyazaki (2008), as cidades médias e pequenas se definem de uma determinada maneira que facilita a formação de aglomerações urbanas, de caráter metropolitano ou não. Esse fato ocorre por diversas razões, como: a proximidade entre as cidades; o rápido crescimento demográfico urbano; a dinamicidade econômica proporcionada pelas relações entre as atividades agropecuárias, comerciais e de serviços; e a mudança da forma de expansão territorial das cidades que, gradualmente, deixa de ser somente em mancha de óleo para adotar um modelo mais disperso. Nesse contexto, Villaça (2001) chama atenção para a ultrapassagem das funções socioeconômicas da cidade para além dos limites municipais.

São todos elementos existentes em Londrina e nas cidades de seu entorno, favorecendo a constituição de uma aglomeração urbana de caráter não metropolitano. A proximidade entre as cidades é dada pelo planejamento e execução do processo de colonização da CTNP. O crescimento demográfico urbano, nos centros principal e menores, acontece em sintonia e como reflexo da modernização ocorrida no campo – gerando êxodo rural –, das altas taxas de natalidade e dos avanços sanitários no Brasil. O predomínio da cultura cafeeira e depois das monoculturas mecanizadas de soja e milho promovem um acúmulo de excedente econômico que, em parte, transborda para as atividades urbanas comerciais e de serviços, aumentando o consumo na medida em que também cresce a demanda por mercadorias diversas. Já a mudança no padrão de expansão urbana se dá, dentre outras coisas, pelas mudanças no regime de acumulação capitalista e na racionalidade político-econômica dominante (CATALÃO, 2015; DARDOT; LAVAL, 2016).

Durante a década de 1960, visando a implantação de empreendimentos industriais, consolida-se o movimento de ocupação do solo às margens da Rodovia BR-369 no sentido Rolândia-Cambé-Londrina e Ibiporã-Londrina. Constroem-se fábricas à beira da BR-369 em Cambé e Rolândia e são criados dois parques industriais em Ibiporã (TAVARES, 2001). Na

década seguinte, a Rodovia PR-445 se soma como eixo de interesse para a instalação de grandes empresas, aproveitando-se da atração gerada na porção sudoeste de Londrina pela construção da UEL e pela expansão urbana que se estabelece nessa direção (Apêndice A).

Nos anos 1970, a expansão urbana de Cambé se acentua em direção à Londrina, exatamente na porção sudoeste dessa última. A divisa entre os tecidos urbanos das duas cidades se torna apenas uma avenida. No leste, verificamos um crescimento de Ibiporã também em direção à Londrina (TAVARES, 2001). Por sua vez, Rolândia tende a se unir territorialmente com Arapongas e se expandir em direção à Cambé. No entanto, os limites municipais impedem que exista encontros entre os tecidos urbanos dessas cidades, com destaque para a posterior implantação de um pedágio na Rodovia BR-369 entre Arapongas e Rolândia, marcando nitidamente a separação entre as cidades e limitando a livre circulação de pessoas e mercadorias.

Atualmente, entre os anos de 2021 e 2022, grande parte dos pedágios no estado do Paraná estão fora de funcionamento, incluindo o que está entre Rolândia e Arapongas (FOLHA DE SÃO PAULO, 2021). Isto pode facilitar o deslocamento de pessoas e mercadorias entre as cidades e intensificar as relações socioespaciais na aglomeração urbana de Londrina. Entretanto, essa não deve ser uma medida que se estenderá por mais tempo, aguardando somente a realização de novo contrato de concessão.

O meio técnico-científico continua o seu acúmulo, com novas rodovias, aeroportos, usinas e grandes indústrias sendo construídas na Região Sul. É tempo do Projeto Paranaense de Desenvolvimento, pelo qual o governo estadual promove a modernização de infraestruturas (OLIVEIRA, 2011). São criadas as: Companhia Paranaense de Energia Elétrica (COPEL) em 1954; Companhia de Telecomunicações do Paraná (TELEPAR) em 1963; Companhia Municipal de Telecomunicações de Londrina (SERCOMTEL) em 1964; e Companhia de Água e Esgotos do Paraná (AGEPAR) em 1963 que, um ano depois, muda seu nome para Companhia de Saneamento do Paraná (SANEPAR). Todas são instituições que executam melhorias no fornecimento de energia elétrica, telecomunicações e saneamento básico. Esse último possui mais um marco importante em 1991, quando entra em operação o Sistema Tibagi para abastecer de água as cidades de Londrina e Cambé (SANEPAR, 2017).

Como mais um exemplo de importante transformação e acréscimo tecnológico ao ambiente construído, em 1938 tem início as operações do aeroporto de Londrina na antiga Fazenda Palhano, transferido em 1949 para a zona leste da cidade. Em 1956, é inaugurada a estação de passageiros. Mais recentemente, em 2008, o terminal de cargas começa a funcionar (SILVA, 2013).

Nas décadas de 1970 e 1980, ocorreram alterações relevantes no tecido urbano de Londrina, entre elas a criação dos Parques das Indústrias Leves (compostos pelos bairros Cilos I, II, III e IV) nas zonas leste e oeste da cidade, próximos tanto à divisa com Ibiporã quanto com Cambé. O centro cívico – que abriga a Câmara de Vereadores, o Fórum e a Prefeitura – foi construído fora da área central, promovendo mudanças nos usos de alguns edifícios antes ocupados pelo poder público (FRESCA, 2013). Apesar disso, o centro continuou a ser o local de residência majoritário da classe alta, assim como o lócus dos processos de concentração e de centralização vinculados aos estabelecimentos comerciais e de serviços e seus fluxos e deslocamentos de consumo.

Oliveira (2011) afirma que muitas empresas, que forneciam produtos para o consumo cotidiano ou consuntivo, instalaram-se na cidade na década de 1970. Algumas são: Casas Buri, Lojas Americanas, Hermes Macedo, Riachuelo, Lojas Arapuã, Armazinhos Paulista, Casas Fuganti, Viscardi e Pernambucanas. Todas localizadas na área central, com exceção da implantação do primeiro *shopping center* de Londrina (e de toda a Região Sul), o Com-Tour, em 1973 na zona oeste. Porém, mesmo esse último representou a formação de uma centralidade comercial e de serviços, obedecendo a lógica de concentração espacial dessas atividades em pontos específicos do espaço urbano (Apêndice A).

Entretanto, a questão mais importante desse período é sem dúvidas a expansão em direção à zona norte iniciada nos anos 1970, tratando-se de um vetor de crescimento periférico assombroso, com predomínio de moradias populares e injeção de recursos federais em parceria com o poder público local (OLIVEIRA, 2011). A expansão físico-territorial da cidade ocorre em conjunto com o crescimento da população urbana, que passa de 33.707 habitantes em 1950 para 257.899 em 1980 (FRESCA, 2013).

Como detalham Beidack e Fresca (2011), a gênese da produção espacial da zona norte de Londrina remete tanto às transformações ocorridas em território nacional nos anos 1960 (industrialização, êxodo rural, modernização agrícola etc.) quanto à implantação da ditadura empresarial-militar no país. Com o golpe em 1964 foram criados o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e o Banco Nacional de Habitação (BNH) com o objetivo de promover a construção residencial para atender ao déficit habitacional da população majoritariamente pobre que chegava às cidades. Em seguida foram criadas as Companhias de Habitação (COHABs) que seriam responsáveis pela operacionalização das implantações imobiliárias nos municípios. A COHAB-Londrina, criada em 1965, atua nesse sentido, direcionando a expansão no sentido norte pela viabilização de grandes conjuntos habitacionais.

Dessa maneira, a política habitacional brasileira se tornou um ambiente fértil para a acumulação do capital mercantil em sua atuação tanto na incorporação fundiária quanto na dinâmica imobiliária de construção de residências e provimento de infraestrutura. Sem contar a especulação surgida nos terrenos vazios que surgiam entre o centro consolidado da cidade e os conjuntos habitacionais instalados nas periferias. Além de ser colocada em locais distantes de atividades comerciais e de serviços básicos, a população pobre foi atingida pela falta de infraestrutura e pela imposição de enormes deslocamentos para o trabalho em meios de transporte coletivo até hoje negligenciados. Foi um duplo isolamento socioespacial, limitador das possibilidades de consumo básico e da mobilidade urbana necessária para o avanço da cidadania desses cidadãos.

Primeiramente, a expansão nessa direção foi possível pela retirada da via férrea que servia como um divisor justaposto à área central. Gradativamente, a construção de grandes obras como a Rodovia BR-369, o Estádio do Café, o Terminal Rodoviário e a Avenida Dez de Dezembro possibilitaram um maior grau de integração na escala da cidade (Apêndice A). Não se pode ignorar que essa busca por integração, que promove mudanças no ambiente construído, serve muito mais à acumulação capitalista pela apropriação de renda da terra (HARVEY, 2013) do que aos anseios de promoção de infraestruturas básicas para a população.

A zona norte começa a ser produzida efetivamente com a implantação de dois conjuntos habitacionais em sentido noroeste, visando o desfavelamento da área. Com a construção dos cinco primeiros conjuntos no final dos anos 1970 se cria a expressão “Cinco Conjuntos” ou “Cincão” que posteriormente abarcaria toda a zona norte (BEIDACK; FRESCA, 2011). Foi uma expressão criada dentro da COHAB-Londrina que se popularizou no cotidiano londrinense, muitas vezes utilizada com teor pejorativo.

Os conjuntos habitacionais inaugurados na sequência foram preferencialmente distantes da área central e destinados à população mais pobre. São empreendimentos que se encontravam em descontinuidade territorial com o tecido urbano estabelecido, favorecendo o surgimento de numerosos vazios urbanos no caminho (NASCIMENTO, 2016). Quando entregues, essas obras possuíam carências infraestruturais visíveis, que só foram sanadas (em alguns casos parcialmente) nas décadas de 1980 e 1990. Como analisam Beidack e Fresca (2011), algumas obras começaram apenas nos anos de 1980, como a pavimentação e duplicação da Avenida Saul Elkind (via principal planejada para a área desde os primeiros conjuntos, no sentido leste-oeste) e a construção do Hospital Anísio Figueiredo.

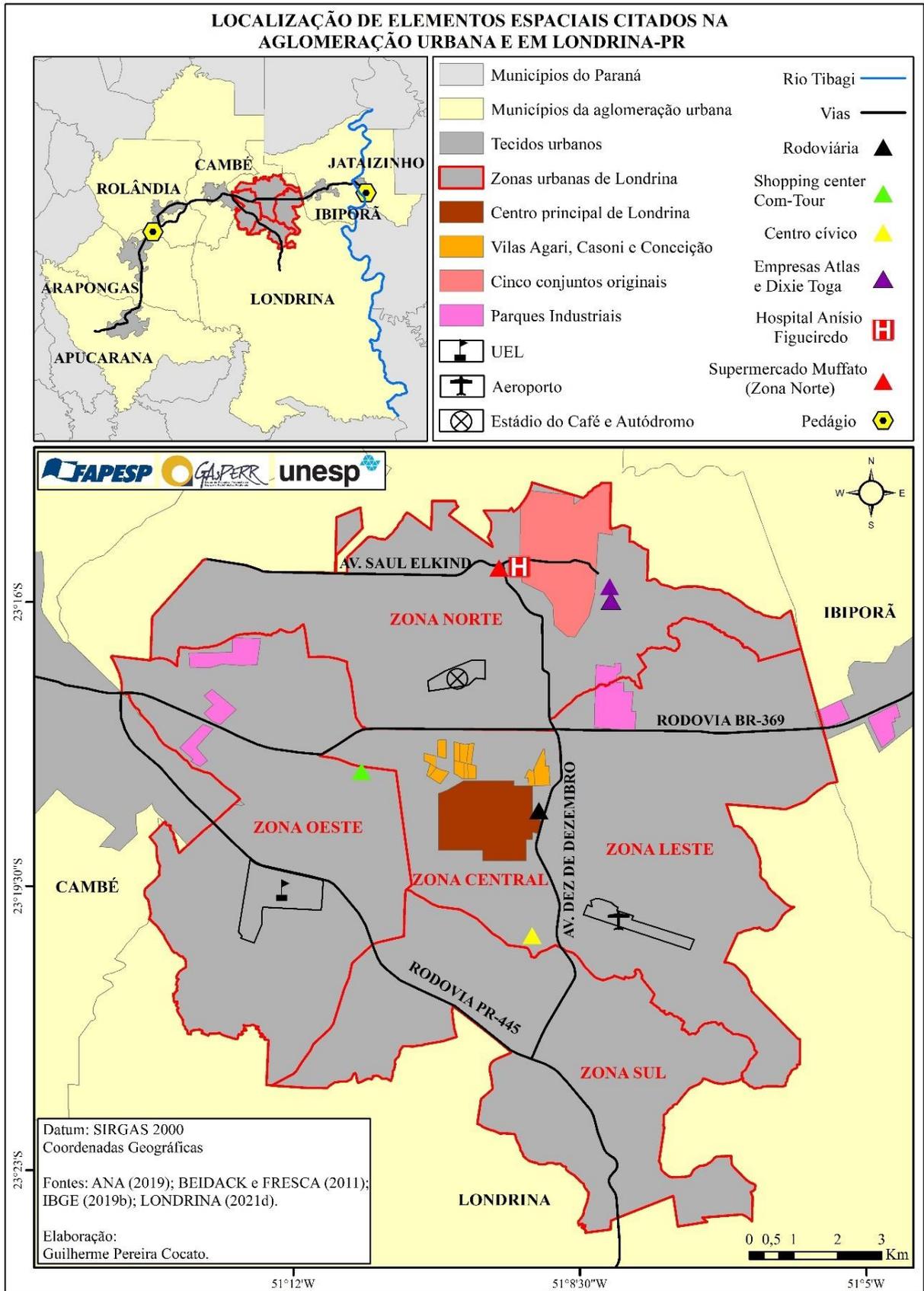
Na década de 1990, com a profunda necessidade por mais atividades de comércio e de serviços que não estivessem concentradas na área central, começam a chegar empresas de fora

em um local que só contava com a presença de estabelecimentos locais. A de maior peso foi uma loja da rede de supermercados Muffato, acompanhada de lojas de redes de móveis e eletrodomésticos, franquias de alimentação e bancos (FRESCA, 2013).

Com as melhorias em infraestrutura, instalam-se plantas industriais de empresas como a Dixie Toga (embalagens) e Atlas Elevadores também na zona norte, pelo processo de disjunção produtiva proveniente principalmente do estado de São Paulo. Aproximadamente nesse momento (anos de 1990), essa porção da cidade passa a ser um dos alvos prioritários do capital imobiliário privado, que investe pesado em novos loteamentos.

Além do mapa presente no Apêndice A, a Figura 16 indica a localização de algumas localidades, vias e elementos espaciais importantes citados neste tópico, visando dar embasamento à formação histórica e geográfica da aglomeração urbana e de Londrina, assim como situar o leitor para a distribuição espacial de tais locais e as distâncias entre eles.

Figura 16 – Localização de elementos espaciais citados na aglomeração urbana e em Londrina-PR.



Com a investida do capital privado, a zona norte de Londrina se torna mais heterogênea em termos de usos do solo, passando a abrigar parcelas da população de diferentes faixas de renda. Beidack e Fresca (2011) mostram o peso dos investimentos imobiliários somados à implantação dos conjuntos habitacionais pelo poder público na cidade: da década de 1970 até o ano de 2007, 142 conjuntos habitacionais foram construídos na cidade, sendo 44% na zona norte; no mesmo período, 292 loteamentos privados foram implantados, sendo 34% na zona norte. Lembramos que, mesmo para as obras de origem privada, o Estado atuou fornecendo infraestruturas básicas e equipamentos de consumo coletivo.

De acordo com Natal (2015), o Brasil da década de 1980 até o início do século XXI é o da crise e o do aprofundamento da desigualdade social. Especificamente a partir da década de 1990, essas distorções se acentuam pela mudança de regime político, pela abertura do país ao mercado internacional na passagem do sistema de acumulação fordista para o modelo flexível e pela mercantilização da vida a partir da homogeneização da competição promovida pelo neoliberalismo (DARDOT; LAVAL, 2016).

Dardot e Laval (2016) colocam que o neoliberalismo repousa sobre a constatação de que o capitalismo iniciou um período de revolução permanente pela ordem econômica nos últimos séculos, mas que os seres humanos não se adaptam naturalmente a essa revolução. Assim, a racionalidade neoliberal visa tanto a agressividade no regime de acumulação pautado na competitividade privada sem limitações evidentes, quanto políticas que procuram transformar a vida individual e social como todo. Para que o neoliberalismo se tornasse a racionalidade dominante foi impulsionada uma “[...] política de adaptação da ordem social à divisão do trabalho [...]”, visando “[...] dar à humanidade um novo tipo de vida [...]” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 86) baseada fundamentalmente na concorrência e na mercantilização em todas as esferas sociais do cotidiano.

A ordem econômica anterior ao neoliberalismo, chamada de keynesiana ou fordista, pautava uma ideia de que a concorrência entre empresas e entre economias nacionais no sistema capitalista deveria ser controlada por regras comuns, especialmente relacionadas às taxas de câmbio, políticas comerciais e distribuição de renda para a população (DARDOT; LAVAL, 2016). A partir dos anos 1980, o regime neoliberal eleva a concorrência como única regra e objetivo, sem maiores escrúpulos para ser perseguida.

As economias mais frágeis, na periferia do capitalismo, tiveram dificuldades de seguir esse modelo principalmente pelas desvantagens a que eram submetidas quando abriam seus mercados internos à competição proporcionada pela produção de empresas transnacionais. Assim, foram obrigadas a obedecer às recomendações de ajustes econômicos elaboradas por

organismos internacionais como o Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI), com os quais se encontravam profundamente endividadas. Como descrevem Dardot e Laval (2016), essas adaptações forçadas ficaram conhecidas como “terapias de choque”, sufocando o crescimento de muitos países da América Latina e arruinando a indústria local ao expô-la à concorrência internacional. Isso agravou os níveis de desigualdade e aumentou a pobreza nesses países, gerando muitos anos de instabilidade econômica e social.

É importante lembrar que a guinada mundial para o regime neoliberal ocorreu com três fatos preponderantes na história mundial do século XX, dois mais lembrados nos países do capitalismo central e um com frequência ignorado. Os dois mais famosos foram as eleições de Margaret Thatcher e Ronald Reagan para as chefias de Estado do Reino Unido e dos Estados Unidos da América (EUA) na passagem das décadas de 1970 e 1980. O terceiro fato, menos conhecido, mas diretamente relacionado ao contexto latino-americano, foi o golpe militar executado por Pinochet contra o governo eleito de Salvador Allende no Chile, tornando esse país um laboratório para as políticas neoliberais, posteriormente exportadas a todo o mundo (BANDEIRA, 2002).

Juntos, os governos de Thatcher e Reagan impulsionaram as diretrizes que ficaram conhecidas como Consenso de Washington (LÓPEZ; COBOS, 2017), em que o BM, o FMI e o Departamento de Tesouro dos EUA ficaram responsáveis por garantir a aplicação, nos países subordinados, de cortes de gastos públicos, reformas fiscais e tributárias, privatizações de empresas estatais, aberturas comerciais e desregulamentação econômica e trabalhista. Todas essas medidas, obviamente, protegendo os direitos à propriedade privada que no capitalismo são centrais.

Na América Latina, a privatização afetou empresas de setores estratégicos para a produção de bens e serviços, de geração energética, saneamento, telecomunicações e transporte. No espaço urbano, o capital privado assumiu o comando de estoques de terras e infraestruturas fundamentais para a construção de moradias, vias de acesso e para o gerenciamento da mobilidade urbana por meio de transportes coletivos terceirizados (LÓPEZ; COBOS, 2017). Em conjunto, esses fatores contribuíram para uma maior mercantilização da vida social urbana e para a perda de controle do poder público de um planejamento efetivo das cidades, em especial para: o provimento de moradias; acessibilidade e mobilidade adequadas; e distribuição espacial suficiente de estabelecimentos comerciais e de serviços que servissem às necessidades de consumo básico da população.

Nesse sentido, a aplicação das políticas neoliberais nas cidades latino-americanas representou uma intensificação das históricas desigualdades social e territorial encontradas nos

países de origem colonial dessa região. Mais do que isso, essas políticas representaram violentas agressões à qualidade de vida e às possibilidades de sobrevivência das populações mais pobres. Lefebvre (2000) anuncia que existe uma ligação direta entre o modo de produção capitalista e a propagação da violência, justificada na acumulação econômica. Violência essa que está inerentemente presente nas formas e práticas espaciais dos espaços produzidos sob a égide desse sistema.

As cidades do capitalismo neoliberal foram transformadas em grandes negócios, com privatizações, desregulamentações, perda de direitos sociais e competição por investimentos. Segundo Maricato (2015, p. 16), a cidade “[...] pode ser vista então como palco das relações sociais ou palco dos negócios, mas ela pode ser vista como o próprio negócio ou mercadoria”.

Tratando da configuração do território nacional, ocorre uma desconcentração econômica e produtiva de empresas que estavam aglomeradas nos principais centros urbanos, principalmente do Sudeste, e deslocam suas fábricas para o interior do país – num processo chamado de disjunção produtiva –, aumentando as relações socioeconômicas que promovem a integração nacional e incentivando o desenvolvimento da urbanização de maneira descentralizada em relação às capitais estaduais.

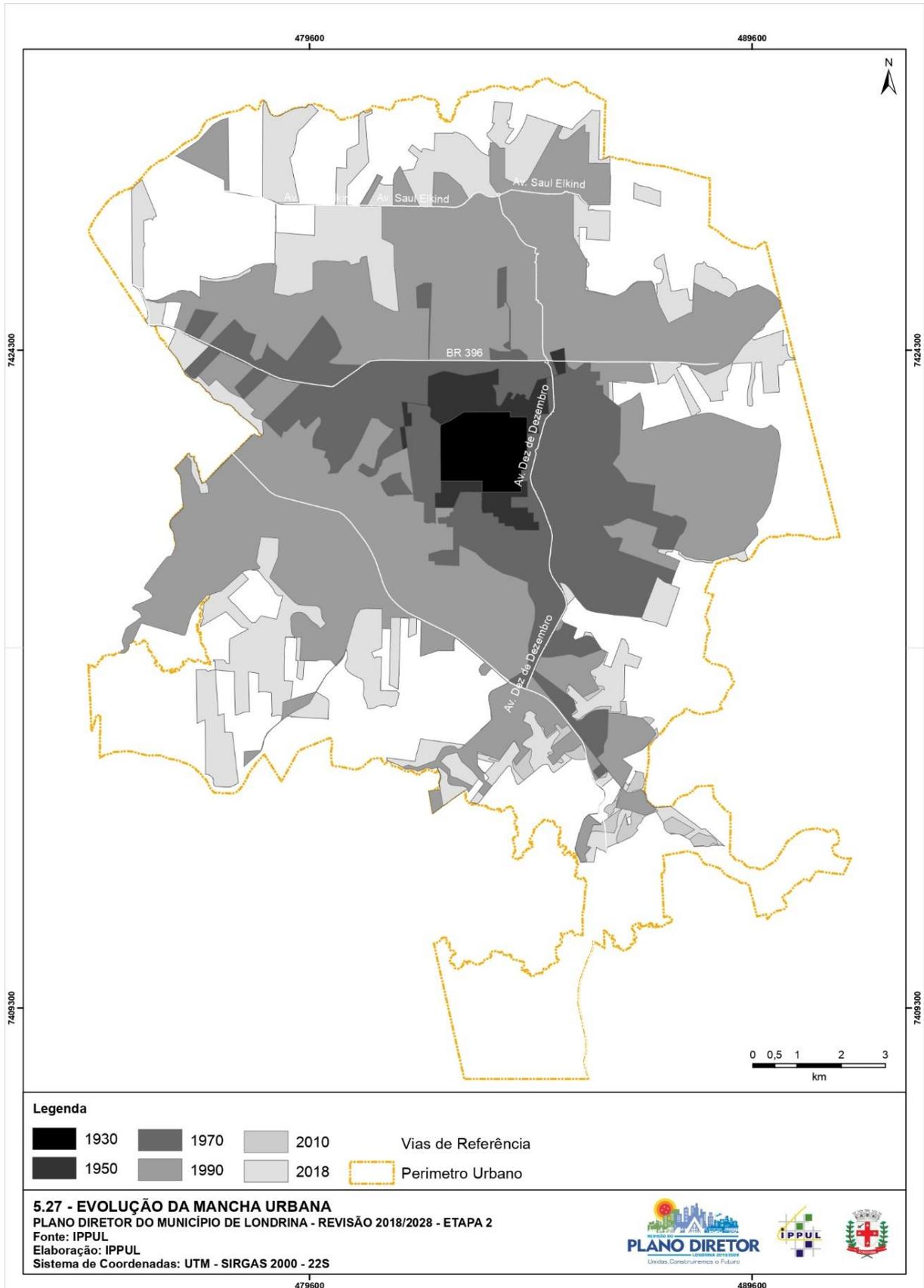
Nas últimas décadas, a rede urbana brasileira vem passando por mudanças, como a crescente complexidade funcional das cidades e o aumento da articulação entre os centros (CATELAN, 2013). Essa crescente complexificação gera interações interurbanas que ultrapassam escalas e redefinem a estrutura hierárquica da rede urbana. Transformam-se as funções existentes nas cidades e os papéis que elas desempenham nos cenários local, regional e nacional. Estabelecem-se novos fluxos, a partir de concentrações e áreas centrais diferenciadas, com destinos inéditos. Para que se possa compreender a dinâmica dessas transformações, é necessária a superação do modelo hierárquico de rede urbana (MIYAZAKI, 2008). Os fluxos passam a acontecer em diferentes sentidos, intensidades e escalas, não mais obedecendo a uma estrutura rígida e verticalizada.

O final do século XX também é marcado pelo avanço do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996; 2013) no espaço brasileiro que, apesar de concentrar conteúdos técnicos, científicos e informacionais de maneira desigual em suas regiões, equipa o território com estruturas de ligação da rede urbana que possibilita as relações sociais saltarem escalas geográficas e se conectarem simultaneamente com centros urbanos em distâncias próximas e longínquas, complexificando a noção de hierarquia urbana como bem trata Catelan (2013) com seu conceito de heterarquia urbana.

Catelan (2013) propõe este conceito, visando ultrapassar o sentido de hierarquia urbana e representar as condições existentes pelas quais as cidades se tornam nós de encontros e articulações em múltiplas escalas. Dentro da heterarquia urbana, as cidades médias exercem um importante papel, pois se constituem como os locais de confluência para as horizontalidades – relações dos centros com seu entorno próximo e imediato – e verticalidades – relações dos centros com localidades em diferentes escalas –, articulando escalas e se tornando espaços mais propícios para os investimentos do capital.

Nesse contexto, na década de 1990, Londrina tem uma diminuição relativa no crescimento populacional, mas a expansão do tecido urbano continua a ocorrer em quase todas as direções, especialmente norte, sul-sudeste e leste (NASCIMENTO, 2016). Isto pode ser visualizado na Figura 17, proveniente da revisão do Plano Diretor de Londrina 2018-2028 (LONDRINA, 2021c), em andamento:

Figura 17 – Evolução do tecido urbano de Londrina-PR (1930-2018).



De maneira geral, a partir da década de 1990, a expansão do tecido urbano de Londrina segue algumas tendências, avançando em todas as direções (Figura 17), com destaque para os setores norte e sudoeste, onde: formam-se os bairros da Gleba Palhano, intensamente verticalizados; instala-se o *shopping center* Catuaí; e se encontram as malhas urbanas de Londrina e Cambé.

O cenário resultante dessa expansão, dos anos 1990 até os dias atuais, foi sintetizado por Silva (2013):

1. Ao norte, continuam as construções de conjuntos populares e loteamentos privados, intercalados por áreas de favela e ocupações de vazios urbanos ou fundos de vale;

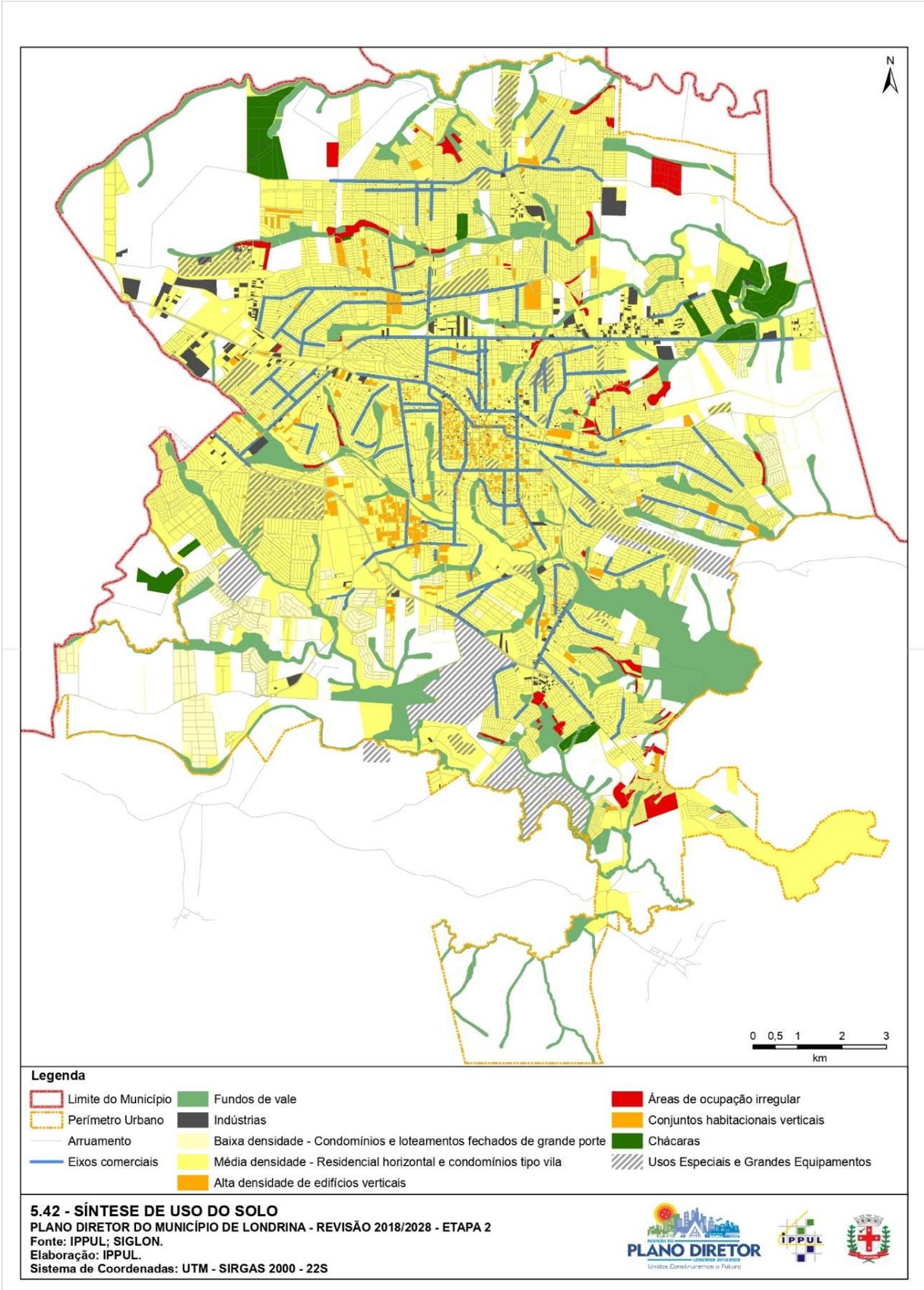
2. A leste, dá-se a construção de conjuntos habitacionais e loteamentos destinados à população de rendas média e baixa, com alguma diversidade em termos de atividades econômicas;

3. No oeste, existe grande variação no uso do solo e no perfil socioeconômico dos cidadãos residentes. Passam a existir desde conjuntos habitacionais, assentamentos urbanos e favelas, próximas ao limite municipal com Cambé, até loteamentos de alto padrão e bairros de classe média próximos à Universidade Estadual de Londrina (Apêndice A);

4. No sul, a variação também é evidente, pois a porção sudeste é grandemente favelizada ou originada de ocupações irregulares (sem a devida infraestrutura), enquanto o sudoeste é marcado por numerosos condomínios fechados de alto padrão (verticais e horizontais), além de universidades privadas, *shopping centers* e a própria Gleba Palhano: bairro formado por um intenso processo de verticalização à beira do Lago Igapó e que se apresenta como símbolo máximo de residência para as classes média/alta.

Por meio da Figura 18, retirada da revisão do Plano Diretor de Londrina 2018-2028 (LONDRINA, 2021c), podemos identificar o tipo predominante no uso e ocupação do solo em Londrina, que são os bairros residenciais de média densidade:

Figura 18 – Síntese do uso e ocupação do solo urbano de Londrina-PR (2021).



Na Figura 18, podemos visualizar as análises feitas por Silva (2013), principalmente: as ocorrências de ocupações irregulares nos setores norte e sudeste, muitas delas se tratando de expansões de favelas adjacentes aos fundos de vale; as áreas de verticalização acentuada no centro principal e no setor sudoeste, onde se encontra a Gleba Palhano; e a presença marcante de condomínios e loteamentos fechados de grande porte no extremo sudoeste, frutos da expansão do processo de valorização do solo urbano nessa direção, sofrendo influência tanto da verticalização às margens do Lago Igapó, na Gleba Palhano, quanto pela implantação do *shopping center* Catuaí.

Temos, portanto, a formação de uma cidade média cujo espaço urbano é heterogêneo, constituído de áreas altamente diferenciadas entre si. Alguns setores da cidade ficam marcados pela presença de usos de elevado padrão (sudoeste), enquanto outros se caracterizam pelos usos de médio ou baixo padrão (norte e sudeste), por grupos economicamente mais pobres. São indícios de segregação urbana, com a junção de fatores sociais e espaciais (SPOSITO, 2020).

Da perspectiva do processo geral de urbanização, as cidades brasileiras continuam a crescer e a se multiplicar, não possuindo uma rede urbana totalmente estabelecida até o período contemporâneo. Ao mesmo tempo, o Estado não desprende o entusiasmo necessário para lidar com problemas de planejamento urbano como distribuição dos usos do solo, falta de moradias, proliferação de espaços fechados e insuficiência dos meios de transporte coletivos e das infraestruturas de acessibilidade (NATAL, 2015). Muitas áreas das cidades não são atrativas o suficiente para o investimento do capital imobiliário, sendo também abandonadas pelo poder público que prioriza o tratamento à terra como mercadoria e bem financeiro (HARVEY, 2013).

Verificamos então uma continuidade da histórica exclusão de amplas parcelas da população ao direito à terra, à moradia, à mobilidade e à cidadania (MARICATO, 2015; NATAL, 2015; VASCONCELLOS, 2016). Os problemas urbanos se estendem por diferentes escalas e se tornam presentes nas cidades brasileiras de todos os portes. Segundo Santos (2013), apesar de existirem diferenciações pela particularidade da evolução da produção espacial ao longo da história em cada centro urbano, problemas como desemprego; déficit habitacional; transporte sucateado ou insuficiente; falta de espaços de lazer; falta de infraestruturas para o fornecimento de água, energia e saneamento; falta de equipamentos coletivos para promoção da saúde e educação etc. são recorrentes em todas as Regiões do Brasil. São elementos tão intrínsecos ao cotidiano cidadão que, de maneira perversa, o crescimento urbano atual se torna também o “[...] crescimento sistêmico dessas características” (SANTOS, 2013, p. 106).

Como formas espaciais essenciais para o aumento da qualidade de vida dos cidadãos, os estabelecimentos comerciais e de serviços têm suas localizações alteradas com as mudanças

na estruturação das cidades e a complexificação do processo de urbanização brasileiro. É para essa distribuição espacial que voltamos nossas atenções a partir desse ponto.

3.4 COMÉRCIO E SERVIÇOS NAS CIDADES

Cumprindo a função de facilitadores dos processos capitalistas de produção e acumulação nos espaços urbanos, mas também servindo à reprodução social da população pobre, os estabelecimentos comerciais e de serviços são formas ligadas ao comércio e ao consumo. Torna-se necessário desdobrar os elementos que unem essas formas, suas funções e as estruturas urbanas das quais fazem parte.

É sabido, como afirma Pereira (2018), que o comércio é uma atividade com origem ancestral na história humana. As sociedades mais antigas já realizavam trocas comerciais ou algum tipo de escambo. Com o desenrolar dos séculos, o desenvolvimento do comércio, em intensidade e alcance espacial, foi uma das bases para as transições entre os modos de produção que hegemonizaram os sistemas econômicos e dominaram povos inteiros. Braudel (1996) e Marx e Engels (2007) discorrem sobre como a expansão do comércio ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII originou uma classe de mercadores que, gradualmente, apropriou-se de técnicas de manufaturas no campo para – aprofundando a divisão técnica, social e territorial do trabalho – aumentar o excedente econômico. Na medida em que aumentam as forças produtivas e se transformam as relações de produção, o espaço urbano altera a sua composição e acelera o seu crescimento a partir do processo de industrialização, impulsionado pelas atividades comerciais (MUMFORD, 1998).

Sinteticamente, o comércio pode ser entendido como um sistema aberto e dinâmico, com atuações de diversos agentes sociais que vão se modificando no tempo e no espaço (GONÇALVES; SILVA, 2017). De acordo com Pintaudi (2018), qualquer forma comercial precisa ser analisada no tempo e no processo de produção do espaço do qual faz parte.

Inerentemente às suas atividades, os comércios estão associados às vendas de mercadorias, objetos que permeiam as relações de toda a sociedade. Para que as vendas de mercadorias, ou trocas comerciais, aconteçam, é necessário o ato do encontro social⁶. Assim, as formas espaciais do comércio sempre buscaram os locais com maior fluxo de pessoas e de existência de outras atividades socioeconômicas (VARGAS, 2018). Esses locais, em sua

⁶ No período atual, com o aumento crescente do comércio vias plataformas digitais, conectadas à Internet, essa afirmação precisaria ser analisada à luz de suas particularidades. No entanto, esse debate foge do escopo deste trabalho.

maioria, estão situados nas cidades, promovendo uma relação primordial entre a atividade comercial e o espaço urbano. Além de lócus ideal para o comércio, a cidade é condição e meio para que essa atividade continue a se reproduzir. Portanto, a urbanização está articulada às dinâmicas comerciais e ao ato de consumo que delas provêm, da mesma maneira que o comércio se caracteriza como um fenômeno urbano (PEREIRA, 2018). Como definem Gonçalves e Silva (2017, p. 96): “[...] se nem todas as cidades são de acordo com a expressão de Henri Pirenne “filhas do comércio”, nenhuma, porém, pode escapar da presença e influência do comércio”.

É da necessidade do encontro entre pessoas que surgem os primeiros mercados urbanos em espaços abertos e de livre circulação, posteriormente formando a conhecida praça central do mercado. Cleps (2004) faz uma síntese das formas espaciais do comércio associadas às cidades, como as ágoras na Grécia antiga, os fóruns em Roma, os mercados locais juntos aos burgos na Idade Média e as feiras itinerantes no início do mercantilismo.

Além da condição de espaço público, o comércio, em períodos anteriores ao capitalismo, também se apresentou como pequenos módulos ou tipos de lojas, com alguma cobertura parcial e as mercadorias distribuídas no chão ou em bancadas (CLEPS, 2004). Como exemplo, o bazaar no Oriente era composto por lojas estreitas, pátios internos, mercados abertos, casas de banho, oração e outros serviços (VARGAS, 2018). Notamos a aglomeração das atividades comerciais e de serviços, aproveitando-se de áreas com grande movimento de pessoas, onde eram oferecidos produtos e atividades diversas.

Na segunda metade do século XVIII, com a Revolução Industrial, houve aumento da capacidade de produção de mercadorias e se expandiu o mercado consumidor a partir da inclusão das colônias nas trocas comerciais modernas. Como afirma Marx (2008), a produção não produz unicamente o objeto, mas também o consumidor e a necessidade de consumo. Nesse momento de reestruturação, a atividade comercial passa de uma atividade eminentemente social – para abastecimento básico da população – para uma atividade econômica especulativa, com o principal intuito de acumular. Os espaços comerciais públicos vão, pouco a pouco, assumindo características privadas (VARGAS, 2018).

[...] observa-se que o comércio passa de uma função social para uma função mais econômica que vai inventando e adotando novas técnicas de comercialização, ampliando o número de mercadorias a serem vendidas, expandindo, incorporando e promovendo mudanças nas relações de troca e, principalmente, no espaço onde ele ocorre (CLEPS, 2004, p. 124).

Com a fixação dos estabelecimentos comerciais, a atividade assume um caráter mais cotidiano. Reduz-se a importância das feiras e crescem os mercados, públicos e privados, abertos e cobertos. As grandes lojas passam a vender ampla variedade de mercadorias. Vargas (2018) afirma que, no século XIX, as trocas comerciais vão perdendo sua espontaneidade de ocorrerem nos locais de encontro e grande circulação, passando para espaços planejados e construídos para essa finalidade. Igualmente, o comércio se transforma em uma atividade de estudo e inovação, com a implantação de novas técnicas de venda (caixas registradoras), gestão (contabilidade) e publicidade.

É na segunda metade do século XX que mudanças tecnológicas, o aprimoramento do *self-service* e o desenrolar da automação proporcionam uma dispersão da economia mercantil em escala global, com a presença de grandes empresas transnacionais que concentram a produção e centralizam o capital (GONÇALVES; SILVA, 2017). No processo de mundialização da economia, o regime de acumulação do capital passa por reestruturações e transformam o próprio modo de vida, especialmente nas cidades, com a ampliação das possibilidades de consumo a todos os momentos do cotidiano.

Imprescindível para o nosso debate é a consideração da estreita relação das atividades econômicas com a produção do espaço, assim como as variações de investigações possíveis para esse fenômeno. Com base em Vargas (2018), a escolha da localização comercial pode ser preponderante para aumentar as receitas do estabelecimento, seja pelo volume de compras em um local com grande circulação de pessoas, seja por altos gastos em um espaço de consumo de padrão elevado para determinados grupos sociais. Entre os fatores que interferem na estratégia locacional estão: a mão de obra mais ou menos qualificada; o capital disponível; a demanda ligada ao nível de desenvolvimento e ao poder de compra dos habitantes; o transporte de mercadorias e insumos; o fluxo de informações; a organização empresarial de uma grande empresa, de uma franquia ou de um comércio local; a política de incentivo do Estado; o contexto de inovações do momento e as qualidades físicas do espaço disponível (VARGAS, 2018).

Vemos então que as estratégias locacionais das atividades comerciais e de serviços nas cidades não são movimentos simples, dependendo de uma série de fatores internos e externos ao espaço urbano, em diferentes escalas. Desse cenário surgem distintas teorias locacionais que procuram identificar as razões pelas quais uma atividade econômica escolhe se localizar em uma área e não em outra.

A teoria econômica neoclássica foi utilizada no sentido de criar modelos do que Corrêa (2011) define como organização do espaço, mais por dedução voltada à otimização funcional das atividades do que por observação da realidade. Com frequência, eram usadas técnicas

estatísticas para a mensuração de distâncias ideais para a localização dos estabelecimentos. De acordo com Vargas (2018), essas técnicas estão assentadas sobre premissas irreais acerca do que seria um comportamento econômico ideal, sem considerar a heterogeneidade das relações sociais e da produção espacial. As correntes teóricas behaviorista e estruturalista tentaram superar essas limitações, mas concederam pesos exagerados aos comportamentos individuais das pessoas e às estruturas econômicas no interior das quais as decisões são tomadas.

A Geografia se insere nesse debate buscando definir o conteúdo geográfico da questão. Gonçalves e Silva (2017) discutem a evolução do entendimento teórico-metodológico acerca das atividades de comércio e consumo na Ciência Geográfica, particularmente nas Geografias urbana e econômica, até o surgimento da Geografia do comércio e do consumo.

Primeiramente, nas correntes da chamada Geografia tradicional, o interesse em se abordar esses temas não era evidente. Alguns estudos aparecem na primeira metade do século XX, com Sporck, Delobez, Beaujeu-Garnier e Brian Berry. É nesse período que alguns geógrafos de influência neopositivista adotam as diretrizes do suposto “método científico”, que nada mais é do que a aplicação quantitativa de fórmulas e modelos matemáticos passíveis de serem testados em experimentações, mas pouco fiéis à realidade material. É o auge da nova Geografia, vinculada aos grandes interesses expansionistas e imperialistas de nações do capitalismo central (GONÇALVES; SILVA, 2017).

A partir da crítica da nova Geografia e da Geografia tradicional, pautadas em alta medida pelos, respectivamente, quantitativismo e empiricismo, parte-se para a formulação de uma Geografia nova (SANTOS, 2004), tida como crítica ou radical, mais ligada aos processos e relações sociais que determinam a produção do espaço. Essa corrente, orientada pelo método dialético – mas não somente – trazem ao primeiro plano as noções de contradição e conflito na análise espacial.

O método dialético, encorpado pela tradição marxista do materialismo histórico, contribui para Geografia urbana ao focar o caráter social do espaço, produzido como materialização da sociedade que o habita e, ao mesmo tempo, influenciando nas formas e processos futuros dessa produção. É o par inseparável que Lefebvre (1972) repete de Marx, historicidade e práxis, essenciais para se aferir os atos humanos de produção em todas as suas dimensões. Nesse sentido, priorizando o campo social e abrindo terreno para o entendimento das práticas espaciais que compõem os lugares, o método dialético dá grandes ferramentas para a compreensão do comércio e do consumo nas cidades.

Apesar da preocupação central da obra marxiana ter sido o chamado trabalho produtivo e a classe proletária que agregava mais-valor às mercadorias no seu processo de produção

(DANTAS, 2007), hoje, entendemos que as atividades comerciais e de serviços, classificadas como improdutivas, têm papéis cada vez mais relevantes para a economia urbana. São atividades que não produzem e nem modificam objetos diretamente, mas que constituem os ciclos fundamentais de circulação e realização do capital.

Segundo Dantas (2007), começou-se a questionar a participação das atividades comerciais e de serviços – tratadas por grande número de autores como terciárias – no desenvolvimento de um país diante da constatação de que na periferia do capitalismo essas atividades cresciam e eram relevantes geradoras de empregos. A questão foi tratada inicialmente de forma dicotomizada, separando uma parte do terciário considerada arcaica, herança de atividades passadas, da parte supostamente moderna, proveniente da inserção do modelo capitalista.

Durante décadas, a visão dicotomizada e dualista da economia periférica foi levantada como explicação mais acertada para as causas do subdesenvolvimento e da existência de uma economia formal e outra informal. No entanto, na década de 1970, autores como Francisco de Oliveira e Paul Singer afirmaram que a economia desses países não era dual, mas una, com partes dominantes e subalternas que, cada qual ao seu modo, contribuíam para a reprodução do capital (COSTA, 2015). Inclusive as formas de produção não capitalistas serviam a esse modo de produção.

Na Geografia, é Santos (2018) que dá contribuições para a superação da dicotomia econômica, particularmente para a economia urbana. Com a elaboração da sua teoria dos dois circuitos da economia nas cidades dos países então subdesenvolvidos, o autor afirma que não existe uma modernização homogênea, mas modernizações em graus diferentes, que gerariam os dois circuitos: superior e inferior. Embora diferentes – principalmente em questões tecnológicas, organizacionais e de aporte de capital –, estão em permanente articulação, concorrência e complementaridade no mesmo tempo e nos mesmos espaços.

Santos (2018) coloca sua teoria como amplamente resultante dos distintos processos de urbanização em países centrais e periféricos. Enquanto nos países centrais as atividades econômicas são transformadas gradativamente com a sua inserção no processo de industrialização, nos países periféricos, de origem colonial primária-exportadora, a economia interna se pautou em atividades artesanais, comerciais e agrícolas. Com a urbanização e industrialização aceleradas no século XX, o processo de modernização não abarcou todo o território, deixando lacunas e fortes desigualdades socioespaciais. Nas cidades, esse cenário se mostrou pujante, concentrando riqueza e pobreza, formas modernas e não modernas de economia. Assim, a urbanização brasileira, de acordo com Couto e Elias (2015), foi uma

urbanização terciária, com predomínio das atividades comerciais e de serviços dados os níveis de desigualdade e a industrialização efêmera.

O comércio e os serviços foram as atividades espontaneamente encontradas para o abastecimento da população citadina e para a obtenção da sua subsistência. Ademais, essas atividades serviram para a reprodução social dos sujeitos enquanto fornecedores de mão de obra, para a realização das mercadorias e para a reprodução do capital, servindo aos propósitos de sua acumulação (DANTAS, 2007; COUTO; ELIAS, 2015).

Ao longo da evolução da urbanização brasileira as atividades comerciais e de serviços foram se especializando e ampliando suas participações na estruturação das cidades. Couto e Elias (2015) apontam, dentre outros, o maior acesso ao crédito e a mudança nos hábitos de consumo como fatores indispensáveis para esse crescimento. O desdobramento dessas atividades, em conjunto com as reestruturações do espaço urbano, fortaleceu processos de dispersão e de descentralização de estabelecimentos para variadas porções da cidade.

As estratégias locacionais dos comércios e dos serviços passam a afetar a dinâmica dos espaços da cidade e da rede urbana, pelo impacto na divisão do trabalho (empregos gerados), nos fluxos de mercadorias e informações e nos deslocamentos de pessoas (GEORGE, 1979).

Entre os anos de 1985 e 2010, Couto e Elias (2015) mostram que houve um aumento significativo no número de estabelecimentos de comércio e de serviços no Brasil. Passaram de 754.011 estabelecimentos em 1985 para 2.563.568 em 2010, com uma elevação de aproximadamente 260% na quantidade de estabelecimentos comerciais e 220% de estabelecimentos de serviços. Em relação à participação dessas atividades no total de estabelecimentos, houve uma diferença positiva de 69,49% para 75% (1985-2010). No mesmo período, para o número de vínculos empregatícios, houveram ganhos de 12 milhões de empregos para as atividades de serviços e 5,7 milhões para o comércio (COUTO; ELIAS, 2015).

Os dados e argumentos colocados até aqui demonstram o crescente peso que os estabelecimentos comerciais e de serviços possuem para o país e para a dinâmica socioespacial das cidades, a ponto de alguns discutirem a “terciarização” da economia (OLIVEIRA, 2003), principalmente a partir das mudanças no regime de acumulação capitalista, da abertura internacional, do abandono relativo da industrialização nacional e do grandioso estímulo ao consumo.

Com o advento do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996) e do regime de acumulação flexível, diversificaram-se as produções de mercadorias e os padrões de consumo, num movimento que favoreceu às atividades comerciais e de serviços. Segundo

Couto e Elias (2015), o termo terciarização passou a ser utilizado nesse momento de reestruturação econômica, em que houve um processo acelerado de escalada das chamadas atividades terciárias. Oliveira (2003) discute que a terciarização faz parte do modo de acumulação urbano adequado à expansão capitalista no Brasil. É, portanto, como já posto anteriormente, uma esfera econômica fundamental para a reprodução do capital, para a estruturação das cidades e para a reprodução social.

De acordo com Gonçalves e Silva (2017), há uma preocupação maior nos últimos anos para com o comércio, os serviços e o consumo na Geografia, resultando em estudos com ênfase no consumidor, na distribuição espacial dos estabelecimentos e nas desigualdades socioespaciais alimentadas pelo acesso seletivo a essas atividades. Nesse sentido, é preponderante que sejam abordadas as maneiras como os agentes econômicos desses segmentos interferem na estruturação e reestruturação dos espaços urbanos.

Santos (2008a) nos dá uma pista: a terciarização influencia os processos de estruturação e reestruturação das cidades porque, com a sua expansão, há uma óbvia mudança na lógica de ocupação do solo por essas atividades. Vargas (2018) coloca que a intenção primeira das atividades comerciais e de serviços é a busca da centralidade, onde se concentram as formas e se encontram os fluxos e deslocamentos. Isso confirma a necessidade de estudos que associem a distribuição espacial dos estabelecimentos – para compreender como ocupam os espaços da cidade – com o entendimento dos processos espaciais de concentração, desconcentração, centralização e descentralização, que em suas ocorrências contribuem para a formação de áreas centrais, das quais o comércio e os serviços são grandes interessados e participantes.

As estratégias espaciais dos estabelecimentos afetam a unidade urbana como todo, traçando novas articulações, reposicionando formas espaciais e reorientando deslocamentos. É um contexto que auxilia na redefinição de áreas centrais, descentralizando funções de uma estrutura monocêntrica para algo multicêntrico, e na dispersão de atividades econômicas para locais da cidade nunca antes contemplados.

Invariavelmente, a distribuição espacial das atividades comerciais e de serviços se dará de forma diferenciada, com disparidades socioespaciais devido às vantagens e desvantagens locais. Em companhia à estruturação desigual do espaço urbano em outras dimensões, essas disparidades acentuam a segmentação do acesso ao consumo e agravam as limitações de mobilidade urbana dos cidadãos.

Na aglomeração urbana de Londrina, estudos como o de Fresca (2012) e de Delgado, Moura e Cintra (2013) discutem e apresentam indícios de que as atividades comerciais e de

serviços possuem papéis preponderantes na geração e atração de movimentos pendulares no interior desse conjunto urbano.

Ademais, de acordo com a RAIS (2021), os comércios e serviços de alimentação, que compõem a maior parte dos estabelecimentos de consumo consuntivo, totalizam cerca de 30% de todos os vínculos empregatícios registrados pelo Ministério da Economia na aglomeração urbana de Londrina, tanto para o ano de 2020, quanto para a série histórica que abrange a última década (2010-2019). Em relação ao número de estabelecimentos, estas atividades corresponderam à aproximadamente 45% do total, para os mesmos períodos.

Os dados do relatório de Estatísticas do Cadastro Central de Empresas (IBGE, 2022a), para o ano de 2019, e do portal Data Sebrae (SEBRAE, 2021), para o ano de 2021, apresentam as mesmas proporções, indicando a relevância que esses grupos econômicos possuem, não somente para a aglomeração urbana de Londrina, mas para todo o Brasil.

Perante esse cenário, torna-se essencial um maior detalhamento da distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais e de alguns serviços associados, aqui tratados como de consumo consuntivo, que pode contribuir com o entendimento das estruturas da cidade de Londrina e da sua aglomeração urbana.

4 FORMAS E PROCESSOS ESPACIAIS URBANOS: OS ESTABELECIMENTOS E SEU PADRÃO DE DISTRIBUIÇÃO

Com a passagem do regime fordista para o chamado regime flexível de acumulação, predominante em escala global a partir das décadas de 1970 e 1980, Dardot e Laval (2016) chamam a atenção para as mudanças que ocorrem não somente em nível econômico, mas político, social e ideológico. A premissa da concorrência se espalhou para todas as dimensões da vida humana, dificultando a identificação do indivíduo com a coletividade e o isolando em busca de melhores condições de sobrevivência para si.

O que se convencionou nomear de racionalidade neoliberal é parte dessa mudança na subjetividade dos indivíduos, que atua em diversas esferas (SPOSITO; SPOSITO, 2017). Enquanto a competitividade pode ser considerada como o elemento máximo do “homem neoliberal”, Lazzarato (2013) destaca que o motor econômico e subjetivo para que este alcance os resultados esperados é a dívida, configurando o “homem neoliberal” como também um “homem endividado” (LAZZARATO, 2013, p. 30).

Se a dívida é um elemento fundamental da sociedade neoliberal contemporânea, ela só se realiza por meio do consumo. Por sua vez, este necessita do espaço geográfico para acontecer, onde os estabelecimentos de atividades comerciais e de serviços escolhem suas localizações, atraem consumidores e negociam seus produtos. Dessa maneira, é indispensável que se realizem representações e análises acerca da distribuição espacial dessas empresas.

Antes, porém, é preciso apresentar e discutir brevemente alguns conceitos importantes para os estudos urbanos em Geografia, como as áreas centrais, a centralidade e os processos espaciais que permeiam a distribuição espacial das formas e conteúdos nas cidades. Notadamente, estes são temas incontornáveis para o contexto dos estabelecimentos comerciais e de determinados serviços na área enfocada e da sua estruturação espacial como todo, assim como para o alcance do segundo objetivo específico desta pesquisa: a análise da aglomeração urbana de Londrina a partir do comércio e do consumo.

4.1 ÁREAS CENTRAIS, CENTRALIDADE E PROCESSOS ESPACIAIS

Como afirma Corrêa (2004), a grande cidade capitalista é o local privilegiado para a ocorrência de determinados processos sociais amplos como a acumulação de capital e a reprodução social. Aliadas a esses processos estão funções e formas espaciais, que representam e atuam como atividades práticas e materializações dos processos sociais maiores. A

distribuição espacial dessas formas e funções significa a organização espacial urbana ou a estruturação da cidade.

Nesse contexto, o espaço urbano londrinense se torna cada vez mais complexo e as atividades de comércio e de serviços que antes estavam predominantemente na área central (até a década de 1980) começam a sofrer alterações (FRESCA, 2013). Silva (2013) coloca que justamente a concentração elevada de estabelecimentos na área central possibilitou um processo de implosão-explosão que gerou a sua desconcentração. Nele, a centralidade é redefinida, alterando-se e contribuindo para uma maior diferenciação e segmentação do espaço urbano. A estruturação da cidade toma ares de ruptura, com o centro principal se expandindo e ao mesmo tempo vendo nascer outros núcleos e expressões de centralidade, como são os casos do subcentro da zona norte, dos *shopping centers* e de algumas áreas especializadas (por exemplo, com concentração de oficinas mecânicas ou serviços médicos).

A popularização do automóvel (SILVA, 2004) – que facilitava o poder de mobilidade e aumentava o grau de acessibilidade para parte dos cidadãos – e a descentralização do transporte coletivo por meio da construção do terminal central e dos terminais de integração nos bairros (SILVA, 2006) foram importantes vantagens para o processo de desconcentração espacial que se iniciava (FRESCA, 2013). Atualmente, existem nove terminais de integração em Londrina: três na zona sul, dois no centro, um na zona oeste e três na zona norte; que, juntos, atendem a uma demanda anual de aproximadamente 40 milhões de passageiros (LONDRINA, 2017).

Entre os processos sociais e as formas espaciais surge um elemento de ligação que possibilita com que os processos sociais se transmutem em suas versões espaciais.

Este elemento viabilizador constitui-se em um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores, e que permitem localizações e realocações das atividades e da população na cidade. São os processos espaciais [...] (CORRÊA, 2004, p. 36).

Os processos espaciais são os responsáveis pela estruturação da cidade e pela disposição de suas formas e funções de maneira desigual e em constante transformação. Por serem elos, os processos espaciais também são de origem social, representando principalmente como as relações sociais se distribuem no espaço.

Sucintamente, Corrêa (2004) divide os processos espaciais e as formas deles originadas em: centralização e área central; descentralização e núcleos secundários; coesão e áreas especializadas; segregação e áreas sociais; inércia e áreas cristalizadas e dinâmica espacial da

segregação. O autor deixa evidente que tais processos e formas espaciais não são mutuamente excludentes, podendo ocorrer de maneira simultânea.

Para uma discussão mais aprofundada desse tema, é importante que voltemos a discussão para a produção da Escola de Chicago, onde se originaram conceitos relevantes até hoje para a pesquisa em Geografia, como área central, centralização, descentralização e segregação (WHITACKER, 2017a).

Corrêa (1989) descreve que os pesquisadores dessa Escola tentaram transpor princípios básicos da ecologia para o estudo das cidades, compondo uma interpretação naturalista da sociedade e de seu espaço. Uma das razões para a dedicada atenção ao centro da cidade e para o desenvolvimento de conceitos relacionados com a sua constituição se deve pela comparação da área central enquanto um local privilegiado, de comando para o restante da cidade e para a distribuição de todos os outros elementos.

Whitacker (2017a) apresenta três modelos produzidos pela Escola de Chicago que indicam a área central como estruturadora da cidade. São eles: o Modelo das Zonas Concêntricas de Burgess (1925); o Modelo das Zonas (ou dos setores) de Hoyt (1939) e o Modelo dos Núcleos Múltiplos de Harris e Ullman (1945). Como bem coloca Whitacker (2017a), apesar dos estudos desenvolvidos pela Escola de Chicago possuírem uma boa capacidade descritiva da realidade empírica, sua maior limitação está no encaixe dessa realidade em modelos teóricos essencialmente biologizantes. Elementos como o preço da terra, a apropriação fundiária e a dinâmica imobiliária não foram considerados, sendo priorizados modelos de cunho mais genérico e padrões de comportamento social que explicassem a produção urbana.

A Geografia Urbana francesa representou um avanço no estudo das cidades e de suas áreas centrais, pois se priorizou a compreensão das formas espaciais atuais a partir do processo histórico de formação e desenvolvimento dos centros urbanos. Whitacker (2017a) destaca George e Beaujeu-Garnier como autores relevantes dessa corrente.

Manuel Castells também é um nome de peso para o estudo dos centros das cidades, já que a sua operação intelectual de divisão do centro e da centralidade em diferentes níveis ou dimensões (simbólico, econômico, político-administrativo e lúdico) aborda de maneira importante a influência das divisões social e territorial do trabalho (CASTELLS, 2020). Entretanto, em sua obra o espaço é abordado como um reflexo da sua sociedade, estando hierarquicamente abaixo das relações sociais para o entendimento das cidades (WHITACKER, 2017a).

Finalmente, Henri Lefebvre traz a centralidade como o cerne da produção espacial urbana. Suas considerações são incontornáveis para pesquisas que partem de diversas áreas do conhecimento, pois em sua análise são unidos processos contrários que se manifestam e permeiam a cidade simultaneamente em um movimento contraditório e dialético de contínua (re)estruturação. É nesse sentido que os processos espaciais e suas formas ganham dinamicidade e se aproximam do complexo jogo de interações da realidade, do qual só podemos apreender um fragmento em um determinado recorte no espaço e no tempo.

Enfocando os processos espaciais, Corrêa (2011) afirma que a concentração e a dispersão espacial são os mais fundamentais, estando presentes também em outros processos como aglomeração, centralização, segregação, difusão e descentralização. Como exemplos, a área central de uma cidade é uma forma resultante do processo de concentração, enquanto os centros secundários são formas originadas pelo processo de dispersão.

Para melhor entender algumas definições e empregá-las corretamente, Whitacker (2003) explica que os termos concentração e desconcentração (ou dispersão) são mais propícios a serem usados no sentido de aglomeração de pessoas, carros ou atividades em uma determinada porção do território. Já a centralização e a descentralização remetem ao movimento tomado por atividades decisórias, comerciais ou de serviços.

Para diferenciar os processos e formas espaciais da noção de centralidade, Whitacker (2017a) indica que a última deve ser entendida a partir dos fluxos de pessoas, veículos, informações, mercadorias etc. que são gerados. A centralidade pode ser expressa em diferentes pontos da cidade e em vários níveis de intensidade. Pode exercer influência no espaço da cidade ou para além dele, articulando mais de uma escala geográfica. Também deve ser encarada como momentânea, de acordo com o caráter de atração que exerce e a região de influência atingida (SANTOS, 2008a; WHITACKER, 2003).

Ao encontro do tema dessa pesquisa, Santos (2008a) detalha que as atividades de comércio e de serviços são as principais fontes de centralidade urbana, seja pela sua tendência em se concentrarem em algumas localidades, seja pelos fluxos de mercadorias e deslocamentos de pessoas que são gerados em sua direção cotidianamente.

Para reforçar a relação necessária entre forma e conteúdo, Santos (2008a) nos lembra que a análise da área central da cidade, enquanto local materializado no território, é inseparável da consideração de sua centralidade ou dos movimentos que justificam a existência do centro. Whitacker (2017a) resume: o centro é a forma espacial ligada aos processos espaciais que o originam e ao fenômeno da centralidade, que pode ser entendida enquanto atributo, conteúdo ou qualidade de atração no direcionamento dos fluxos e deslocamentos que ocorrem na cidade.

Não há, pois, centro sem centralidade, ou centralidade sem centro, tanto quanto não se concebe uma forma espacial sem processo espacial, ou o inverso. Essa relação não é causal, mas dialética. [...] O que resulta é que essa conjunção, justamente por ser historicamente produzida, implica que novas formas espaciais expressem conteúdos ou se relacionem a processos outros e, ainda, que os processos de concentração e centralização se assentem em novas formas. Isso, então, faz com que os conteúdos do centro deem, a essa área, intensidades e manifestações de centralidade que não possuem, necessariamente, as mesmas características que já marcaram o centro único da cidade (WHITACKER, 2017a, p. 172).

Temos então que nenhuma área central expressa exatamente as mesmas qualidades e intensidades de centralidade que outra no espaço da cidade, nem pelo mesmo período de tempo. Dentre outros fatores, a localização em que se encontra o centro, somada aos usos do solo próximo (incluindo o padrão econômico da ocupação residencial), à concentração de determinadas atividades socioeconômicas, sua tipologia, às relações estabelecidas com outras parcelas do espaço urbano e às vias que cortam a área contribuem para diferenciações da centralidade gerada.

Portanto, existem diversos elementos a serem investigados, mas somente o conjunto articulado de formas espaciais (áreas centrais), processos (concentração, desconcentração, centralização e descentralização) e conteúdos (centralidade) possibilita uma apreensão mais acurada da realidade. Tendo em mente que tais elementos coexistem, opõem-se e se complementam, traçando influências mútuas que podem ser isoladas para fins analíticos, mas que devem ser remontadas se se pretende uma busca da totalidade geográfica.

4.2 CONCENTRAÇÃO E CENTRALIZAÇÃO

Especificamente, os centros da cidade podem ser definidos como formas espaciais com conteúdos que se manifestam em diferentes dimensões da vida urbana e se relacionam em diferentes escalas. Possuem características determinantes para atuar como locais de encontros e de confluência (WHITACKER, 2017a), que atraem fluxos e deslocamentos materiais e imateriais, conformando conteúdos e qualidades que caracterizam a centralidade. Dessa maneira, pela facilidade de concentrar produtos, pessoas e trocas mercantis, são áreas preferenciais de estudo dos estabelecimentos e atividades comerciais e de serviços, assim como do ato de consumo.

Sposito (2004a) e Corrêa (2004) concordam com o fato de que o centro (ou área central) é constituído pelo processo de concentração de atividades comerciais e de serviços, com valores

materiais e simbólicos, acentuado com o fortalecimento do capitalismo. Essa concentração representa um guia para o consumo de bens e serviços não apenas da cidade, mas de toda uma região de influência.

A facilidade de alguns tipos de estabelecimentos se concentrarem em áreas centrais se dá também pelo processo de coesão funcional (CORRÊA, 2004). Juntas, determinadas atividades formam um monopólio espacial que atrai grande volume de consumidores pela sua praticidade locacional. Podem ser empresas tanto similares umas às outras, tornando mais fácil a comparação entre marcas e preços, quanto de diferentes ramos, podendo induzir a um maior consumo pela complementação de um produto ao outro.

Historicamente, o processo de concentração em áreas centrais foi movido pela tendência centralizadora do meio de transporte predominante na passagem do século XIX para o XX: o transporte sobre trilhos. Dada a imobilidade das rotas, que uma vez traçadas e construídas não poderiam ser facilmente modificadas, as atividades que necessitavam de acesso rotineiro ao transporte de mercadorias e matérias-primas procuravam se estabelecer próximas dos terminais ferroviários, aproveitando-se da concentração de pessoas ali existente e direcionando o mercado consumidor nesse sentido (CORRÊA, 2004). Já o papel acelerador do processo de concentração pelo capitalismo pode ser assim descrito: “O seu aparecimento [área central] se deve assim às demandas espaciais do capitalismo em sua fase concorrencial, onde a localização central constituía-se em fator crucial na competição capitalista” (CORRÊA, 2004, p. 40). A disputa pela melhor localização contribuiu para a configuração de uma área central única na cidade, que nesse momento gozava, além da concentração de estabelecimentos, de uma concentração de infraestruturas, equipamentos e serviços raros em outras porções do espaço urbano (WHITACKER, 2017b).

Os processos de concentração e centralização formaram, na visão de Corrêa (2004), duas partes na área central da cidade, denominadas por ele de núcleo central (*core*) e zona periférica do centro. Para evitar confusões, explicamos que o termo núcleo central com as definições específicas expostas no parágrafo seguinte não se repete em outros momentos do texto. Usamos, majoritariamente, núcleo(s) central(is) para nos referir à área central como todo, também chamada de centro da cidade.

Para Corrêa (2004), o núcleo central se caracteriza, na segunda metade do século XX, pelo: uso intensivo do solo (com predomínio de atividades comerciais e de serviços); pela ampla verticalização do ambiente construído; pela limitada extensão territorial (passível de ser percorrida a pé); pelo limitado espaço para novas construções; pela concentração de atividades durante o dia (pelo pouco uso residencial); por ser local de terminais de transportes que

conectam esse núcleo às periferias da cidade ou a outros terminais descentralizados e por ser uma área de decisões estatais e empresariais.

A zona periférica do centro seria uma área no entorno do núcleo central anteriormente descrito, com características como: o uso semi-intensivo do solo, em que aparecem armazéns, algumas indústrias, terrenos vazios e estacionamentos amplos; a grande extensão territorial; a baixa disponibilidade de construção de novas edificações, já que apesar da existência de espaços vazios, os preços gerados pela especulação barram empreendimentos; a presença de áreas residenciais de baixo nível socioeconômico, com edifícios deteriorados; os terminais de transportes interurbanos e a concentração de hotéis baratos e zonas de prostituição (que se beneficiam da centralidade e seus movimentos).

É importante considerar que o centro não se localiza obrigatoriamente no centro territorial da cidade e pode não ser um desdobramento óbvio do sítio histórico onde o agrupamento urbano nasceu (SANTOS, 2008a). Dadas as recorrentes confusões no uso de termos como centro histórico ou centro tradicional, que muitas vezes se confundem com o local de origem da cidade, Whitacker (2017b) sugere a qualificação dessas formas em duas possibilidades analíticas, visando dar mais rigor às análises dos centros das cidades: centro consolidado e centro principal. O primeiro se refere preferencialmente ao padrão espacial monocêntrico de cidade, em que no centro se destaca mais a permanência de certas formas, funções e práticas espaciais do que a mudança. O segundo possui o adjetivo de principal justamente por admitir uma estrutura de múltiplos centros que estabelecem uma relação de hierarquia entre si. Apesar da diferenciação, os dois tipos podem ocorrer de maneira sobreposta e estão em constante relação com o mosaico de elementos que compõem o restante da cidade. Por exemplo, o centro consolidado pode se transformar igualmente no centro principal com o surgimento de outros núcleos centrais.

No tocante às relações que o centro principal estabelece com os outros núcleos da cidade, não se destaca somente a hierarquização, mas também a complementaridade entre as funções exercidas e a segregação de certos grupos sociais perante a acessibilidade disponível (WHITACKER, 2017b). Da perspectiva da concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços, o centro principal terá a prevalência sobre outros centros, mas alguns tipos de especializações funcionais e concentrações de estabelecimentos que visam atender populações específicas (limitadas) do ponto de vista econômico (de renda) ou territorial podem se tornar núcleos que além de competir se complementam pela centralidade exercida. Assim, somam-se questões qualitativas aos dados quantitativos na análise sobre as formas e processos espaciais

relacionados à centralidade. Juntos, definem as formas de consumo e de mobilidade dos cidadãos, definindo, portanto, suas práticas espaciais.

4.3 DESCENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DE PADRÕES MULTICÊNTRICOS E DA MULTICENTRALIDADE

Avançando para outro processo espacial determinante nos espaços urbanos, compreendemos que as áreas centrais, desde a década de 1920, têm se alterado a partir de outros movimentos que não a concentração e a centralização absolutas (CORRÊA, 2004). Muitos estabelecimentos e atividades que estavam aglomeradas começam a sentir o peso da concorrência próxima ou dos prejuízos gerados pela intensa concentração. Também começam a aparecer vantagens locacionais para se instalar em áreas fora do centro consolidado. É nesse momento, especialmente após a Segunda Guerra Mundial, que o processo de descentralização ganha corpo, retirando formas e funções do único centro e, posteriormente, (re)concentrando-os em mais de um centro; dando materialidade à diferenciação do centro principal e centros secundários, em uma estrutura multicêntrica.

Como afirmam Gomes (2015) e Melara e Silva (2018), os momentos de reestruturação do espaço urbano não ocorrem desprovidos de interesses provenientes de agentes situados social e historicamente. Como parte do processo de mudança de uma estrutura urbana monocêntrica para outra de múltiplos centros, a descentralização acontece de acordo com os interesses fundiários e imobiliários que aparecem em porções cada vez mais periféricas da cidade. Aproveitando a oportunidade, atividades industriais, comerciais e de serviços rumam para fora do anterior centro único. Beidack e Fresca (2011) colocam que o processo de descentralização significa um movimento de criação de novas estruturas que, apesar de se desprenderem do centro principal, mantêm relações com ele. É um processo beneficiado pela expansão do tecido urbano, estabelecendo relações também com o crescimento demográfico, com novas áreas de moradia e com as diferenciações no poder de consumo e na mobilidade dos cidadãos que passam a viver em um espaço urbano mais segmentado.

Historicamente o processo de descentralização é mais recente que o de centralização. Aparece em razão de vários fatores. De um lado, como uma medida das empresas visando eliminar as deseconomias geradas pela excessiva centralização na área central. De outro, resulta de uma menor rigidez locacional no âmbito da cidade, em razão do aparecimento de fatores de atração em áreas não-centrais. Já na década de 1930, Colby especificava os fatores de repulsão da área central: a) aumento constante do preço da terra,

impostos e aluguéis, afetando certas atividades que perdem a capacidade de se manterem localizadas na área central; b) congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicações, que dificulta e onera as interações entre firmas; c) dificuldade de obtenção de espaço para a expansão, que afeta particularmente as indústrias em crescimento; d) restrições legais implicando a ausência de controle do espaço, limitando, portanto, a ação das firmas; e) ausência ou perda de amenidades. [...] A descentralização, por outro lado, aponta Colby, só se verifica quando há ou são criadas atrações em áreas não centrais, como as seguintes: a) terras não ocupadas, a baixo preço e impostos; b) infraestrutura implantada; c) facilidades de transporte; d) qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem; e) possibilidade de controle do uso das terras; f) amenidades (CORRÊA, 2004, p. 46).

Tendo em vista todos os fatores descritos por Corrêa (2004), consideramos serem os mais importantes, de um lado, os fatores de repulsão do centro principal como os preços da terra, o congestionamento e a limitação espacial; e, de outro, os fatores de atração dispersos pelo tecido urbano como disponibilidade territorial e preços baixos. Além desses, merece uma atenção especial o elemento do desenvolvimento dos meios de transporte motorizados, que tornam possível as mudanças de estratégias locacionais e das práticas espaciais dos cidadãos (mercado consumidor) para uma tendência espacial descentralizada.

Essa tendência torna as cidades espaços mais complexos em possibilidades de realização da mais-valia, do ponto de vista capitalista, e de opções para o consumo, pensando pela ótica da reprodução social necessária aos trabalhadores. Também complexifica a interrelação entre as formas e processos espaciais que atuam nos espaços urbanos, pois passa a existir uma simultaneidade entre os processos de descentralização, concentração/desconcentração e centralização (SILVA, 2006).

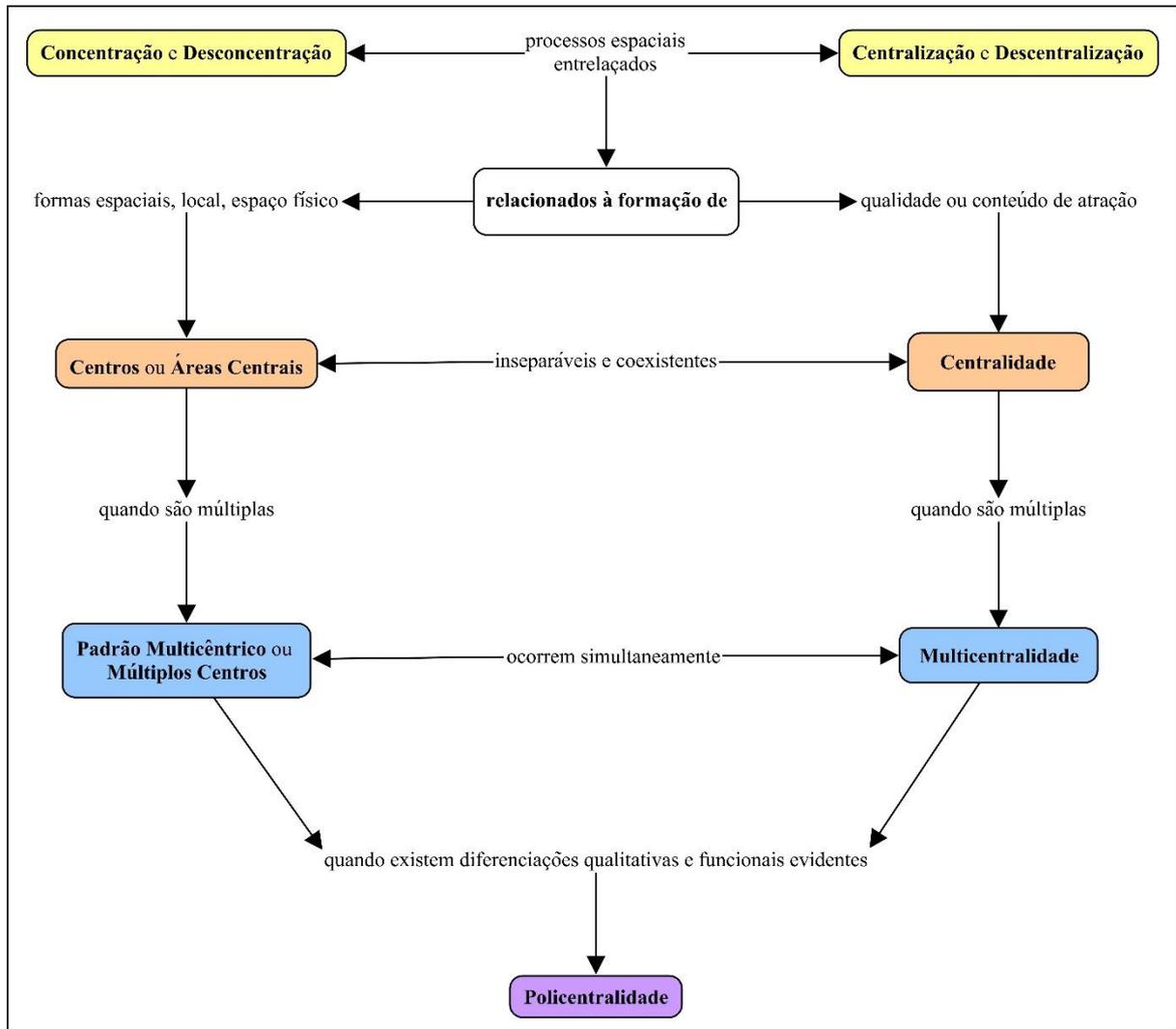
Dialeticamente, a descentralização induz à (re)concentração e à (re)centralização em diferentes áreas, constituindo centros múltiplos e dispersos com atividades e funções variadas, que induzem ao aparecimento de distintas áreas centrais.

Lefebvre (2019) foi o primeiro a utilizar o termo policentralidade, num sentido geral, para a disseminação da centralidade urbana em mais de um centro. Desenvolvendo o uso do conceito, Sposito (1999) detalhou que a policentralidade acontece não apenas com a existência de múltiplas áreas centrais (a multicentralidade), mas quando os centros possuem funcionalidades e qualidades centrais diferenciadas.

Aqui, para evitar equívocos, adotamos a denominação de padrão multicêntrico quando nos referimos à existência de mais de um centro urbano, ainda que haja hierarquia entre eles, e a multicentralidade quando enfocamos a múltipla ocorrência de áreas centrais, abarcando os seus respectivos conteúdos de centralidade.

De modo a facilitar o entendimento do leitor, apresentamos o mapa conceitual, na Figura 19, que trata das relações entre as formas, os processos espaciais e os padrões de distribuição espacial detalhados até este tópico.

Figura 19 – Relações entre as principais formas, processos espaciais e padrões de distribuição espacial abordados neste trabalho.



Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Realçamos que, de acordo com a Figura 19, o uso dos conceitos de concentração, desconcentração ou dispersão, centralização e descentralização remetem à ocorrência desses processos espaciais, nos espaços urbanos, envolvendo os estabelecimentos e as atividades comerciais, de serviços e das práticas de consumo consuntivo. Apesar de entendermos que os processos de centralização e descentralização envolvem mudanças espaciais e econômicas no poder de gestão, comando e organização de capitais e da informação no território (LENCIONI, 2008; SILVA, 2017b), essas dimensões não serão abordadas neste trabalho.

Também destacamos que não consideramos os processos de concentração e centralização de maneira reducionista, ocasionando, respectiva e unicamente, na formação de áreas centrais de um lado e nos seus conteúdos de centralidade no outro. Pelo contrário, ocorrem de maneira imbricada, não sendo passíveis de fracionamento simples e mecânico. Temos a compreensão de que o processo de centralização contribui de forma significativa para a constituição de áreas centrais, assim como a concentração. São elementos que reforçam a necessidade e manifestam a importância de uma interpretação teórico-metodológica de cunho dialético para a apreensão da realidade em sua complexidade. Assim, quando mencionarmos tais processos separadamente, é apenas com o objetivo de tornar a interpretação dos resultados manifesta e a análise mais bem detalhada.

Nos próximos capítulos, tais conceitos e temas serão resgatados e trabalhados de acordo com os resultados obtidos, mantendo, coerentemente, os seus respectivos significados, conforme explicações e definições dadas ao longo da discussão realizada com outros autores e autoras tidos como relevantes à temática.

Discutiremos a identificação do padrão multicêntrico das atividades cotidianas de comércio e serviços relacionados na aglomeração urbana de Londrina, retornando aos resultados que amparam a nossa busca pelo segundo objetivo específico: a análise da área em questão pela distribuição espacial dos estabelecimentos enfocados e pelos conteúdos das práticas e estratégias espaciais de consumo de cidadãos e lojistas, considerando os processos espaciais explicados anteriormente.

Em seguida, traremos elementos empíricos e resultados das metodologias aplicadas que nos auxiliarão na compreensão das formas, dos processos e dos conteúdos envolvidos na distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais e de serviços. Posteriormente, focaremos a análise em Londrina, amparados pela vivência do pesquisador como cidadão e na apreensão dessa temática por outros autores e autoras.

4.4 O PADRÃO MULTICÊNTRICO NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA

Além da representação dos estabelecimentos do consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina, por setor censitário, também foram elaborados mapas esmiuçando a distribuição espacial dos estabelecimentos pelos endereços das empresas, a partir do banco de dados CNEFE/CNAE. Estas produções tiveram como objetivo, além da demonstração espacial das localizações das lojas comerciais e de certos serviços, a empirização das discussões sobre

os processos de concentração, desconcentração, centralização e descentralização realizada na seção anterior.

No caso dessas representações, também chamadas de representações por pontos (estabelecimentos individuais), os endereços foram previamente inseridos no *software* My Maps para correção. As informações que serviram para posicionar os estabelecimentos foram: CEP, endereço (com número), bairro e cidade. Em conjunto, estas informações possuem uma maior confiabilidade para a correta geocodificação, em comparação com um mapa que utilizasse somente CEP ou endereço. Particularmente, o método de contagem de pontos é uma técnica cartográfica eficiente para a mostra de distribuições em valores absolutos. Como ressalta Martinelli (2003), os pontos, além de possuírem um alto valor de localização quando implantados nos locais corretos, apresentam um efeito visual convincente, ressaltando o padrão da distribuição.

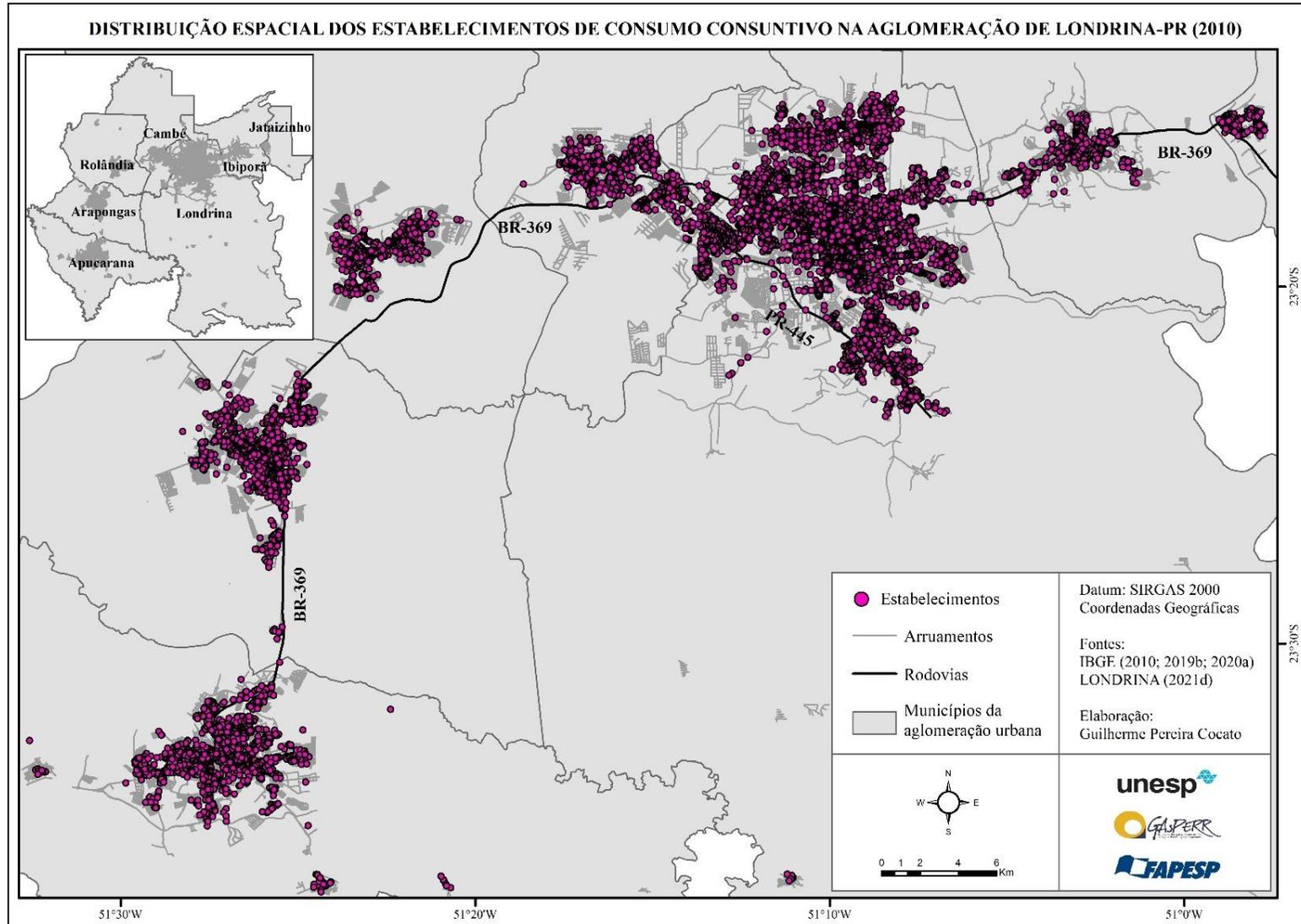
Alguns endereços, seja pela proximidade entre eles, a condição de estarem posicionados nos fundos ou em construções de mais de um andar, ou não possuírem informações corretas e/ou compatíveis com a base cartográfica do Google, podem ser distribuídos espacialmente de maneira equivocada ou sobreposta. São alguns dos desafios que, como pesquisadores da área geográfica, precisamos contornar e lidar da melhor maneira possível, conferindo os dados e ajustando-os.

Após a inserção dos dados no My Maps, utilizou-se uma extensão para edição em planilhas *online* do Google, denominada Geocode, que foi imprescindível para a geração das coordenadas de latitude e longitude (em graus decimais) de cada estabelecimento de acordo com os endereços revisados. Destacamos que, por funcionarem na mesma base de pesquisa e localização de informações geográficas, os *softwares* My Maps e Geocode, ambos do Google, possuem uma compatibilidade exata na busca e posicionamento de objetos tanto por endereços quanto por coordenadas.

Na representação por pontos, não foram geocodificados 222 estabelecimentos, ou 1,2% do total identificado. Isso se deve à diversos fatores, como, por exemplo, nomenclatura de vias e números prediais incorretos. É importante colocar que, apesar de um bom índice de acerto (98,8%), não se pode garantir que todos os estabelecimentos foram distribuídos corretamente, algo que, dadas as inconsistências nas bases de dados disponíveis, somente uma ampla pesquisa de campo poderia confirmar.

A Figura 20 demonstra o resultado da distribuição espacial dos estabelecimentos por pontos ou endereços, na aglomeração urbana de Londrina:

Figura 20 – Distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).



Os estabelecimentos estão distribuídos pela quase totalidade dos tecidos urbanos das cidades da aglomeração, com forte presença nas vias mais importantes. No entanto, pela escala e nível de detalhamento apresentados, não é possível tecer grandes considerações, além da continuidade territorial entre Londrina e Cambé. Dessa forma, apresentaremos mapas em que os estabelecimentos são separados tipos de atividades econômicas.

Nesse sentido, lembramos os grupos de atividades econômicas e seus códigos, definidos nos procedimentos metodológicos deste trabalho:

- Código 1: Comércio de veículos automotores;
- Código 2: Manutenção e reparação de veículos automotores;
- Código 3: Comércio de peças e acessórios para veículos automotores;
- Código 4: Comércio, manutenção e reparação de motocicletas, peças e acessórios;
- Código 5: Comércio varejista não-especializado;
- Código 6: Comércio varejista de produtos alimentícios, bebidas e fumo;
- Código 7: Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores;
- Código 8: Comércio varejista de material de construção;
- Código 9: Comércio varejista de equipamentos de informática e comunicação, equipamentos e artigos de uso doméstico;
- Código 10: Comércio varejista de artigos culturais, recreativos e esportivos;
- Código 11: Comércio varejista de produtos farmacêuticos, perfumaria e cosméticos e artigos médicos, ópticos e ortopédicos;
- Código 12: Comércio varejista de produtos novos não especificados anteriormente e de produtos usados;
- Código 13: Restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas;
- Código 14: Reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação;
- Código 15: Reparação e manutenção de objetos e equipamentos pessoais e domésticos;
- Código 16: Outras atividades de serviços pessoais.

Para uma demonstração mais detalhada das distribuições espaciais nas representações por pontos, foi aplicado o mesmo procedimento realizado nos mapas por setor censitário, de agrupamento dos estabelecimentos dos 16 grupos em cinco divisões da CNAE 2.0, já denominadas anteriormente.

A seguir, as Figuras 21 a 25 representam as distribuições das seis divisões:

Figura 21 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 1 a 4, de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).

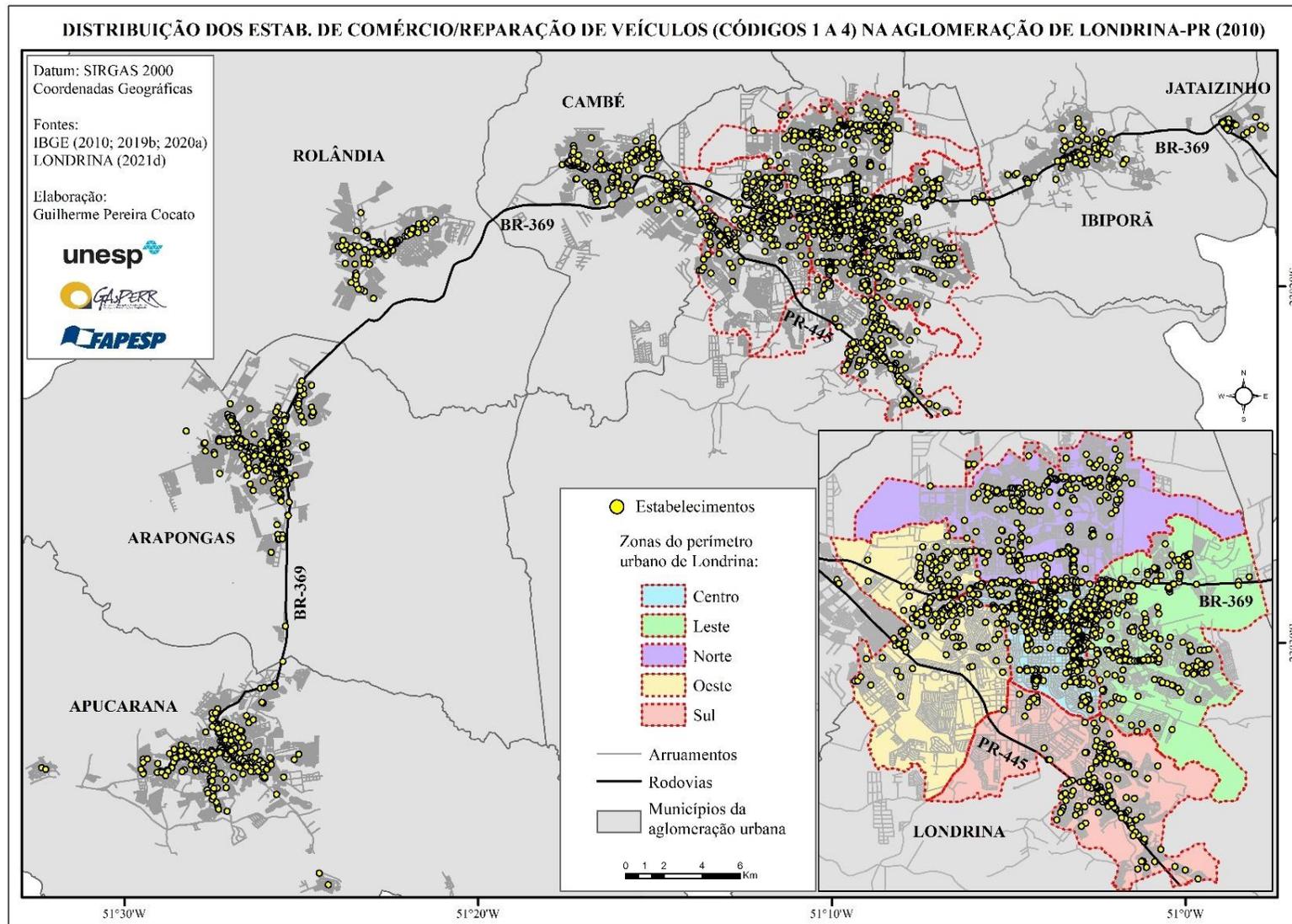


Figura 22 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 5 a 12, de comércio varejista, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).

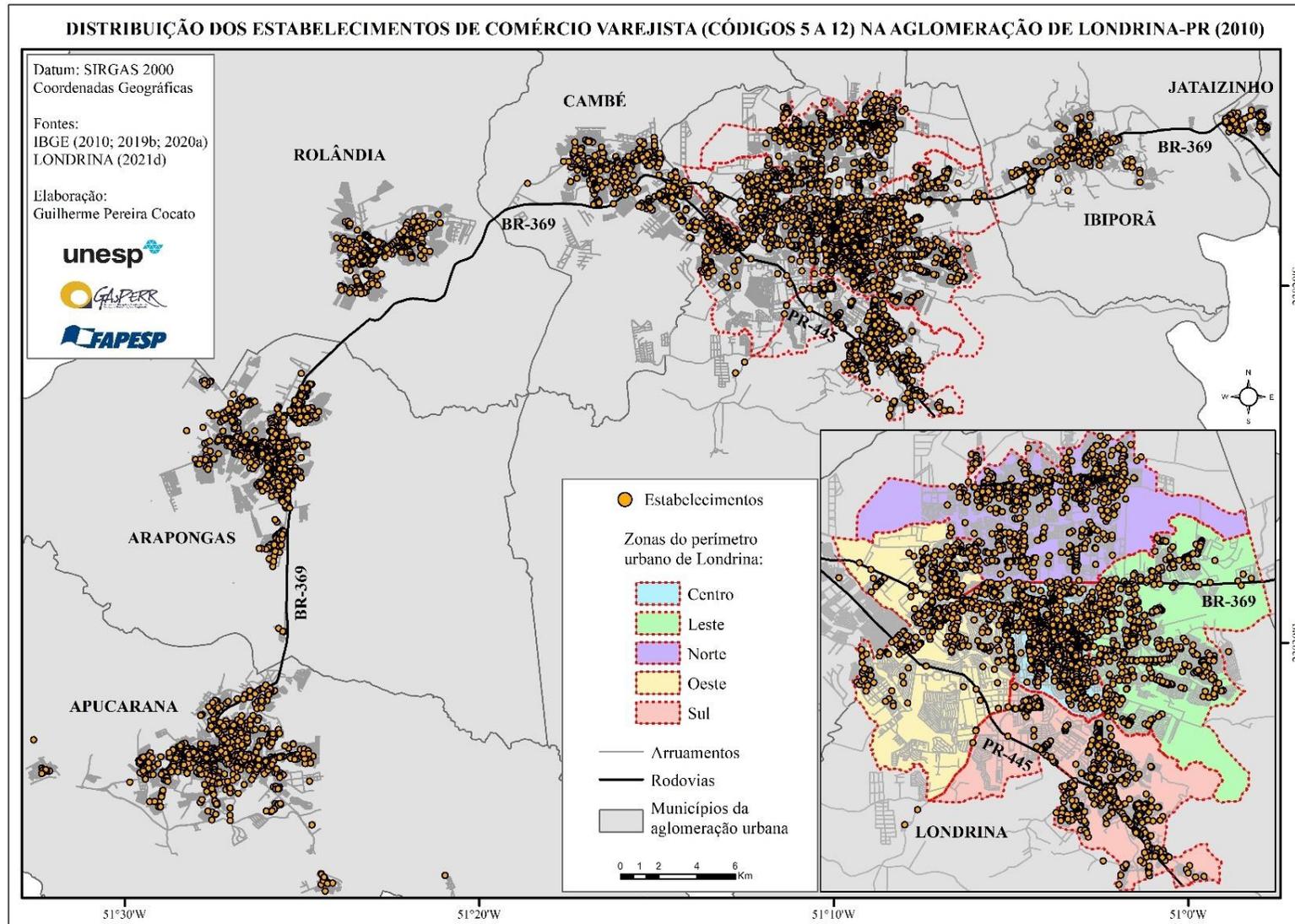


Figura 23 – Distribuição espacial dos estabelecimentos do Código 13, de serviços de alimentação, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).

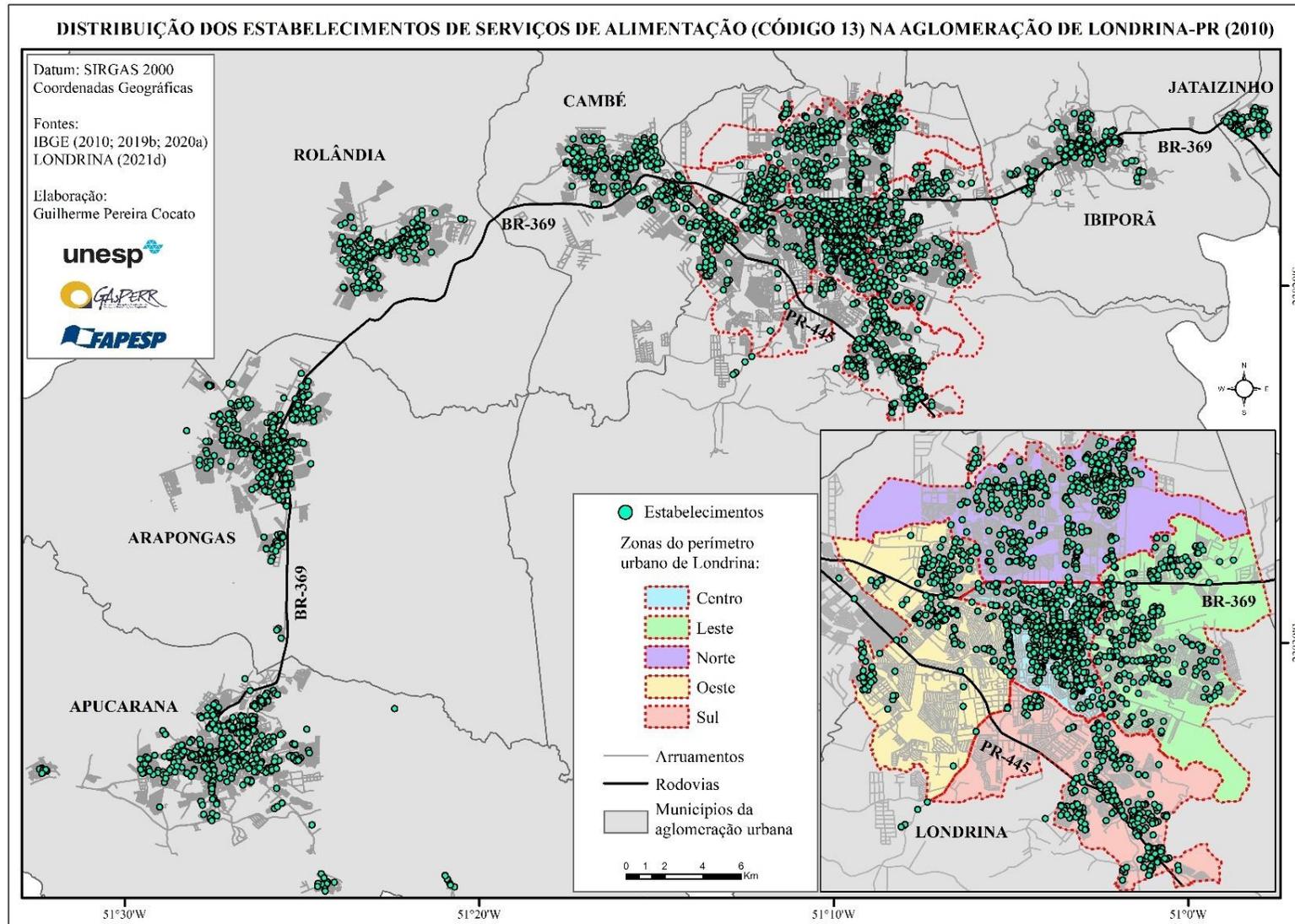


Figura 24 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 14 e 15, de reparação e manutenção de equipamentos eletrônicos e objetos pessoais, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).

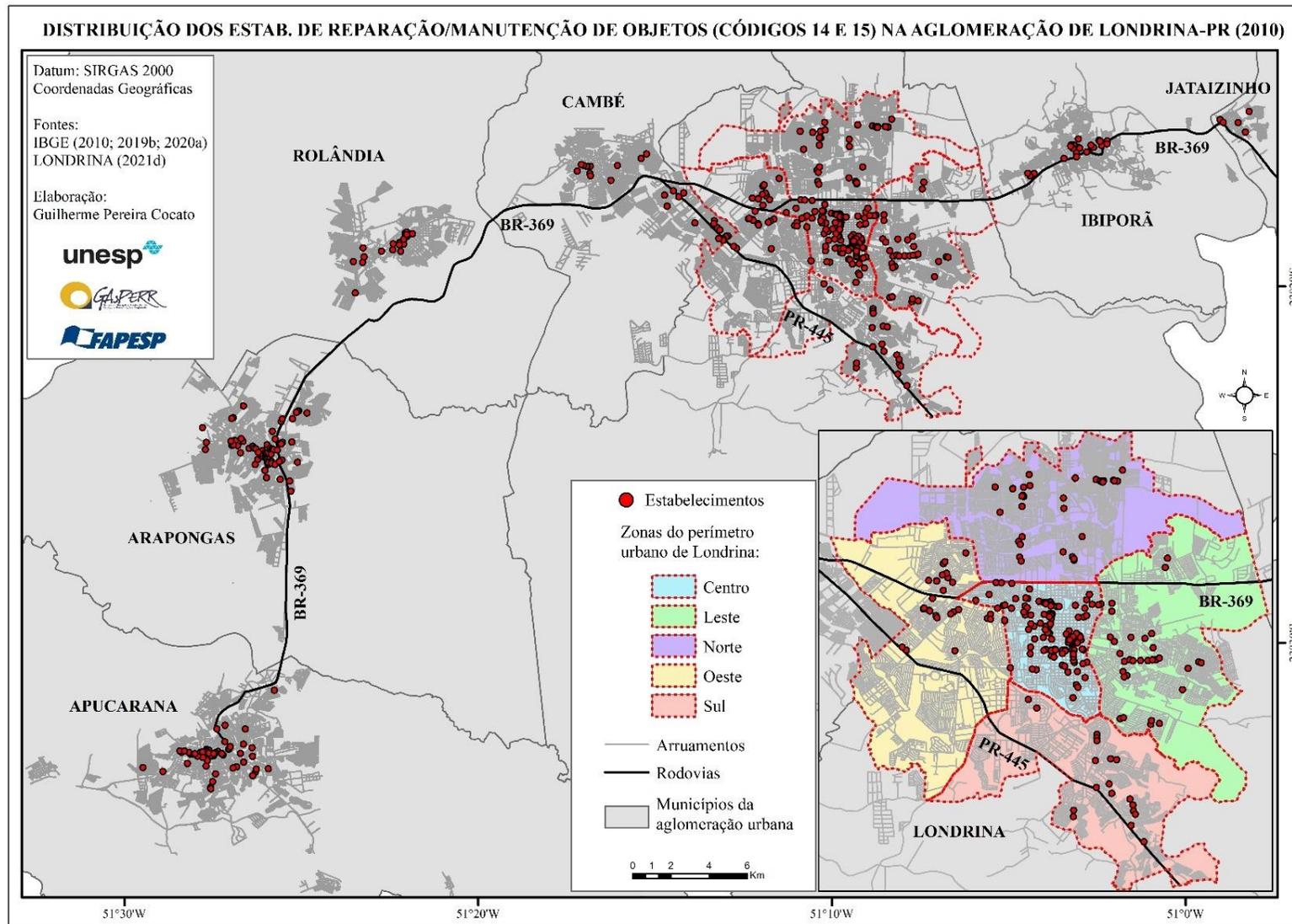
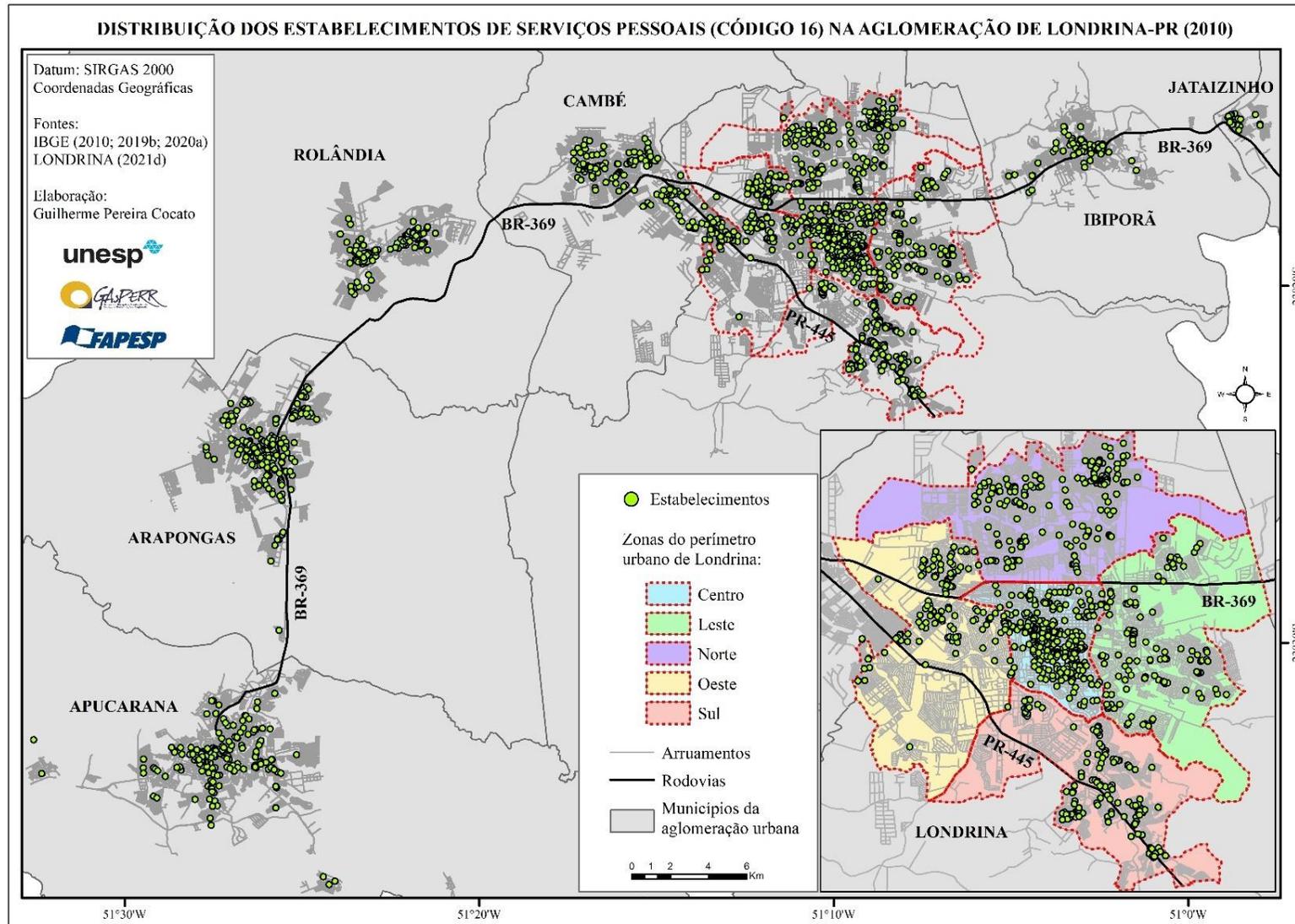


Figura 25 – Distribuição espacial dos estabelecimentos do Código 16, de serviços pessoais, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2010).



Com base nas Figuras 21 a 25, é possível traçar algumas considerações acerca da distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina e dos processos espaciais que permeiam essa distribuição e, conseqüentemente, a estruturação das cidades.

Como já notado nos mapas por setores censitários, os estabelecimentos dos Códigos 1 a 4 (Figura 21), de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, possuem a tendência de se localizarem junto ou próximos às vias mais importantes de cada cidade ou da aglomeração como todo. São os casos das Rodovias PR-445 e BR-369, assim como as Avenidas Saul Elkind, no extremo norte do perímetro urbano de Londrina, e Dez de Dezembro, no limite entre as zonas central e leste da mesma cidade (Apêndice A). No caso de Rolândia, ainda que os estabelecimentos não estejam próximos à rodovia, estão em uma avenida que se transforma em alça de acesso à BR-369, com grande circulação de veículos de carga e ônibus.

Os estabelecimentos dos Códigos 5 a 12 (Figura 22), de comércio varejista, distribuem-se por boa parte dos tecidos urbanos, concentrados nos centros principais e dispersos pelas periferias, seguindo vias de grande circulação de veículos e pedestres, mas também nos interiores de bairros residenciais. Da mesma maneira, em menor proporção, os estabelecimentos do Código 13 (Figura 23), de serviços de alimentação e bebidas, distribuem-se amplamente pelas cidades da aglomeração.

Em conjunto, os estabelecimentos de comércio varejista e de serviços de alimentação representam as atividades mais características do consumo consuntivo dos cidadãos. Comercializam bens e serviços essenciais à toda população urbana, de todas as áreas da cidade e estratos sociais. Possuem diferenciações quanto aos preços das mercadorias, porte do estabelecimento, mão de obra, diversidade de produtos dentre outros, porém, beneficiam-se mutuamente tanto da circulação de consumidores nos locais de grande concentração de estabelecimentos, quanto do consumo pontual e mais específico de determinados grupos sociais em áreas de menor concentração.

São os casos, como veremos adiante, nas entrevistas, das zonas norte e sul de Londrina, a última nos sentidos sudoeste e sudeste. Na zona norte, as práticas espaciais de consumo nos estabelecimentos estudados são, em grande parte, de cidadãos dessa mesma área da cidade, por questões de proximidade espacial, possibilidades de mobilidade e preços vantajosos ou adequados à realidade financeira dos residentes do entorno. Na zona sul, há a presença de um contraste, materializado por cidadãos que desejam, mas não conseguem frequentar os espaços de consumo da Gleba Palhano e do *shopping* Catuaí em sentido sudoeste, e cidadãos que

necessitam de maior diversidade de produtos e serviços, não presentes em sentido sudeste, e possuem dificuldades de acessá-los em outras partes da cidade.

Os estabelecimentos dos Códigos 14 e 15 (Figura 24), de serviços de manutenção e reparação de equipamentos eletrônicos e objetos pessoais, apresentam-se em menor número na aglomeração. Distribuem-se de maneira mais dispersa, especialmente em Apucarana, Arapongas, Cambé e Londrina, seguindo vias importantes dentro e fora de bairros residenciais.

A distribuição dos estabelecimentos do Código 16 (Figura 25), de serviços pessoais como lavanderias, tinturarias, cabeleireiros e salões de beleza, acentua o padrão identificado nos tipos anteriores. É concentrada nos centros principais, mas não se limita a eles, espalhando para inúmeros bairros periféricos, nos limites dos tecidos urbanos. A dispersão espacial é evidente, localizando-se no interior de bairros residenciais, com fácil acesso por veículos ou a pé.

Analisando o conjunto das distribuições espaciais dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina, entendemos que essas se apresentam como concentradas, principalmente nos centros principais das respectivas cidades, mas com evidente tendência aos processos espaciais de desconcentração e descentralização, em distintos locais dos tecidos urbanos tanto de Londrina, como das cidades menores. Algumas localidades se destacam: a Avenida Saul Elkind, na zona norte de Londrina; a Avenida Dez de Dezembro, atravessando a cidade em sentido norte-sul; as Rodovias PR-445 e BR-369; e a zona sul de Londrina, na porção em sentido sudeste, onde, apesar da falta de diversidade, os estabelecimentos varejistas e de serviços de alimentação se distribuem.

Como discutido no tópico anterior, com frequência a descentralização é acompanhada pela (re)concentração e pela (re)centralização em diferentes localidades, múltiplas e dispersas, configurando um padrão multicêntrico. Ainda que com afastamento de uma década, os dados do CNEFE, representados cartograficamente, indicam a existência e o andamento de tais processos, com múltiplas áreas centrais e suas respectivas qualidades de centralidade, que se distribuem pela aglomeração, seguindo as grandes vias, e pela cidade de Londrina, nas zonas norte e sul. Pela semelhança entre os tipos de atividades, não foi possível aferir diferenciações entre os *mix* de estabelecimentos que constituem essas áreas. Portanto, não se inclui a policentralidade na definição adotada.

A seguir, aprofundaremos o debate acerca da formação de múltiplas áreas centrais e do estado de multicentralidade, especificamente na cidade de Londrina, trazendo para a discussão obras que já apontaram nessa direção, somando-se às representações cartográficas que corroboram essa tese.

4.5 O PADRÃO MULTICÊNTRICO EM LONDRINA

Novas áreas de atração para as atividades comerciais e de serviços são criadas, na medida em que a expansão territorial urbana é acompanhada da instalação da infraestrutura necessária. Dentre elas, talvez a mais significativa em Londrina seja o subcentro da zona norte próximo à Avenida Saul Elkind (Apêndice A). Por meio dos processos de descentralização, (re)concentração e (re)centralização, formou-se um subcentro com ampla diversidade de estabelecimentos econômicos (FRESCA, 2013). Nele, as atividades comerciais e de serviços são similares às encontradas na área central mais antiga (BEIDACK; FRESCA, 2011), atendendo a um mercado consumidor estimado em mais de 100.000 pessoas.

[...] a centralidade da Avenida Saul Elkind, expressa por um lado, processo inicialmente espontâneo, para depois consolidar-se como uma área residencial com vigoroso potencial consumidor, atraindo investimentos em diferentes setores da economia (FRESCA, 2013, p. 69).

Pelo seu histórico de produção espacial, a zona norte e, mais especificamente a Avenida Saul Elkind, tornaram-se atrativas às ações do capital privado em diferentes dimensões de acumulação; algo que tende a se intensificar com o avanço do século XXI. Seja pela obtenção de rendas fundiárias, especulação urbana, desenvolvimento do ambiente construído ou aquisição de mais-valia realizada no consumo das atividades comerciais e de serviços, a centralidade (ou subcentro) da zona norte se mostra como um importante caso de desconcentração e descentralização em relação ao centro principal.

Contudo, apesar do fortalecimento do processo de descentralização, a centralidade do centro principal não diminuiu (SILVA, 2004), concentrando estabelecimentos em um grau sem precedentes quando comparado com toda a aglomeração urbana de Londrina, além de centralizar capacidades decisórias sociais, econômicas e culturais.

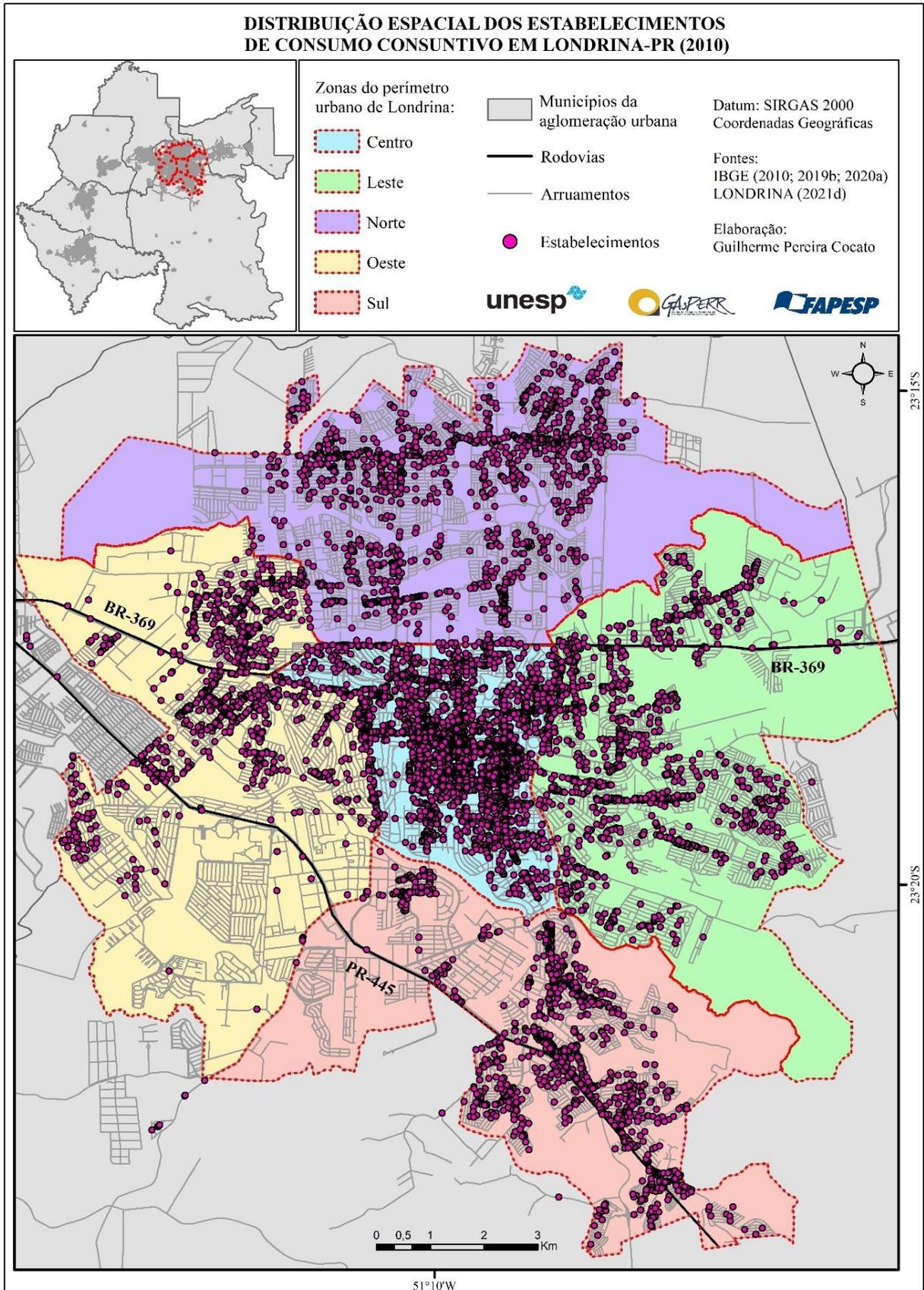
Visando caracterizar os elementos mais representativos das atuais tendências de dispersão e de constituição de múltiplas áreas centrais, abordamos os fatores explicativos levantados por Silva (2006) para a rápida expansão territorial e demográfica da cidade, acrescentando algumas observações que consideramos pertinentes para um melhor entendimento da configuração espacial contemporânea de Londrina:

- O plano urbano original foi rapidamente saturado, lembrando que se planejava uma cidade para cerca de 20.000 habitantes;

- Os interesses privados para a incorporação e valorização de terras teve campo fértil de atuação em diferentes partes da cidade, com destaque para as zonas norte e sul, que possuem distintos padrões socioeconômicos de ocupação;
- Rapidamente se esgotaram os locais passíveis de construção no centro principal, contribuindo para o início do investimento intenso no processo de verticalização;
- A legislação urbana sempre foi flexível para a aprovação de novos conjuntos habitacionais e loteamentos privados, muitas vezes ignorando conflitos de uso do solo, regras de zoneamento e uma gestão ambiental adequada;
- Os investimentos públicos em infraestrutura e no ambiente construído facilitaram grandemente a atuação do capital mercantil imobiliário e comercial, seja no setor da construção civil residencial, seja na implantação de amplos espaços de consumo como os *shopping centers*;
- A popularização dos automóveis particulares (em escala nacional) e a descentralização do transporte coletivo favoreceram a dispersão de diversos tipos de estabelecimentos pela cidade;
- A atuação dialética dos processos espaciais de descentralização, concentração/desconcentração e centralização que possibilita a coexistência (num período mais atual) de um centro principal consolidado – relevante principalmente em termos de atividades comerciais e de serviços – e outras áreas centrais com suas respectivas qualidades de centralidade;
- Destaque para as múltiplas áreas centrais de Londrina e a centralidade por elas exercida, além daquela existente no centro principal, que se estruturam a partir das práticas espaciais de consumo consuntivo dos cidadãos, especialmente pelas atividades dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados.

Nesse contexto, a Figura 26 apresenta a distribuição espacial por pontos ou endereços dos estabelecimentos de consumo consuntivo em Londrina, para que possamos visualizar e apreender melhor o processo de formação de múltiplas áreas centrais na cidade.

Figura 26 – Distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo em Londrina-PR (2010).



Pela Figura 26, verificamos as concentrações e dispersões dos estabelecimentos de consumo consuntivo em Londrina. Procurando locais nas ou próximos às vias mais importantes da cidade, as empresas se implantam em ruas, avenidas ou rodovias que ligam a zona central às periferias, atravessam significativas porções do tecido urbano e/ou são referências para a separação entre uma zona urbana e outra. Pela distribuição espacial por pontos, mais exata devido ao uso dos endereços para a geocodificação, visualiza-se que o centro principal possui a maior concentração de estabelecimentos e, conseqüentemente, exerce a maior centralidade para os residentes de toda a cidade.

Paralelamente, são relevantes as concentrações dispersas e descentralizadas, com destaque para o extremo norte do perímetro urbano, na Avenida Saul Elkind, em sentido leste-oeste; na zona sul, sentido sudeste, acompanhando a Rodovia PR-445 e nos bairros adjacentes; em diversos pontos e vias da zona leste; e na zona oeste, próximo à divisa com Cambé e em bairros residenciais que formam um contínuo na malha urbana a partir da zona norte, em posição setentrional à Rodovia BR-369.

É importante ressaltar que a ausência de estabelecimentos na zona sul, no extremo sudoeste do perímetro urbano de Londrina, deve-se à presença da Universidade Estadual de Londrina e de condomínios horizontais fechados, de alto padrão econômico, nessa área. É uma significativa porção da cidade desprovida de comércios e serviços relacionados, em grande parte, pela capacidade de mobilidade dos residentes do entorno.

Quando esmiuçamos a distribuição espacial dos estabelecimentos por tipo de atividade comercial ou de serviços, é possível reconhecer alguns grupos ou divisões econômicas da CNAE 2.0 que são mais presentes nas diferentes concentrações aferidas, participando ativamente do processo de dispersão (em relação ao centro principal) e de descentralização e, portanto, sendo parcialmente responsáveis pelas múltiplas áreas centrais em formação e pelo padrão multicêntrico identificado.

Dos 9.520 estabelecimentos selecionados pelos dados do CNEFE para Londrina, em 2010, somente 236 eram dos Códigos 14 e 15. Sendo assim, priorizaremos os outros grupos que, juntos, compõem mais de 97% do total.

As Figuras 27 a 30 ilustram os graus de concentração dos tipos de estabelecimentos de consumo consuntivo na cidade, separados em suas respectivas divisões econômicas:

Figura 27 – Graus de concentração dos estabelecimentos dos Códigos 1 a 4, de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, em Londrina-PR (2010).

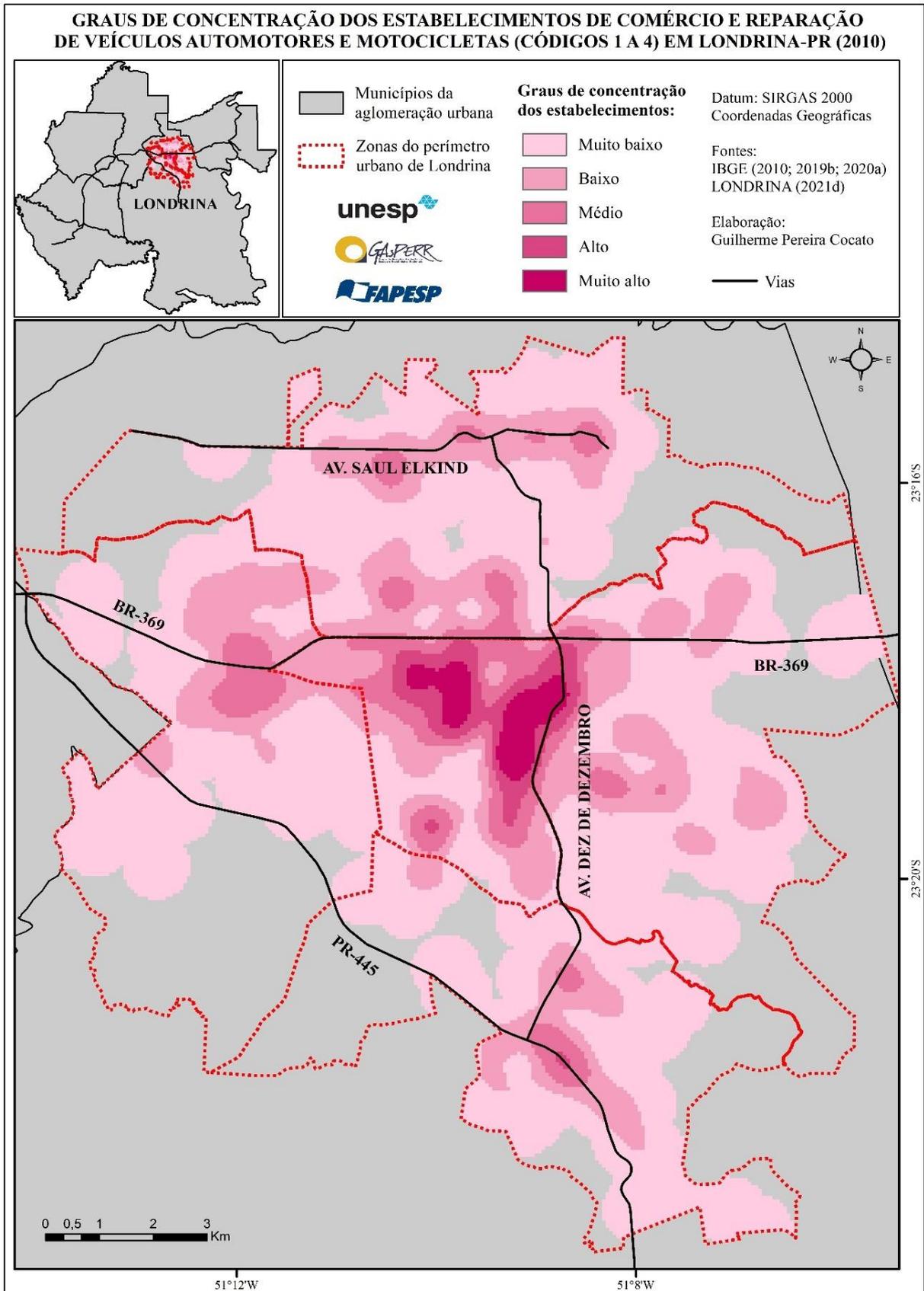


Figura 28 – Graus de concentração dos estabelecimentos dos Códigos 5 a 12, de comércio varejista, em Londrina-PR (2010).

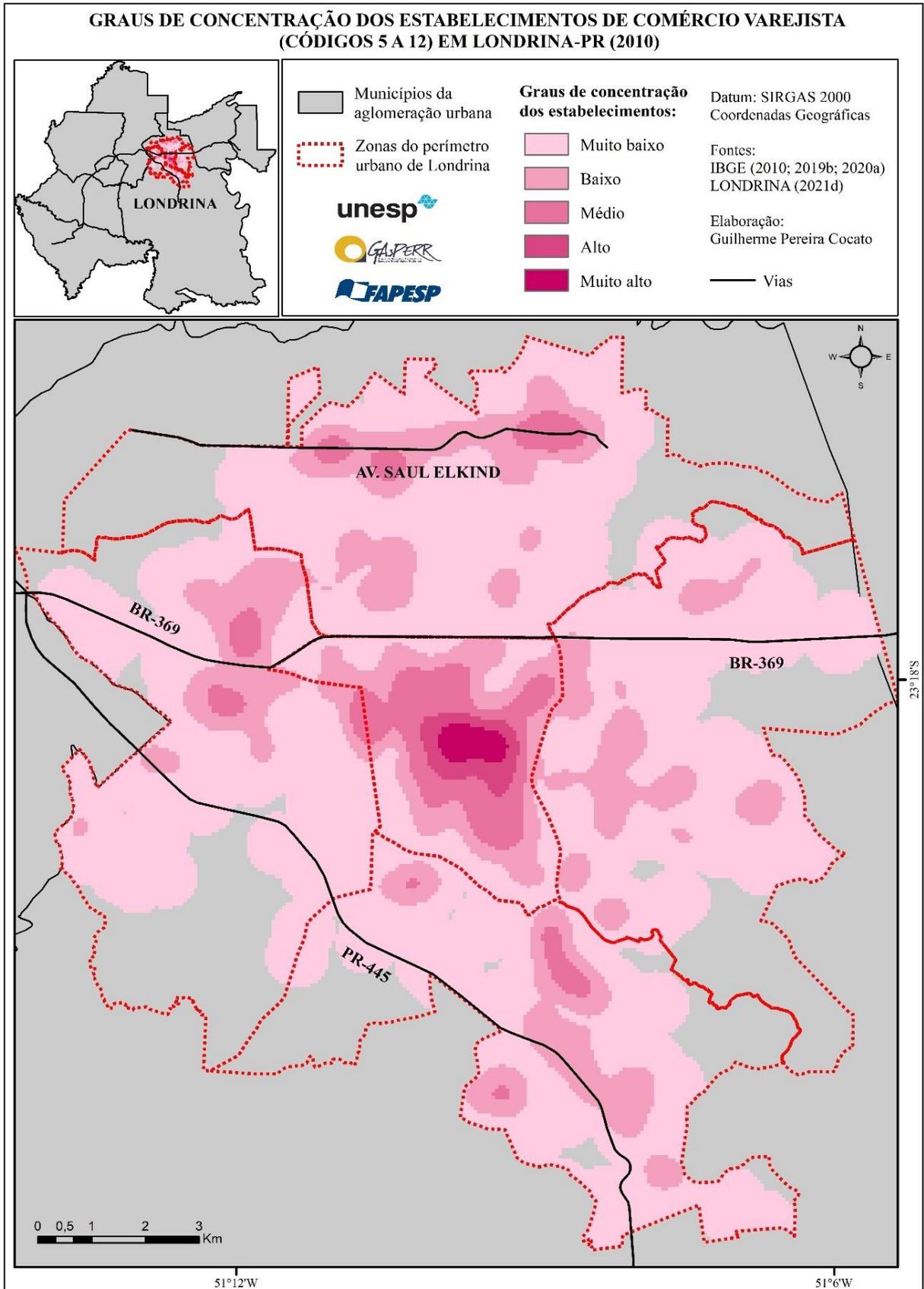


Figura 29 – Graus de concentração dos estabelecimentos do Código 13, de serviços de alimentação, em Londrina-PR (2010).

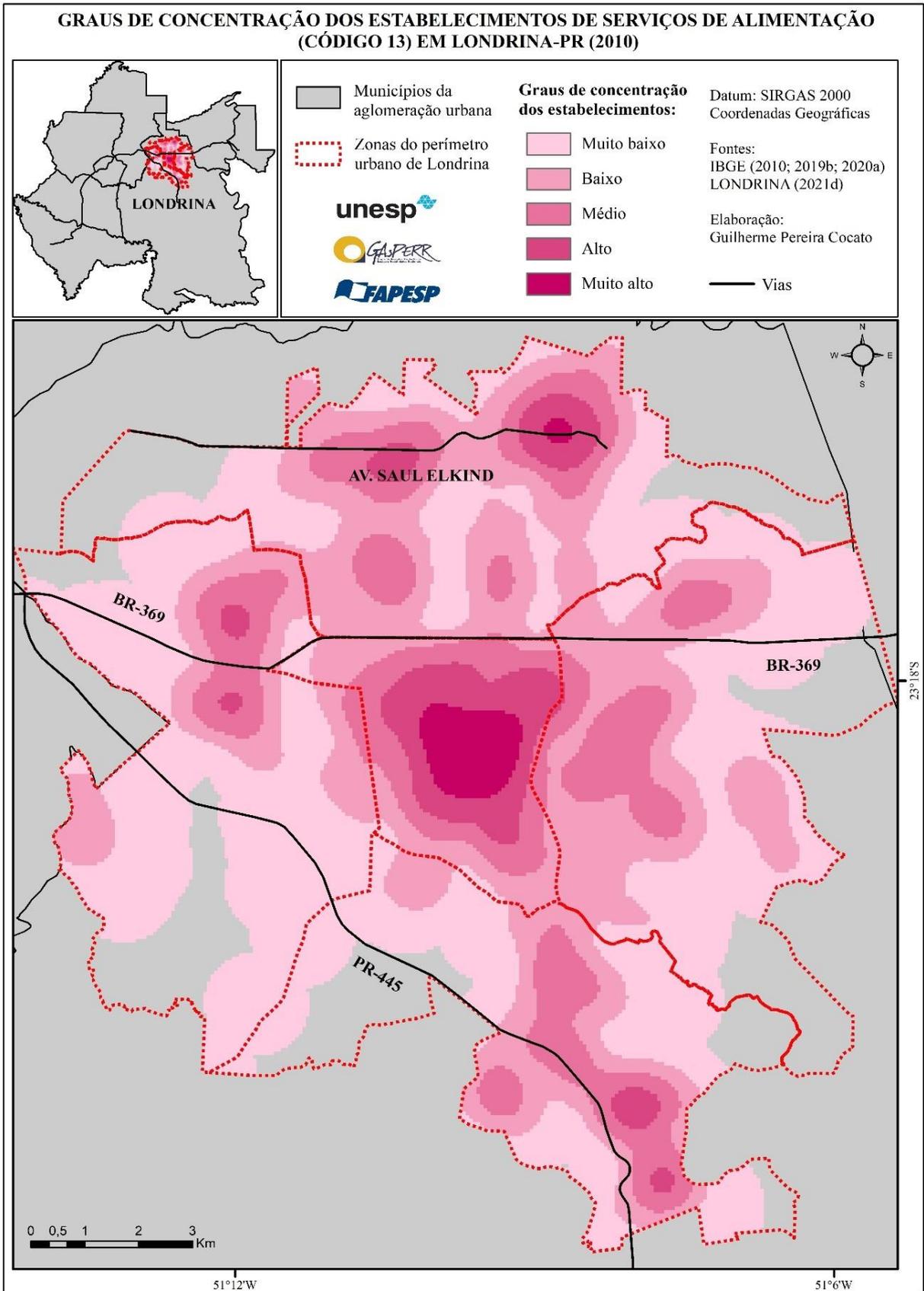
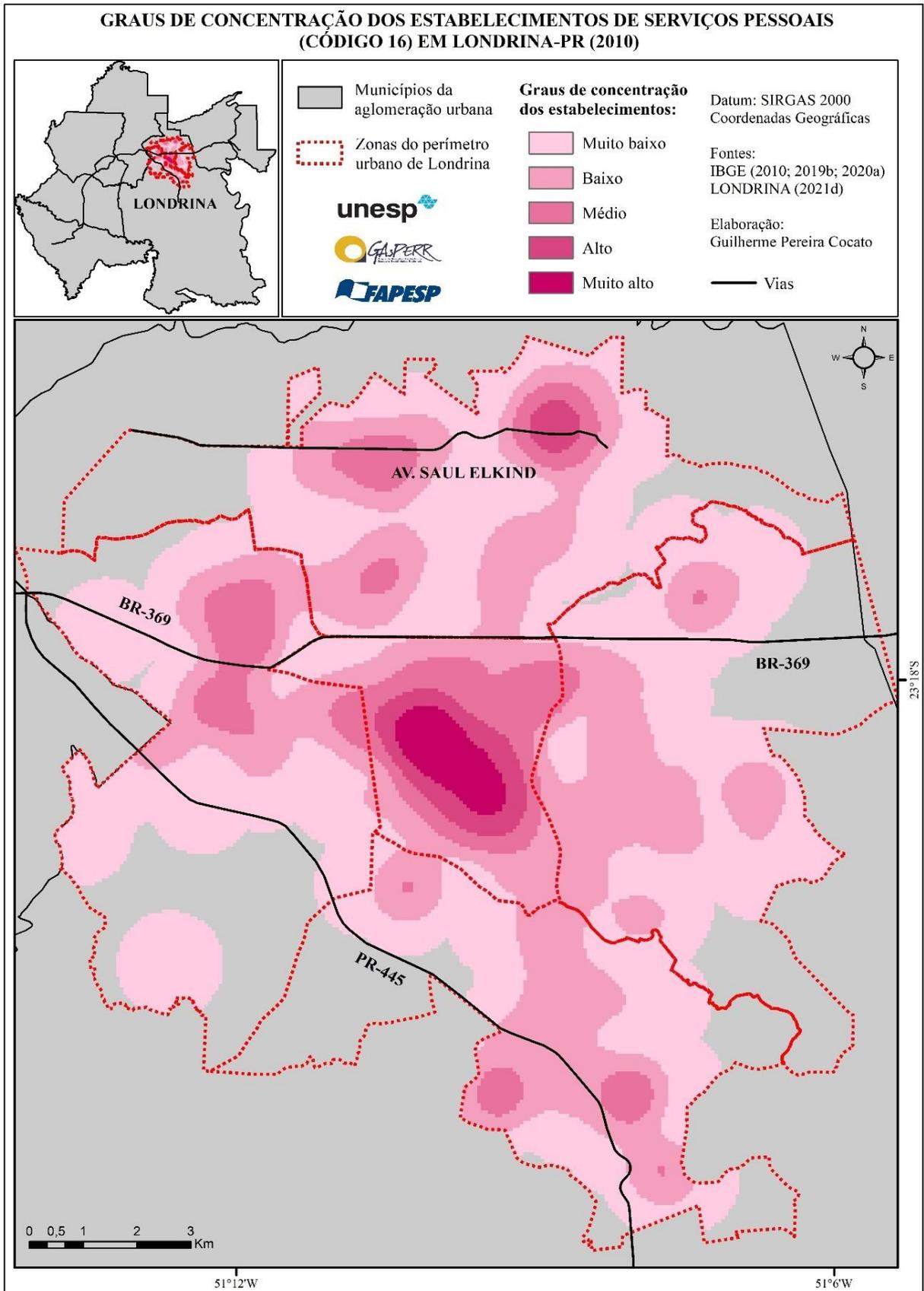


Figura 30 – Graus de concentração dos estabelecimentos do Código 16, de serviços pessoais, em Londrina-PR (2010).



Analisando as Figuras 27 a 30, são tipos de estabelecimentos que apresentam similaridades em seus graus de concentração, ampla predominância no centro principal, seguida de concentrações menores nas outras zonas urbanas da cidade.

No caso dos estabelecimentos dos Códigos 1 a 4 (Figura 27), de comércio e reparação de veículos e motocicletas, é marcada a presença ao longo das vias, como a Avenida Saul Elkind na zona norte; a Rodovia PR-445 na zona sul; a continuação da Rodovia BR-369 na zona oeste; a Avenida Dez de Dezembro em sentido norte-sul, separando a zona central da zona leste; e algumas vias no interior da zona leste (Apêndice A).

Os estabelecimentos do Código 13 (Figura 29), de serviços de alimentação e bebidas, seguem a mesma lógica. No entanto, possuem maior penetração no interior dos bairros, como são os casos nas zonas norte, oeste e sul, não ficando restritos às vias. A zona norte merece destaque, com a ocorrência do grau muito alto de concentração na Av. Saul Elkind, único local na cidade a se assemelhar ao centro principal pela presença desses estabelecimentos de serviços. Ademais, em numerosas partes da cidade, o grau de concentração médio está presente. Isto demonstra que os bares e restaurantes, predominantes nessa divisão econômica, além de numerosos, tendem a se localizarem mais aglomerados, ainda que dispersos em todas as zonas urbanas, em intensidade menor do que as lojas de comércio varejista que veremos à frente.

Os estabelecimentos do Código 16 (Figura 30), de serviços pessoais como cabeleireiros e salões de beleza, também se concentram nas mesmas áreas dos tipos descritos anteriormente. Porém, com menor abrangência do maior grau de concentração. Novamente se destacam a zona norte e a Av. Saul Elkind, com uma separação entre os estabelecimentos dessa natureza que se concentram em seus extremos.

O comércio varejista, reunido nos estabelecimentos dos Códigos 5 a 12 (Figura 28), é mais numeroso do que os serviços de alimentação (2.165 versus 1.797), mas possui um padrão de concentração menor. São evidentes locais em que a concentração é muito alta ou alta, no centro principal. A abrangência dessas concentrações não se estende da mesma forma que para os tipos de estabelecimentos descritos anteriormente, sendo interrompida por graus menores e estando mais dispersa e descentralizada. O resultado é um mosaico de concentrações predominantemente médias e baixas, com aparência diversa e recortada, formando múltiplas áreas centrais que, por sua vez, possuem alcances espaciais variados.

Buscando detalhar a existência das múltiplas áreas centrais em Londrina, as Figuras 31 a 34 apresentam as distribuições espaciais dos estabelecimentos das mesmas divisões econômicas da CNAE 2.0, por pontos (ou endereços), sendo possível detalhar os locais e os padrões de concentração:

Figura 31 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 1 a 4, de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, em Londrina-PR (2010).

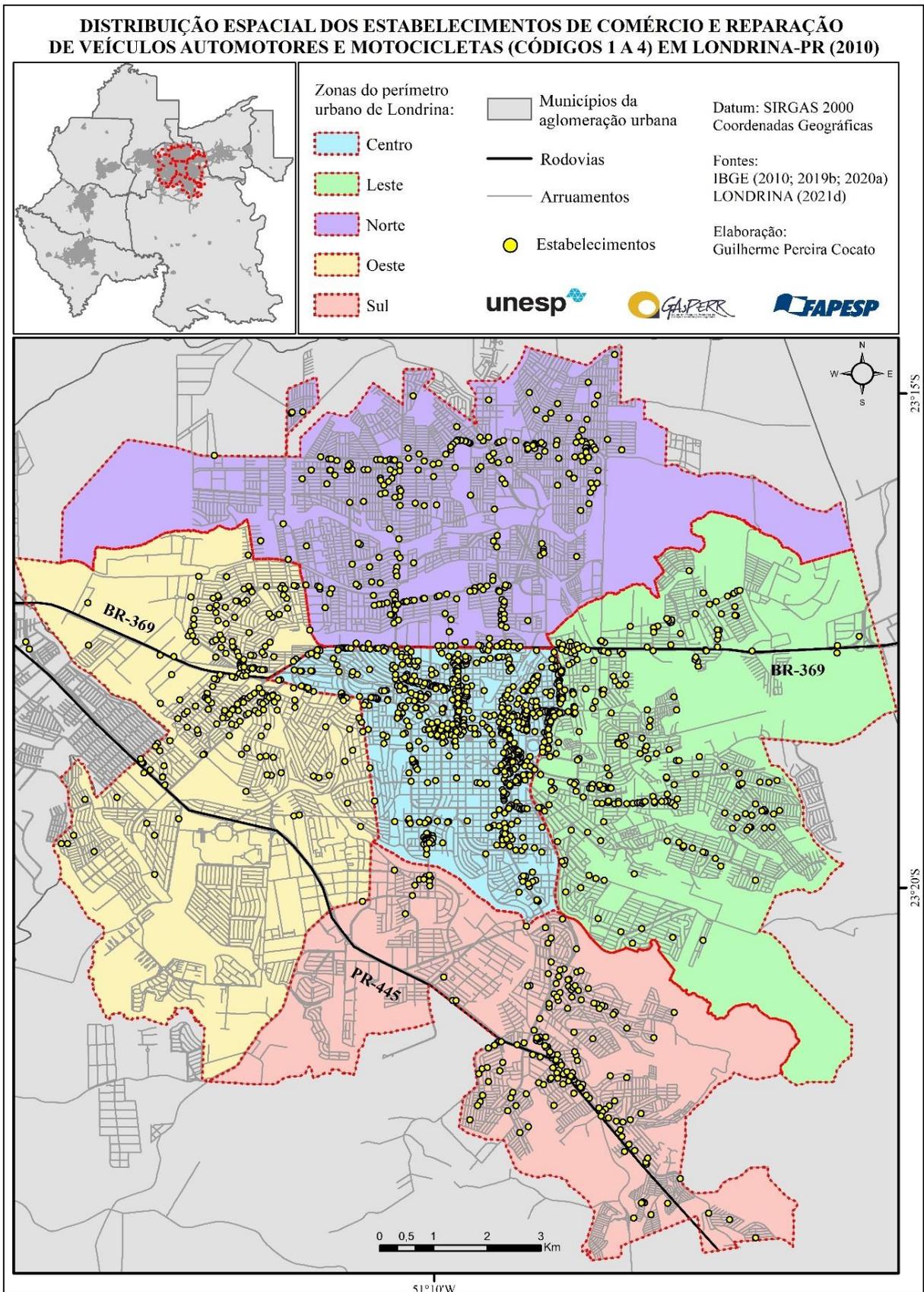


Figura 32 – Distribuição espacial dos estabelecimentos dos Códigos 5 a 12, de comércio varejista, em Londrina-PR (2010).

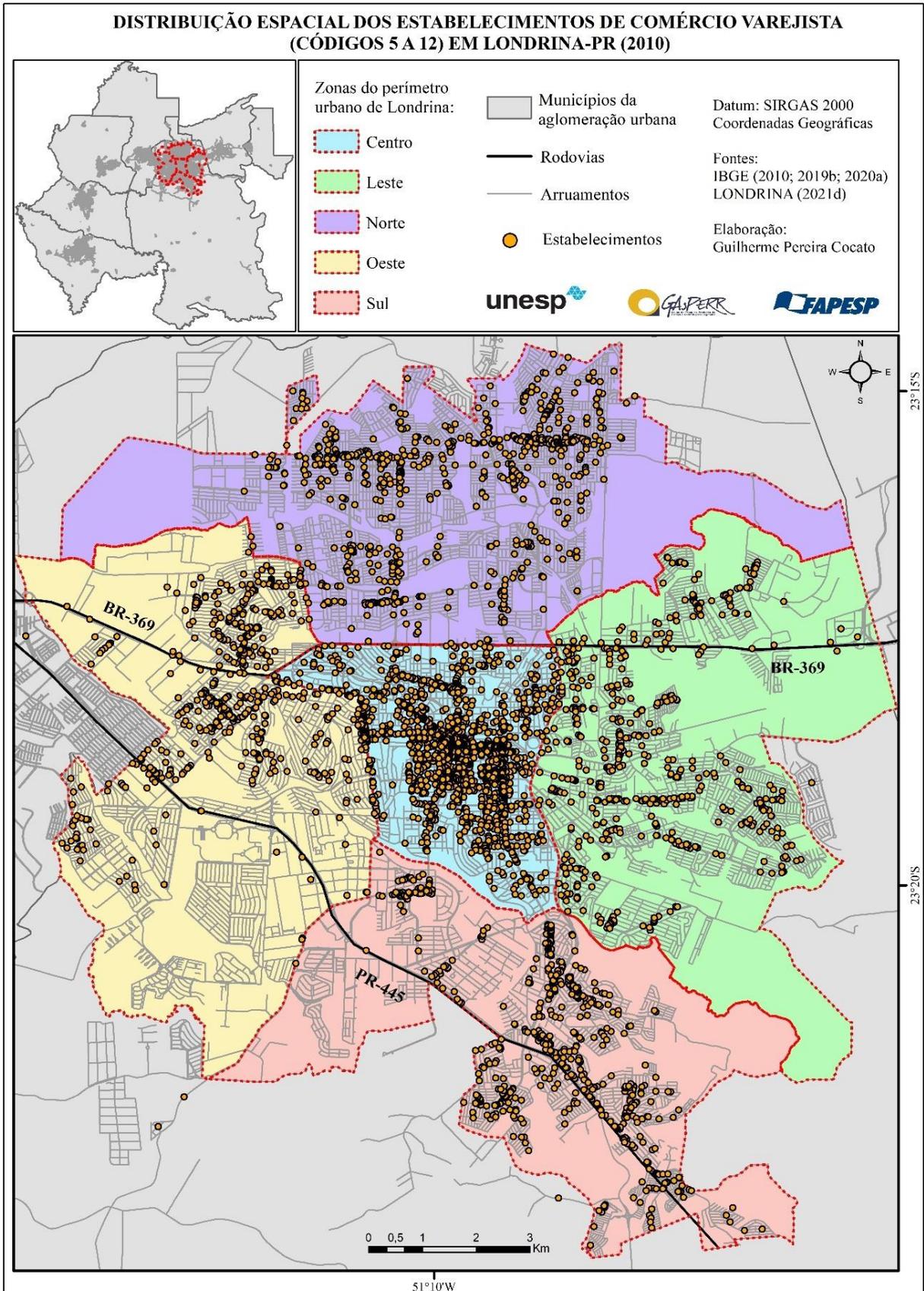


Figura 33 – Distribuição espacial dos estabelecimentos do Código 13, de serviços de alimentação, em Londrina-PR (2010).

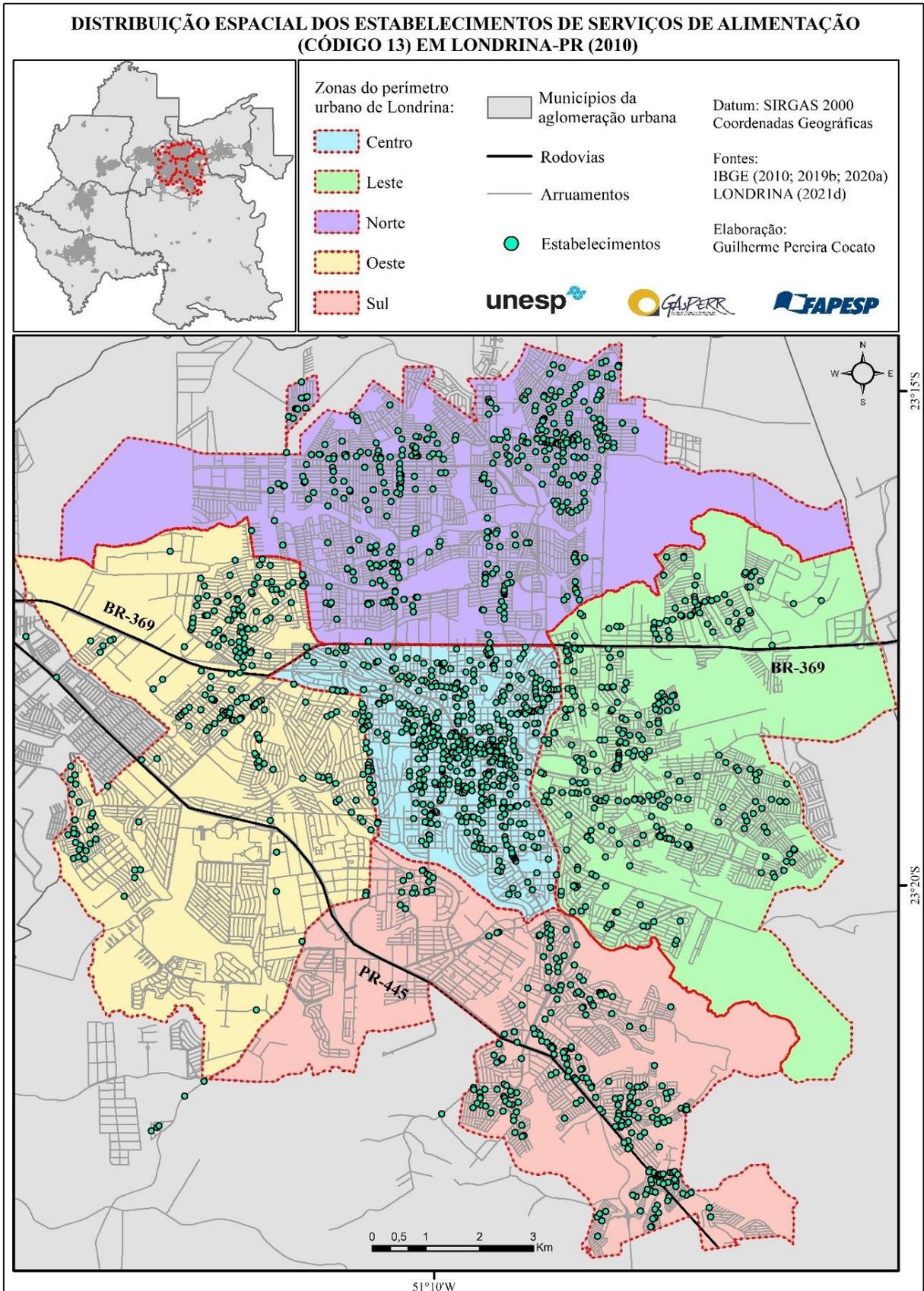
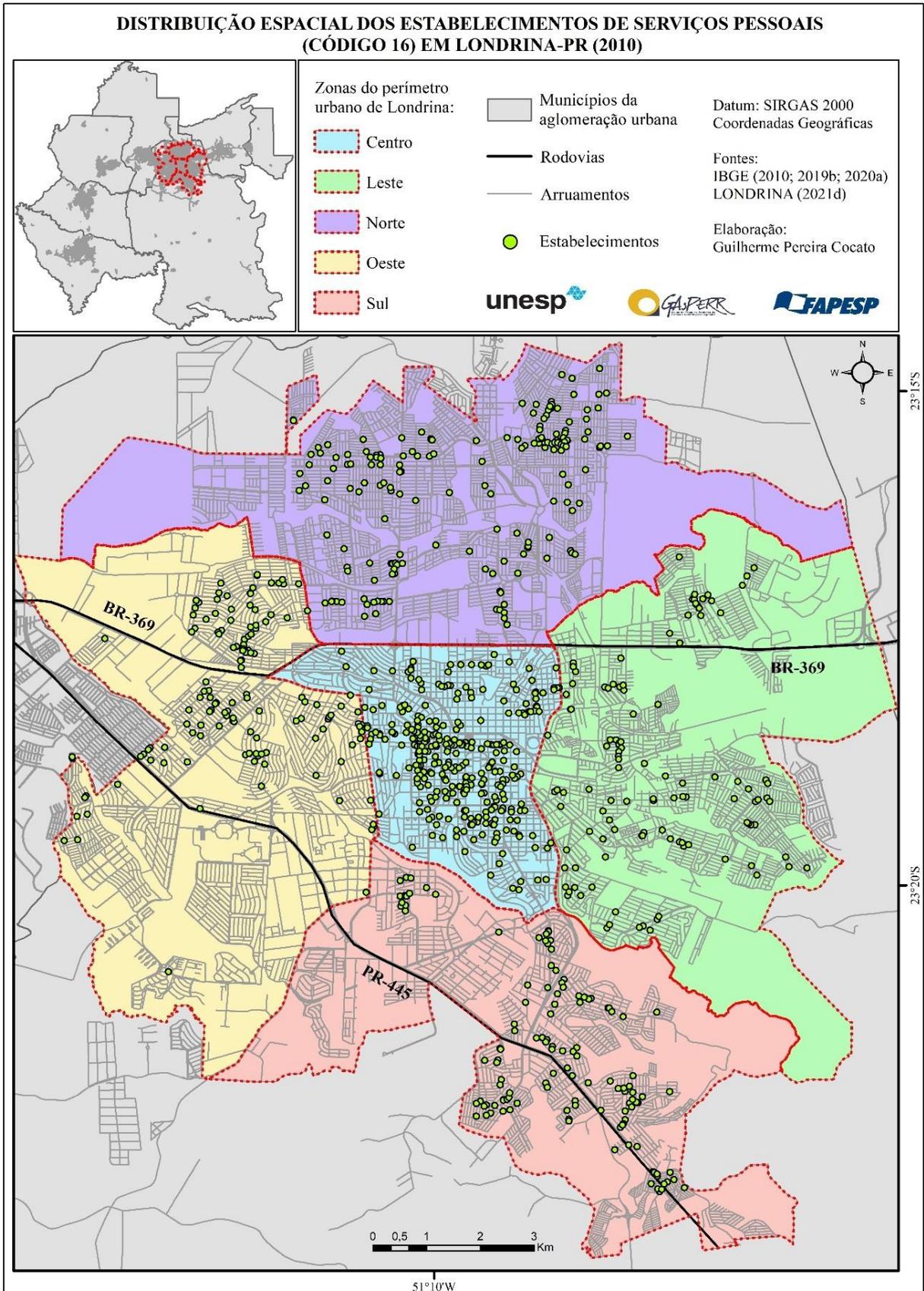


Figura 34 – Distribuição espacial dos estabelecimentos do Código 16, de serviços pessoais, em Londrina-PR (2010).



As Figuras 31 a 34 confirmam a presença, em pontos específicos da malha urbana de Londrina, de múltiplas concentrações de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados. Os estabelecimentos de comércio e reparação de veículos e motocicletas (Figura 31), de comércio varejista (Figura 32), de alimentação (Figura 33) e de serviços pessoais (Figura 34) se distribuem de maneira semelhante, mais numerosamente no centro principal, mas também dispersos e descentralizados em todas as zonas urbanas da cidade, ainda que com algumas especificidades para cada tipo.

As empresas de comércio e reparação de veículos predominam nas grandes vias, notadamente as Rodovias PR-445 e BR-369 e as Avenidas Saul Elkind (extremo da zona norte) e Dez de Dezembro (divisa entre a zona central e a zona leste). Os estabelecimentos de comércio varejista e de serviços de alimentação e bebidas se distribuem de maneira dispersa, mas também concentrada em algumas localidades, reforçando a centralidade existente no subcentro da zona norte, na Avenida Saul Elkind, nos modernos espaços de consumo, como os *shopping centers*, e em vias importantes que ligam a zona central às periferias, em todas as porções da cidade. São os casos das Avenidas Tiradentes, Maringá e Arthur Thomas na zona oeste; Avenidas Ayrton Senna, Madre Leônia Milito e Higienópolis na zona sul, sentido sudoeste; Avenidas Europa, Inglaterra e Guilherme de Almeida na zona sul, sentido sudeste; e Avenidas Santos Dumont, Robert Koch e São João na zona leste (Figura 35). O mesmo ocorre com as empresas de serviços pessoais, menos numerosas e em escala menor de intensidade.

Nesse sentido, por meio dos conhecimentos construídos até aqui, dos dados censitários do CNEFE, dos padrões locacionais aferidos pelas representações de distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo e das discussões teórico-metodológicas, apresenta-se uma proposta de identificação das múltiplas áreas centrais em Londrina – pelas quais os conteúdos promovem o estado de multicentralidade – e caracterização inicial de sua diversidade de estabelecimentos, quanto aos tipos de atividades comerciais e de serviços associados existentes.

No Quadro 6, dentre outras localidades e vias possíveis, estão elencadas as que podem ser consideradas como áreas pertencentes ao padrão multicêntrico, cuja multicentralidade possui peso significativo para as práticas espaciais de consumo dos cidadãos nas escalas da cidade e da aglomeração. Estão detalhadas as localizações de cada área central, as regiões/zonas urbanas em que se encontram (delimitadas pelo poder público municipal) e a diversidade aparente dos tipos de estabelecimentos ali concentrados. Possuem o ponto em comum de atraírem cidadãos pelos estabelecimentos ali presentes, apesar de isso ocorrer de maneiras diferenciadas.

Quadro 6 – Áreas centrais de Londrina, com suas respectivas qualidades de centralidade para as escalas da cidade e da aglomeração urbana (2021).

Área central	Zonas da cidade	Diversidade de estabelecimentos
Centro principal	Centro	Alta
Rua Senador Souza Naves e Avenida Bandeirantes	Centro	Baixa
Subcentro da Av. Saul Elkind	Norte	Alta
Avenidas Tiradentes, Maringá e Arthur Thomas	Oeste	Média
Avenidas Ayrton Senna da Silva, Madre Leônia Milito e Higienópolis	Sul	Média
Avenidas Europa, Inglaterra e Guilherme de Almeida	Sul	Média/Baixa
Avenidas Santos Dumont, Robert Koch e São João	Leste	Média/Baixa
Avenida Dez de Dezembro/Rodovia Carlos João Strass	Limita o centro da zona leste e atravessa as zonas sul e norte	Média
Rodovia PR-445	Atravessa as zonas oeste e sul	Baixa
Rodovia BR-369	Limita o centro da zona norte e atravessa as zonas oeste e leste	Baixa
<i>Shopping center Com-Tour</i>	Oeste	Baixa
<i>Shopping center Catuaí</i>	Sul	Alta
<i>Shopping center Royal Plaza</i>	Centro	Média
<i>Shopping center Londrina Norte</i>	Norte	Média/Alta
<i>Shopping center Boulevard</i>	Leste	Média/Alta
<i>Shopping center Aurora</i>	Sul	Média

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Para além da classificação de cada área central pela sua diversidade de estabelecimentos, é importante destacarmos que o grau de diversidade nem sempre é acompanhado por um alcance espacial de atração correspondente. Apesar de todas as áreas centrais possuírem qualidades de centralidade, algumas alcançam residentes de outras cidades, enquanto outras permanecem frequentadas por moradores de Londrina, apenas. Por exemplo, as áreas da Rua Senador Souza Naves/Avenida Bandeirantes, da Avenida Tiradentes, da Avenida Dez de Dezembro e das Rodovias PR-445 e BR-369 e possuem elevado alcance espacial, atraindo cidadãos de toda a aglomeração. No entanto, a diversidade de estabelecimentos que comportam é variada.

A Rua Senador Souza Naves, em conjunto com a Avenida Bandeirantes, por mais que sejam “apenas” especializadas em serviços médico-hospitalares (mas não somente) e tenham baixa diversidade, atraem pessoas de muitas cidades. De maneira semelhante, as Avenidas Tiradentes, Dez de Dezembro e as Rodovias PR-445 e BR-369 têm visitas de indivíduos variados, provenientes de várias cidades da aglomeração urbana e de fora dela, devido, principalmente, à facilidade de acesso e à concentração especializada de estabelecimentos agropecuários (comércio de produtos e de serviços dessa natureza), centros automotivos para venda de veículos novos e usados e oficinas mecânicas.

Nos casos da Avenida Saul Elkind e dos *shopping centers* Boulevard e Londrina Norte, apesar de serem localidades com média ou alta diversidade de estabelecimentos, grande parte de seus visitantes acaba sendo da própria cidade de Londrina ou de bairros próximos, atingindo um alcance espacial mais restrito. Já o centro principal e o *shopping center* Catuaí formam áreas centrais importantes, com altos graus de diversidade e poder de atração na cidade de Londrina, na aglomeração urbana e para outras cidades. São áreas com centralidade evidente e de extenso alcance espacial.

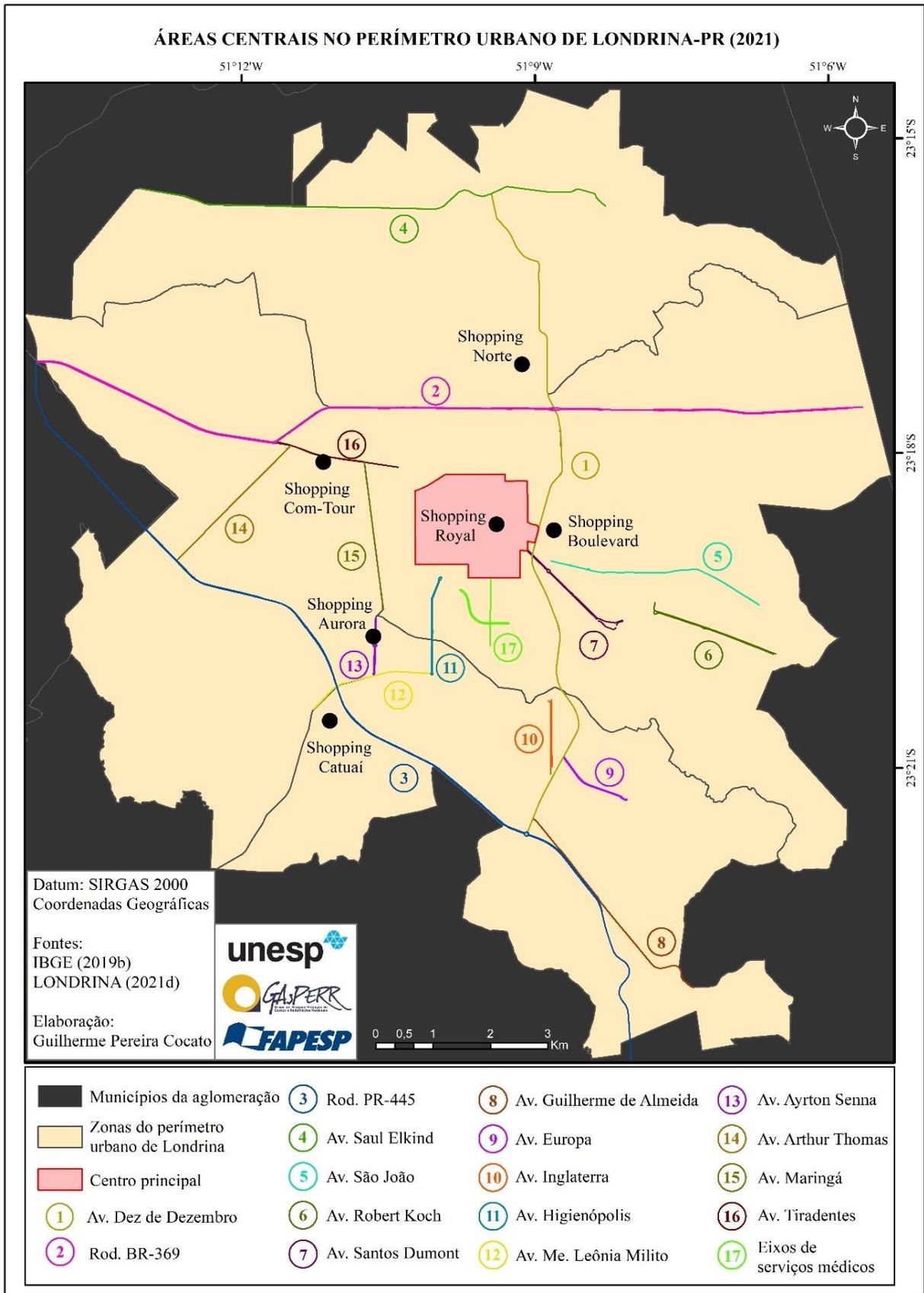
Dessa maneira, entendemos que as áreas centrais podem ser identificadas pelas suas concentrações e diversidade de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, mas a multicentralidade pode, no máximo, ser descrita, caracterizada e esmiuçada em suas respectivas qualidades de centralidade, com conteúdos particulares, semelhantes ou distintos entre si. É o que faremos no Capítulo 6.

Como já explicamos anteriormente, pelos tipos de atividades trabalhadas, já reunidas por pertencerem ao consumo consuntivo ligado ao comércio e serviços relacionados, a

diferenciação qualitativa e funcional entre os centros não chega a ser tão significativa para desembocar em policentralidade.

A Figura 35 demonstra a distribuição das áreas centrais delimitadas em Londrina (Quadro 6), com suas respectivas qualidades de centralidade, de maior ou menor alcance espacial. O centro principal foi delimitado tomando como base o plano urbano original (CASARIL, 2009; NASCIMENTO, 2016), que gradualmente foi se diferenciando do restante da cidade para se tornar área principal e depois centro histórico.

Figura 35 – Áreas centrais identificadas em Londrina-PR (2021).



De acordo com a Figura 35, notamos que as áreas centrais identificadas estão distribuídas em todas as zonas urbanas da cidade, seguindo as análises feitas acerca da distribuição espacial e das concentrações de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados que tiveram grande peso nessa formulação. Estão localizadas em importantes vias que se cruzam, atravessam o tecido urbano, ligam o centro principal às periferias de Londrina e dão acesso a diferentes partes da cidade e aos *shopping centers*. Na aglomeração urbana, promovem ligações entre as cidades e possibilitam que os cidadãos de outras cidades se desloquem e consumam em Londrina, ampliando o alcance de suas práticas espaciais nessa esfera.

Como expoentes de atração para o consumo consuntivo e presentes nas áreas centrais identificadas, há em Londrina uma forte presença de *shopping centers* e de redes de mercados. Discutiremos estes estabelecimentos e espaços de comercialização e de serviços, caminhando para as considerações deste tópico.

Segundo Vargas (2018), o mais radical desenvolvimento do comércio no último século foi o supermercado, que surge em 1930 em Nova York como uma resposta às necessidades de crescimento pós crise de 1929. É um tipo de comércio que somou aspectos sociais, econômicos e tecnológicos, revolucionando o processo de venda ao propiciar uma exposição maciça de produtos com movimento rápido de consumidores e atendimento realizado pelos próprios clientes. Esse conjunto de fatores possibilitou com que os preços unitários fossem relativamente baixos, já que o faturamento das lojas se dá pela grande quantidade comercializada.

Outro espaço de consumo inovador para as atividades de comércio e de serviços foi o *shopping center*. Com divergências sobre o seu marco inicial, pode ter sido construído pela primeira vez, em sua condição de produto imobiliário, em Kansas City, nos EUA, na década de 1920. Ou até antes, em 1916, em Chicago (GARREFA; VARGAS, 2007). Com a suburbanização ocorrida nesse país, alavancada pela explosão demográfica pós Segunda Guerra Mundial, iniciaram-se processos de desconcentração e descentralização de alguns estabelecimentos que se encontravam saturados no centro das cidades. Primeiro, os novos locais escolhidos foram as principais avenidas, mas com a imposição do problema da falta de vagas para estacionamento. Com a popularização do automóvel, o número de veículos em circulação cresceu grandemente e, para sanar essa questão, nasceram os centros comerciais periféricos com estacionamentos privados (VARGAS, 2018).

Eram agrupamentos de lojas que ofereciam a vantagem da concentração de diferentes comércios e serviços em um espaço delimitado, com algumas facilidades para estacionamento e alimentação. Assim nascem os primeiros *shopping centers*, que posteriormente desenvolvem

características de empreendimentos não somente mercantis, mas imobiliários, comandando a expansão urbana, a incorporação fundiária e a valorização imobiliária nas cidades.

No Brasil, o primeiro *shopping* é construído em 1966 em São Paulo. Nessa década e nos anos 1970 os *shopping centers* implantados no Brasil são do tipo *inner centers*, fora do centro principal, mas não nas periferias. É a partir da década de 1980 que os *shopping centers* irão se espalhar para todo o país, em quantidade crescente.

Como analisa Vargas (2018), é nesse momento que surgem os empreendimentos com caráter de centros regionais de consumo (*out of town*), de maiores proporções e procurando locais de fácil acesso às populações da cidade e do entorno. Nas cidades médias, Melara e Silva (2018) descrevem que os *shopping centers* tiveram maior presença dos anos 1990 em diante, pela consolidação do neoliberalismo com a abertura do mercado interno à concorrência internacional e a entrada de capitais dispostos a grandes investimentos. É a situação do Catuaí, que no início da década de 1990 se instala próximo à Rodovia PR-445 e motiva o avanço do tecido urbano de Londrina na direção sudoeste, valorizando o entorno com a construção de vias de acesso e infraestruturas pelo poder público.

No caso dos *shopping centers* em Londrina, desde a implantação do Com-Tour em 1973, na zona oeste da cidade, foram construídos mais cinco empreendimentos dessa magnitude (Apêndice A): o Catuaí em 1990 (zona sul); o Royal Plaza em 1999 (centro); o Londrina Norte em 2012 (zona norte); o Boulevard em 2013 (zona leste) e o Aurora em 2016 (zona sul).

Entendemos, como Silva (2006), que os *shopping centers* são grandes equipamentos comerciais e de serviços, que concentram estabelecimentos dessas atividades e atraem elevados números de consumidores, visitantes, mercadorias e capital. Materializam-se então, pelos processos de concentração e de centralização, como importantes áreas centrais. Pelas suas estratégias espaciais variadas, que definem suas localizações de maneira dispersa pelo espaço urbano, participam ainda do processo de descentralização em relação ao centro principal. Impactam consideravelmente a estruturação da cidade, já que além da centralidade exercida para as práticas espaciais de consumo, influenciam na valorização das áreas de entorno e pressionam o poder público a construir melhorias na infraestrutura, principalmente no tocante à acessibilidade.

Primeiro dos *shopping centers* em Londrina, o Com-Tour foi inaugurado em 1973, sendo um dos primeiros do Brasil e o pioneiro na Região Sul. Na Avenida Tiradentes, sua localização priorizou uma área da cidade com maior facilidade de acesso à cidade de Cambé, enfatizando os possíveis benefícios da proximidade territorial com esta e com sua população. Possui 57 lojas, quatro restaurantes/lanchonetes, uma sala de cinema (operacionalizada pela

Universidade Estadual de Londrina) e um supermercado da rede Cidade Canção. O estacionamento comporta 215 veículos (COM-TOUR, 2021).

O *shopping* Royal Plaza foi inaugurado em 1999 no centro principal da cidade. Em 2006 passou por um processo de expansão adicionando três mil metros de área bruta locável aos seis mil existentes. Em 2011 foram construídas cinco salas de cinema, com aproximadamente 900 lugares. Atualmente, o Royal Plaza tem espaço para mais de 100 lojas, incluindo praça de alimentação (ROYAL PLAZA, 2021).

Mais recentemente, foram inaugurados o Londrina Norte em 2012, o Boulevard em 2013 e o Aurora em 2016. Aproveitando o grande mercado consumidor da zona norte, o Londrina Norte foi construído entre a Avenida Sylvio Barros e a Rodovia Carlos João Strass (continuação da Avenida Dez de Dezembro), distante quatro quilômetros do subcentro da Avenida Saul Elkind. Possui 180 lojas, mercado da rede Muffato, praça de alimentação, seis salas de cinema e estacionamento para 1.748 veículos (LONDRINA NORTE, 2021).

O Boulevard se instalou em uma localidade estratégica, na Avenida Theodoro Victorelli, próximo ao entroncamento com a Avenida Dez de Dezembro e ao Terminal Rodoviário, na transição do centro para a zona leste, onde foi construído um viaduto e uma ampla rotatória para facilitar o tráfego de veículos e o acesso. Possui 210 lojas (sete âncoras e seis megalojas), mercado da rede Verona, praça de alimentação, sete salas de cinema e estacionamento para 2.400 veículo, além de um hotel em área anexa (BOULEVARD, 2021).

O Aurora foi implantado numa área já marcada pela concentração e centralidade comercial e de serviços na Avenida Ayrton Senna da Silva no bairro Gleba Palhano. Como justificativa da localização, o empreendimento ressalta a área valorizada e com maior renda *per capita* de Londrina, com crescimento demográfico acima da média da cidade. Atualmente, possui 160 lojas (duas âncoras e oito megalojas), mercado da rede Muffato, praça de alimentação, cinco salas de cinema e estacionamento para 1.000 veículos (AURORA, 2021).

Dentre todos os *shopping centers* de Londrina, o Catuaí representa a maior centralidade, e a primeira descentralizada do tecido urbano consolidado até então. Foi construído a partir de parceria entre o capital local (Construtora Khouri) e instituições de escala maior de atuação, como são os casos da Caixa Econômica Federal, da Light e da White Martins (SILVA, 2004). Após passar por reformas, possui 270 lojas (mais de dez âncoras e megalojas), mercado da rede Carrefour, praça de alimentação, agências bancárias, sete salas de cinema, estacionamento para mais de 2.500 veículos, além de hotéis e posto de combustíveis em área anexa. Atrai cerca de um milhão de visitantes mensais em um raio de até 300 km (GRASSIOTTO; GRASSIOTTO, 2003; CATUAÍ, 2021).

Sua localização é favorável ao acesso de visitantes de toda a aglomeração urbana, do norte do Paraná e do interior de São Paulo por estar instalado na Rodovia Mábio Gonçalves Palhano (continuação da Avenida Madre Leônia Milito) próximo à Rodovia PR-445. A sua construção periférica ao centro principal se tornou um fator de atração à expansão do tecido urbano nessa direção (sudoeste), ocasionando a valorização das terras de entorno que até então eram de uso agrícola (FRESCA, 2013). O capital mercantil – comercial e imobiliário – vinculado à construção do Catuaí e às incorporações fundiárias exigiu investimentos do poder público no ambiente construído em nome do “progresso da região” e do ideal de desenvolvimento econômico que o empreendimento trará à cidade (SILVA, 2004). Foi o caso da área na margem direita (sentindo montante-jusante) do Lago Igapó, posteriormente denominada Gleba Palhano, mas que na década de 1990 era um grande vazio urbano. Como afirma Fresca (2013, p. 66), “Somente após a transposição da Avenida Maringá sobre o lago, garantindo o acesso à Avenida Madre Leônia Milito, esta área passou a ser alvo da construção de edifícios de elevado status social”.

O impacto para a estruturação da cidade foi alto, constituindo uma nova área central, mas que, diferente do centro principal, possuía maior seletividade socioeconômica (SILVA, 2013). Como bem analisa Fresca (2013, p. 67):

[...] o *shopping*-center Catuaí não foi instalado em área residencial de maior poder aquisitivo, mas tornou-se sucessivamente o atrativo para implantação destas. A partir desta consolidação, a atuação das incorporadoras direcionou-se para implantar na área, empreendimentos imobiliários comerciais, destinados a escritórios e outros serviços.

A primeira grande forma de incorporação imobiliária impulsionada pela construção do Catuaí – e que permanece até a atualidade – foram os edifícios na Gleba Palhano, marcados pela mesma seletividade inaugurada pelo *shopping*. De 2010 a 2020, calcula-se que mais de 100 edifícios foram erguidos no local, acompanhados pela concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços diversos que propiciam centralidade à área e atendem uma população de cerca de 20.000 pessoas (YOSHII, 2020). A segunda forma foram os condomínios fechados que ganham força a partir dos anos 2000, situados na direção sudoeste, mas depois do Catuaí (FRESCA, 2013). Sua qualidade de exclusividade se dá, além do padrão econômico, pela localização isolada do restante do tecido urbano, como um exemplo dos processos de dispersão e de descentralização, com alto grau de intensidade.

Silva (2017a; 2017b) faz um importante debate sobre o histórico dos *shopping centers* no Brasil e detalha alguns dos principais impactos desses empreendimentos na produção urbana

das cidades médias: alteram fluxos e deslocamentos urbanos no exercício de sua centralidade, deslocando para si parte do poder de atração do centro principal; promovem a visita de pessoas não só para o consumo, mas pelo *status* das lojas presentes, de franquias famosas internacionalmente; possuem grande influência sobre o poder público na construção do ambiente construído a seu favor, além de obterem o apoio popular pela ligação automática entre a implantação do *shopping* e a ideia de desenvolvimento; e transformam a produção espacial voltada ao consumo do espaço pela construção de moradias e condomínios fechados de médio e alto padrão socioeconômico em seu entorno.

Atualmente, na aglomeração urbana de Londrina, observamos os elementos colocados por Silva (2017a; 2017b), com o acréscimo de que a centralidade dos *shopping centers*, especialmente do Catuaí, atrai grandes deslocamentos de pessoas de maneira diferenciada das outras áreas centrais. As diferenças de acessibilidade, pela localização e pelas condições do transporte público, e dos padrões de consumo, pela presença de lojas com certo caráter de exclusividade socioeconômica, contribuem para que a mobilidade e as práticas espaciais dos cidadãos não se realizem da mesma forma quando escolhem se deslocar para a centralidade promovida pelo *shopping* ou para outras.

Igualmente aos *shopping centers*, um tipo de estabelecimento que muito alavancou a constituição de áreas centrais em Londrina foram os mercados, atuando em redes de lojas ou de maneira isolada, mas mesmo assim atraindo outras empresas a se concentrarem próximas. Como caracteriza Silva (2013), os supermercados são fundamentais para a economia, unindo as etapas da produção e da distribuição. As suas decisões locacionais influenciam o processo de estruturação das cidades, assim como as suas dinâmicas de funcionamento (re)orientam os fluxos de mercadorias/capitais/investimentos e as práticas espaciais de consumo dos cidadãos. Portanto, são peças-chave na formação de múltiplas áreas centrais e da multicentralidade.

Em Londrina, o cenário mercadista é similar ao nacional, com a presença de lojas de diferentes portes e características (SILVA, 2013), de capitais locais que conseguiram se organizar e de redes regionais, nacionais e internacionais que gradativamente tentam expandir suas regiões de influência. Oliveira (2011) foi quem analisou esse setor em retrospectiva histórica à estruturação de Londrina, ressaltando que, entre 1974 e 1993, o número de supermercados cresceu 300% na cidade. Nesse momento, destacam-se os mercados Viscardi, de capital local, fundado em 1955 como venda de secos e molhados. De acordo com Silva (2006), foi uma rede de lojas que dominou o ramo na cidade até o início dos anos 1990, sempre com a estratégia locacional de se estabelecerem como comércios de bairro ou de vizinhança.

A entrada de grandes redes internacionais na abertura ao capital estrangeiro a partir dos anos de 1990 reestrutura a economia e o espaço urbano da cidade, concentrando parte do consumo consuntivo que até então se encontrava disperso.

Tal movimento está vinculado aos efetivos processos de mundialização da economia, com o rompimento de barreiras e com as novas tecnologias de comunicação e transporte. No caso brasileiro, é importante frisar que coincide com considerável abertura econômica, com a supressão parcial de barreiras alfandegárias, iniciadas no governo de Fernando Collor de Melo, com o intuito de ampliar a modernização brasileira via acirramento da concorrência (SILVA, 2006, p. 96).

Nesse contexto, instala-se uma enorme loja da empresa francesa Carrefour em área anexa ao *shopping* Catuaí, aproveitando-se de um empreendimento em formação que possuía amplo acesso, promovido pelo governo do estado, à Rodovia PR-445 e a outras partes da cidade, garantido pela expansão de vias até o local, pela Prefeitura de Londrina. Isso representou um duro golpe nos mercados locais, promovendo uma competição inédita.

A partir disso os mercados de capital local se modernizaram com controles de estoque, modificações na estrutura de compras e implantação de cartão próprio, por exemplo. Entretanto, mantiveram a estratégia locacional de mercados de vizinhanças, com lojas menores e variedade reduzida de produtos, direcionados às necessidades básicas da população residente do entorno (SILVA, 2006). A rede Viscardi se consolidou dessa forma, mantendo, até hoje, dez lojas em Londrina e uma em Ibiporã (VISCARDI, 2021).

Em 1996, mais uma rede de fora adentra em Londrina, dessa vez proveniente do próprio Paraná. A rede Muffato, de Cascavel, instala uma grande loja na Avenida Duque de Caxias, próxima ao novo centro cívico. Atualmente, possui destacada presença na aglomeração urbana de Londrina, com uma loja em Apucarana, uma em Arapongas (atacarejo), duas em Cambé (sendo um atacarejo), uma em Ibiporã, onze em Londrina (um atacarejo) e um centro de distribuição entre Cambé e Rolândia (MAX, 2021; MUFFATO, 2021). Além do mais, há previsão de abertura de mais uma unidade de atacarejo em Rolândia (TAROBÁ NEWS, 2021). Em sua maioria, são estabelecimentos grandes que geram destacada influência nas práticas espaciais de consumo de residentes próximos e distantes. Combinadas com concentrações de lojas diversas e postos de combustíveis, funcionam como potencializadoras de importantes áreas centrais, como são os casos dos *shopping centers* Aurora e Londrina Norte, do subcentro da Avenida Saul Elkind e da Avenida Madre Leônia Milito.

No início dos anos 2000, é implantada uma loja da rede curitibana Condor próxima ao centro principal de Londrina (FOLHA DE LONDRINA, 2000), marca que já possuía uma loja em Apucarana (CONDOR, 2020). Mais recentemente, são construídas duas lojas da rede Assaí, em 2013 e em 2017 (ASSAÍ, 2013; PARANASHOP, 2017); duas lojas da rede Atacadão (atacarejo), sendo uma em Londrina no ano de 2015 e uma em Cambé no ano de 2020, somando-se à unidade já existente em Londrina desde 1989 (BONDE, 2015; DISTRIBUIÇÃO, 2020); e uma da rede Verona, no *shopping* Boulevard em 2020, que também possui cinco lojas em Arapongas e uma em Apucarana (VERONA, 2021). Anteriormente esse último espaço era ocupado pela rede estadunidense Walmart.

Ademais, ganham força na aglomeração urbana as redes: Super Golff, com nove lojas em Londrina e sete em Cambé (SUPER GOLFF, 2021); Tonhão, com sete lojas em Londrina e uma em Cambé (TONHÃO, 2018); Almeida, com duas lojas em Cambé, uma em Londrina e uma em Iporã (ALMEIDA, 2019); Santarém, com cinco lojas em Londrina (SANTARÉM, 2021); Musamar, com três lojas em Londrina (MUSAMAR, 2020); Cidade Canção, com lojas em Apucarana, Arapongas, Londrina (duas) e Rolândia (CIDADE CANÇÃO, 2021) e Molicenter, com quatro lojas em Arapongas e duas lojas em Apucarana (MOLICENTER, 2021). Nos casos dessas redes de mercados, que possuem lojas de menor porte, são adotadas as mesmas estratégias locacionais e de negócios da rede Viscardi, primando por serem comércios de bairros ou de vias com pequenas concentrações de estabelecimentos, servindo como elementos que contribuem para áreas centrais com centralidade de alcance próximo e que se aproveitam dos deslocamentos que atravessam as imediações.

Independentemente da empresa mercadista ser de capital nacional ou internacional, o requisito central para a consideração desses estabelecimentos foi a definição da CNAE 2.0 (IBGE, 2020a), que classifica os mercados como de “Comércio varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios – hipermercados e supermercados” (GOMES, 2017, p. 24), unificando estabelecimentos com áreas de venda entre 300 e 5.000 metros quadrados (supermercados) ou acima (hipermercados). Ambas as categorias estão acima de outras vendas varejistas não especializadas como armazéns, mercearias etc.

É importante ressaltar que as múltiplas áreas centrais identificadas neste trabalho – formadas por estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, *shopping centers* e/ou mercados – possuem variações nos tipos e portes dos estabelecimentos concentrados, assim como nas possibilidades de acesso e consumo que os cidadãos possuem.

Desse modo, uma questão central é a instituição de diferentes padrões de consumo e de acessibilidade a esses centros, que ao separar grupos sociais por renda ou por limitações

geográficas, podem contribuir para a estruturação de uma cidade em crescente estado de segmentação, em que as práticas espaciais de consumo e a mobilidade carregam pesos preponderantes. São elementos que serão abordados no próximo capítulo.

Resumidamente, a partir dos mapas apresentados e da discussão realizada acerca da distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais e de certos serviços na aglomeração urbana de Londrina e, em especial, na principal cidade do conjunto, têm-se indícios da ocorrência de múltiplas áreas de concentração desses estabelecimentos. Áreas concentradas que se configuram como espaços de consumo para além dos centros principais das cidades, tornando-se, também, áreas centrais para as práticas espaciais de consumo consuntivo dos cidadãos.

Nessas qualidades, como áreas em que ocorrem os processos espaciais de concentração e centralização de atividades comerciais e de serviços, e, simultaneamente, de dispersão e descentralização em relação ao centro principal do espaço urbano, conforma-se uma estruturação multicêntrica (nas formas espaciais) e multicentralizada (nos conteúdos) nas cidades da aglomeração urbana, especialmente em Londrina.

Tendo em vista as representações espaciais elaboradas com os dados censitários do CNEFE, do ano de 2010, e as análises delas decorrentes sobre a distribuição dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina, qual seria a relevância ou o grau de acerto dos resultados provenientes dessa metodologia para a realidade desta área, passados mais de dez anos?

Buscando responder a esse questionamento que realizamos trabalhos de campo para verificar, *in loco*, a permanência ou não das formas espaciais e conteúdos captados pelo Censo em 2010, bem como a intensidade das transformações na estruturação das cidades, apreendidas até este ponto.

4.6 A PROVA REAL (OU GEOGRÁFICA)

Por meio de análise visual da distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina, proveniente dos dados censitários de 2010 trabalhados no *software* ArcMap 10.8, escolhemos localidades com presença destacada destes estabelecimentos para realização de trabalhos de campo, visando comparar a concentração de estabelecimentos existentes anteriormente com a atual situação em 2021; uma espécie de prova real para comprovar a validade das análises feitas a partir dos dados censitários, comparando-as com o encontrado em campo.

As localidades escolhidas podem ser consideradas como múltiplas áreas centrais, por concentrarem diferentes tipos de atividades comerciais e de serviços, com suas respectivas qualidades de centralidade, com fator de atração relevante para as práticas espaciais de consumo dos cidadãos.

Optamos por cinco localidades nas cidades de Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho e Rolândia. Nestas, os locais selecionados convergiram para os centros principais de cada cidade, não caracterizando afastamentos significativos entre as concentrações de estabelecimentos. Em Londrina, por ser a cidade principal do conjunto, de maior porte, escolhemos dez locais. Nela, os locais visitados foram em porções diferenciadas da cidade, abarcando distintas zonas urbanas, distantes quilômetros umas das outras. O Quadro 7 indica as nomenclaturas das vias, os números prediais e as coordenadas geográficas das localidades selecionadas, que foram percorridas na extensão de algumas quadras para uma melhor visualização da distribuição dos estabelecimentos.

Quadro 7 – Localidades escolhidas para trabalhos de campo, pelo destaque na concentração de estabelecimentos de consumo consuntivo (2010).

Cidade	Localidade	Via	Nº Predial (aproximado)	Coordenadas Geográficas
Apucarana	1	Rua Nova Ucrânia	244	51°27'33".120 O 23°34'50".520 S
	2	Av. Curitiba	559	51°28'50".880 O 23°33'05".760 S
	3	Av. Rio de Janeiro	152	51°27'30".600 O 23°32'57".480 S
	4	Av. Minas Gerais	2206	51°26'37".320 O 23°33'20".880 S
	5	Rua Ponta Grossa	1608	51°27'30".240 O 23°33'09".000 S
Arapongas	1	Av. Siriema	360	51°25'24".600 O 23°24'23".040 S
	2	Rua Jurutau	877	51°25'43".680 O 23°23'43".800 S
	3	Rua Albatroz Real	250	51°25'50".160 O 23°23'30".480 S
	4	Av. Arapongas	427	51°26'01".320 O 23°24'45".360 S
	5	Rua Biguatinga	291	51°26'56".400 O 23°23'47".040 S
Cambé	1	Av. Inglaterra	810	51°16'50".160 O 23°16'40".440 S
	2	Av. Antônio Ramineli	483	51°15'13".680 O 23°16'18".120 S
	3	Av. José Afonso dos Santos	502	51°14'41".280 O 23°17'24".720 S

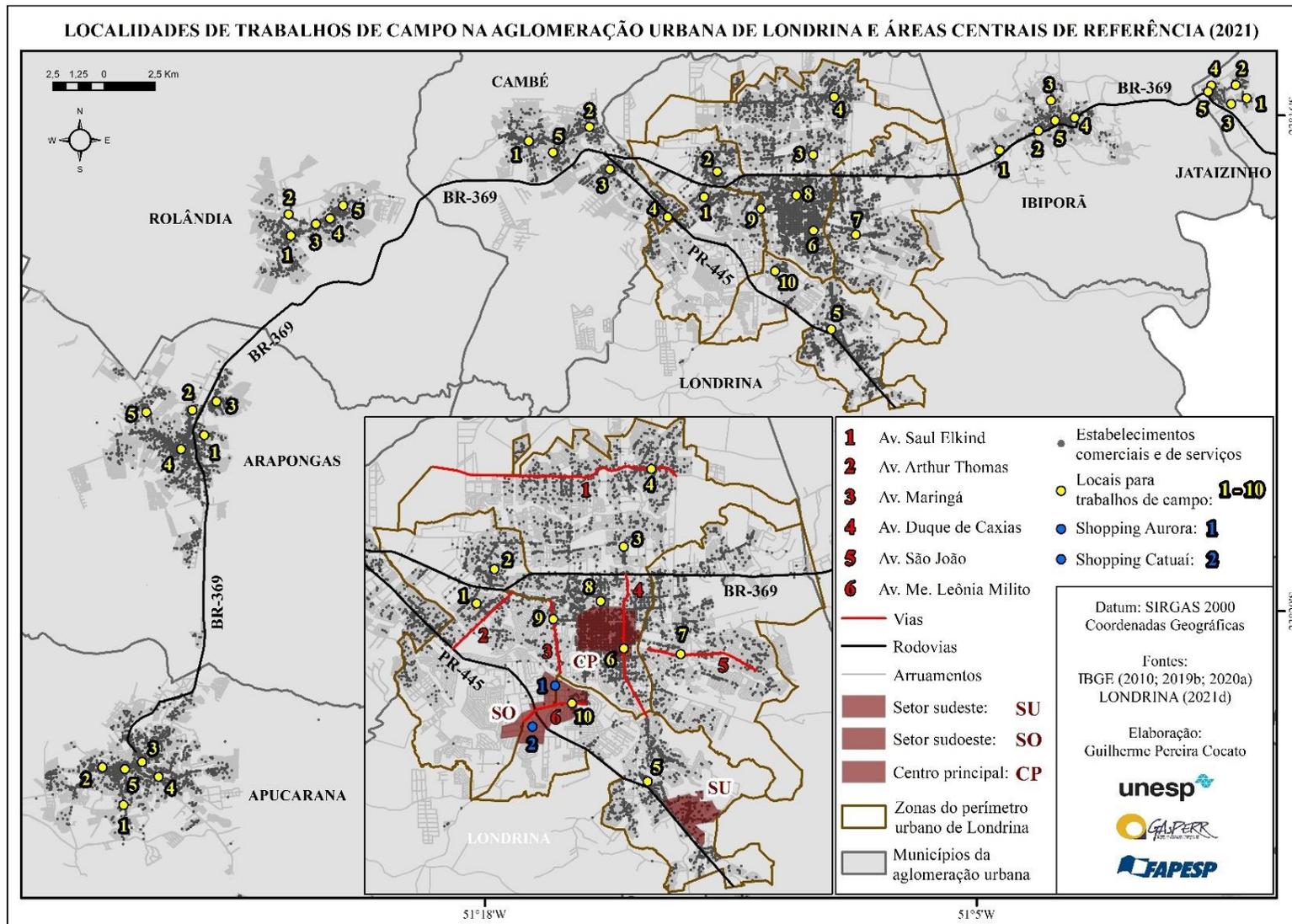
	4	Rua Mateus Leme	856	51°13'09".840 O 23°18'40".320 S
	5	Av. Brasília	518	51°16'11".280 O 23°16'58".440 S
Ibiporã	1	Av. Londrina	194	51°04'23".520 O 23°16'54".840 S
	2	Av. Santos Dumont	1010	51°03'21".960 O 23°16'24".240 S
	3	Rua 19 de Dezembro	1244	51°03'02".160 O 23°15'36".360 S
	4	Av. Paraná	810	51°02'24".360 O 23°16'03".360 S
	5	Av. Sen. Souza Naves	44	51°02'55".320 O 23°16'08".400 S
Jataizinho	1	Rua Juan Veloso	162	50°57'51".840 O 23°15'33".120 S
	2	Rua Bahia	248	50°58'09".120 O 23°15'12".240 S
	3	Rua Paraná	406	50°58'15".960 O 23°15'42".120 S
	4	Av. Pres. Getúlio Vargas	573	50°58'47".640 O 23°15'12".960 S
	5	Rua Carmela Dutra	413	50°58'52".680 O 23°15'22".680 S
Londrina	1	Rua Serra da Graciosa	586	51°12'12".240 O 23°18'08".280 S
	2	Rua Ruy Virmond Carnascialli	626	51°11'51".000 O 23°17'28".320 S
	3	Av. Lúcia Helena Gonçalves Viana	1013	51°09'18".720 O 23°17'02".040 S
	4	Av. Saul Elkind	895	51°08'45".960 O 23°15'30".960 S
	5	Rua Vitória-Régia	335	51°08'50".280 O 23°21'37".080 S
	6	Av. Duque de Caxias	2800	51°09'18".360 O 23°19'01".200 S
	7	Av. São João	1131	51°08'11".400 O 23°19'08".040 S
	8	Rua Guaporé	680	51°09'45".720 O 23°18'05".760 S
	9	Av. Maringá	669	51°10'41".880 O 23°18'26".640 S
	10	Av. Madre Leônia Milito	914	51°10'19".560 O 23°20'05".280 S
Rolândia	1	Rua Sagaragi	167	51°23'07".440 O 23°19'09".120 S
	2	Av. Ailton Rodrigues Alves	1229	51°23'11".040 O 23°18'35".640 S
	3	Av. Pres. Getúlio Vargas	2705	51°22'27".480 O 23°18'51".120 S
	4	Av. Expedicionários	109	51°22'05".520 O 23°18'42".120 S
	5	Av. Castro Alves	23	51°21'44".280 O 23°18'21".960 S

Fonte: IBGE (2010) e trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Ressaltamos que essas localidades foram definidas primeiramente em representação cartográfica – apresentada pela Figura 36, que demonstra também as localizações de algumas áreas centrais, que exercem centralidade para o consumo, identificadas neste trabalho, e tidas como referências para a escolha das áreas de trabalhos de campo –, por coordenadas geográficas obtidas com o auxílio do *software* Google Earth Pro, posteriormente transferidas para um aparelho GPS Portátil Garmin Etrex 22x, adquirido com recursos financeiros concedidos pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), processo nº 2020/03423-3. Dessa maneira, com o uso do equipamento de localização GPS, temos a identificação exata dos pontos delimitados, facilitando o deslocamento e aumentando a exatidão dos procedimentos de observação e registros fotográficos *in loco*.

Figura 36 – Localidades e áreas centrais de referência para a realização dos trabalhos de campo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



Em Londrina, algumas localidades como as Avenidas Saul Elkind, Duque de Caxias, São João, Maringá e Madre Leônia Milito coincidem com áreas que exercem importantes qualidades de atração para o consumo, pela própria concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços.

Entendemos que a centralidade direcionada para essas áreas centrais pode alcançar além da cidade de Londrina, em direção às outras cidades da aglomeração, pelo fato de alguns cidadãos entrevistados, residentes fora de Londrina, terem mencionado frequentar e/ou desejarem frequentar mais vezes o centro principal desta cidade, os *shopping centers* Aurora e Catuaí, e toda a área sudoeste onde estes espaços de consumo estão instalados. Nesse contexto, aumenta-se a relevância das localidades escolhidas para os trabalhos de campo, já que um trecho da Av. Duque de Caxias é parte do centro principal de Londrina, a Av. Me. Leônia Milito é um componente importante da área sudoeste e a Av. Maringá é uma via de ligação essencial nessa direção do tecido urbano.

Ainda, a Av. Saul Elkind foi citada nas entrevistas como via indispensável de consumo para os residentes de Londrina, assim como a Av. Arthur Thomas, próxima à Rua Serra da Graciosa na zona oeste da cidade, foi lembrada como um ponto de concentração de atividades comerciais. Em outra faceta da análise das entrevistas, destacamos que uma área localizada no sudeste de Londrina, próxima à Rua Vitória-Régia, foi mencionada como de deficiente presença de estabelecimentos para o consumo consuntivo. Portanto, nesta porção do espaço urbano, o trabalho de campo abrangerá observações e registros não somente relacionados à concentração de estabelecimentos na Rua Vitória-Régia, mas à possível escassez dos mesmos em ruas próximas.

Durante a realização dos trabalhos de campo, aferiu-se como se davam as concentrações dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas localidades visitadas, além da sua diferenciação por grupos de atividades econômicas da CNAE 2.0, entre os 16 códigos definidos anteriormente para os grupos de consumo consuntivo enfocados neste trabalho.

Os estabelecimentos foram identificados e contabilizados a partir das nomenclaturas das localidades definidas para os trabalhos de campo, nas faces de quadra dos dois lados da via em questão, incluídas as esquinas, assim como nas esquinas das quadras adjacentes, até aproximadamente o meio de cada quarteirão.

Primeiro, aferiram-se as concentrações de estabelecimentos em campo e os grupos econômicos aos quais pertenciam, no ano de 2021, para depois retornar aos dados do CNEFE (2010) e verificar a taxa de acerto das quantidades e tipos de comércio e serviços relacionados. Nos resultados, presentes no Quadro 8, é possível notar que, mesmo com a diferença acima de

dez anos entre a fonte de dados censitários do CNEFE e a realização dos trabalhos de campo, houve altas taxas de acerto tanto para as concentrações de estabelecimentos quanto para os tipos de atividades econômicas existentes nos locais selecionados.

No caso das concentrações, das 40 localidades visitadas, em 34 dentre elas as quantidades de estabelecimentos nos dados do CNEFE corresponderam às encontradas em campo (acerto de 85%). Mesmo entre os resultados negativos, nenhum número foi muito discrepante, ficando as diferenças em menos do que cinco estabelecimentos entre os dados de 2010 e os registros *in loco* de 2021, para mais ou para menos.

Quadro 8 – Aferição das concentrações de estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina, pelos dados do CNEFE (2010) e por trabalhos de campo (2021), diferenciados em grupos de atividades econômicas da CNAE 2.0 (códigos 1 a 16).

	Concentração de estabelecimentos pelo CNEFE (2010)	Concentração de estabelecimentos em campo (2021)	Acerto em campo	Grupos de estabelecimentos identificados pelo CNEFE (2010), por código	Grupos de estabelecimentos identificados em campo (2021), por código	Taxa de acerto para os grupos (%)
Apucarana 1	15	Entre 10 e 15	Sim	5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 16	2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 14, 15 e 16	70,7
Apucarana 2	10	Entre 10 e 15	Sim	6, 7, 8, 9, 12 e 13	2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11 e 13	41,6
Apucarana 3	23	Acima de 20	Sim	2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 12, 13 e 15	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 e 12	67,5
Apucarana 4	11	Entre 10 e 15	Sim	2, 3, 4, 6, 8, 9, 12, 13 e 15	2, 3, 4, 8, 9 e 13	83,3
Apucarana 5	63	Acima de 50	Sim	1, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	91,7
Arapongas 1	18	Entre 10 e 15	Não	2, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13 e 16	2, 3, 4, 10, 12, 13, 14 e 15	47,2
Arapongas 2	15	Entre 10 e 15	Sim	2, 5, 6, 8, 11, 12, 13 e 16	2, 3, 4, 5, 9, 12, 13 e 16	62,5
Arapongas 3	24	Acima de 20	Sim	2, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15	2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	79,6
Arapongas 4	55	Acima de 50	Sim	1, 9, 11, 12, 13 e 15	6, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15	76,2
Arapongas 5	13	Entre 10 e 15	Sim	2, 4, 10, 12, 13, 15 e 16	2, 3, 4, 5, 6, 9, 12, 13 e 14	50,7
Cambé 1	59	Acima de 50	Sim	6, 9, 10, 11, 12, 13 e 16	6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	90,0
Cambé 2	24	Acima de 20	Sim	2, 3, 5, 8, 10, 11, 12, 13, 15 e 16	5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	70,0

Cambé 3	21	Acima de 20	Sim	5, 8, 9, 12, 13, 15 e 16	2, 3, 4, 5, 10, 11, 12 e 13	40,1
Cambé 4	11	Entre 10 e 15	Sim	6, 10, 12, 13, 14 e 16	2, 3, 4, 6, 12, 13 e 16	61,9
Cambé 5	10	Entre 5 e 10	Sim	2, 5, 6, 12, 13 e 16	2, 3, 4, 5, 6 e 13	66,7
Ibiporã 1	9	Entre 10 e 15	Não	5, 9, 10, 12, 13, 14 e 16	5, 6, 8, 9, 11, 12, 13 e 16	66,9
Ibiporã 2	21	Acima de 20	Sim	1, 2, 3, 7, 8, 12, 13 e 16	1, 2, 3, 4, 6, 8 e 13	66,9
Ibiporã 3	18	Entre 15 e 20	Sim	2, 5, 6, 8, 9, 12, 13 e 16	5, 6, 7, 8, 12 e 13	72,9
Ibiporã 4	26	Acima de 20	Sim	2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 16	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 12, 14, 15 e 16	72,7
Ibiporã 5	56	Acima de 50	Sim	2, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 16	6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	85,9
Jataizinho 1	9	Entre 10 e 15	Não	6, 12 e 13	5, 6, 8, 12 e 16	53,3
Jataizinho 2	8	Entre 5 e 10	Sim	5, 12, 13 e 16	5, 6, 11 e 13	50,0
Jataizinho 3	5	Entre 5 e 10	Sim	2 e 13	5, 6, 12 e 13	37,5
Jataizinho 4	15	Entre 15 e 20	Sim	9, 11, 12, 13 e 16	6, 8, 11, 12, 13 e 16	68,5
Jataizinho 5	31	Acima de 30	Sim	4, 5, 6, 8, 9, 11, 12 e 13	2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	80,0
Londrina 1	17	Entre 15 e 20	Sim	2, 5, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	80,0
Londrina 2	16	Entre 10 e 15	Não	5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 16	6, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	63,4

Londrina 3	14	Entre 10 e 15	Sim	2, 5, 6, 8, 10, 12, 13 e 15	2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 12 e 13	70,8
Londrina 4	27	Acima de 30	Não	2, 5, 6, 11, 12, 13, 15 e 16	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	83,3
Londrina 5	14	Entre 10 e 15	Sim	6, 11, 12, 13 e 16	2, 3, 4, 5, 8, 11, 12 e 13	48,7
Londrina 6	35	Acima de 30	Sim	2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	2, 3, 4, 6, 8, 9, 12, 13, 14 e 15	85,7
Londrina 7	25	Acima de 20	Sim	2, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 15 e 16	2, 3, 4, 6, 7, 11, 12 e 13	70,7
Londrina 8	32	Acima de 30	Sim	2, 3, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	93,3
Londrina 9	24	Acima de 20	Sim	2, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 e 13	6, 8, 9, 11, 12 e 13	83,3
Londrina 10	28	Acima de 20	Sim	2, 6, 9, 11, 12, 13 e 16	2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 16	80,7
Rolândia 1	19	Entre 15 e 20	Sim	6, 8, 10, 11, 12, 13 e 16	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 12 e 13	63,4
Rolândia 2	14	Entre 5 e 10	Não	1, 2, 6, 7, 8, 9, 12 e 13	2, 3, 4, 6, 7, 8, 12 e 13	75,0
Rolândia 3	21	Acima de 20	Sim	1, 2, 3, 9, 10, 12, 13 e 14	1, 2, 3, 4, 12 e 13	72,9
Rolândia 4	56	Acima de 50	Sim	6, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 16	6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16	90,9
Rolândia 5	15	Entre 10 e 15	Sim	5, 6, 7, 9, 11, 12, 13 e 16	2, 3, 4, 7, 13 e 16	43,7
Total			85%	Total		69%

Fonte: IBGE (2010) e trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Para o cálculo da taxa de acerto dos grupos de atividades econômicas, para cada localidade, registraram-se quantos grupos de estabelecimentos das tabelas do CNEFE foram identificados em campo e, dos grupos identificados em campo, quantos estavam também nas tabelas do CNEFE. Em posse desses percentuais, tanto do acerto de quantos grupos do CNEFE foram vistos em campo, quanto do acerto de quantos em campo também estavam presentes no CNEFE, calculamos a média para se chegar na taxa final em cada local. Somando-se tudo e dividindo pelo número de localidades, obteve-se uma taxa total de 69% de acerto ou correspondência entre os tipos de estabelecimentos identificados em campo (2021) e pelos dados do CNEFE (2010).

Notou-se que quanto maior a concentração de estabelecimentos, mais altos os índices de acerto, enquanto nas localidades com menor número de empresas, as mudanças de localização ou do tipo de atividade principal exercida por parte de alguns lojistas pode ter um impacto maior na correspondência geral. No entanto, considera-se 69% um bom resultado, tendo em conta que foram analisados 16 grupos econômicos diferentes para o consumo consuntivo e, mais importante, passaram-se 11 anos entre uma medição e outra.

Portanto, o complemento entre duas fontes de dados e metodologias distintas, os dados censitários do CNEFE e os trabalhos de campo, foi eficaz para o entendimento da atual situação de distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina. Também, mostra-se como um procedimento metodológico adequado e promissor para pesquisas que almejem trabalhar com informações tanto de caráter quantitativo como qualitativo, sobre a localização e a distribuição de endereços nas cidades brasileiras, mesmo em um contexto de escassez de tais dados.

Outro aspecto relevante desse resultado é a confirmação de um elevado grau de confiabilidade nos dados censitários gerados pelo CNEFE, apesar do crescente afastamento temporal do ano em que os dados foram compilados pelo IBGE. Em nosso crescente estado de desvalorização e precarização das instituições, sistemas e estudos educacionais, científicos e tecnológicos, em que o levantamento demográfico do Censo Nacional é repetidamente adiado e tem seu orçamento diminuído (GLOBO G1, 2021), os dados resultantes da edição anterior continuam demonstrando validade e pertinência.

As observações e os registros em trabalhos de campo confirmaram, em grande parte, as quantidades e caracterizações dos estabelecimentos feitas há mais de uma década nos espaços urbanos enfocados. Isto talvez se explique também pelo ritmo em que as mudanças ocorrem na distribuição das formas e dos conteúdos socioespaciais nas cidades. Ou seja, no ritmo em que as transformações acontecem na própria estruturação das cidades que, apesar de estarem em

constante modificação, não apresentam intensas rupturas em um período relativamente curto, se comparado com a idade de constituição dessas cidades e da rede urbana brasileira.

Igualmente, é imprescindível destacar que pesquisas como esta captam somente um momento, um recorte da estruturação das cidades e da distribuição espacial de determinados elementos, sendo necessário um trabalho de maior fôlego e abrangência para se verificar mudanças em escalas geográficas, temporais e de intensidade maiores.

Agora que pudemos analisar as distribuições espaciais dos estabelecimentos de consumo consuntivo e os processos espaciais que os permeiam e compõem a estruturação das cidades e da aglomeração urbana de Londrina, é preciso adentrar nas estratégias espaciais das empresas, que definem as localizações em que se encontram, e nas práticas espaciais dos cidadãos que, ao realizar os atos de consumo e deslocamento pelo espaço urbano, constroem as escalas que integram ou separam as áreas da cidade e da aglomeração urbana.

Seguimos na trilha do segundo objetivo específico, que busca analisar a aglomeração urbana em diferentes frentes metodológicas, a partir das esferas do comércio e do consumo. Para isso, além das discussões teórico-conceituais sobre os temas envolvidos, serão apresentados os resultados das entrevistas com os cidadãos e lojistas, em todas as cidades da aglomeração.

5 DESLOCAMENTOS PARA O CONSUMO: PRÁTICAS E ESTRATÉGIAS ESPACIAIS NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA

Neste capítulo, apresentaremos discussões teórico-conceituais sobre o ato do consumo, as práticas espaciais e a mobilidade urbana, integradas à apresentação e ao debate dos resultados gerados pelas entrevistas, realizadas com cidadãos e lojistas de estabelecimentos voltados ao consumo consuntivo em todas as cidades da aglomeração urbana de Londrina.

Pelas entrevistas com os cidadãos, foi possível apreender a frequência, os tipos e os destinos dos deslocamentos que alguns destes fazem para a realização do consumo consuntivo em estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas cidades da aglomeração urbana, além das formas de mobilidade utilizadas. A esse conjunto de informações, dá-se o nome de práticas espaciais, que serão detalhadas a seguir.

Nas entrevistas com os lojistas, foi possível aferir as práticas espaciais de consumo dos cidadãos pela ótica dos proprietários e trabalhadores dos estabelecimentos enfocados, mas também foram demonstradas partes das estratégias espaciais que as grandes lojas comerciais lançam mão para as suas escolhas locacionais na aglomeração urbana, visando maior domínio do mercado consumidor e a ampliação do alcance espacial de suas atividades, com aumento do poder de atração de cidadãos que residem em áreas ou cidades mais distantes.

Em conjunto, os resultados contribuem para a compreensão da integração socioespacial entre as cidades da aglomeração, no âmbito do comércio e do consumo, com suas continuidades e discontinuidades espaciais, tanto pela ótica dos cidadãos e suas práticas espaciais, quanto pela faceta dos lojistas e seus estabelecimentos, que se sobrepõem e se interrelacionam na área estudada.

5.1 DESLOCAMENTOS PARA O CONSUMO A PARTIR DOS CIDADINOS: PRÁTICAS ESPACIAIS E MOBILIDADE URBANA

O ato de consumir envolve diferentes esferas da vida humana, dentro e fora das cidades, partindo de distintas necessidades e vontades, e chegando em inúmeras finalidades. Seu estudo varia consideravelmente a partir dos enfoques científico e teórico-metodológico utilizados. Por exemplo, com o estudo do consumo, os profissionais da Geografia procuram a interligação entre aspectos da economia e da cultura em diferentes escalas e locais, tanto no âmbito material, como imaterial (GONÇALVES; SILVA, 2017). Locais que muitas vezes se conectam

especialmente pelo ato do consumo exercido pelos sujeitos que circulam, habitam, trabalham e têm seus momentos de lazer.

Neste enfoque, o consumo adquire relevância para os estudos urbanos, pois, de acordo com Santos (2013), a expansão do consumo de elementos básicos vinculados à saúde, educação e lazer acontecem paralelamente ao avanço do consumo de bens como eletrodomésticos, de viagens, de informações e de símbolos; e todos são expressos de maneira concentrada no crescimento espetacular da urbanização brasileira que ocorreu aliado à modernização conservadora no campo e ao êxodo rural, durante o século XX. Como já mencionado, ao consumo dos produtos e serviços considerados essenciais no cotidiano da vida urbana moderna se dá o nome de consumo consuntivo, que cria uma demanda heterogênea de acordo com as faixas de renda de cada estrato da população.

Já em outras áreas do conhecimento, como na Teoria Social Crítica, o estudo do consumo tem acontecido desde o século XIX (PORTO-SALES, 2018), com outras abordagens. Baudrillard (1995) afirma que todas as sociedades

[...] desperdiçaram, dilapidaram, gastaram e consumiram sempre além do estrito necessário, pela simples razão de que é no consumo do excedente e do supérfluo que tanto o indivíduo como a sociedade, se sentem não só existir, mas viver (p. 40).

Alonso (2006) acrescenta que o consumo pode ser definido enquanto processo histórico de apropriação material do excedente produzido, assim como dos signos inerentes à produção. É uma esfera que existe pelas práticas sociais dos sujeitos e que, na atualidade, gera lutas e disputas pela apropriação descrita, devido principalmente ao aumento na intensidade da presença cotidiana das possibilidades de consumo.

Essa intensificação do consumo tende a produzir simultaneamente riqueza e pobreza, inclusão e exclusão, definindo estratificações sociais da população que têm ou não chances reais de consumo. Como descreve Alonso (2006), o consumo tem o potencial de se definir enquanto instrumento de exclusão social.

Marx faz uma distinção clássica entre consumo coletivo (que auxilia na reprodução dos meios de produção), consumo individual (reprodução da força de trabalho) e consumo de luxo. Nesse sentido, no modo de produção capitalista, o processo de consumo possui um papel fundamental. Castells (2020) detalha que é um processo indispensável tanto para a reprodução da força de trabalho quanto para a realização da mais-valia.

Para além do âmbito material, o consumo possui um grande poder de influência na esfera ideológica, sendo representativo da diferenciação que existe entre as classes sociais. Baudrillard (1995) explica que o consumo nunca se dá estritamente pelo objeto em si, pelo aproveitamento de seu valor de uso, mas em sua manipulação como signo e como referência idealizada que possui. O consumo tem o poder de ordenar os signos e integrar os grupos sociais a partir de uma única finalidade, o ato de consumir. São estabelecidos assim valores ideológicos e sistemas de comunicação que possibilitam e facilitam o consumo.

Na dimensão cultural e ideológica, o consumo pode ser observado como um processo intersubjetivo que unifica os signos que permeiam a existência humana (GONÇALVES; SILVA, 2017), sendo a mercadoria o principal elo entre o ato do consumo e a esfera da produção no ciclo de acumulação do capital (PORTO-SALES, 2018). Dessa forma, a mercadoria e o seu processo de consumo acabam resumindo não somente diferentes etapas da reprodução capitalista, mas diferentes representações simbólicas que acompanham os objetos consumidos, para além de suas respectivas materialidades.

A íntima relação entre produção e consumo no capitalismo toma singular importância na compreensão de processos produtivos em um sentido lato, que abarca inclusive a produção do espaço urbano. De acordo com Porto-Sales (2018), a obra de Henri Lefebvre foi grande responsável por um “alinhamento epistemológico” entre os debates da produção espacial e do consumo. Por meio de seus escritos, esse autor trabalha a concepção do cotidiano como uma série de ações de consumo programado, transferindo a problemática da produção espacial para a reprodução social.

[...] é na vida cotidiana que o controle social é regulado burocraticamente através do consumo. Na cidade, portanto, os signos que mediam nossa sociabilidade, são projetados e lançados no nosso cotidiano para estimular o consumo e satisfazer a nossa vontade. Afinal, é na cidade que nós, seres humanos, destinados a viver em coletivos/grupos, temos encontrado as condições mínimas necessárias para desenvolver nossas atividades políticas, econômicas, culturais etc. (PORTO-SALES, 2018, p. 36).

É no cotidiano que as práticas espaciais são fundamentais na reprodução social e na economia política da cidade, que sustentam a vida urbana como todo. Nesse contexto, o estudo do consumo e da produção do espaço se encontram na pesquisa urbana da vida cotidiana, que possibilita o aprofundamento em como as forças produtivas e as relações de produção utilizam e produzem o espaço para nele projetar desejos e necessidades.

O consumo não representa somente os desejos e as necessidades, mas também as práticas espaciais que dão conteúdo aos espaços urbanos e que orientam as formas como circulamos e agimos pela cidade (PORTO-SALES, 2018). Dentre outras esferas, é a partir do consumo que as práticas espaciais podem ser apreendidas (GÓES, 2016), entendendo o papel dos cidadãos individual e coletivamente.

Entendemos que essa esfera da vida se realiza por interações complexas entre cidadãos, mas também entre coisas e símbolos (GONÇALVES; SILVA, 2017). Dessa forma, o ato de consumir não é visto apenas pela ótica da aquisição de mercadorias, mas pelas relações estabelecidas entre as pessoas que se deslocam pela cidade em busca do consumo, entre as pessoas e os espaços de consumo e entre as próprias formas espaciais da cidade e os deslocamentos e fluxos que comportam. Por ser um ato econômico que possui consequências socioculturais variadas, o consumo é mais um dos elementos produtores e produzidos de/pelo espaço e pelas práticas espaciais dos cidadãos.

As práticas espaciais têm o potencial de representar diferentes elementos e momentos das ações dos sujeitos sociais, colocando-as nos seus “devidos lugares”. Representam tensões e contradições sociais e espaciais ao articularem condições objetivas de reprodução social aos processos de reprodução do modo de produção capitalista (LEFEBVRE, 2000; GÓES, 2016). Ainda expressam dimensões da vida social, cultural e subjetiva (GÓES; SPOSITO, 2016). Em sua totalidade, as práticas espaciais ajudam a compreender a produção e a estruturação do espaço na atualidade, além de indicar possíveis transformações futuras.

É na vida cotidiana que ocorrem as práticas espaciais, que por sua vez são influenciadas pelo modo como os locais são produzidos e direcionados ao consumo. Reciprocamente, por serem manifestações no espaço das relações sociais, definem e marcam os espaços com os traços do modo de produção de uma determinada formação social. É no cotidiano que as práticas espaciais expressam relações sociais ligadas às experiências, comportamentos e atividades humanas, materializadas com destaque nas cidades.

Para a apreensão das práticas espaciais dos cidadãos, especialmente nas esferas do consumo e da mobilidade no espaço urbano, seguindo os passos da pesquisa de Góes *et al.* (2019), escolhemos entrevistados(as) a partir de critérios qualitativos, de maneira a abarcar perfis representativos e diversos do conjunto da população, ainda que não seja uma amostra estatística relevante. Foram delimitados quatro perfis:

- Perfil 1: dois jovens entre 18 e 30 anos, em nível de escolaridade correspondente a sua faixa etária, um habitante da periferia e outro de bairros centrais ou pericentrais.

- Perfil 2: dois adultos inseridos no mercado de trabalho, com níveis de escolaridade diferentes, um habitante da periferia e outro de bairros centrais ou pericentrais.
- Perfil 3: dois adultos não inseridos no mercado de trabalho formal, com níveis de escolarização diferentes, um morador de áreas próximas ao centro e outro habitando áreas distantes.
- Perfil 4: dois adultos em terceira idade, ambos não inseridos no mercado de trabalho, um morador da periferia e outro de áreas centrais ou pericentrais.

Esses perfis foram considerados na realização de entrevistas na cidade principal da aglomeração, Londrina, por ser um centro urbano maior e com mais pessoas possíveis de serem contatadas por meio da rede pessoal do pesquisador. Para as outras cidades da aglomeração, procurou-se entrevistar pelo menos duas pessoas pertencentes a perfis diferentes.

Destacamos que os roteiros que serviram como base para as entrevistas semiestruturadas estão dispostos nos Apêndices B, C e D. Do ponto de vista do Comitê de Ética, esta dissertação vincula-se à submissão do Projeto Temático “FragUrb” (SPOSITO, 2018) sob o processo nº 2018/07701-8 da FAPESP. Também foi apresentado termo de consentimento aos entrevistados, cujo modelo está no Apêndice E.

Pelas limitações de circulação física no contexto de pandemia, a realização das entrevistas para os perfis desejados nem sempre se concretizou como o planejado, já que a escolha dos(as) participantes se restringiu às indicações de pessoas conhecidas ou de terceiros. Em Apucarana e Ibiporã, por exemplo, foram entrevistadas duas pessoas que se encaixaram no mesmo perfil qualitativo delimitado anteriormente, no caso o Perfil 2. Já em Londrina, houve dificuldades em se abordar cidadãos do mesmo perfil que tivessem níveis diferentes de escolarização e residissem exatamente na zona central da cidade. Assim, com frequência, as entrevistas foram realizadas com indivíduos de ensino superior completo ou próximo disso. Quanto aos locais de moradia no centro principal, procurou-se incluir pessoas com residências em localidades circunvizinhas a ele, mesmo que não posicionadas no interior da zona central.

Como detalha Pereira (2018), a análise do conceito práticas espaciais tem crescido nos debates geográficos nos últimos anos. Num grande número de publicações, tem-se tentado abordar a dimensão da vida cotidiana e o papel dos cidadãos na produção espacial. Felizmente, passa-se de um cenário em que quase exclusivamente só eram valorizados os estudos geográficos de dinâmicas e objetos materiais e sua distribuição espacial – mesmo que com um viés crítico – para um cenário em que se assume a emergência e a inevitabilidade de se apreender as práticas e os discursos dos sujeitos e das classes sociais que produzem o espaço e

a ele dão sentido. Desejável é que os estudos que privilegiam tanto os aspectos espaciais quanto os sociais cresçam em quantidade e qualidade e deem frutos cada dia maiores.

Os aspectos metodológicos de escolha dos entrevistados foram importantes para dar uma perspectiva analítica sobre a produção do espaço urbano, em que são valorizadas as múltiplas trajetórias de distintos sujeitos que o produzem, a partir de suas práticas espaciais, apreendidas em um momento específico pela pesquisa.

Assim como em Góes *et al.* (2019), devido à extensão das transcrições das entrevistas – originalmente realizadas de maneira remota e gravadas pelas plataformas Google Meet ou WhatsApp, dado o distanciamento social exigido para a não propagação da covid-19 –, foram selecionados os trechos mais significativos em cada fala, de acordo com os temas e objetivos aqui propostos. Nas citações dos(as) entrevistados(as) trazidas a esse trabalho, foram corrigidos erros gramaticais que pudessem comprometer o entendimento das sentenças e eliminadas repetições de termos recorrentes na comunicação oral do cotidiano, mas que não possuem propósito em uma redação formal. Ademais, atribuíram-se pseudônimos em contrapartida aos nomes sociais de cada indivíduo, como está demonstrado no Quadro 9.

Quadro 9 – Pessoas entrevistadas na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).

Identificação	Cidade	Moradia	Pseudônimo	Perfil (1 a 4)
Pessoa 1	Apucarana	Vila Nova	Rafael	2
Pessoa 2	Apucarana	Vila Shangri-La	Teresa	2
Pessoa 3	Arapongas	Jardim Eldorado	Márcia	2
Pessoa 4	Arapongas	Jardim Mônaco	Douglas	3
Pessoa 5	Cambé	Jardim do Café	Renata	3
Pessoa 6	Cambé	Jardim Tupi	Cristiano	2
Pessoa 7	Ibiporã	Água da Jacutinga	João	2
Pessoa 8	Ibiporã	Jardim Las Vegas	Viviane	2
Pessoa 9	Jataizinho	C. H. Octaviano Heráclio Duarte	Felipe	1
Pessoa 10	Jataizinho	Centro	Jonas	2
Pessoa 11	Londrina	Jardim Catuaí, zona norte	Rodrigo	3
Pessoa 12	Londrina	C. H. Violim, zona norte	Larissa	4
Pessoa 13	Londrina	Jardim Jatobá, zona sul	Camila	1
Pessoa 14	Londrina	Jardim São Marcos, zona sul	Renan	2
Pessoa 15	Londrina	Jardim Mediterrâneo, zona sul	André	2
Pessoa 16	Londrina	Centro, zona central	Nathalia	1

Pessoa 17	Londrina	Vila Ipiranga, zona central	Maria	4
Pessoa 18	Londrina	Jardim Tokio, zona oeste	Nicole	3
Pessoa 19	Rolândia	Jardim Catuaí	Matias	2
Pessoa 20	Rolândia	Ribeirão Vermelho	Aline	3

Fonte: Entrevistas (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

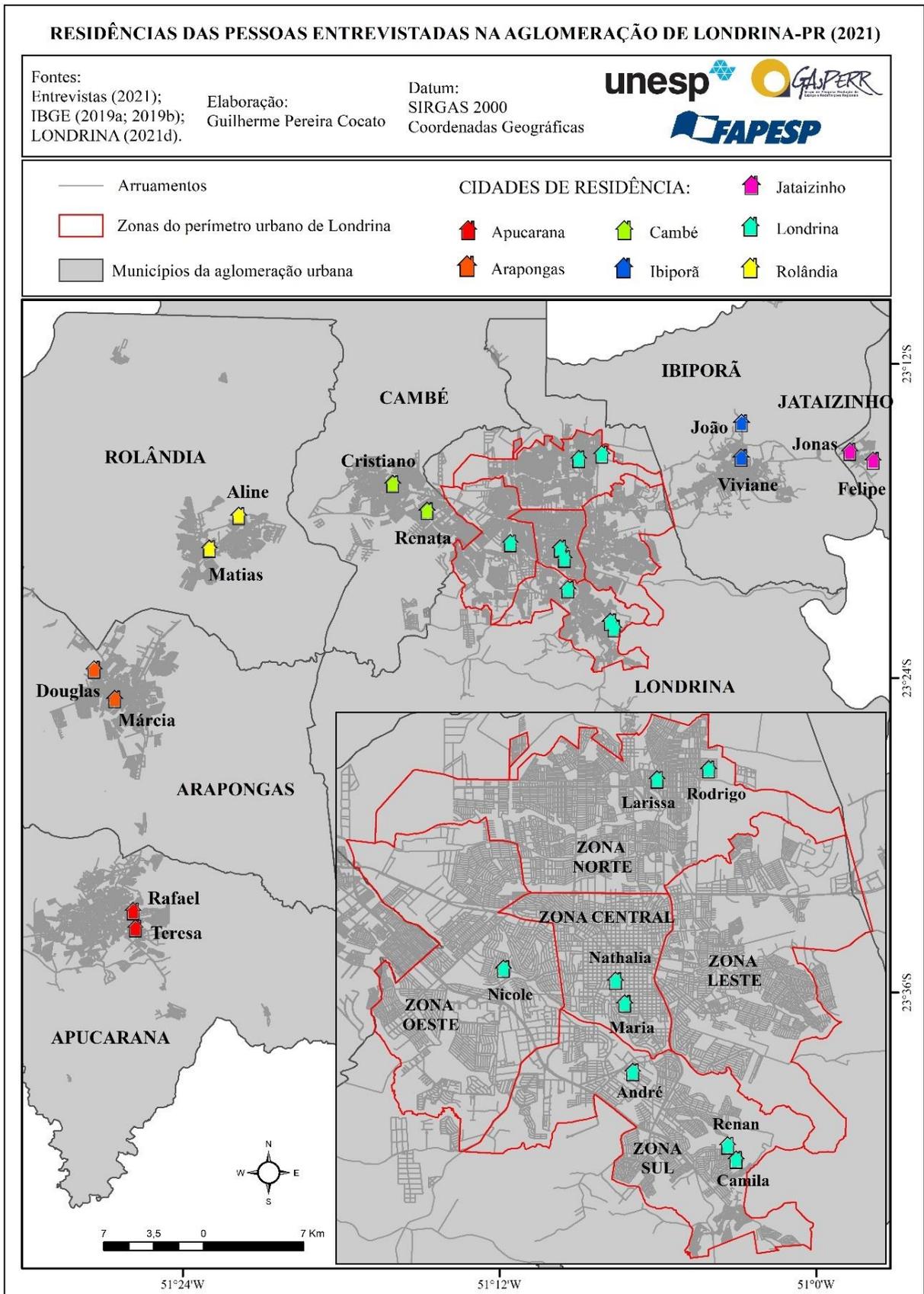
No total, foram entrevistadas 20 pessoas nas sete cidades da aglomeração urbana de Londrina, sendo oito na cidade principal e duas em cada uma das cidades restantes. Trata-se de dez homens e dez mulheres. Realizamos conversas com dez pessoas do Perfil 2, cinco do Perfil 3, três do Perfil 1 e duas do Perfil 4; em idades que variaram de 19 a 63 anos. Dez eram solteiros, mas residiam com pais ou amigos, enquanto o restante se encontrava em uniões estáveis ou eram casados, residindo com o/a companheiro/a e filhos. Ninguém declarou residir sozinho.

As profissões/ocupações foram de grande diversidade, como estudantes, professores, motoristas de aplicativos (autônomos), auxiliar administrativo, secretária, copeira, vendedor, trabalhadores de casa etc. A faixa de renda foi de até R\$ 3.000,00 mensais, com exceções de três pessoas: um cidadão de Araongas do Perfil 3, com ganhos de R\$ 4.000,00; uma cidadina de Cambé também do Perfil 3, com ganhos de R\$ 4.000,00 a 5.000,00; e um cidadão de Londrina, do Perfil 2, com ganhos de R\$ 8.000,00 mensais.

Os níveis de escolaridade presentes foram: ensino fundamental completo (uma pessoa); ensino médio completo (duas pessoas); ensino superior incompleto (três pessoas); ensino superior completo (11 pessoas); e pós-graduação (mestrado) em andamento, com três pessoas.

Em relação aos locais de moradia, a Figura 37 reúne as localizações das residências, para melhor visualização em conjunto, com os pseudônimos pelos quais as pessoas entrevistadas serão identificadas ao longo do texto:

Figura 37 – Residências das pessoas entrevistadas na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



Como mencionado, em Londrina houve algumas dificuldades para a realização das entrevistas com cidadãos que se encaixassem em todos os critérios de cada perfil traçado. Dessa forma, indivíduos como *André* e *Nicole*, foram entrevistados, mas habitam bairros das zonas sul e oeste, respectivamente, ainda que nossa meta fosse entrevistar moradores da área central da cidade. Na mesma linha, não foi possível entrevistar alguém da zona leste da cidade. Porém, entendemos que esse fato não acarretou maiores distorções à pesquisa, considerando que as informações coletadas se mostraram relevantes aos objetivos propostos.

Adentrando às respostas dadas a perguntas mais específicas, acerca das práticas de consumo consuntivo, por frequência e tipo dos espaços comerciais, uma quase unanimidade dos entrevistados afirmou frequentar supermercados, seja quinzenal, semanal ou diariamente. Outros tipos de comércios citados foram padarias, feiras, sacolões, lanchonetes e postos de combustível. Praticamente todas as respostas envolveram compras de alimentos, produtos de limpeza, de consumo doméstico diário ou produtos e serviços relacionados ao transporte.

São os casos das respostas de *Márcia* (Arapongas): “Mercado eu tento me organizar para ir pelo menos uma vez na semana. Padaria no final de semana a frequência é maior”; do *Rafael* (Apucarana): “Durante uma semana, geralmente de compra eu vou mais ao mercado. Ou no posto para abastecer o carro. Acho que seria mais isso. No mercado eu vou todo sábado e no posto toda sexta”; da *Viviane* (Ibiporã): “Frequência aqui é mais mercado, praticamente todos os dias. Todos os dias falta alguma coisa”; e de *Jonas* (Jataizinho): “O que eu mais compro é combustível, porque como moro em Jataizinho e trabalho em Londrina, preciso me deslocar e é o meu maior gasto atualmente”.

De maneira mais detalhada, *Renan* (Londrina, zona sul) informa:

Compro, semanalmente, comida. Sempre faço a compra da semana, compro fruta, verdura, pão integral, arroz integral, frango. Comida no geral é toda semana. E, também, utilizo transporte para ir de um lugar para o outro, Uber bastante, também ônibus. E geralmente meu consumo, no dia a dia, está muito ligado à comida e ao transporte.

Na mesma linha, *Matias* (Rolândia) faz referência ao consumo frequente de produtos do supermercado e de combustível, já que assim como o entrevistado de Jataizinho e outros, escolhe se deslocar de sua cidade de origem ao centro urbano principal da aglomeração:

Numa semana normal, a gente tenta fazer uma compra legal no começo do mês em Londrina. E no meio da semana ficam as coisas corriqueiras mesmo, que faltam. Então estou sempre passando no mercado que é próximo ao bairro para comprar pão, às vezes um leite, uma coisa que falta no meio da semana

e do mês, uma carne. Quando é coisa maior prefiro ir a um mercado maior porque no mercadinho do bairro é mais caro. Vou lá para o [Supermercado Cidade] Canção, para o centro, para comprar uma carne, um refrigerante para o churrasco. E gasolina para o carro e para a moto.

Quando perguntados sobre o consumo de roupas, sapatos e/ou de produtos relacionados à informática e à tecnologia, as respostas foram mais divergentes. A maioria afirmou não possuir o costume de comprar essas mercadorias, a não ser em caso de necessidade, como a chegada de uma estação mais fria (no caso de roupas para o inverno) ou da substituição de algum bem que se deteriorou. *Aline* (Rolândia) ilustra bem essa questão: “Não diria que é com frequência, vai muito do que eu preciso ou não. Não é um hábito. Não consumo sempre. Bem pouco até. E normalmente tenho feito isso pela internet, quando faço”.

Um conjunto de produtos diversos e de maior preço foram adquiridos nos últimos cinco anos, por cada um dos entrevistados. Celulares e notebooks foram os mais citados, por seis pessoas, vindo logo depois móveis e eletrodomésticos como sofás, fogões, geladeiras, televisões, máquinas de lavar roupa etc.

Em relação ao consumo de serviços em restaurantes, *shopping centers* e bares, muitos ressaltaram o hábito de ir semanalmente, pelo menos uma vez nos finais de semana, tanto para entrevistados das cidades de menor porte da aglomeração quanto de Londrina. São os exemplos de Apucarana: “Sim, geralmente eu vou [aos restaurantes, bares ou *shopping centers*] no começo do mês, depois de pagamento e às vezes nos fins de semana eu também vou com meus amigos” (*Rafael*); Arapongas: “Tinha o hábito de frequentar. Semanalmente, na verdade. Cada semana, uma ou duas vezes” (*Douglas*); Cambé: “Quando estava tudo normal eu ia sim. Frequentava *shopping*, bar, direto. Era bastante. Uma vez por semana, pelo menos. Principalmente em final de semana” (*Cristiano*); e Ibiporã:

Sim, a gente ia bastante. Antes de não ter subido tudo, porque subiu muito [os preços]. A gente gostava muito de sair, de ir ao *shopping* passear, comer alguma coisa. Sempre chegava nos finais de semana, no sábado, praticamente a gente não fazia janta. Ia comer um lanche, comer alguma coisa (*Viviane*).

Em Londrina, foram citadas as idas aos bares e restaurantes, como no caso de *Rodrigo* (Londrina, zona norte): “Sim. Frequentávamos muito barzinhos [antes da pandemia], Nishikawa, Tomio. E nossos amigos têm os mesmos gostos também” e de *Renan* (Londrina, zona sul): “Sim, geralmente bar duas vezes ao mês. Agora na pandemia não, mas de vez em quando eu vou com o processo de flexibilização. Antes da pandemia duas vezes ao mês. Restaurante uma vez a cada dois meses”.

Neste ponto, destacamos que o ato de consumir é permeado por diferentes lógicas e práticas espaciais, marcados pelas condições socioespaciais diferentes de cada cidadão, pelas formas de mobilidade urbana e pelas escolhas de natureza individual. Quando os entrevistados mencionam frequentar espaços como *shopping centers*, semanalmente, remete-nos ao debate fomentado a partir da extensão do consumo às diversas esferas da vida e do estabelecimento do chamado *habitus* consumidor (GÓES, 2016).

Góes (2016) contribui com a discussão ao afirmar que a compreensão da produção do espaço a partir do consumo passa essencialmente por três pontos que englobam a contradição inclusão/exclusão proporcionada por essa esfera: 1. A crescente possibilidade de integração social proporcionada pelo mercado em uma sociedade com altos índices de desigualdade histórica e estrutural; 2. A integração que ocorre de maneira simulada, como nos *shopping centers*, quando há satisfação somente no ato de frequentar tais espaços; 3. A exclusão produzida pelo mercado em espaços de consumo exclusivos para determinadas classes sociais e faixas de renda.

Como discutem Góes e Sposito (2016), ao se ampliar as possibilidades de consumo por meio da facilitação de acesso aos bens, é estimulada a diferenciação de produtos e sua comercialização, que alimenta a produção de espaços exclusivos como agências bancárias especiais, condomínios fechados de luxo, diferentes tipos de *shopping centers* etc., dos quais boa parte da população é excluída. Outra contradição que sobrevoa o movimento atual de ampliação do consumo é a relação, primeiro, entre o crescimento do consumo e a diversificação de suas modalidades, e em segundo, a ampliação das desigualdades socioespaciais que o acompanham, tendo em vista que o acesso à moradia e a mobilidade urbana têm se constituído como objetos de consumo, cujos preços se elevam, não ficando à disposição de todos os cidadãos (GÓES; SPOSITO, 2019).

Tratando-se das mudanças sociais e espaciais ocasionadas pelo aumento do consumo, temos o caso do Brasil que, a partir dos anos 2000, teve um crescimento da renda e do emprego em conjunto com a expansão na variedade de bens de consumo à disposição. É importante colocar que as políticas distributivas e o aumento dos gastos públicos tiveram um papel chave nesse contexto, assim como a ampliação e o reordenamento de capitais em busca de novos mercados (GÓES, 2016).

No entanto, no caso do Brasil, a expansão do acesso ao consumo não pode ser confundida com aumento no acesso à cidade (CATALÃO; MAGRINI, 2016). Ao mesmo tempo em que nas duas primeiras décadas do século XXI houve avanços na diminuição da

pobreza extrema, também houve uma continuidade inabalável na desigualdade social nacional acentuada pelo surgimento de um consumo extremamente segmentado (POCHMANN, 2012).

Souza (2009) destaca que o aumento do consumo produz um imaginário ilusório de liberdade e maior igualdade na contemporaneidade, baseado principalmente na valorização do mérito pessoal e na naturalização das desigualdades.

From this point of view, poverty is seen as the result of the lack of individual efforts, since the possibilities of achievement would be available to all. There is thus the arrangement of a “fair inequality” – because it can be individually overcome – that legitimizes the existence of privileges for some individuals and the precariousness of the conditions of access to goods and services for others (CATALÃO; MAGRINI, 2016, p. 24).

Esse também é o ponto de vista do *habitus* consumidor descrito por Góes (2016) e identificado em diversas cidades médias brasileiras. Seria uma postura social e ideológica segundo a qual as desigualdades sociais e a divisão do trabalho são grandemente encobertas e naturalizadas por cidadãos pertencentes à classe trabalhadora, mas que nem sempre se identificam como tal. A ampliação do acesso ao mercado imobiliário e a bens como eletrodomésticos e veículos justificam esse pensamento. No entanto, a difusão do consumismo só é possível pela divisão do trabalho e pela desigualdade no consumo, limitando as práticas espaciais de consumo enquanto – paradoxalmente – as incentiva.

Dantas (2007) acrescenta que a centralização da satisfação material no consumo alimenta a ideologia consumista e cria a figura do consumidor por excelência, afastando ainda mais a consciência da classe trabalhadora de suas verdadeiras experiências cotidianas de privação e dificuldades. Nesse ponto, a solução para os mais diferentes problemas sociais aparenta se dar pela via do consumo individual (CATALÃO; MAGRINI, 2016). As práticas espaciais na cidade não estariam mais orientadas a outra coisa senão para o consumir, ação tida como central na vida.

Ora, não diminuimos ou desconsideramos a importância do consumo para a sobrevivência humana e para a reprodução social da classe trabalhadora nas cidades, assim como não ignoramos a indispensável necessidade de aumento no acesso aos bens de consumo básicos a uma vida minimamente digna. Concordamos com Alonso (2006) e Góes (2016) quando afirmam que uma sociedade sem consumo é impossível, mas que uma sociedade centrada somente no consumo mercantil ameaça degradar todas as formas de solidariedade e se reduzir a um conjunto pouco coeso, marcado pelo individualismo.

Quando passamos aos locais e estabelecimentos mais frequentados pelos entrevistados, elementos pertinentes às práticas espaciais de consumo consuntivo, apreende-se uma dualidade entre compras grandes e as menores, em todas as cidades da aglomeração. Em Londrina, os cidadãos demonstraram preferência por pequenos mercados, quitandas, padarias e farmácias que se encontram próximos das suas respectivas áreas de residência, visando o abastecimento de produtos para o dia a dia. Entretanto, quando surge a necessidade de uma compra maior, os estabelecimentos escolhidos são os maiores e localizados em áreas mais centrais da cidade.

Entre os maiores, as lojas mais citadas foram os supermercados da rede Muffato, presentes em diferentes áreas comerciais e de serviços, como próximo ao centro principal (Avenida Juscelino Kubitschek e Avenida Duque de Caxias), na zona sul (bairro Cafezal) e na zona norte (Avenida Saul Elkind). *Rodrigo* (Londrina, zona norte) afirma:

Como moramos nos Cinco Conjuntos, ali é muito bom. Tem um Assaí, atacadista, que fica ali na Av. Saul Elkind, bem encostado no Muffato [supermercado]. Compramos lá a compra do mês. Como lá vende só congelado, carne é difícil lá. Então compramos isso no Super Golf [supermercado]. Já compramos para o mês. Mas sempre falta. Chega uma semana, uma semana e meia tem que dar uma complementada. Verduras e legumes temos sorte porque tem a feira do Cincão [todo domingo], tem de tudo lá.

Diferentes tipos de estabelecimentos também são escolhidos por moradores de outras cidades da aglomeração, inclusive para a realização de deslocamentos mensais à Londrina. Em Apucarana e Arapongas, pela existência de grandes redes de supermercados como Muffato e Cidade Canção, os entrevistados relataram se deslocar entre cidades principalmente em busca do consumo e lazer em *shopping centers* londrinenses. É o caso de *Rafael* (Apucarana):

Tem um barzinho aqui em Apucarana que geralmente eu vou mais nele. A passeio eu vou para comprar roupa, ir em *shopping*. Daí eu vou bastante no *shopping* daqui, no centro daqui e a cada dois ou três meses eu tento ir para Londrina, no Catuaí [*shopping*] que eu sempre vou. Mercado é aqui mesmo, eu faço a compra do mês no começo do mês no [super]mercado grande aqui da cidade, geralmente o Cidade Canção ou Muffato, daí nas outras semanas eu compro no mercado aqui do bairro mesmo. É uma mistura, vai repondo. Arapongas tem alguns lugares bacanas também que eu já deixei de ir aqui para comer lá. Geralmente Arapongas e Londrina.

Já para as cidades mais próximas à Londrina, como Rolândia, Cambé, Ibiporã e Jataizinho, os entrevistados indicaram que satisfazem as necessidades mais básicas nas próprias

idades de origem, mas se deslocam com frequência ao maior centro urbano em busca de vantagens nos preços das mercadorias e de maior diversidade entre as marcas disponíveis.

Nesse sentido, as respostas dos cidadãos de Jataizinho são muito marcantes. *Felipe* (Jataizinho) diz:

Em Londrina teve alguns bares que eu já fui, mais ou menos ali no centro, perto da Av. Higienópolis com a Av. J. K., bem centro mesmo. Esse centro mais badalado. Ali sempre tinha bastante movimento, bastante gente. [Supermercado] é o Atacadão no começo de Londrina, entre Londrina e Ibiporã. Mas às vezes eu vou no outro, mais dentro da cidade”. Às vezes têm alguns mercados [em Ibiporã] que fica mais barato, mas como a gente sempre tenta ir ao Atacadão [em Londrina], consegue ficar mais barato do que quase todos os outros mercados, independentemente de a gente gastar mais gasolina para ir até lá. Ainda fica mais barato.

Aline (Rolândia) ressalta um outro ponto interessante: os fluxos interurbanos que se estabelecem na aglomeração, no que se refere às práticas espaciais de consumo, pois não necessariamente se compra nas cidades de origem ou de destino da pessoa em deslocamento, mas na localidade de passagem:

Eu normalmente vou em um específico [estabelecimento]. Farmácia também, é quase que na mesma sempre, porque é onde encontro os melhores preços. Então quase sempre são nos mesmos. E é interessante porque apesar de eu morar em Rolândia, consumo muito em Cambé, porque trabalho em Londrina. Então é uma dinâmica toda diferente. E aí esse trajeto que faço passando por Cambé, consumo tudo lá. Tem um [super]mercado específico em Cambé que eu já conheço tudo, que é no caminho. E normalmente é ali que eu passo.

Este trecho demonstra uma interação muito próxima entre os diferentes centros urbanos da aglomeração, justificando não somente a centralidade exercida por Londrina, que subalterniza o suprimento de atividades comerciais e de serviços das outras cidades, mas também a complementaridade no oferecimento de bens e serviços a todos e todas os moradores do conjunto interurbano aqui tratado, principalmente quando estes se encontram em constante movimentação.

Quando perguntados sobre os locais preferenciais de consumo, algumas respostas se repetiram. Destacadamente, os centros principais de cada cidade e os *shopping centers* de Londrina apareceram nas falas de moradores de todas as cidades analisadas. Entre os *shopping centers* (Apêndice A), os mais citados foram: Boulevard (um cidadão de Cambé, um de Ibiporã, um de Jataizinho, um de Rolândia e um de Londrina, residente da área central), Catuaí (um cidadão de Apucarana, um de Arapongas, um de Cambé e um de Londrina, residente da área

central), Royal Plaza (dois cidadãos de Londrina, residentes da zona sul) e Londrina Norte (um cidadão de Rolândia e um de Ibiporã).

Destacamos que os dois entrevistados da zona sul de Londrina, residentes de bairros periféricos originados a partir de ocupações que se transformaram em loteamentos regularizados pelo poder público, afirmaram preferir o *shopping* Royal Plaza, alegando maior mobilidade e meios de acesso por transporte coletivo ao centro principal da cidade do que ao Catuaí, localizado na mesma região em que se encontram, ainda que em sentidos opostos.

É notável que as escolhas de *shopping centers* para o consumo obedecem às possibilidades de acesso e proximidade de vias de maior tráfego, como é o caso de moradores de Apucarana, Araçongas e Cambé que frequentam o Catuaí e o acessam pela Rodovia PR-445 (Apêndice A). Já o Boulevard é frequentado por residentes de Ibiporã e Jataizinho. No entanto, apesar de o Boulevard e o Londrina Norte estarem localizados em setores de Londrina opostos às cidades de Cambé e Rolândia, ainda são preferidos devido ao seu caráter mais “popular”, com estacionamento gratuito e lojas que não exijam um padrão aquisitivo tão elevado. *Matias* (Rolândia) nos conta sobre isso:

Eu prefiro *shopping centers* em Londrina. Até o Boulevard se abriu a um público para que consigamos frequentar. Por exemplo o Catuaí, o Aurora a gente não consegue frequentar rotineiramente. Da minha preferência, que eu acho melhor pela estrutura, deixa o carro lá, tem o ar-condicionado e o preço não muda tanto. Eu prefiro *shopping centers* como o Norte e o Boulevard. Você pode andar, ver as coisas e não pagar tanto a mais por isso.

Portanto, *shopping centers* como o Catuaí e o Aurora, implantados em uma área de crescente expansão físico-territorial do tecido urbano e de valorização do solo urbano, funcionam como elementos determinantes e catalisadores da diferenciação socioespacial dos visitantes e consumidores que por ali passam, assim como dos moradores de bairros como a Gleba Palhano e da área de condomínios fechados no sentido sudoeste.

De maneira geral, fica evidente o peso da centralidade que os *shopping centers* representam para as decisões relacionadas às práticas espaciais de consumo consuntivo dos cidadãos. Os *shopping centers* em Londrina se apresentam como espaços preferenciais de consumo para o comércio e certos serviços, concentrando distintos tipos de estabelecimentos enfocados nesta pesquisa, alguns diretamente citados no Quadro 10 como mais frequentados, como bares, restaurantes, lojas de calçados, lojas de departamentos, farmácias e supermercados.

Também foi citada a centralidade exercida pela concentração de lojas comerciais e de serviços na Avenida Saul Elkind, zona norte de Londrina (Apêndice A). Para um cidadão de

Jataizinho e dois de Londrina (ambos residentes da zona norte), foi a localidade elegida como preferencial para o consumo. É o que mostra *Rodrigo* (Londrina, zona norte):

Para mim a Av. Saul Elkind, porque eu acho que ela não deixa nada a desejar, tanto pelos camelôs que tem muita coisa, pelos pequenos *shopping centers*, têm vários bancos. É uma variedade boa e também é acessível, uma localidade boa. Você acaba fazendo mais coisas ali mesmo. Não precisa se locomover para ir para a cidade [centro principal]. Só se for algum caso específico.

Isoladamente, mencionou-se o Jardim Bandeirantes, na zona oeste de Londrina, por uma residente de um bairro próximo.

Os estabelecimentos mais citados para compras estão descritos no Quadro 10, a partir do nome, tipo de atividade e quais os entrevistados declararam consumir com frequência em suas dependências.

Quadro 10 – Estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados mais frequentados para consumo, de acordo com as entrevistas.

Estabelecimento	Tipo	Nº de indicações	Nº de cidadãos
Muffato	Supermercado	9	Apucarana [1], Cambé [2], Ibiporã [1], Jataizinho [1] e Londrina [4] (área central, zonas sul e norte)
Max Atacadista	Atacarejo	6	Arapongas [1], Ibiporã [1], Jataizinho [1], Rolândia [2] e Londrina [1] (zona norte)
Super Golf	Supermercado	5	Cambé [1], Rolândia [1] e Londrina [3] (zonas norte e oeste)
Pernambucas	Departamentos	5	Londrina (área central [1], zonas norte [1], sul [2] e oeste [1])
Tonhão	Supermercado	4	Ibiporã [2] e Londrina [2] (zonas sul e norte)
Cidade Canção	Supermercado	4	Arapongas [1], Rolândia [2] e Londrina [1] (área central)
Americanas	Departamentos	4	Rolândia [1] e Londrina [3] (área central, zonas norte e sul)
Havan	Departamentos	4	Arapongas [1], Ibiporã [1] e Londrina [2] (área central e zona sul)
Tomio	Bar	4	Cambé [1], Jataizinho [1] e Londrina [2] (zonas norte e sul)

Viscardi	Supermercado	3	Ibiporã [1] e Londrina [2] (área central)
Nishikawa	Bar	3	Cambé [1] e Londrina [2] (zonas norte e sul)
Verona	Supermercado	2	Arapongas e Londrina (área central)
Carrefour	Supermercado	2	Londrina (área central e zona sul)
Casas Ajita	Calçados	2	Ibiporã e Londrina (zona norte)
Bolivar	Calçados	1	Londrina (área central)
Nissei	Farmácia	1	Rolândia
Subway	Lanchonete	1	Apucarana
Molicenter	Supermercado	1	Arapongas
Assaí	Atacarejo	1	Londrina (zona norte)
Maximo Villa	Bar	1	Londrina (zona sul)
Up	Bar	1	Londrina (área central)

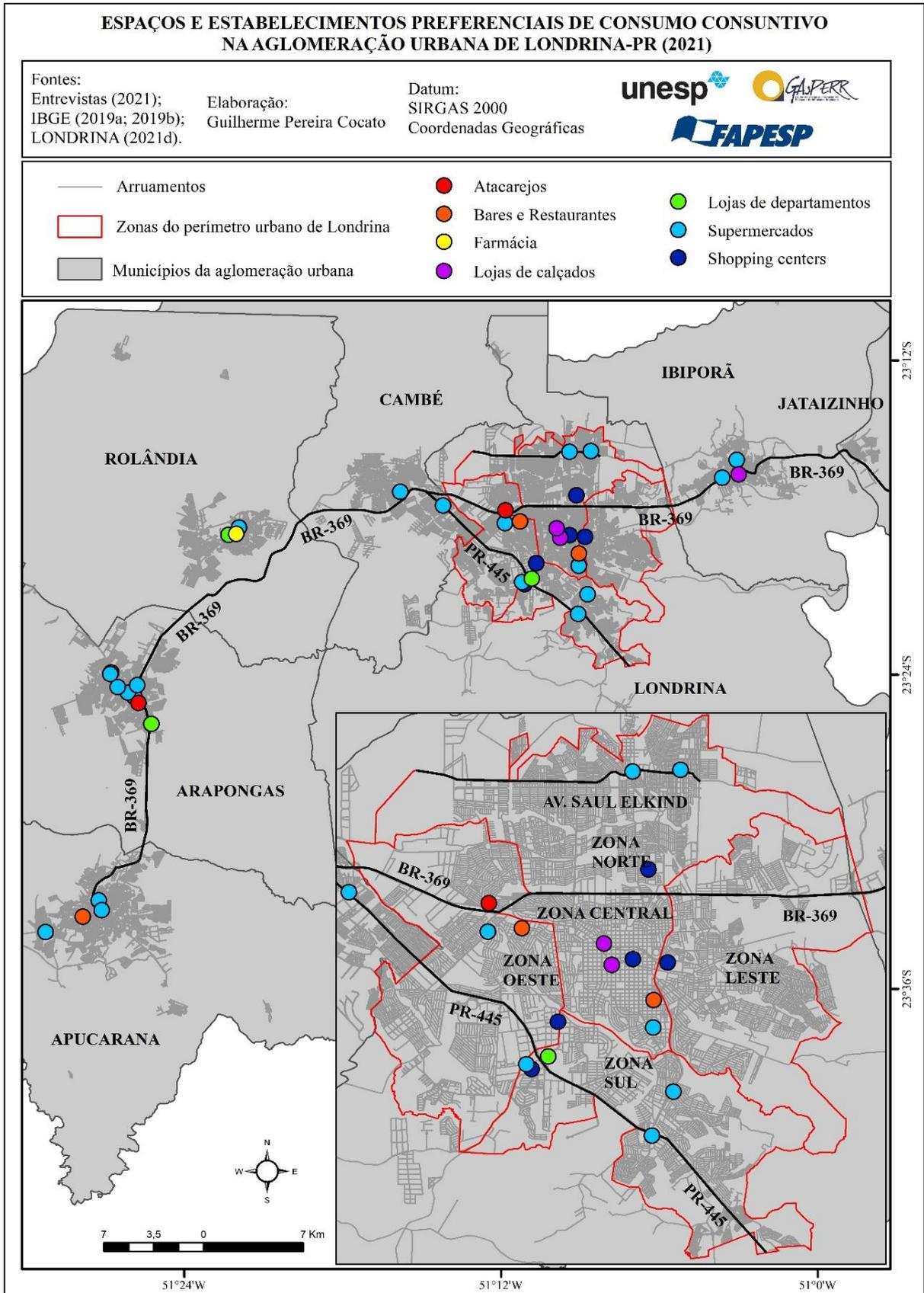
Fonte: Entrevistas (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Quando separados por mercadorias e serviços comercializados, os espaços e estabelecimentos preferenciais de consumo dos entrevistados se repetem em alguns tipos, como: atacarejos, bares e restaurantes, farmácia, lojas de calçados, lojas de departamentos, mercados (de diferentes portes) e *shopping centers*.

A Figura 38 representa a distribuição espacial desses espaços e estabelecimentos na aglomeração urbana de Londrina, com destaque para as vias que possibilitam o acesso aos locais apontados, como as Rodovias PR-445 e BR-369, e a Avenida Saul Elkind, que, além de atravessar parte importante da cidade de Londrina, concentra atividades comerciais e de serviços na zona norte e funciona como uma centralidade significativa.

Figura 38 – Espaços e estabelecimentos preferenciais de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



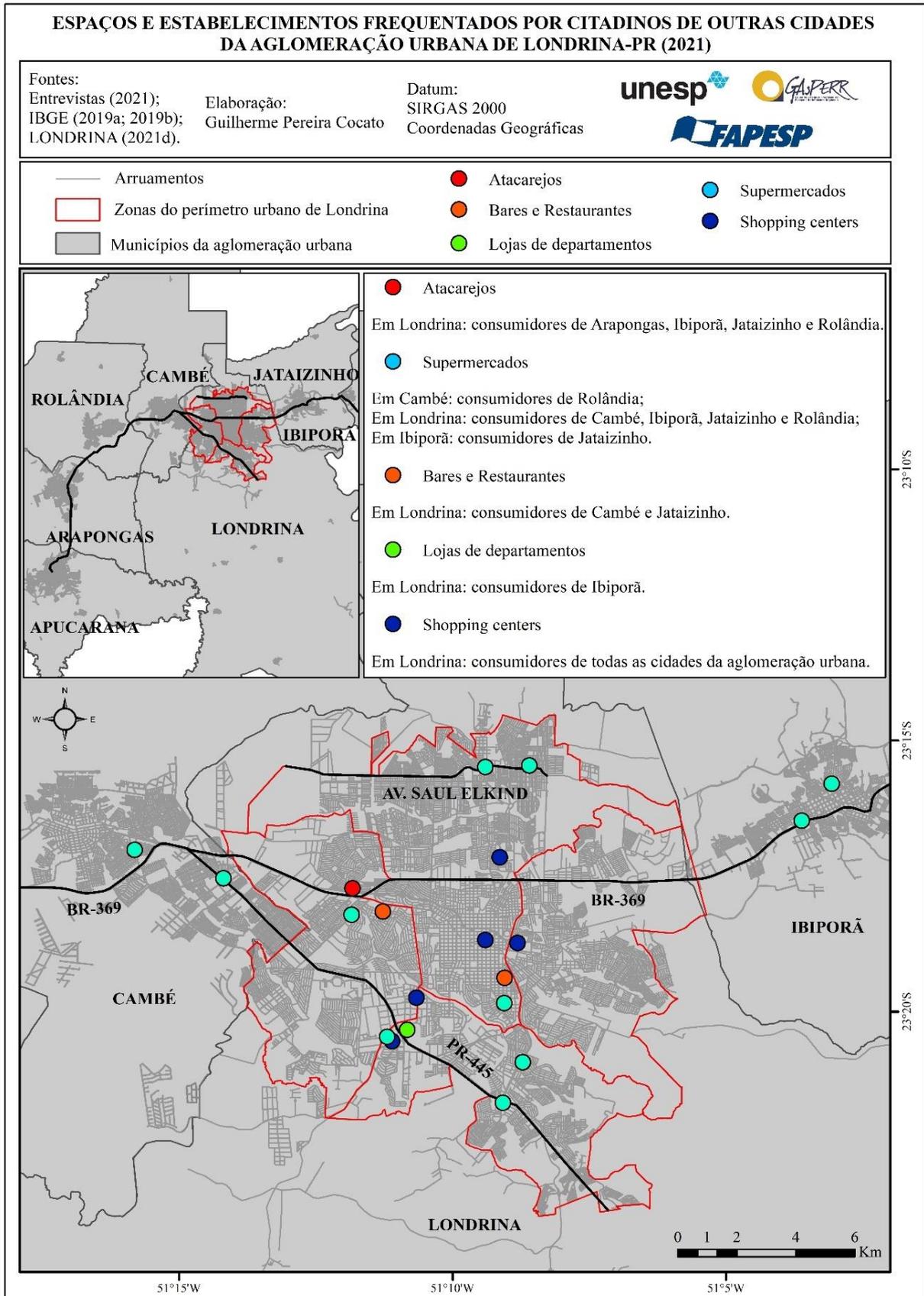
Por se tratar de uma atividade comercial básica e necessária ao cotidiano da população, os supermercados foram os estabelecimentos mais citados pelos entrevistados, presentes em todas as cidades (com exceção de Jataizinho) e em todas as zonas do perímetro urbano de Londrina. Os atacarejos, que desempenham função semelhante aos supermercados, só que voltados para compras em maior quantidade, aparecem localizados nas vias de grande circulação, facilitando justamente o acesso de cidadãos de diferentes partes da aglomeração.

Os centros principais de cada cidade foram mencionados por meio de estabelecimentos diariamente frequentados, especialmente supermercados, farmácia, lojas de calçados, de departamentos e bares e restaurantes. A maior concentração destes está na zona central de Londrina, que atrai consumidores de toda a aglomeração. Outro destaque fica por conta da ausência de menções a espaços ou estabelecimentos de consumo em Jataizinho. Os entrevistados desta cidade preferem se deslocar à Ibiporã ou à Londrina para as compras, indicando uma dependência de outras cidades, em relação às atividades de consumo consuntivo.

Observamos que os cidadãos frequentam estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados em diferentes áreas da aglomeração urbana, às vezes atravessando setores da cidade, às vezes limites municipais. Isso também se dá pela presença pulverizada de algumas redes de estabelecimentos que possuem lojas em mais de uma localidade na mesma cidade ou em cidades diferentes da aglomeração urbana, como são os casos dos supermercados Cidade Canção, Super Golf e Muffato, sendo que esse último faz parte do mesmo grupo do atacarejo Max Atacadista. Além dos estabelecimentos listados, foram apontados uma diversidade de padarias, farmácias, açougues e pequenos mercados ou mercearias próximas às residências ou aos locais de trabalho dos entrevistados.

Quando focamos nos cidadãos que frequentam e consomem em espaços e estabelecimentos de outras cidades da aglomeração urbana, fora das suas cidades de residência, temos uma redução na quantidade de locais mencionados nas entrevistas, assim como um detalhamento de quais deslocamentos acontecem com mais recorrência pela aglomeração urbana, fruto das práticas espaciais para o consumo consuntivo. A Figura 39 apresenta esses resultados.

Figura 39 – Espaços e estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, frequentados por cidadãos que residem em outras cidades da aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



Em destaque, temos as cidades de Cambé, Londrina e Iporã, atraindo consumidores das outras cidades da aglomeração urbana para os seus espaços e estabelecimentos comerciais e de serviços. A continuidade e a proximidade territorial facilitam os deslocamentos para a cidade principal da aglomeração, assim como a centralidade exercida pelos estabelecimentos existentes em Londrina e não em outras cidades da aglomeração, como são os casos de *shopping centers*, grande variedade de supermercados, atacarejos, lojas de departamentos, bares e restaurantes.

Entre os tipos de espaços de consumo e estabelecimentos mais frequentados pelos entrevistados, em outras cidades da aglomeração, os supermercados (em Cambé, Iporã e Londrina) e os *shopping centers* (em Londrina) foram os mais citados, frequentados por uma gama diversa de cidadãos, provenientes de todas as cidades da aglomeração urbana. No caso dos *shopping centers*, isso se evidencia com mais intensidade, pela própria inexistência desses espaços concentradores de atividades comerciais e de serviços nas outras cidades da aglomeração.

Nesse contexto, entendemos que as práticas espaciais de consumo se materializam de maneira diversa e mesclada entre as pessoas que consomem nos bairros, zonas urbanas e cidades em que residem, e as que preferem consumir fora deles. De acordo com pesquisa realizada para a revisão do Plano Diretor de Londrina 2018-2028, dos mais de mil cidadãos questionados, 36% disseram que os comércios e serviços de seus bairros atendiam às necessidades principais, enquanto 29% afirmaram sentir falta de mais comércios e serviços nos bairros em que residem (LONDRINA, 2021c). A proximidade entre os números é evidente, tornando inconclusiva qualquer definição a favor de um ou de outro.

Nos resultados das entrevistas realizadas neste trabalho, apesar de os estabelecimentos frequentados estarem distribuídos em todas as cidades da aglomeração urbana e em todas as zonas do perímetro urbano de Londrina, ainda ficou destacada a importância das concentrações nos centros principais de cada cidade, assim como dos *shopping centers* em Londrina. Da mesma forma, apesar de numerosos mercados terem sido citados – mercearias de bairros, supermercados e atacarejos –, os preferidos para o consumo, listados no Quadro 10 e representados nas Figuras 38 e 39, são, em sua maioria, de grandes redes comerciais e se localizam nos centros principais e nas importantes vias da aglomeração urbana, como a Avenida Saul Elkind e as Rodovias PR-445 e BR-369.

Portanto, a opção significativa dos entrevistados por grandes redes e espaços comerciais aponta para a tendência de consumo consuntivo fora dos bairros onde residem, muitas vezes ultrapassando limites entre zonas urbanas (no caso de Londrina) e alcançando as cidades

adjacentes da aglomeração urbana. Isto fortalece as relações interurbanas na área de estudo, aqui representadas pelos deslocamentos dos cidadãos, decorrentes das práticas espaciais para o consumo consuntivo.

Quanto às escolhas espaciais de consumo, se estão relacionadas com tipos específicos de produtos, houve um leque maior de respostas. Alguns cidadãos mencionaram aspectos que são mais importantes na hora de escolher um estabelecimento ou localidade para compras, como qualidade das mercadorias, atendimento, diversidade de produtos e variedade de preços. Em relação aos preços, foi trazida à tona a importância dos atacados ou “atacarejos”, que podem oferecer valores mais baixos em compras de maiores quantidades. Geralmente, são compras realizadas em Londrina, onde esse tipo de estabelecimento é mais presente, como destaca *João* (Ibiporã):

Normalmente essa questão mais do dia a dia é muito no Muffato e no Viscardi [supermercados]. Mas algo maior, produto de limpeza que vai durar mais, às vezes compensa se deslocar para os atacados em Londrina. O Max Atacadão que é do mesmo grupo do Muffato. É mais em relação ao preço [que escolhe esses estabelecimentos]. Ponderar entre qualidade e preço.

Dois entrevistados também mencionaram o fato de estarem substituindo cada vez mais as compras presenciais por compras *online*, pela internet. Entre os fatores para essa mudança, está a facilidade de acesso e navegação pelos sites de compras, a tranquilidade para escolher o produto, as possibilidades de pagamento parcelado e os curtos períodos de entrega.

Complementarmente, apesar de parte importante dos cidadãos ainda preferirem as compras presenciais, a totalidade afirmou também realizar compras pela internet. Os sites/aplicativos mais acessados foram das empresas Ifood e Aiqfome, para pedidos de alimentação, Shopee, AliExpress, Amazon, Mercado Livre, Americanas, Casas Bahia e Netshoes para produtos diversificados, desde vestuário e calçados até livros e eletrodomésticos.

Três entrevistados responderam que o quesito de maior peso na escolha de um estabelecimento para o consumo é a localização, geralmente na rota ou próxima da origem/destino dessas pessoas em seus deslocamentos diários. É o caso, por exemplo, de *Aline* (Rolândia), que se locomove de Rolândia para Londrina a trabalho e prefere consumir em Cambé, localizada entre as duas cidades:

É comodidade, porque é no meu caminho, então eu não preciso alterar o meu trajeto para passar ali. É meu caminho para casa e eu já conheço o [super]mercado, eu sei onde ficam todos os itens. É mais rápido porque você entra, vai e pega o que precisa. E o preço está dentro do que se encaixa, dentro

do orçamento. É todo um conjunto que favorece [a escolha dos estabelecimentos].

A execução deste trajeto pela entrevistada aponta a existência de continuidades espaciais entre as cidades da aglomeração urbana, materializadas pelo deslocamento constante de cidadãos e de suas práticas espaciais para o consumo, que transitam e se realizam em diferentes espaços da aglomeração, não se limitando aos limites municipais de origem e/ou de destino.

Quando questionados sobre a distância que os separa dos estabelecimentos mais frequentados, se são de fácil acesso para as respectivas possibilidades de deslocamento, grande parte afirmou que possuem relativa facilidade no acesso, apesar de as distâncias serem consideráveis. De um total de 20, 13 pessoas afirmaram que os estabelecimentos são de fácil acesso, abrangendo todas as cidades da aglomeração. Porém, nove pessoas detalharam que esses mesmos estabelecimentos não são próximos de suas residências ou locais de trabalho, tornando-se de fácil acesso somente pelo deslocamento em veículos automotores próprios, que nem todos(as) possuem. Foi uma realidade apreendida em todas as sete cidades.

Outro tópico importante é sobre a preferência dos cidadãos por realizarem seu consumo em estabelecimentos pertencentes a grandes grupos de lojas (ou franquias) ou em estabelecimentos menores em que se conhecem os proprietários e os funcionários que ali trabalham. As respostas foram variadas. Cinco indivíduos afirmaram comprar mais frequentemente nos grandes e oito em pequenas empresas. Entretanto, muitas falas se entrecruzaram de maneira mais complexa do que uma simples preferência por um ou outro.

Por exemplo, oito entrevistados declararam que essa escolha depende do produto a ser adquirido, dos preços disponíveis, da diversidade e da qualidade material deles. Ao realizar compras *online* ou de produtos de alto valor, a preferência é pelas grandes empresas que podem oferecer melhores condições de pagamento e de garantia. Mas quando se trata de produtos do dia a dia, o enfoque inverte-se, como demonstram *Renata* (Cambé) e *Felipe* (Jataizinho).

Renata coloca: “Eu prefiro perto de casa, porque é mais rápido e a gente conhece. É mais tranquilo. Loja grande é mais quando tem algo específico que você queira e que você não acha em lojinha de bairro”. Já *Felipe* detalha um pouco mais:

Depende. Se a gente estiver falando de, por exemplo, questões de comida, verduras, frutas, coisas assim, eu prefiro comprar do pequeno produtor. Só que quando eu penso na questão de produtos mais tecnológicos, coisas mais avançadas, eu prefiro comprar de uma empresa grande. É claro que nem sempre faço a compra no pequeno produtor, mas sempre que eu posso tento comprar nele porque precisamos valorizar. Até porque é mais saudável, livre de transgênicos.

Temos, portanto, diferenças importantes, no que se refere às escolhas de estabelecimentos para o consumo consuntivo, que dependem tanto da proximidade e da acessibilidade dos cidadãos às lojas, nas diferentes porções do espaço urbano, quanto dos tipos de produtos que estão sendo buscados.

Alguns cidadãos também ressaltaram a existência de uma combinação entre compras e lazer nos mesmos espaços de consumo. Os exemplos mais evidentes são as idas aos *shopping centers* de Londrina, como dito por *Márcia* (Arapongas):

Só quando eu vou à Londrina no *shopping*. Aí combino lazer e a compra. Tem a praça de alimentação, tem um cinema. Mas aqui [em Arapongas] não, eu saio para comprar, vou ao [super]mercado, à avenida comprar o que preciso e venho para casa. Aí quando vou ao *shopping* comprar o que preciso, aproveito para passear também.

Nesse sentido, *Aline* (Rolândia) também descreveu que realiza essa combinação quando frequenta o *shopping* Catuaí para comprar algo, comer na praça de alimentação e/ou utilizar algum outro serviço. A escolha desse *shopping* em específico aponta tanto a ligação dos hábitos e práticas espaciais de consumo de cidadãos de outras cidades da aglomeração com localidades de Londrina, quanto a elevada acessibilidade promovida pela Rodovia PR-445 para moradores de cidades a oeste da cidade principal.

Poucos entrevistados fizeram alusão à existência de estabelecimentos ou espaços de consumo nos quais não lhes é possível consumir. Nos casos afirmativos, todas as respostas foram atreladas às limitações econômicas de se deslocar até o local de consumo, geralmente em outra cidade, ou de não poderem consumir pelos altos preços dos produtos e serviços. Dois exemplos do primeiro caso são a *Viviane* (Ibiporã) e o *Renan* (Londrina, zona sul).

Viviane afirma não poder consumir na loja Havan, que só existe em Londrina e em Arapongas, o que torna o acesso mais difícil para quem não possui veículo particular. Já *Renan* afirma:

Eu sinto falta da presença de supermercados grandes próximos de onde eu moro. Por exemplo, tem o Tonhão, aí tem o Muffato, mas já fica um pouco mais longe. Tem que pegar o Uber se eu for. Eu quero acessar um Condor, um Musamar, um Viscardi, que eu sei que são [super]mercados que têm bastante opções, só que eu não tenho próximo de mim essa possibilidade devido à localização. Acontece também em relação ao *shopping*. Eu vou pouco no *shopping*, por ser um ambiente que eu vou para comprar alguma coisa, mas também por estar distante. Como eu vou pegar Uber ou ônibus, esse distanciamento acaba me deixando com preguiça, de ter que gastar um tempo

para se deslocar aqui na cidade de um ponto ao outro para consumir aquilo. Percebo que a distância da localização dos estabelecimentos frente ao lugar que eu moro é o que geralmente motiva mais eu não consumir ou ir no lugar que eu quero. Que eu penso: “ah, deve ser legal”, mas eu não chego a frequentar. E aqui próximo de onde eu moro não tem muita diversidade, tem um mercadinho pequeno, um ou outro, só que o que eu vou comprar muitas vezes não tem. Acabo nem indo.

Nota-se que a ausência dos estabelecimentos a que se refere o entrevistado toma como referência a própria cidade de Londrina, onde se concentra o maior número de lojas comerciais e de serviços relacionados, e não o conjunto da aglomeração. Apesar disso, a sua distribuição espacial não ocorre de maneira homogênea ou equilibrada para o acesso de cidadãos que residem em diferentes pontos do tecido urbano.

Em trabalho de campo no ano de 2021, identificou-se que os bairros do setor sudeste possuem poucos estabelecimentos dessa natureza. Os existentes se concentram na principal via dessa porção, a Avenida Guilherme de Almeida (Apêndice A). Ainda assim, em sua maioria, são de pequeno porte e com baixa diversidade nas atividades exercidas, com alta presença de bares, lanchonetes, farmácias e mercearias ou pequenos mercados.

Para os moradores da periferia – como é o caso da área sudeste de Londrina, onde a diversidade de estabelecimentos não é ampla como na zona norte – muitas escolhas de consumo se tornam limitadas socioespacialmente, tanto pelas estratégias locacionais das empresas que não priorizam tais localidades, quanto pelo padrão socioeconômico que impera em determinadas áreas, pela própria história de formação socioespacial que direciona camadas mais pobres da população a se concentrarem em alguns setores da cidade.

No outro polo, existem áreas que são frequentadas preferencialmente por um grupo social definido a partir de elementos socioeconômicos, como a porção sudoeste, onde se encontram o *shopping* Catuaí e a Gleba Palhano. *Felipe* (Jataizinho) expõe essa situação: “Acho que em Londrina existem vários estabelecimentos que a população não consegue consumir. Principalmente se a gente for pensar os mais próximos da Gleba [Palhano] que têm vários restaurantes caros”.

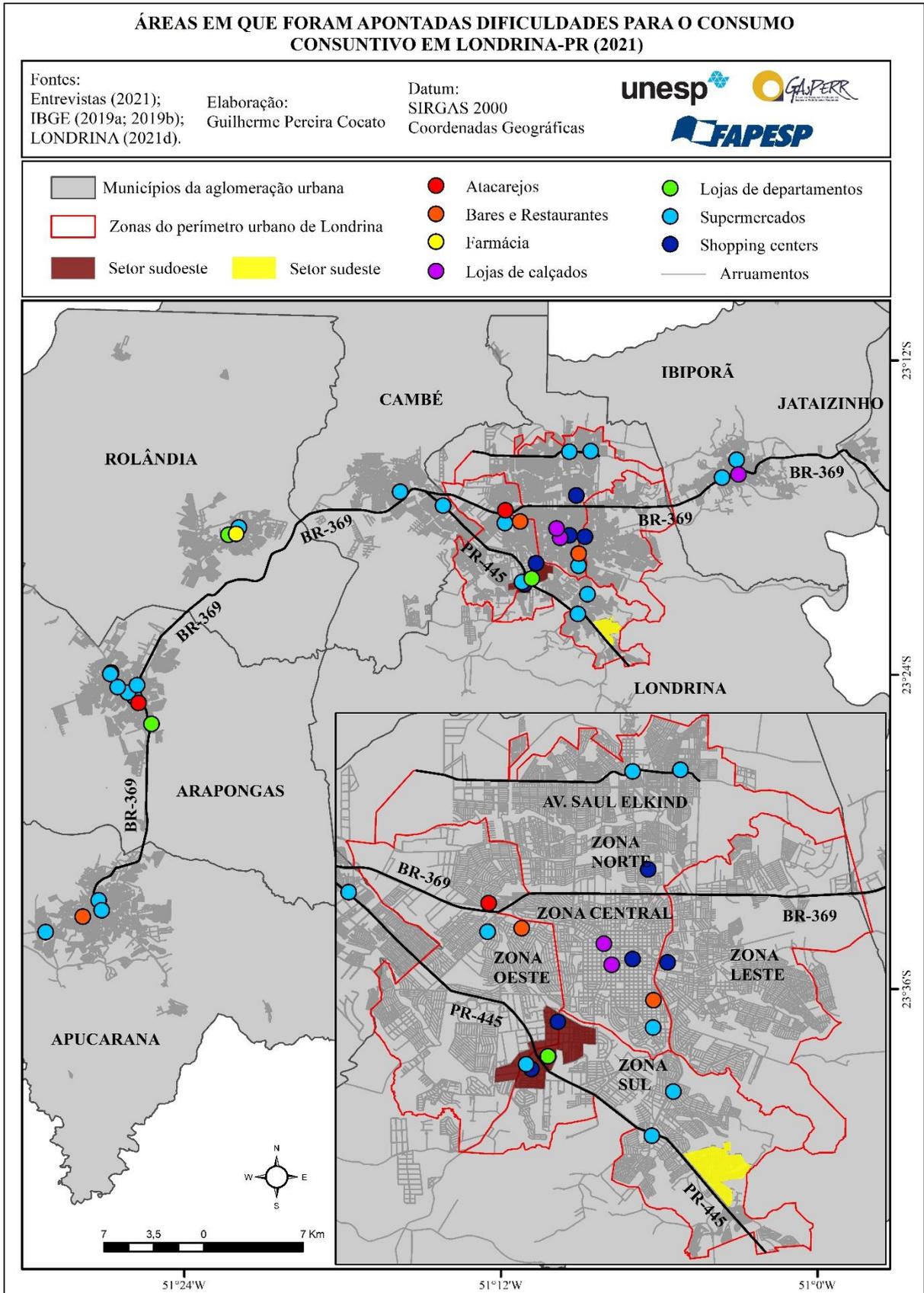
Pensando nos processos de produção do espaço urbano e na estruturação das cidades, que seguem certas lógicas e dinâmicas de incorporação fundiária e valorização imobiliária, tem-se atualmente um crescimento exponencial e aparentemente ilimitado (e muitas vezes incontrolável) dos limites territoriais da ocupação, seja de maneira concentrada e contínua, seja em eixos ou marcada por descontinuidades no tecido urbano.

Nesse cenário, um fator determinante para a análise das práticas espaciais de consumo é a localização dos pontos de partida e dos pontos de chegada dos cidadãos. Evidentemente, as localizações das partidas, em uma rotina cotidiana, estão fortemente associadas aos locais de residência das pessoas, que estão ligados à renda. Como discutem Cano (2010) e Vasconcellos (2016), a maioria das cidades brasileiras possui um histórico de implantação de bairros populares e conjuntos habitacionais distantes das áreas centrais, onde o custo da terra é mais baixo, mas as condições de infraestrutura e oferta de comércio e serviços básicos é baixa ou quase inexistente. Isso ocasiona uma necessidade de se deslocar – para o trabalho, lazer ou consumo – por grandes distâncias no dia a dia.

Miyazaki (2013) acrescenta que espaços urbanos compostos por formas que se distribuem por áreas extensas, de maneira dispersa e/ou descontínua, exigem um sistema de transporte territorialmente abrangente e eficiente. No entanto, entendemos que essa não é a regra comum nas cidades brasileiras. Não são supridas condições materiais que facilitem a acessibilidade em diferentes pontos do espaço, existindo imensas desigualdades entre elas. Tais desigualdades representam, entre outras coisas, os interesses específicos do capital que optam por priorizar o acesso e facilitar certas formas de mobilidade urbana aos locais que resultem em trocas mercantis, geração de mais-valia e ganhos financeiros privados. É o caso dos espaços de consumo exclusivos, com a oferta de produtos selecionados e direcionados a uma fração restrita dos cidadãos, como porções da Gleba Palhano e os *shopping centers* Aurora e Catuaí.

A Figura 40 indica as localizações das áreas sudoeste (Gleba Palhano e *shopping centers*) e sudeste em Londrina, apontadas por alguns entrevistados, respectivamente, como um setor de difícil consumo por influência de limitações socioespaciais e econômicas, e como um setor deficiente em termos de presença e diversidade de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados.

Figura 40 – Áreas em que foram apontadas dificuldades para o consumo em estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados em Londrina-PR (2021).



Como afirmam Catalão e Magrini (2016), o consumo representa cada vez menos o acesso à cidadania e o direito à cidade, e mais a mediação central do cotidiano urbano que contribui para um agravamento da diferenciação socioespacial. Atuando como mediação central, o consumo favorece concomitantemente o enfraquecimento dos vínculos de sociabilidade coletiva e o fortalecimento na crença do poder de compra como aspecto principal da vida urbana. Essa crença, gerando impactos materiais e imateriais, diferencia ainda mais as classes e grupos socioeconômicos e tem o potencial de os segregar.

Nas cidades brasileiras, o aprofundamento da divisão social do espaço, com o crescimento das desigualdades socioespaciais, mostra que a partir dos vetores de valorização fundiária e imobiliária, amplia-se o afastamento socioespacial entre os residentes das áreas de expansão (SPOSITO; GÓES, 2019), levando-os não apenas a morarem distantes uns dos outros, mas a consumirem bens e serviços em estabelecimentos que se concentram em espaços diversos.

Duas das possíveis razões para esse aprofundamento da diferenciação socioespacial nas cidades são: a contradição entre as melhorias das condições materiais para o consumo e a simultânea diminuição da acessibilidade para essa prática, pelo próprio distanciamento entre os espaços de residência e consumo; e a distinção das práticas espaciais de consumo dos cidadãos pela classe ou grupo socioeconômico do qual fazem parte, que definirá as suas possibilidades efetivas de consumir e se deslocar até determinados espaços criados para esse fim.

Juntas, essas duas áreas da cidade, uma marcada pela presença exclusiva e a outra pela ausência coletiva e uniforme, formam um mosaico que torna o espaço urbano recortado por diferenças que vão além das limitações físicas de acesso. Um mosaico que exacerba a diferenciação a tal ponto que essa se transmuta em desigualdade socioespacial, lida a partir do comércio e do consumo, que permeia um espaço urbano que na verdade são vários, nem sempre articulados entre si e com poucas trocas entre os cidadãos que por eles circulam. Alguns passíveis de serem frequentados por todos, apesar da escassez reinante de atividades comerciais e de certos serviços, e outros reservados para quem pode arcar com os custos desse consumo.

Existe uma visão geral, de certa maneira impregnada no senso comum, de que a mobilidade cotidiana na atualidade é crescentemente maior e múltipla (BALBIM, 2016). O fato de passarmos de um regime de acumulação mais rígido como o fordista – que facilitava a delimitação dos deslocamentos em interregnos e percursos específicos e rotineiros, respectivamente de tempo e espaço – para um regime flexível e altamente instável, contribui para essa visão. Apesar dessa concepção idealizada de uma realidade extremamente móvel e fluída, sabemos que tais possibilidades de movimentação não estão disponíveis para todas e

todos. Como afirma Marx, no sistema capitalista, a liberdade de ação para os indivíduos que nele vivem deve ser entendida como as possibilidades reais disponíveis para a execução prática dessa ação. Ou seja, “Só se pode chegar ao resultado de que um homem é igual aos outros se ignoramos as condições sociais nas quais vive [...]” (PÉREZ JAIME; AMADEO, 2006, p. 417).

Nesse contexto, é impossível considerar que em um mundo, regido pela disputa e pela apropriação privada dos objetos do trabalho coletivamente gerados, todos os cidadãos terão acesso às melhores condições materiais de vida que existem. Mesmo que haja técnicas ou conhecimentos para a efetivação de melhores níveis de acessibilidade e mobilidade urbanas, esses só serão utilizados para a movimentação dos capitalistas e dos produtos e informações do capital. A classe trabalhadora, empregada ou não, sofrerá com as limitações impostas pelo mercado (CASTILLO, 2017), essencialmente traduzidas pela falta de recursos econômicos suficientes para a troca por melhores serviços.

Verifica-se que a renda se torna um dos – se não o principal – elementos determinantes para a efetivação da mobilidade. Como afirma Sousa (2005), a mobilidade está conectada não somente ao nível de renda como condição, mas sim pela capacidade que essa proporciona para utilizar os diversos meios de transporte. Assim, é evidente que a mobilidade dos cidadãos de renda baixa será afetada e limitada a certos tipos de transporte que alcançam menos locais em interregnos temporais não controlados pelo sujeito que os utiliza. A acessibilidade fica reduzida, pois além das condições materiais descritas anteriormente, é de se destacar que a produção da cidade reforça formas de segregação socioespacial que deixam os estratos mais pobres da população sem escolhas adequadas de moradia (VASCONCELLOS, 2016).

Dessa maneira, os estudos que levam em consideração a distribuição das práticas espaciais nas cidades precisam considerar as condições e as diferenciações de mobilidade e acessibilidade dos cidadãos. Essa é uma necessidade dada a inseparabilidade entre forma e conteúdo no espaço urbano e, mais especificamente, entre as formas e os movimentos que as complementam e dão sentido. Como coloca Miyazaki (2013), as cidades são marcadas pelo movimento, que podem ser de deslocamentos humanos ou de fluxos informacionais e de mercadorias, mas que ocorrem obrigatoriamente consoante às diferenças socioespaciais originadas pelas divisões social e territorial do trabalho produzidas a partir de uma lógica mercantil.

Como demonstra Balbim (2016), a importância da mobilidade urbana na cidade teve como um dos primeiros expoentes na Geografia a análise de Max Sorre nos anos de 1950. Esse autor, além de afirmar que o movimento é a característica aglutinadora da vida urbana, definiu que o que melhor constituiu a mobilidade seria o conjunto de possibilidades e barreiras que

resultam no deslocamento (ou não) de pessoas, produtos, ideias etc. Já Castillo (2017) define que a mobilidade espacial é a capacidade do agente, indivíduo ou cidadão se deslocar, a pé ou por meio de transportes. As condições que afetam a forma, o ritmo ou a intensidade do deslocamento compõem a acessibilidade.

Assumindo que os estudos de mobilidade e acessibilidade urbanas são fundamentais para a Ciência Geográfica, é possível traçar diferentes paralelos desses temas com outros conceitos já trabalhados de maneira mais aprofundada nesse campo do conhecimento. Uma delas é a comparação feita por Castillo (2017), que coloca os sistemas de objetos e sistemas de ações descritos por Milton Santos como primordiais para o entendimento das razões pelas quais os deslocamentos ocorrem no espaço. Essa premissa partiria da diferenciação entre as possibilidades de ação e as ações efetivamente realizadas, ou seja, pela fluidez potencial de um determinado espaço – dado o seu nível de avanço do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996) – e pela fluidez efetiva que se materializa pelos usos daquele território por agentes de poder.

E quais seriam os motivos para os deslocamentos e fluxos tomarem corpo com fluidez espacial efetiva, ao contrário de somente permanecerem no estado potencial? Parcialmente, a concretização das diferentes formas de mobilidade está ligada às determinações individuais de cada cidadão (BALBIM, 2016), como vontade, motivação, expectativa, limitação etc. No entanto, interessa saber como o conjunto dessas ideias se transforma nas ações cotidianas que tanto interferem na estruturação da cidade quanto são moldadas por essa estruturação. Em outras palavras, é preciso apreender as particularidades da mobilidade por meio das práticas espaciais dos sujeitos.

De maneira geral, as práticas espaciais referentes à esfera da mobilidade espacial ou geográfica dos cidadãos estão sempre marcadas pelas dimensões de tempo e espaço, do quando e onde ocorrem determinados deslocamentos. Para a dimensão temporal, existem os movimentos de tipo recorrente, com intenção de retorno em um curto período (ida e volta), e os movimentos não recorrentes, que lembram as migrações sem perspectiva de retorno. Já na dimensão espacial, os deslocamentos podem se dar no âmbito dos espaços da vida cotidiana, como a cidade habitada, ou para fora deles (BALBIM, 2016). É importante colocar que os diferentes tipos de mobilidade não estão necessariamente em oposição entre si ou independentes, mas possuem relações mútuas de causalidade e podem ser complementares.

Castillo (2017) acrescenta alguns elementos que possibilitam ao cidadão se deslocar ou não pelo espaço urbano, assim como dificultam ou facilitam o fluxo de mercadorias e informações. São eles: a condição econômica do sujeito e a acessibilidade do local. Esta última

é apreendida pelas condições materiais (também normas e serviços disponíveis) que favorecem ou colocam obstáculos ao deslocamento em uma determinada porção do espaço. Dessa maneira, variando o local de análise, variam também as condições de acessibilidade disponíveis; já mudando o foco do sujeito investigado, mudam as possibilidades econômicas das possibilidades de mobilidade serem exercidas ou não.

Tratando mais especificamente das condições que compõem a acessibilidade a um determinado local, Castillo (2017) detalha:

[...] *condições infraestruturais* (sistema viário, antenas de telefonia móvel, cabos de fibra óptica etc.), *normativas* (leis de trânsito, rodízio de veículos e horários de carga e descarga de cada município, formas de permissão ou concessão de serviços públicos de transportes e comunicações etc.) e *de serviços* (transporte público, banda larga de internet, entrega expressa, correios, telefonia móvel, logística etc.), que se apresenta a um determinado conjunto de agentes (p. 647).

Portanto, para cada cidadão em cada porção do espaço existirá uma combinação de infraestruturas, normas e serviços que se somarão à sua própria condição econômica, expressa principalmente pela renda que, em conjunto, determinarão as possibilidades de acessibilidade aos espaços pretendidos e influenciarão nas formas como se dão as práticas espaciais de mobilidade urbana. Passemos agora para as respostas dos entrevistados no tocante às condições de acessibilidade e mobilidade urbanas para a realização das práticas espaciais de consumo consuntivo.

Relacionado ao uso de diferentes tipos de transporte, 14 cidadãos afirmaram utilizar carro ou moto frequentemente, em todas as cidades da aglomeração. Entre os que utilizam outros meios de transporte, uma pessoa de Apucarana, uma de Jataizinho e quatro de Londrina (da área central, zonas sul e oeste) levantaram opções como o uso de transporte coletivo, de motoristas de aplicativo e/ou a pé. Para realizar as compras, 16 pessoas utilizam o carro, sendo um número maior do que os usam esse meio de transporte diariamente. Das que não usam veículos automotores para as compras, as opções apontadas foram a pé ou por transporte de aplicativo, quando a compra é volumosa: uma pessoa de Apucarana e três de Londrina (da área central, zonas sul e oeste).

Quando questionadas se os meios de transporte utilizados são satisfatórios, quase todos responderam afirmativamente, por fatores relacionados à comodidade, praticidade e independência que o uso de veículos particulares promove ao seu condutor. Quando passamos para uma análise sobre a satisfação no uso do transporte coletivo, a avaliação se inverte.

Em um espaço urbano extremamente diferenciado e muitas vezes segregado pelas formas de ocupação pautadas principalmente nas trocas mercantis e no tratamento da terra enquanto bem avaliado de acordo com seu valor de troca, o transporte coletivo, público ou não, exerce um papel indispensável (MIYAZAKI, 2013) para o aumento da acessibilidade e das formas de mobilidade que atinjam desde os centros das cidades até as periferias mais distantes.

Vasconcellos (2016) afirma que, no início dos processos de industrialização e urbanização aceleradas, duas opções de transporte relativamente populares tomaram força, o transporte coletivo e o automóvel particular. A polarização entre as duas foi grande, sendo abordadas em inúmeras formulações de políticas públicas e instrumentos de planejamento urbano. Como afirma o autor, nos textos oficiais o transporte coletivo foi amplamente mencionado como prioritário. Entretanto, foram colocações protocolares e, em alta medida, retóricas.

No caso brasileiro, em que a maioria das pessoas é pedestre – considerando que utilizam essa forma de deslocamento em um período maior do que outras (VASCONCELLOS, 2016) – os meios de transporte priorizados dentro e fora das cidades, especialmente a partir da segunda metade do século XX, foram os veículos motorizados. Essa escolha política teve um grande impacto no sentido de favorecer as classes média e alta da sociedade que possuíam os recursos econômicos para a aquisição de veículos próprios. Como mostra o relatório da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o transporte por automóvel particular vem há décadas recebendo estímulos dos governos pela facilitação na aquisição com financiamentos de longo prazo e pelo investimento público crescente em infraestrutura viária. Isso gerou um aumento de 36,6 milhões de veículos em 2003 para 104,8 milhões em 2019, congestionando as cidades e esgotando quaisquer possibilidades de manejo do tráfego urbano devido à incapacidade de alterações significativas no ambiente construído (NÉSPOLI *et al.*, 2020).

Já o transporte coletivo, realizado principalmente por ônibus no Brasil, sofreu dificuldades em sua implantação nas cidades e continua passando por um processo de precarização constante pela terceirização dos serviços, redução na quantidade de veículos e funcionários, sucateamento da frota existente, não atendimento de diversas parcelas da cidade, aumento das tarifas, corte em benefícios para estudantes e idosos dentre outros, e, sobretudo, pela ineficácia do poder público em fazer a verificação das variáveis atinentes ao Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), com base no qual se faz o cálculo do preço da passagem. A demanda desse serviço vem caindo continuamente (NÉSPOLI *et al.*, 2020), mas ainda se mantém como o meio de transporte mais utilizado pela população brasileira.

Como bem destaca Vasconcellos (2016), a mobilidade pelo meio do transporte coletivo, sempre foi tratada em condições mínimas de eficiência, visando a entrega essencial dos cidadãos em seus postos de trabalho e os levando de volta para que pudessem dormir. Mais uma vez vemos o papel da divisão do trabalho ditando as práticas espaciais na cidade, nesse caso delimitando as funções que cada sujeito deve exercer e para onde precisam se deslocar para executá-las. Entre outros elementos que podem ser trazidos à discussão da mobilidade urbana pelo transporte coletivo está o imaginário negativo, histórica e socialmente construído, sobre esse serviço público:

O transporte coletivo, embora regulamentado, nunca foi visto pelas elites econômicas como um serviço “público”, mas sim de “mercado”. [...] Paralelamente, concorreu de forma significativa para o resultado o tratamento dado ao transporte coletivo como forma de deslocamento de segunda classe – uma “pedagogia negativa” aplicada para desvalorizá-lo frente à sociedade. A precariedade constante dos serviços criou uma imagem negativa do ônibus que depois se consolidou como cultura. A sociedade foi ensinada a desgostar do transporte coletivo e passou a vê-lo como um “mal necessário” enquanto não é possível mudar para o automóvel ou a motocicleta (VASCONCELLOS, 2016, p. 76).

Como mencionado por Vasconcellos (2016) e Néspoli *et al.* (2020), uma das piores consequências da priorização do veículo particular é o congestionamento, mas que vem acompanhado de outros impactos. Um deles, agravado pela concentração de carros e motocicletas até a completa saturação das vias, é a emissão de poluentes atmosféricos que afetam diretamente a saúde de diferentes seres vivos – caso do monóxido de carbono (CO), dos hidrocarbonetos (HC), dos óxidos de nitrogênio (NOX) e de materiais particulados (MP) – e outros gases que geram influências negativas em escalas muito maiores, como os gases de efeito estufa, dos quais o mais famoso é o dióxido de carbono (CO₂).

Dessa maneira, a qualidade ambiental de vida nas cidades, caracterizada pela soma e interpenetração das esferas natural e social no conceito de ambiente (SOUZA, 2019), é diretamente modificada pelas práticas espaciais dos cidadãos. Nesse caso, pela escolha voluntária ou não (mesmo que culturalmente influenciada) de meios de transporte que tornam o espaço urbano mais nocivo à saúde. Destacamos que o perigo está não somente nas emissões de poluentes, mas também nos acidentes de trânsito que em 2020 foram a causa de aproximadamente 80 mortes no país por dia (PORTAL DO TRÂNSITO E MOBILIDADE, 2020).

Confirmando os apontamentos feitos anteriormente sobre a precarização do transporte coletivo no Brasil, tanto os cidadãos que utilizam os ônibus em linhas de Londrina, quanto os

que se deslocam em trajetos entre as cidades da aglomeração, argumentaram contra espera pelos veículos, demora do trajeto percorrido, falta de conforto, superlotação, ausência de trajetos importantes, altos preços das passagens, condições de manutenção dos veículos e sobrecarga do trabalho de motoristas (sem a presença de cobradores). São questões que, atualmente, estão sendo discutidas na revisão do Plano de Mobilidade (LONDRINA, 2021b) e do Plano Diretor 2018-2028 (LONDRINA, 2021c) do município de Londrina.

Em Apucarana, por exemplo, temos dois exemplos das opiniões sobre o transporte coletivo na cidade e na aglomeração. *Rafael* (Apucarana) diz: “Eu já fui para Londrina de metropolitano [linha de ônibus], mas antes de eu ter carro. O tempo comparado a um carro dá mais de uma hora de diferença, uma hora e meia”. Já *Teresa* (Apucarana), quando perguntada sobre o deslocamento dentro da cidade, afirma: “Poderia ter mais linhas de ônibus, mas como só tem uma empresa de ônibus, os horários ficam ruins. Eu tenho que chegar muito cedo ou atrasada”.

Em Jataizinho a mesma situação, com mais detalhes narrados por *Felipe* (Jataizinho):

O ônibus é uma coisa que atrapalha. E é uma coisa que eu já conversei com o prefeito, com os moradores de Jataizinho. Não existe muita mobilização para arrumar isso, para dar um jeito de fazer com que o morador da cidade usufrua de forma melhor o transporte público. Até porque a cidade praticamente funciona como uma cidade satélite, então pelo menos na minha visão seria importante você ter mais formas de transitar entre essas cidades, mas não existe. Isso é um problema.

Nas respostas sobre quais meios de transporte poderiam melhorar, de acordo com as experiências dos entrevistados, quase que unanimemente foi citado o transporte coletivo, em todas as cidades. E os motivos foram variados. Para moradores de Apucarana, Arapongas, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho, além das melhorias que poderiam sanar os problemas indicados anteriormente, as observações nesse tema se concentraram sobre as linhas de ônibus que conectam essas cidades à Londrina, a cidade principal da aglomeração.

Como exemplo, de Apucarana a Londrina não existe uma linha direta do chamado transporte metropolitano. É preciso ir até Rolândia e de lá pegar outro veículo. Os que fazem o trajeto direto são rodoviários, cobrando um valor de até R\$ 40,00 para cobrir uma distância de cerca de 50 quilômetros. No trajeto entre o Rolândia e alguns pontos da cidade de Londrina acontece algo parecido. *Aline* (Rolândia) relatou que, no seu período de estudo na Universidade Estadual de Londrina, situada às margens da Rodovia PR-445, era preciso tomar um veículo até o centro de Cambé e daí outro para a universidade, demorando mais de 40 minutos somente

a segunda parte da viagem. *Viviane* (Ibiporã) descreve não somente a sua dificuldade com o transporte coletivo interurbano, mas de outra pessoa da família:

[...] o meio de transporte público é uma coisa que tem muito o que mudar ainda. Minha mãe utiliza o ônibus para ir trabalhar em Londrina e eu vejo que a luta é grande. Quando ela tem que trabalhar na casa da patroa dela que é lá para o lado da Gleba, tenho que levar ela no terminal de Ibiporã 6h da manhã. É o único ônibus que tem daqui para ir para lá. E para ela vir de lá pra cá também, é um ônibus só, que é o *shopping* [Catuaí]. São bem difíceis os horários. Tem uma linha que faz direto, que é o Ibiporã-Cambé-*Shopping*, só que ele só passa em um horário. Se você perder aquele horário não tem outro. Vem lotado. O que sai daqui vem de um conjunto que é mais afastado, daqui de Ibiporã, e vem superlotado. O ônibus já vai para Londrina lotado.

Ademais, são frequentes as paralisações e greves dos trabalhadores das empresas responsáveis pelo transporte, como a Garcia e a LondriSul, por falta de pagamento ou de condições adequadas para o trabalho. Apesar de serem cortadas linhas, diminuído o número de ônibus, de funcionários (cobradores) e aumentados os valores das passagens – em dez anos houve um aumento de mais de 100% na tarifa comum (LONDRINA, 2017) –, tais empresas recorrentemente afirmam que não conseguem executar o serviço pelos prejuízos financeiros da operação, que se agravaram com a queda na circulação da população com a pandemia de covid-19 (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2021).

Buscando considerações mais amplas acerca da situação do transporte coletivo na aglomeração urbana, para além das respostas dadas pelos entrevistados, encontramos uma pesquisa realizada para a revisão do Plano Diretor de Londrina 2018-2028, na qual 1.028 pessoas responderam questionários sobre temas diversos. Em relação ao transporte coletivo na cidade, 40% afirmaram não o utilizar, enquanto cerca de 30% relataram problemas quanto à frequência de ônibus, lotação excessiva, falta de qualidade e manutenção nos veículos e nos terminais e falta de cobradores (LONDRINA, 2021c). Já no processo de revisão do Plano de Mobilidade de Londrina, aferiu-se que, em 2018, apenas 19% da população da cidade utilizou o transporte coletivo de maneira regular (LONDRINA, 2021b).

É uma tendência nacional, pois, nos últimos quatro anos, reduziu-se em mais de 20% a demanda pelo transporte coletivo nas cidades brasileiras (LONDRINA, 2021b). Qualitativamente, são resultados que apontam na mesma direção das entrevistas realizadas, nas quais apenas parte dos cidadãos apontaram o transporte coletivo como algo essencial em suas rotinas diárias de deslocamento pelas cidades da aglomeração urbana. Os que ressaltaram a sua importância, mencionaram os problemas infraestruturais e de ordem econômica, já citados.

Para além de soluções que pregam pelo aumento no atendimento, eficiência e qualidade do transporte coletivo, Balbim (2016) afirma que uma opção é investir na constituição de novas áreas de concentração comercial e de serviços, buscando reduzir a necessidade de deslocamento e as distâncias percorridas. É um debate interessante a ser realizado com mais profundidade, pois é notável que, mesmo sem grandes incentivos econômicos por parte do poder público, as áreas comerciais e de serviços se multiplicam em distintos locais das cidades, no período atual, acompanhando tendências territoriais e sociais/demográficas de ocupação.

Outra questão de destaque acerca do uso do transporte, nesse caso em Londrina, foi relatada por *Renan*, residente de um bairro na zona sul (Jardim São Marcos), sentido sudeste da cidade, que surgiu primeiro como uma ocupação em área extremamente íngreme e depois se transformou em loteamento regularizado. Ainda assim, é uma área residencial que se manteve em uma condição espacialmente periférica e isolada do restante do tecido urbano, rente a um fundo de vale e com somente uma via de acesso no topo do morro.

Dematteis (1998), ao analisar a literatura especializada sobre as periferias urbanas entre as décadas de 1950 e 1980, encontra diversas definições que remetem a uma imagem negativa. A posição topográfica da periferia como algo que circunda o centro demonstra a dominação do segundo sobre a primeira, que muitas vezes nem é considerada como parte do todo urbano. A periferia é uma localidade sem as qualidades da centralidade, estando, portanto, em situações de marginalização e de exclusão, que são promovidas às relações sociais de seus habitantes e ao acesso às atividades comerciais e de serviços. Em uma dimensão subjetiva, os cidadãos dessas áreas são denominados periféricos, de modo estigmatizado, o que dificulta a construção de identidade territorial ou sentimento de pertencimento.

Estas visiones de la periferia, como espacio de la miseria, se adicionaron con otros complementos: la periferia como el espacio de la marginalidad, es decir, como el territorio donde reside el trabajador que “no trabaja” o que resuelve su subsistencia a partir de pequeñas tareas informales. La periferia es el espacio de la reserva de fuerza de trabajo, la morada de quienes forman parte del ejército industrial de reserva, los marginales, la sobrepoblación. Así, la periferia es la parte excedente de la urbe, o sus habitantes son lo que “sobra” de la ciudad (HIERNAUX; LINDÓN, 2004, p. 113).

As periferias poderiam ser consideradas como a expressão negativa da cidade industrial moderna (DEMATTEIS, 1998). Pelo forte antagonismo de classes durante o regime fordista (entre as décadas de 1930 e 1980), essa impressão negativa foi largamente difundida pela classe hegemônica, tornando-se parte da cultura urbana dominante. Apesar da ruptura no regime de

acumulação, a entrada no modelo flexível e o abrandamento da oposição entre centro e periferias, a impressão negativa das periferias se perpetua até os dias atuais.

Nesse contexto, o Jardim São Marcos adquiriu o rótulo de bairro perigoso e violento, habitado por pessoas de baixa renda que não possuem as mínimas condições de infraestrutura urbana, de acordo com as palavras do próprio entrevistado. No tocante ao uso de transporte para chegada ou partida dessa localidade, *Renan* afirma que os ônibus não passam com a regularidade e frequência devida. Além disso, quando se tenta utilizar o transporte por aplicativo:

O Uber sim, é bem prático e rápido. Você pede e logo ele vem. Quando é de dia. Quando eu estou voltando a noite depende, porque tem Uber que cancela muito a viagem. Ou porque aparece outra corrida que é mais vantajosa ou porque eles veem que é um bairro periférico muito distante, se estiver no centro ou na região oeste em um bar. Então eles acabam cancelando e eu tenho que pedir umas duas vezes até um aceitar de fato. O mesmo também se eu estiver aqui em casa e vou sair para uma área de lazer a noite. Depois das 22:00, 00:00, 01:00 da manhã. Acaba que alguns cancelam até aparecer um. Ou quando aparece, tem um tempo de dez minutos para chegar até aqui, já apareceu um tempo de quinze minutos, às vezes cancela faltando sete minutos. Apesar de o Uber para mim, no geral, ser bom, têm essas ressalvas. Alguns momentos não é o ideal.

Muitos motoristas de aplicativo, trabalhadores autônomos, cancelam ou não aceitam as corridas para uma localidade periférica de Londrina por não se sentirem seguros em relação a sua integridade física ou da sua propriedade, o veículo. Dessa forma, a população daquela área acaba por ser altamente prejudicada em suas possibilidades de mobilidade urbana, seja ela para o trabalho, estudo, lazer ou consumo.

Nesse contexto, quando questionamos sobre a existência de áreas ou setores da cidade em que residem, ou do conjunto da aglomeração urbana, que gostariam de frequentar, mas não o fazem porque o acesso é difícil, nove de doze entrevistados das cidades de Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho e Rolândia citaram que gostariam de frequentar mais Londrina.

Entre as localidades dessa cidade que mais gostariam de acessar estão: o centro de Londrina (um cidadão de Apucarana, um de Arapongas, um de Cambé, um de Ibiporã e dois de Rolândia), *shopping* Catuaí (um cidadão de Apucarana e dois de Jataizinho), Gleba Palhano (um cidadão de Apucarana e um de Jataizinho) e o *shopping* Aurora (um cidadão de Apucarana). Verifica-se que são áreas marcadas por dificuldades de acesso com tráfego intenso

de veículos e alta procura por vagas de estacionamento, elementos apontados pelos próprios cidadãos.

O setor sudoeste, onde se encontram os *shopping centers* Catuaí e Aurora, bem como o bairro Gleba Palhano, possui uma alta densidade residencial proporcionada pela verticalização acelerada, congestionando e saturando as vias mais utilizadas com os veículos dos moradores. Além disso, possivelmente, um dos fatores para a atração do interesse de residentes de outras cidades nessa porção de Londrina é o oferecimento de produtos e serviços exclusivos (inclusive moradias), que podem ser consumidos de acordo com as respectivas condições socioeconômicas de quem por ali circula. É o que indica a fala de *Jonas* (Jataizinho):

Têm alguns locais sim, principalmente na zona sul. Na zona sul tem bastante lugar legal, mas a questão do deslocamento, os valores dos locais e dos produtos, é um pouco mais salgado. São lugares que eu queria frequentar, mas é uma vez no mês e olha lá ainda. Aquela parte lá [da Gleba Palhano e do *Shopping Catuaí*].

Já os cidadãos de Londrina relataram os desejos de frequentarem mais o Jardim Botânico e os distritos rurais (residente da zona oeste); o *shopping* Catuaí e a Gleba Palhano (residentes da área central e da zona norte); a zona oeste (residentes da zona sul e da área central); a zona norte e, especialmente, as lojas e feira da Avenida Saul Elkind (residentes da área central e da zona sul). É o que afirma *Renan* (Londrina, zona sul):

Principalmente a região norte da cidade. Eu moro no oposto, então assim, tem muita coisa na região norte, uma área comercial ali na Av. Saul Elkind com bastante opção de lazer, comercial, enfim. E é **uma área da cidade que para mim é uma outra Londrina, primeiro porque é diferente da região sul onde eu moro, mas porque para mim é muito distante, eu não vivencio aquela área.** Então assim, quando eu vou para lá é coisa pontual ao longo do ano, uma vez, duas vezes ao ano e também ida bem passageira para ir à casa de alguém, de algum amigo que mora na região e acabou. Frequentar aquela área, conhecer, eu tenho vontade [grifos nossos].

Diante disso, é pertinente realçar as limitações de mobilidade que permeiam moradores de uma determinada área de Londrina, na zona sul da cidade, que não conseguem acessar e muito menos consumir em outros locais, como o destaque do depoimento transcrito mostra. Isto nos faz apreender uma destacada diferenciação socioespacial, tanto pela deficiência do transporte coletivo, quanto pela desigual distribuição de estabelecimentos e práticas espaciais de consumo entre as zonas urbanas da cidade de Londrina. São importantes indicativos da desigualdade socioespacial em curso.

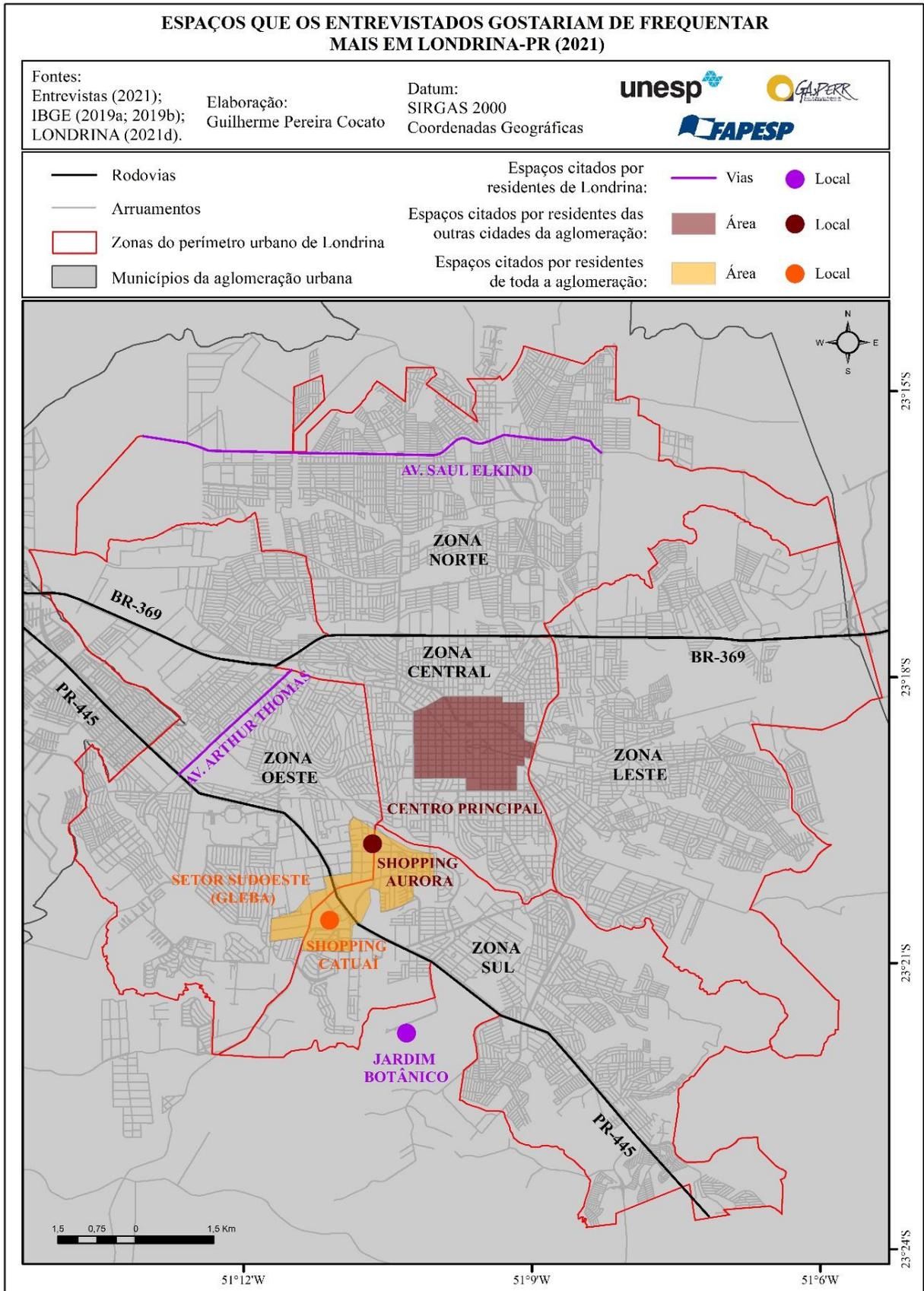
A Figura 41 ilustra a distribuição espacial dos espaços que os entrevistados gostariam de frequentar mais vezes, diferenciando os locais, as áreas e as vias mencionadas por cidadãos de Londrina, de outras cidades da aglomeração e por residentes de todo o conjunto urbano.

Algumas das localidades em relação às quais os entrevistados indicaram o desejo de visitar mais frequentemente, são áreas comerciais e de certos serviços que constituem centros de destaque para o consumo, em um contexto multicêntrico, tanto para a escala da cidade de Londrina, quanto para a da aglomeração urbana. São os casos do centro principal de Londrina, do subcentro da Av. Saul Elkind, da Av. Arthur Thomas, do setor sudoeste/Gleba Palhano – onde estão as Av. Ayrton Senna da Silva e Av. Madre Leônia Milito – e dos *shopping centers* Aurora e Catuaí.

Nos casos da área sudoeste e dos locais que ali se encontram, a vontade de frequentar esses espaços reforça a constatação das dificuldades que se impõem ao consumo para certos grupos de cidadãos em determinadas localidades. Particularmente, para essa porção de Londrina, tanto moradores de outras cidades da aglomeração, quanto de outras zonas da cidade em questão manifestaram o desejo de acessarem de maneira mais regular, expondo a existência de um afastamento socioespacial que atinge, seletivamente, moradores urbanos com características sociais e espaciais específicas, como faixas de renda menores – lembramos que, das 20 pessoas entrevistadas, 85% possuíam renda mensal de até R\$ 3.000,00, sendo 60% até R\$ 2.500,00 – e locais de residência mais afastados. No caso deste estudo, a seletividade socioespacial é revelada pelo alcance e pelas possibilidades de concretização das práticas espaciais de consumo consuntivo.

Ao mesmo tempo que as respostas dos entrevistados de Londrina reforçam a centralidade do setor sudoeste da cidade, que já se apresentava na esfera da aglomeração urbana, são colocadas em foco outras áreas centrais que também possuem significativo apelo na dinâmica do espaço urbano, como o subcentro da zona norte (capitaneada pela Avenida Saul Elkind) e a surpreendente zona oeste, provavelmente lembrada pela concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços no Jardim Bandeirantes, na Avenida Arthur Thomas e seus arredores.

Figura 41 – Espaços que os entrevistados gostariam de frequentar mais em Londrina-PR (2021).



Quanto aos meios de pagamento mais utilizados pelas pessoas entrevistadas, somente duas preferem o dinheiro ao pagamento em cartão. Das que usam mais o cartão, todas afirmaram, em algum momento, que pagam compras na função de crédito e/ou parceladas, mas que concentram esse uso preferencialmente em aquisições de maior valor, difíceis de serem pagas à vista.

Quando necessitam parcelar, apesar de tentarem controlar para que as parcelas não se estendam para mais de três a quatro meses, é consenso que as compras comprometem parte significativa da renda individual e familiar. *Rafael* (Apucarana) afirma que as parcelas já chegaram a ocupar 50 a 60% da renda, mas hoje se encontra numa faixa de 30 a 40% do que recebe. A mesma coisa para *Felipe* (Jataizinho), para quem as compras parceladas comprometem cerca de 40% da renda obtida.

As respostas que indicam uso relevante da função crédito e de parcelamentos que comprometem considerável fatia da renda dos cidadãos são desdobramentos das mudanças sociais ocorridas no Brasil a partir dos anos 2000, com um aumento do consumo consuntivo atrelado ao crescimento do emprego, da renda e do acesso ao crédito individual. Entretanto, sabe-se que esse processo não teve continuidade na segunda década deste século, alargando o profundo abismo da desigualdade socioeconômica brasileira (POCHMANN, 2012), além de não garantir a inclusão de grande parte dos cidadãos no rol de cidadãos com plenos direitos sociais e às cidades (CATALÃO; MAGRINI, 2016).

Pereira (2018) coloca um aviso importante: é preciso ter cuidado ao tomar o consumo como um objeto de estudo, pois a ampliação do acesso a ele, principalmente de camadas sociais pobres, pode dar uma falsa impressão de melhoria nas condições materiais de reprodução da vida humana, enquanto esconde a permanente desigualdade. Como mostrou Pochmann (2012), a “inclusão via consumo” não diminuiu as desigualdades sociais e espaciais, podendo na verdade ter um efeito contrário. Os sujeitos que adquiriram o acesso ao consumo nas últimas décadas não mudam efetivamente de classe social. Não têm suas vidas alteradas significativamente do ponto de vista das receitas obtidas, já que as despesas crescem proporcionalmente ou até mais.

Isto tem impacto direto sobre a produção e a estruturação dos espaços urbanos. O acesso ao consumo não pode ser entendido como acesso à cidade ou à cidadania plena de direitos individuais e coletivos. Catalão e Magrini (2016) abordam duas dimensões que, historicamente, apontam o difícil acesso à cidadania plena no Brasil e, conseqüentemente, impedem o direito à cidade. A primeira remete ao modo de produção capitalista que, em seu processo de acumulação privada da riqueza, ergue barreiras ao crescimento da equidade social. A segunda se refere às

particularidades da formação territorial e social brasileira, descendentes de um passado colonial-exportador, escravocrata, de isolamentos regionais, difícil acesso à terra, êxodos rurais e ditaduras militares. Todos são elementos que contribuíram para a privação e atraso na conquista de direitos básicos à população de um país na periferia do capitalismo que nunca vivenciou um período de bem-estar social promovido pelo Estado.

De certa forma, o crescimento no acesso ao consumo significa, atualmente, uma tentativa parcial, insuficiente (porque não é acompanhada de outros movimentos em direção ao pleno acesso à educação, saúde, moradia etc.) e tardia de integração nacional em termos sociais – enquanto nação – e territoriais, pela produção de espaços voltados primordialmente ao consumo. Nesse processo de produção espacial, a noção de direito à cidade é totalmente desconsiderada.

De acordo com Lefebvre (2001), o direito à cidade aparece como um anseio de revalorização da vida urbana em seu sentido mais coletivo e de compartilhamento tanto dos lugares quanto das relações sociais do cotidiano. Resumidamente, o direito à cidade é o direito à vida urbana e a tudo que ela pode representar como ambiente de encontros sociais e trocas econômicas. Lefebvre (2001) concentra a sua crítica à perda de um atributo específico da cidade, chamado por ele de *habitat*. Esse atributo apela ao centro urbano como um local de vida social real, de uma comunidade com laços concretos entre seus membros. Com a consolidação do capitalismo e o espalhamento do consumo mercantil pelo mundo o atributo de *habitat* se perde.

O direito à cidade coloca-se em oposição ao consumo como elemento central na vida humana e urbana. Não desconsideramos a importância das relações de consumo para as cidades e para o modo de vida urbano como todo, em sua esfera básica de reprodução social. Mas sim, chamamos a atenção para a sobrevalorização dessas práticas em relação a outras facetas da vida humana, assim como o valor de troca é colocado acima do valor de uso no processo de reprodução do capital e nos direcionamentos da estruturação das cidades (LOGAN; MOLOTCH, 2007).

Como demonstram Catalão e Magrini (2016), também existe uma forte oposição entre o perfil do cidadão e o do consumidor, que se expressam em suas práticas espaciais. Como vimos pelas respostas dos entrevistados, vem se consolidando as práticas que priorizam o consumo privado de mercadorias, serviços e espaços em detrimento do consumo coletivo, público e mais equitativo que leve em conta as capacidades e necessidades de produção e reprodução de cada cidadão.

No tocante às mudanças no consumo familiar nos últimos anos e perspectivas para o futuro, todos os entrevistados confirmaram a ocorrência de mudanças profundas na rotina diária de consumo. Alguns relataram transformações na forma de consumir, com uma tendência crescente em favor das compras *online*, em detrimento dos deslocamentos presenciais. Foram os casos de uma pessoa de Apucarana, uma de Ibiporã, uma de Jataizinho e uma de Londrina, residente da zona sul (a mesma que afirmou ter dificuldades em se deslocar para outras áreas da cidade).

Duas pessoas de Arapongas, uma de Cambé, uma de Ibiporã e três de Londrina (residentes da área central, zonas norte e oeste) descreveram um aumento dos preços de alimentos básicos, desproporcional ao reajuste dos rendimentos mensais, como carnes, frutas, verduras etc. *Viviane* (Ibiporã) diz:

Com certeza [houve mudanças no consumo]. Está muito caro. Esses dias fui ao [super]mercado com minha mãe, saímos daqui de Ibiporã para pegar uma promoção no Tonhão [supermercado] em Londrina. Na hora que chegamos, mesmo em um [super]mercado com promoção, sendo um [super]mercado mais em conta, estava tudo muito caro. Arroz, feijão que era uma coisa barata. O óleo que era R\$ 3,00, hoje você paga quase R\$ 8,00 um litro. E é uma coisa que vai muito. Igual aqui na minha casa, é janta, almoço, marmita, todos os dias. A minha irmã leva marmita, meu pai leva marmita, só meu esposo que não porque no serviço eles dão. Mas são todos os dias. Então, o que mais a gente está gastando, aprendendo a economizar, é na comida. Fora água, luz, que subiu tudo. Aí fica bem difícil.

Verificamos que, mesmo com a busca por preços melhores em outras cidades da aglomeração, o aumento dos gastos atinge toda a população, independentemente do local visitado ou do estabelecimento preferido. É uma importante indicação da situação socioeconômica do país, agravada por crises internacionais, queda nos valores das *commodities* de exportação, aumento do desemprego e falta de dinamismo do mercado interno (SVAMPA, 2019).

Para além do aumento de produtos relacionados à alimentação, alguns cidadãos confirmaram essa piora na situação socioeconômica nacional que se reflete na queda do poder de compra das famílias como todo. São os casos de uma pessoa de Jataizinho, duas de Londrina (residente da zona norte e da área central) e uma de Rolândia. Quem melhor resume essa percepção é *Felipe* (Jataizinho), que afirma:

Para mudança de consumo eu consigo perceber que antes a gente conseguia ter um consumo maior. Tenho essa lembrança de que a gente começou a ter acesso a muita coisa nova, por exemplo televisão, essas televisões grandes de

LED, ter acesso a computador, à internet. Eu acredito que um tempo atrás a gente estava sim com poder de compra grande. E é uma coisa que se eu for colocar hoje, se eu for fazer esse comparativo, eu confesso que não sinto mais esse poder de compra. Tem muita coisa que está me deixando assustado. Por exemplo, hoje eu fui fazer uma compra no mercadinho, comprei quatro sacolas e deu R\$ 100,00. Acho um absurdo. Parece que a gente está perdendo um pouco esse poder de compra em relação ao que já tínhamos. Quando eu era moleque, tenho 30 anos, meu poder de compra era bem restrito e na medida que fui crescendo, percebi que aquilo foi se ampliando. Eu comecei a ter acesso a muitas coisas. Fiquei muito contente quando eu tive acesso a um computador pela primeira vez, até mesmo que seja aquele computador velho de 512 mega de RAM, mas a gente teve acesso. Isso é importante. Parece que está voltando, sabe, está retraindo essa expansão de consumo.

Essa fala remete às discussões promovidas por Pochmann (2012) sobre a diminuição relativa da desigualdade e o aumento das condições de vida da população brasileira na primeira década do século XXI, que foram promovidas pelas vias do consumo e do acesso ao crédito, impactando na vida das pessoas diretamente em seus hábitos de consumo e poder de compra hodierno, que se elevaram significativamente.

Entretanto, esse foi um movimento que arrefeceu e agora se encontra em plena retração. Quando questionadas sobre as razões para esse acontecimento, as respostas foram variadas. Foram apontados fatores associados à conjuntura econômica e outras condições particulares de cada entrevistado. Por exemplo, a facilidade de se comprar pela internet tem sobressaído mesmo com a expansão na oferta de produtos nas lojas físicas, como disseram os cidadãos que preferem consumir dessa forma.

Em relação ao aumento de preços, alguns motivos foram levantados, como a inflação, a pandemia de covid-19, a crise econômica, as secas que afetam as plantações dentre outros. Apesar desse aumento, pessoas de diferentes cidades da aglomeração, especialmente de Apucarana, Ibiporã e Rolândia, afirmaram que as atividades comerciais e de serviços relacionados têm crescido nos últimos anos nessas cidades, em especial pela junção do processo de expansão dos centros urbanos com a oferta de novos estabelecimentos e espaços para o consumo.

Rafael (Apucarana) mencionou a chegada de uma segunda loja da rede de supermercados Muffato, que tem ampla presença na aglomeração urbana de Londrina, assim como de lojas de vestuário como a Casas Ajita, que também está espalhada por mais cidades. *Matias* (Rolândia) lembrou a chegada de uma loja da rede de supermercados Cidade Canção, que tem favorecido para que outros estabelecimentos se instalem próximos a ela e, em conjunto, atraíam mais consumidores. Disse ele:

O supermercado é uma questão interessante porque quando abriu o Canção era como se fosse o *shopping* de Rolândia, onde as pessoas se encontram, da mistura do lazer com o consumo normal. Ocorrem mudanças na maneira como se consome.

Vemos que não é somente uma mudança quantitativa que ocorre com a chegada de novos estabelecimentos nas cidades, mas também qualitativa, na medida em que é proporcionada uma concentração de atividades de consumo que podem ser realizadas no mesmo espaço ou muito próximas umas das outras, afetando diretamente na maneira como as pessoas se deslocam em busca de suas necessidades de compras do dia a dia. Afetando, portanto, as práticas espaciais de consumo dos cidadãos.

A partir de 2020, com a pandemia de covid-19, vieram restrições até então inéditas de circulação, fechamento de estabelecimentos e medidas de distanciamento social. Com isso, sabe-se que a dinâmica de funcionamento das atividades comerciais e de serviços foi duramente afetada, assim como o hábito de consumo das pessoas. Nesse contexto, os principais impactos relatados pelos entrevistados foram: a restrição de horários para acesso aos estabelecimentos; o favorecimento de compras pela internet (incluindo o uso de *delivery*); o aumento de preços devido às restrições e diminuição repentina na diversidade de produtos à disposição, causando uma redução nas compras; a queda nos gastos com deslocamento (pela mudança para o trabalho remoto, em algumas situações); e a diminuição na frequência de consumo, trocando mais idas ao supermercado por compras maiores. Foram pontos mencionados em todas as cidades da aglomeração, por pessoas de todos os perfis analisados.

Dessa maneira, entendemos que a mobilidade urbana para o consumo foi reduzida, ocorrendo em alguns casos a diminuição das compras, seja pela preferência do meio *online*, seja pelo aumento de preços ou pela realização de uma grande aquisição que dure por um intervalo de tempo maior.

Das 20 pessoas entrevistadas, nove confirmaram terem recebido algum tipo de auxílio econômico por parte do poder público, sendo que cinco receberam o auxílio de R\$ 600,00, pago em cinco parcelas ao longo de 2020, e quatro cidadãos obtiveram somente uma complementação do salário que foi parcialmente cortado pelo empregador devido à redução proporcional da jornada de trabalho durante alguns meses da pandemia. Porém, essa complementação ainda mantinha o salário abaixo do valor original.

Um dos entrevistados, *Douglas* (Arapongas), afirmou ter recebido um auxílio do Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (PRONAMPE), mas que foi insuficiente perante as despesas e as reduções nos rendimentos que o seu trabalho

autônomo de fotógrafo sofreu. Então, analisando o quadro geral de entrevistados, temos que quase a metade necessitou de uma complementação de renda pelos impactos econômicos sofridos durante a pandemia, o que influenciou nas possibilidades de gastos e no consumo consuntivo desses indivíduos. Muitos descreveram dificuldades pessoais e familiares em relação ao fato de exercerem trabalhos autônomos e/ou terem sofrido cortes durante a pandemia, sem quaisquer mecanismos que garantissem uma mínima proteção jurídica ou trabalhista. Além disso, tinham que se expor ao risco de contágio diariamente, sem alternativas para o próprio sustento e tendo que gastar com os itens de proteção individual a partir dos seus ganhos.

A execução dos repasses pelo governo federal também não foi a mais adequada, como disse *Nathalia* (Londrina, zona central):

Eu acho que poderia ter sido uma coisa bem mais planejada pelo governo porque, na minha opinião, durou pouco tempo esse auxílio. Poderia ter sido algo mais estendido e também ter pensado mais a forma como ia acontecer, a distribuição desse dinheiro.

Quanto ao correto cumprimento do distanciamento social e da realização das medidas protetivas recomendadas, todos afirmaram tentar ao máximo executar o exigido, o que nem sempre é possível. Somente o fato de terem que sair para trabalhar já os prejudicava em obedecer às restrições. *Márcia* (Arapongas) afirma: "Não, não estou conseguindo. Eu acho que quase ninguém dos brasileiros consegue fazer. A empresa que eu trabalho não parou nenhum dia. Não teve *home office*". A mesma coisa dita pela *Viviane* (Ibiporã): "As medidas protetivas sim. Agora o isolamento não. Não tem como a gente parar de trabalhar".

Alguns destacaram a falta de informação e de conscientização das pessoas no que toca à importância de proteger a si e aos outros. Já os motoristas de aplicativo *Renata* (Cambé) e *Rodrigo* (Londrina, zona norte) relatam o perigo constante a que foram submetidos, levando passageiros em sequência e não tendo a opção de higienizar o veículo completamente com a devida frequência.

Aqui no Brasil é difícil. A gente se cuida do jeito que a gente pode, mas não dá para se policiar 24h. Eu, por exemplo, pego muito dinheiro na mão, às vezes você dá uma coçada no olho, é fatal. É contar com a sorte e com a proteção divina. Não tem jeito. Ficar passando álcool em gel toda hora. Só vacinando mesmo (*Rodrigo*, Londrina, zona norte).

Em nossa visão, esse é somente mais um retrato da não execução das políticas públicas adequadas exigidas para o atual momento de pandemia, acrescidas: da demora em se

disseminarem informações indispensáveis para a prevenção do contágio e na aquisição de vacinas; a não testagem em massa; o não oferecimento de suportes econômicos e materiais suficientes para toda a população vulnerável, dentre outras ações possíveis de serem tomadas mais rápida e eficientemente.

Finalmente, acerca dos espaços de consumo ou estabelecimentos que os entrevistados desejam que houvesse em suas respectivas cidades, as respostas mais relevantes foram:

- Os cidadãos de Apucarana mencionaram um *shopping center* de maior porte, lojas pertencentes às grandes redes varejistas (com maior diversidade de produtos) e espaços para a realização de eventos e espetáculos culturais;
- Em Arapongas, foi citado um *shopping center* que atraísse outros estabelecimentos para sua órbita, como foi o caso da recém-instalada loja da Havan na cidade, onde próximo foi construído um cinema;
- Os cidadãos de Cambé não souberam quais estabelecimentos ou espaços seriam os mais desejados pela população, o que indica certa satisfação das necessidades de consumo dos moradores dessa cidade pela proximidade com Londrina. É o que afirma *Cristiano* (Cambé): “Acho que não [há]. Questão de comércio, mas como Cambé é praticamente dentro de Londrina, supre bem as necessidades”;
- Para Ibiporã, apesar de afirmarem que a chegada de novos estabelecimentos como Casas Ajita e supermercado Tonhão proporciona maiores opções de consumo, ainda ficou marcado o desejo de mais variedade de produtos nas linhas de eletrodomésticos, vestuário, ferramentas e até marcas diferentes em supermercados. Normalmente é preciso ir à Londrina para ampliar o leque de mercadorias à disposição;
- Em Jataizinho, os entrevistados afirmaram que praticamente todos os tipos de comércio e de serviços são deficientes. Precisam se deslocar para Ibiporã ou Londrina para acessar maiores e melhores supermercados, serviços básicos e algumas lojas específicas, como de produtos de tecnologia;
- Em Londrina as respostas foram diversas, desde mais opções de estabelecimentos com funcionamento 24h até mais áreas para o lazer. Entre as falas, destacou-se a ausência de atividades comerciais e de serviços relacionados na região onde *Renan* reside, zona sul da cidade, sentido sudeste. Essa ausência compreende supermercados, farmácias, lojas de variedades, vestuário, opções culturais etc., coisas que o morador relata que existem em outras áreas da cidade

que se tornaram áreas centrais independentes do centro principal, como é o caso da Avenida Saul Elkind na zona norte, mas que ainda não se instalaram com força no setor mais periférico da zona sul/sudeste;

- Já em Rolândia, foi mencionado o interesse em mais espaços culturais e para o lazer, além de lojas e serviços diversos como os que são encontrados, de maneira concentrada, somente nos *shopping centers* de Londrina, o que força a população da cidade a se deslocar até o centro urbano principal da aglomeração para neles consumir.

Resumidamente, observa-se que – com exceção de Cambé que se encontra mais próximo à Londrina e tem um intercâmbio socioespacial facilitado pelos deslocamentos de seus moradores por distâncias menores –, os cidadãos das outras cidades da aglomeração se deslocam até Londrina com menor frequência para satisfazer alguns desejos de consumo para além das necessidades básicas do cotidiano. São os casos das procuras por lojas com maior diversidade de produtos, mercadorias específicas, preços diferenciados e/ou espaços de consumo que concentrem grande número de estabelecimentos comerciais e de serviços em algumas áreas centrais importantes, onde é possível consumir de diferentes maneiras sem se deslocar de forma significativa. O interesse pela implantação de *shopping centers* em suas respectivas cidades, por parte dos moradores de Apucarana, Araçongas e Rolândia, reforça essa questão.

Em Londrina, evidencia-se a desigual distribuição espacial dos estabelecimentos para o consumo consuntivo e, conseqüentemente, a falta de áreas comerciais e de serviços relacionados que atendam às demandas de moradores afastados do centro principal, do subcentro da zona norte, da Gleba Palhano e dos *shopping centers* que existem nessa cidade (Apêndice A). Os residentes das áreas periféricas, não atendidas, sofrem com constantes dificuldades de deslocamento e acessibilidade devido às suas reduzidas capacidades de mobilidade urbana, o que, por sua vez, implica em menores possibilidades de consumo e satisfação de requisitos básicos da reprodução social urbana frente aos grupos populacionais privilegiados na pirâmide socioeconômica.

Os pontos positivos e negativos de se morar em cada cidade da aglomeração, apontados pelos entrevistados, dividiram-se em dois grupos. Em Apucarana, Araçongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho e Rolândia, os cidadãos descreveram que os pontos positivos estão atrelados às sensações de tranquilidade, segurança, proximidade entre os locais e ampla possibilidade de mobilidade urbana. Também foram mencionados aspectos positivos relacionados ao

crescimento das economias dessas cidades, alavancadas pelos polos têxtil em Apucarana, moveleiro em Arapongas e hortifrutigranjeiro em Rolândia, que proporcionam ofertas de empregos relevantes aos habitantes de toda a aglomeração.

Os pontos negativos se concentraram na falta de opções para o lazer, atividades culturais e de consumo. As pessoas reclamaram da ausência de uma gama mais variada de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados em suas cidades, assim como de espaços de consumo como *shopping centers*, onde poderiam frequentar e comprar no período noturno e aos finais de semana. Nesse contexto, como já abordado anteriormente, os deslocamentos para a realização de compras em Londrina são inevitáveis, em uma frequência quase que semanal, constituindo assim práticas espaciais de consumo dos cidadãos que abarcam todos os centros urbanos da aglomeração, de maneira interligada, propiciando uma forte continuidade espacial (SPOSITO, 2004b).

Diferentemente, para os moradores de Londrina, apreenderam-se algumas manifestações que apontaram para a existência de continuidades territoriais, mas não necessariamente de continuidades espaciais (MIYAZAKI, 2008). Todos os cidadãos da cidade principal afirmaram que Londrina possui uma diversidade comercial e de serviços relacionados suficiente para sua população, sendo uma cidade com ótimos indicadores de qualidade de vida. No entanto, a distribuição espacial irregular dos estabelecimentos e espaços de consumo tende a separar os moradores de diferentes partes da cidade de acordo com suas capacidades de se deslocarem e consumirem em cada área de concentração comercial existente. Não somente o caso de *Renan* (Londrina, zona sul) mostrou isso, residente da área sudeste que não consegue consumir em outros espaços da cidade, mas também de *Nathalia* (Londrina, zona central) e *Nicole* (Londrina, zona oeste).

Nathalia afirma que gostaria de frequentar mais a zona norte, por melhores preços de produtos e variedade de marcas que não encontra em muitos estabelecimentos do centro principal, mas, por residir na área central, não pode se deslocar até outras porções da cidade como deseja. *Nicole*, residente da zona oeste, afirma: "É muita contradição, porque eu ia falar que aqui em Londrina não tem nada, mas acabei de falar que tem o suficiente. Parece que se resume a ir ao *shopping*". Em nossa compreensão, a percepção de que tudo "se resume a ir ao *shopping*" é originada pelas limitações de acesso e de consumo às outras partes da cidade, que se tornam afastadas das práticas espaciais cotidianas, mesmo que não se encontrem distanciadas territorialmente, na mesma proporção.

Portanto, entendemos que, apesar de existirem muitas opções de consumo para atividades comerciais e de serviços relacionados na cidade de Londrina, nem todos os cidadãos

podem acessá-las, seja por deficiências na mobilidade urbana ou pelas limitações socioeconômicas que definem os espaços urbanos como cada vez mais diferenciados, separados em termos das distintas práticas espaciais de grupos populacionais que moram em áreas opostas ou pertencem às diferentes classes sociais. Apesar de o tecido urbano em questão estar em continuidade ou proximidade territorial, a crescente diferenciação nas práticas espaciais dos cidadãos não só indica uma descontinuidade espacial como possibilita concluir que a desigualdade socioespacial, pela ótica do comércio e do consumo, é uma realidade para a área em questão.

Em nosso caso, é imprescindível destacar que os dois recortes geográficos de análise apontam para considerações distintas, porém em interrelação. Primeiro, a unidade urbana por nós tratada como aglomeração urbana de Londrina se configura tanto pela descontinuidade territorial (não entre todas as cidades) quanto pela marcante continuidade espacial em termos de deslocamentos para o trabalho, estudo, lazer e consumo. Segundo, na cidade principal da aglomeração, dentro dos limites de seu perímetro urbano, os fatores se invertem e a constante passa a ser a continuidade territorial, com algumas áreas de destaque que sofrem com a descontinuidade espacial quando se trata das práticas de consumo.

Em conjunto, ressaltamos a unidade espacial na escala da aglomeração, com alguns trechos de conexões do ambiente construído, e a continuidade territorial na cidade de Londrina, com a ocorrência de rupturas nas práticas espaciais de consumo dos cidadãos.

Passemos agora para os resultados das entrevistas realizadas com os lojistas, em todas as cidades da aglomeração urbana de Londrina.

5.2 DESLOCAMENTOS PARA O CONSUMO A PARTIR DOS LOJISTAS: ESTRATÉGIAS ESPACIAIS

No tocante às entrevistas com lojistas, dada a representatividade do número de estabelecimentos encontrados a partir do CNEFE (IBGE, 2010), foram selecionados alguns tipos de empresas mais relevantes para o contato com as pessoas responsáveis. Dos 18.510 estabelecimentos de comércio e de serviços relacionados identificados na aglomeração urbana de Londrina, pertinentes à pesquisa, 9.591 ou 51% foram dos Códigos 5 a 12, pertencentes à divisão de comércio varejista. Outros 3.794 estabelecimentos, ou 20,4%, foram do Código 13, pertencente à divisão de alimentação. Juntos, formaram mais de 70% do total de estabelecimentos.

Entre 2010 e 2020, as divisões econômicas de comércio varejista e de alimentação representaram 32% dos estabelecimentos e cerca de 20% dos vínculos empregatícios na aglomeração urbana de Londrina (RAIS, 2021), reforçando a sua importância e o motivo de terem sido escolhidas para as entrevistas com lojistas.

Como parte da pesquisa, foi realizada entrevista com a presidente em exercício da Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL), no ano de 2021, Marcia Manfrin. Fundada em 1937, a ACIL possui um histórico de desenvolvimento próximo ao de Londrina, ligada ao fomento de atividades industriais, comerciais e de serviços na cidade, a partir da reunião dos interesses de profissionais provenientes destes ramos econômicos (ACIL, 2016). Atua no interior da relação política-institucional, representando a classe empresarial nas decisões tomadas da esfera municipal à federal.

Sobre a relevância dos estabelecimentos comerciais e de serviços para Londrina, Marcia Manfrin afirma que para o ano de 2020, 67% do Produto Interno Bruto (PIB) da cidade era decorrente dessas atividades. São as principais “[...] alavancas de arrecadação do município”, impulsionando a economia e desempenhando um indispensável papel no dia a dia das pessoas.

Perante o significativo peso que esses estabelecimentos representam na totalidade das atividades econômicas urbanas da aglomeração ao longo da última década, optamos por entrevistar os(as) lojistas cujas empresas se encaixassem nas atividades de comércio varejista ou de alimentação. De modo a abarcar diferentes portes e tipos de estabelecimentos dessas duas divisões, procurou-se contatar lojistas de empresas de capital local e de capitais regional, nacional ou internacional, preferencialmente de redes com mais de uma loja na aglomeração, para que pudessem expor as diferenças nas práticas de consumo entre elas.

Inicialmente, devido à situação de distanciamento e, preferencialmente, isolamento social pela pandemia de covid-19, não foi possível ir às ruas e adentrar os estabelecimentos para a realização de conversas presenciais. Então, tentaram-se contatos remotos por ligações telefônicas e endereços eletrônicos (e-mails), com pouco sucesso. Dos mais de 70 estabelecimentos contatados, nas sete cidades da aglomeração urbana de Londrina, cerca de 95% não responderam, mostraram-se inacessíveis por questões de tempo e trabalho, ou simplesmente não quiseram participar da pesquisa.

Diferentemente das entrevistas com cidadãos, que foram alcançados por meio da rede pessoal de contatos do pesquisador, com maiores possibilidades de sensibilização e informação acerca dos objetivos do estudo, o contato remoto com lojistas se mostrou mais difícil e propenso à indiferença pelo público-alvo.

Após várias tentativas, decidimos realizar as entrevistas com os lojistas de forma presencial, concomitantemente aos trabalhos de campo que visaram a aferição de pontos de concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas cidades da aglomeração. Entretanto, algumas medidas básicas de proteção pessoal e sanitária foram adotadas, como o uso de máscara de modelo “Peça Facial Filtrante” (PFF2), a higienização constante das mãos com álcool em gel, o distanciamento para com a pessoa entrevistada e o não compartilhamento de objetos como papeis e caneta. Sempre que possível, as entrevistas foram gravadas e, em necessidade de anotações, estas foram feitas exclusivamente pelo pesquisador. Ainda, um dos requisitos indispensáveis foi que toda a população adulta do estado do Paraná estivesse vacinada contra a covid-19 com pelo menos uma dose. Esse momento veio a partir do mês de setembro de 2021, período em que foram feitas as entrevistas presenciais.

Os lojistas entrevistados nos municípios da aglomeração urbana de Londrina foram de diferentes empresas, como lojas de materiais de construção, lojas de departamentos, de móveis e eletrodomésticos, produtos alimentícios, acessórios e peças para celulares, bebidas, rações e produtos para pets. Houve entrevistas tanto de pequenos lojistas, de capital local, como de gerentes de grandes estabelecimentos, de capital regional ou nacional, como Casas Bahia, Lojas Pernambucanas, Lojas Colombo, Lojas CEM, Tintas Darka e Lojas Americanas.

O Quadro 11 ilustra o tipo de empresa, o grupo econômico em que se encaixa na CNAE 2.0 e a definição da atividade para cada empresa em que os lojistas foram entrevistados. Também está identificado a localidade em que cada entrevista ocorreu, baseado nos pontos definidos para os trabalhos de campo.

Quadro 11 – Caracterização das empresas com representantes entrevistados na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).

	Empresa	CNAE 2.0	Definição em nível de classe (CNAE 2.0)	Origem do capital
Apucarana 3	Loja de ferramentas e materiais hidráulicos	Grupo 47.4 (Código 8)	Comércio varejista de ferragens, madeira e materiais de construção	Local
Apucarana 5	Casas Bahia	Grupo 47.1 (Código 5)	Comércio varejista de mercadorias em geral, sem predominância de produtos alimentícios	Nacional

Arapongas 1	Bar	Grupo 56.1 (Código 13)	Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação e bebidas	Local
Arapongas 4	Lojas Pernambucanas	Grupo 47.1 (Código 5)	Comércio varejista de mercadorias em geral, sem predominância de produtos alimentícios	Nacional
Cambé 1	Lojas Colombo	Grupo 47.5 (Código 9)	Comércio varejista especializado de eletrodomésticos e equipamentos de áudio e vídeo	Regional
Cambé 2	Loja de acessórios e peças para celular	Grupo 47.5 (Código 9)	Comércio varejista especializado de equipamentos de telefonia e comunicação	Local
Ibiporã 4	Loja de materiais elétricos	Grupo 47.4 (Código 8)	Comércio varejista de material elétrico	Local
Ibiporã 5	Lojas CEM	Grupo 47.5 (Código 9)	Comércio varejista especializado de eletrodomésticos e equipamentos de áudio e vídeo	Regional
Jataizinho 3	Loja de bebidas	Grupo 47.2 (Código 6)	Comércio varejista de bebidas	Local
Jataizinho 5	Loja de materiais de construção e ferramentas	Grupo 47.4 (Código 8)	Comércio varejista de ferragens, madeira e materiais de construção	Local
Londrina 4	Loja de rações e produtos para pets	Grupo 47.8 (Código 12)	Comércio varejista de outros produtos novos não especificados anteriormente	Local
Londrina 6	Tintas Darka	Grupo 47.4 (Código 8)	Comércio varejista de tintas e materiais para pintura	Regional
Rolândia 2	Loja de móveis novos e usados	Grupo 47.8 (Código 12)	Comércio varejista de artigos usados	Local
Rolândia 4	Lojas Americanas	Grupo 47.1 (Código 5)	Comércio varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos	Nacional

			alimentícios – hipermercados e supermercados	
--	--	--	----------------------------------------------	--

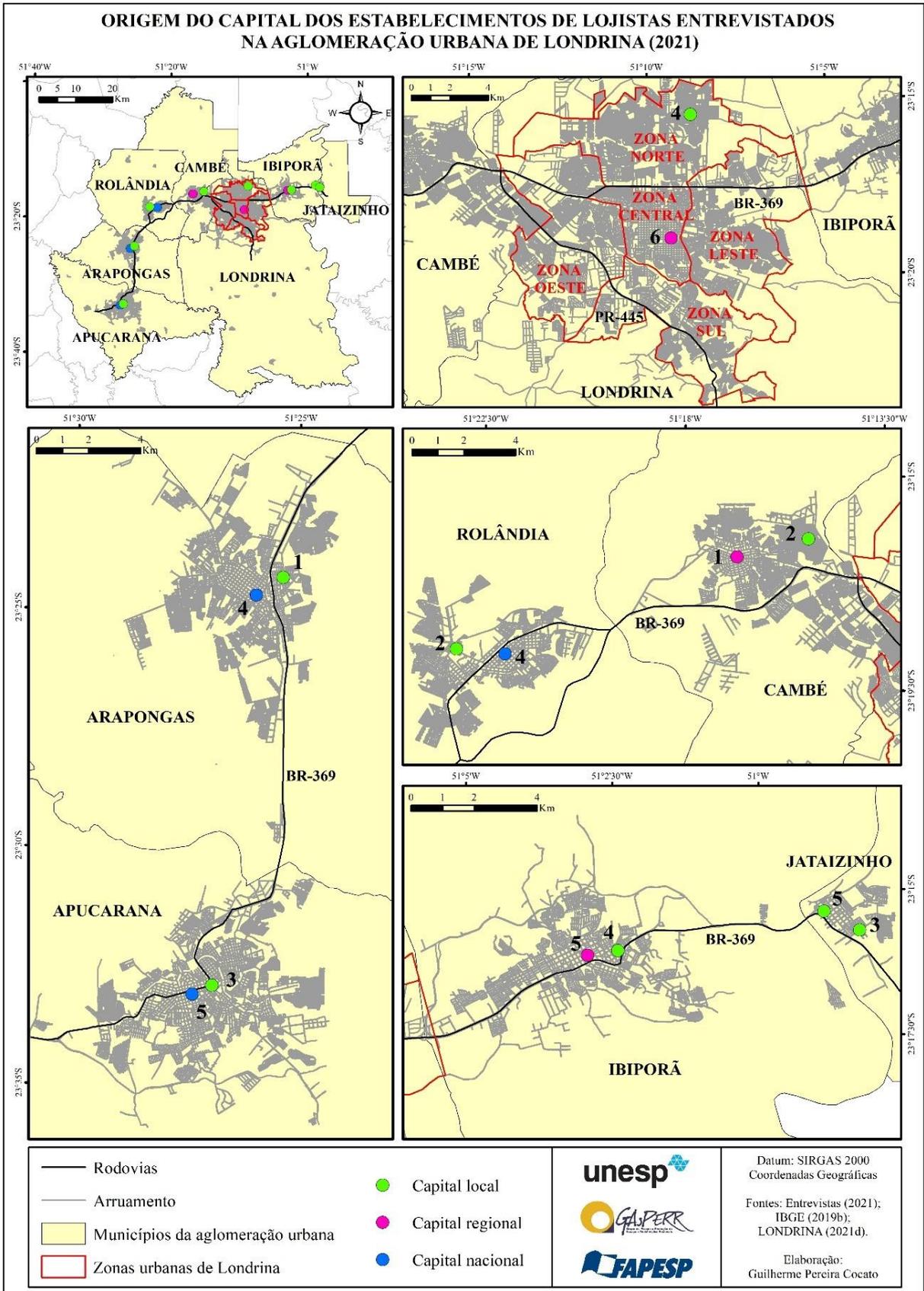
Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Procurou-se dividir as entrevistas, em cada cidade, entre um(a) lojista de estabelecimento de capital local e outro(a) de capital regional ou nacional. Não foi possível no caso de Jataizinho, por não possuir lojas cuja origem não seja na própria cidade, com exceção de postos de combustíveis que se localizam fora das localidades visitadas.

A Figura 42 mostra os estabelecimentos de lojistas entrevistados, de acordo com a origem do capital, demonstrando a variação das empresas escolhidas.

Figura 42 – Origem do capital dos estabelecimentos de lojistas entrevistados na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



Utilizando-se os Códigos, de 1 a 16, definidos neste trabalho para os grupos de atividades econômicas estudadas, temos o seguinte panorama dos estabelecimentos cujos lojistas foram entrevistados: quatro do Código 8, três do Código 5, três do código 9, dois do Código 12, um do Código 6 e um do Código 13. São 13 estabelecimentos de comércio varejista e um de serviços relacionados aos bares e restaurantes, exatamente as atividades mais presentes na aglomeração urbana de Londrina de acordo com os dados do CNEFE em 2010.

Entre os(as) lojistas entrevistados(as), as idades variaram entre 18 e 69 anos. No entanto, apenas dois ultrapassaram os 50 anos: o proprietário do bar em Arapongas 1 e o proprietário da loja de móveis novos e usados em Rolândia 2. Nos estabelecimentos maiores, de capital regional ou nacional, a faixa etária foi de 25 a 49 anos, demonstrando preferência dessas empresas por pessoas mais jovens, familiarizadas com a operação de redes sociais e vendas *online* e, aparentemente, em início de carreira, sem grandes pretensões salariais. O tempo de trabalho nas lojas variou consideravelmente, desde um ano até mais de 30.

Outro ponto a se destacar é que, de todos os entrevistados, apenas três não eram naturais de uma das cidades da aglomeração urbana de Londrina. Destes, um era de cidade próxima à Apucarana, Marilândia do Sul-PR, e dois de outros estados: Minas Gerais e Mato Grosso do Sul. Vieram à aglomeração, há mais de dez anos, por motivos relacionados às possibilidades de estudo e trabalho, demonstrando a centralidade exercida nesses âmbitos, principalmente por Londrina.

Acerca do funcionamento cotidiano dos estabelecimentos, os lojistas se queixaram de quedas nas vendas e no faturamento nos últimos anos, especialmente nos últimos meses devido à pandemia de covid-19. Uma resposta destoante foi do representante da Tintas Darka, que afirmou que houve crescimento de pelo menos 15%, não somente para a atividade de pintura, mas no ramo de materiais de construção como todo. Isto indica tanto o importante papel desempenhado pelo capital incorporador nos espaços urbanos, como o impacto no consumo causado pelo auxílio emergencial distribuído à parte da população brasileira, principalmente no segundo semestre de 2020.

Como destaca Harvey (2013), é o mercado fundiário que define a transferência do capital à terra e, conseqüentemente, influencia na dinâmica de produção do espaço urbano. Produção que passa pela ação do capital incorporador que lucra ao investir e ampliar o ambiente construído, adquirindo terrenos e realizando empreendimentos imobiliários (SMOLKA, 1987). Mesmo em momentos de crise econômica, a diferenciação socioespacial causada pela intervenção do capital incorporador no espaço urbano não cessa, sendo necessária para a própria sobrevivência desses agentes hegemônicos. Quando determinada área atinge o grau máximo de

saturação pelas transformações realizadas, como loteamentos, abertura de vias, pavimentação, construção de edificações etc., os agentes incorporadores (loteadoras, imobiliárias, construtoras e o próprio poder público) passam para outras porções do espaço, em um movimento chamado de deslocamento espacial (CAMPOS, 1989). Portanto, a carência por materiais de construção nunca se extingue e, inclusive, pode aumentar quando os investimentos financeiros em outros setores se tornam economicamente prejudiciais ou simplesmente menos lucrativos.

Em outra perspectiva, muitos lojistas realçaram o impulso nas vendas e no consumo proporcionado pela disponibilização de 311 bilhões de reais pelo governo federal brasileiro às famílias consideradas mais vulneráveis aos impactos socioeconômicos negativos da pandemia (PODER 360, 2021). Pelo fato de as parcelas serem relativamente baixas, não ultrapassando os R\$ 600,00 mensais e, portanto, não atingirem sequer o valor de um salário-mínimo, boa parte desse dinheiro foi direcionado ao consumo consuntivo, do dia a dia, e para alguns gastos que não exigissem grandes investimentos (EXAME, 2021). É o caso do consumo de materiais de construção.

Não foram relatados impactos negativos devido às restrições no funcionamento das atividades comerciais e de serviços, pois os períodos de fechamento não se estenderam por mais de 15 dias, para a maioria dos entrevistados. Também não houve auxílio econômico por parte dos governos, em suas diversas esferas, aos lojistas, no intuito de mitigar os prejuízos pelas quedas nas vendas. Foi mencionado somente um auxílio para o pagamento de parte do salário de funcionários das grandes redes varejistas, pela redução da jornada de trabalho e afastamentos pontuais para trabalhadores que se encaixavam nos grupos de risco à doença. Constatou-se que o acesso ao crédito para micro e pequenas empresas, que já era difícil (UOL, 2021), tornou-se ainda mais pela redução de investimentos do poder público a esses estabelecimentos, deixando-os mais vulneráveis ao endividamento e ao risco de falência.

Quanto aos imóveis em que os estabelecimentos se localizavam, oito responderam ser locados, cinco de propriedade do lojista e um não pode divulgar essa informação. As respostas foram diversas tanto para os de capital local, quanto para as empresas maiores. Casas Bahia em Apucarana 5, Tintas Darka em Londrina 6 e Lojas Americanas em Rolândia 4 alugam seus imóveis, pagando até R\$ 30.000 mensais por localizações nos centros de suas respectivas cidades. Já Lojas Colombo em Cambé 1 e Lojas CEM em Ibiporã 5 são proprietárias dos imóveis, também nos centros das cidades. Os lojistas de estabelecimentos menores se dividem entre proprietários e locatários, pagando entre R\$ 1.000 mensais em uma localização periférica em Cambé 2 até R\$ 4.000 mensais em Londrina 4, na Avenida Saul Elkind, via valorizada para a instalação de atividades econômicas na zona norte de Londrina e na cidade como todo.

Na questão de satisfação acerca da localização, todos responderam afirmativamente, até porque, devido aos parâmetros utilizados para a realização dos trabalhos de campo, os estabelecimentos escolhidos para as entrevistas se situavam em vias especialmente movimentadas, de concentração com outros estabelecimentos comerciais e de serviços e de ligação entre diferentes porções das cidades e da própria aglomeração, tendo, portanto, significativa circulação de veículos e pedestres. É o que demonstra o Quadro 12:

Quadro 12 – Caracterização socioespacial e apreensão dos graus de circulação dos cidadãos nos locais de trabalhos de campo na aglomeração urbana de Londrina (2021).

	Caracterização da via	Grau de circulação de veículos	Grau de circulação de pedestres
Apucarana 1	Ligação entre o centro e bairros periféricos da porção sul da cidade	Alto	Baixo
Apucarana 2	Avenida onde se concentram indústrias de facção	Intenso	Baixo
Apucarana 3	Acesso ao centro da cidade e à Rodovia BR-369, para Arapongas-PR	Intenso	Médio
Apucarana 4	Rodovia PR-340 que se transforma em avenida e atravessa a cidade, conectando-se à BR-369	Intenso	Baixo
Apucarana 5	Centro da cidade	Intenso (falta de vagas de estacionamento)	Intenso
Arapongas 1	Ligação entre o centro da cidade e bairros da porção leste, com acesso à Rodovia BR-369, para Rolândia-PR ou Apucarana-PR	Alto	Baixo
Arapongas 2	Interior de bairro residencial	Médio	Baixo

Arapongas 3	Interior de bairro residencial, próxima às indústrias moveleiras na marginal da BR-369	Alto	Médio
Arapongas 4	Centro da cidade	Intenso (falta de vagas de estacionamento)	Intenso
Arapongas 5	Interior de bairro residencial, próxima ao acesso para Rodovias PR-444 e PR-218, para Maringá-PR e Sabáudia-PR	Médio	Médio
Cambé 1	Centro da cidade, perpendicular ao calçadão	Intenso (falta de vagas de estacionamento)	Intenso
Cambé 2	Avenida importante de conjunto de bairros periféricos na porção nordeste da cidade, com acesso à Rodovia PR-445	Intenso	Alto
Cambé 3	Interior de bairro residencial	Alto	Alto
Cambé 4	Interior de bairro residencial, próxima à Londrina-PR	Baixo	Baixo
Cambé 5	Interior de bairro residencial, dando acesso à Rodovia BR-369 para Londrina-PR ou Rolândia-PR	Médio	Baixo
Ibiporã 1	Interior de bairro residencial periférico no extremo oeste da cidade	Baixo	Baixo
Ibiporã 2	Rodovia BR-369, com ligação à Londrina-PR, que se bifurca em duas importantes avenidas	Intenso	Médio
Ibiporã 3	Ligação entre o centro da cidade e bairros periféricos da porção norte	Intenso	Médio
Ibiporã 4	Rodovia que se transforma em avenida e dá acesso à cidade vindo de Jataizinho-PR	Intenso	Médio

Ibiporã 5	Centro da cidade	Intenso (falta de vagas de estacionamento)	Intenso
Jataizinho 1	Interior de bairro residencial periférico no extremo leste da cidade	Baixo	Baixo
Jataizinho 2	Ligação entre o centro e bairros periféricos no extremo nordeste da cidade	Médio	Médio
Jataizinho 3	Avenida de ligação entre o centro e bairros periféricos no extremo leste da cidade	Médio	Baixo
Jataizinho 4	Avenida onde está a prefeitura, uma das principais da cidade	Alto	Médio
Jataizinho 5	Entrada da cidade e acesso ao centro	Alto	Alto
Londrina 1	Interior de bairro residencial na zona oeste da cidade, com acesso à Avenida Arthur Thomas, que se liga às Rodovias BR-369 e PR-445	Médio	Médio
Londrina 2	Interior de bairro residencial em sentido noroeste da cidade, próxima à divisa entre as zonas oeste e norte	Médio	Baixo
Londrina 3	Avenida de ligação, no sentido norte-sul, entra a zona norte, o <i>shopping</i> Londrina Norte e o centro principal da cidade	Alto	Baixo
Londrina 4	Subcentro e avenida principal da zona norte da cidade, no sentido leste-oeste, ligando-se à Cambé-PR e Ibiporã-PR em seus extremos	Intenso	Alto
Londrina 5	Rua paralela à Rodovia PR-445 e de fácil acesso à Avenida Dez de Dezembro, principal ligação norte-sul da cidade e entre as Rodovias PR-445 e BR-369	Baixo	Baixo
Londrina 6	Avenida importante que atravessa o centro principal da cidade no sentido norte-sul	Intenso (falta de vagas de estacionamento)	Médio

Londrina 7	Avenida importante da zona leste da cidade, ligando bairros periféricos à Avenida Dez de Dezembro e ao centro principal	Alto	Médio
Londrina 8	Ligação entre o centro principal da cidade e a Rodovia BR-369	Intenso (falta de vagas de estacionamento)	Alto
Londrina 9	Ligação entre o centro principal, a zona oeste e o setor sudoeste da cidade (Gleba Palhano e <i>shopping</i> Catuaí)	Intenso (falta de vagas de estacionamento)	Médio
Londrina 10	Avenida importante que atravessa a Gleba Palhano e dá acesso tanto ao centro principal da cidade quanto ao <i>shopping</i> Catuaí e à Rodovia PR-445	Intenso	Baixo
Rolândia 1	Interior de bairro residencial	Médio	Médio
Rolândia 2	Avenida importante no sentido norte/noroeste em porção periférica da cidade, dando acesso à Rodovia PR-170, para distritos rurais, Jaguapitã-PR e Prado Ferreira-PR	Alto	Baixo
Rolândia 3	Avenida que dá acesso à Rodovia BR-369, para Cambé-PR ou Araongas-PR	Intenso	Médio
Rolândia 4	Centro da cidade	Alto	Alto
Rolândia 5	Interior de bairro residencial, com acesso à Rodovia BR-369, para Cambé-PR ou Araongas-PR	Médio	Baixo

Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Por meio da caracterização das localidades em que foram realizados os trabalhos de campo e entrevistados os lojistas, notamos a predominância de importantes vias, como rodovias e avenidas que ligam distintas áreas das cidades e as próprias cidades da aglomeração. Portanto, são pontos significativos da aglomeração urbana de Londrina, concentrando estabelecimentos relevantes à pesquisa e atraindo grande número de consumidores.

Na tentativa de apreensão da circulação de veículos e pedestres que passam por essas localidades, definiram-se graus de mensuração: “baixo”, “médio”, “alto” e “intenso”, de acordo com a percepção do pesquisador em campo.

Confirmando a centralidade que as concentrações de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados exercem sobre as práticas de consumo dos cidadãos, 27 dos 40 locais apresentaram circulação de veículos intensa ou alta, o que também reforça o caráter de conectividade que essas vias desempenham na aglomeração. No entanto, apenas dez foram classificadas como de graus intenso ou alto em relação aos pedestres, geralmente as localizadas nos centros de cada cidade, onde o acesso é facilitado pelo maior número de linhas do transporte coletivo e presença de terminais centrais de ônibus, como em Londrina, Apucarana e Cambé.

Isto não significa que a frequência de consumidores esteja abaixo do esperado para grandes concentrações de estabelecimentos de consumo consuntivo, mas que se destaca a preferência pelos transportes individuais automotores. Da mesma forma que as pessoas optam, sempre que as condições socioeconômicas permitem, utilizar veículos particulares para a mobilidade diária ao trabalho e estudo, esse padrão se repete para a esfera do consumo, como ficou evidente nas entrevistas com os cidadãos. O fato de que as áreas de concentrações de estabelecimentos analisadas exercem centralidade para a aglomeração urbana, indica a existência de um poder de atração que ultrapassa os limites municipais em que se encontram, não sendo, portanto, centros facilmente acessíveis a pé, como os localizados nos interiores de bairros periféricos no tecido urbano.

Em relação à existência ou não de filiais das empresas nas mesmas cidades ou em outras cidades e estados, todos os lojistas entrevistados, de estabelecimentos com capital de origem local, responderam negativamente. Entre estes, todos afirmaram que a mão de obra é familiar, não registrada e raramente ultrapassa três pessoas. Ademais, detalharam que a origem dos produtos para as lojas é por meio de fornecedores intermediários, sendo difícil a negociação direto com o fabricante pelo baixo volume de mercadorias.

Quando perguntados sobre a concorrência com grandes espaços de consumo na cidade, somente os lojistas de Jataizinho descreveram ser prejudicial, seja pela preferência dos consumidores às lojas maiores e com produtos diversos, seja pela dificuldade em competir com os preços por elas praticados. O restante dos lojistas de estabelecimentos de capital local afirmaram ser positiva a presença de lojas e redes varejistas maiores, pela atração de consumidores e movimentação econômica na cidade.

Para a presidente da ACIL, a relação entre os estabelecimentos comerciais e de certos serviços distribuídos por Londrina e os grandes espaços de consumo é de complementaridade,

pelos diferentes tipos de produtos que são passíveis de serem encontrados em cada loja. Todavia, a partir das falas dos cidadãos entrevistados em Londrina, compreendemos que a liberdade de compra, na sua esfera socioespacial, não é algo absoluto e ao alcance dos residentes de diferentes partes da cidade. Dessa forma, as escolhas dos estabelecimentos a serem frequentados passam por fatores além das preferências por determinados produtos ou preços. Envolvem as possibilidades de acesso e a mobilidade urbana que cada cidadão pode efetivamente realizar, assim como as diferenciações socioeconômicas que limitam ou ampliam as práticas de consumo em distintas áreas da cidade.

Em contrapartida, as mesmas perguntas para os lojistas de estabelecimentos de capital regional ou nacional receberam respostas diferentes, dada a maior capacidade dessas empresas em tomar decisões que afetam a estruturação das cidades.

Quanto à existência de filiais, todos esses estabelecimentos possuíam lojas em outras cidades e estados. Unanimemente, todos recebem seus produtos via setor de compras e centro de distribuição próprio. Quanto à mão de obra, o número de trabalhadores ficou entre sete e 30. Dessa forma, mesmo se tratando de grandes empresas, com faturamentos bilionários e alcances espaciais regional ou nacional, são estabelecimentos classificados como de pequeno porte, de acordo com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE, 2018).

A seguir, as grandes redes identificadas na aglomeração urbana de Londrina, nas quais foi possível realizar as entrevistas com gerentes.

Presente na localidade Apucarana 5, a Casas Bahia, fundada em 1952 em São Caetano do Sul-SP (CASAS BAHIA, 2021), possui hoje mais de 1.000 lojas em vinte estados e no Distrito Federal, sendo 44 na Região Sul. Ressaltamos que é uma empresa pertencente ao grupo Via Varejo S. A., também proprietário das redes Pontofrio, Extra e Bartira (fabricante de móveis). Na aglomeração urbana de Londrina, está presente em Apucarana e Londrina. Nesta última, são duas lojas: uma no centro principal da cidade e outra no *shopping* Catuaí.

Em Arapongas 4 está uma unidade da Lojas Pernambucanas, fundada em 1908 em Recife-PE (PERNAMBUCANAS, 2021), atualmente com 430 lojas em quatorze estados e no DF, sendo a maior concentração nas Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Na aglomeração, está presente em Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã e Londrina. Em Londrina, são quatro lojas: uma no centro principal da cidade e outras três em *shopping centers*, respectivamente no Catuaí, Boulevard e Londrina Norte.

Em Cambé 1, existe Lojas Colombo, fundada em 1959 em Farroupilha-RS (COLOMBO, 2021), com 250 lojas em 191 cidades nos três estados da Região Sul.

Autodenomina-se como a maior rede varejista desta região. Na aglomeração, está presente em Apucarana, Arapongas, Cambé, Londrina (no centro principal) e Rolândia.

Na localidade Ibiporã 5, está uma unidade da Loja Centro dos Eletrodomésticos e Móveis ou Lojas CEM. Fundada em 1952 em Salto-SP, possui 288 lojas nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Paraná (LOJAS CEM, 2021). Na aglomeração, está presente em Ibiporã e na zona norte de Londrina, diferentemente das demais redes que buscam localizações no centro principal da cidade. É mais um reforço para o potencial consumidor dos residentes dessa porção da cidade, hoje considerada como um subcentro de Londrina (SILVA, 2006; BEIDACK; FRESCA, 2011). Uma área que possui histórico passado e presente de rápida expansão e grande necessidade por atividades comerciais e de serviços próximas.

Em Londrina 6 está uma loja da Tintas Darka, fundada em 1989 em Goioerê-PR, mas atualmente com sede em São José dos Pinhais-PR, próxima à Curitiba-PR. Possui 31 lojas nos estados do Paraná e Santa Catarina, sendo a maior rede de lojas de tintas na Região Sul (TINTAS DARKA, 2021). Na aglomeração, está presente com uma loja em Apucarana, Arapongas e Rolândia, além de duas em Londrina (ambas no centro principal).

Em Rolândia 4, está uma unidade da Lojas Americanas, fundada em 1929 em Niterói-RJ e que hoje possui 1.729 lojas em todos os estados da federação e no DF (AMERICANAS, 2021). A maior incidência é nas Regiões Sul e Sudeste, com 1.170 lojas, seguida das Regiões Nordeste (477), Centro-Oeste (75) e Norte (7). É uma das maiores empresas varejistas do Brasil, já tendo sido considerada a quarta nesse quesito (EXAME, 2016). Na aglomeração urbana de Londrina, está presente em Apucarana, Arapongas, Cambé, Rolândia e Londrina. Nesta última, são oito lojas: três no centro principal (uma delas no *shopping* Royal Plaza), uma na Avenida Saul Elkind (zona norte) e as outras quatro distribuídas em *shopping centers* da cidade, como o Aurora, o Catuaí, o Boulevard e o Londrina Norte.

Assim como acontece com a escolha locacional da Lojas CEM, a Lojas Americanas opta por implantar uma unidade na zona norte de Londrina, compreendendo o potencial consumidor dessa área composta por dezenas de bairros residenciais, conjuntos habitacionais e loteamentos particulares.

Algo que também se evidencia é a estratégia espacial das grandes empresas varejistas ao se localizarem nos *shopping centers* de Londrina, como são os casos do Catuaí (Casas Bahia, Pernambucanas e Americanas), Londrina Norte (Pernambucanas e Americanas), Boulevard (Pernambucanas e Americanas), Aurora (Americanas) e Royal Plaza (Americanas). Por meio dessa escolha espacial, além de se posicionarem nos centros principais das cidades, as redes

varejistas se beneficiam da concentração e diversidade de estabelecimentos nos *shopping centers* que, em conjunto, geram maior circulação de pessoas e possibilidades de consumo.

Diferentemente das práticas espaciais dos cidadãos, as estratégias e lógicas espaciais e econômicas exercidas por grandes empresas têm o potencial de formar ou afirmar áreas, com qualidades de centralidade, para o consumo consuntivo nos espaços urbanos. Enquanto as lógicas são direções gerais, tomadas pelos agentes econômicos hegemônicos visando amplos objetivos como aumento do lucro, diminuição dos custos e expansão territorial, as estratégias espaciais remetem às decisões específicas tomadas por esses agentes em cada contexto, incluindo as localizações para se implantar as lojas (SPOSITO; SPOSITO, 2017).

No entanto, as práticas espaciais têm o potencial de influenciar nas lógicas e estratégias espaciais das grandes empresas. Na ótica de Sposito e Sposito (2017), o consumo conduz e orienta a produção do espaço, agindo também sobre as tomadas de decisões pelas empresas, em âmbito espacial. Por isso, devem ser consideradas em sua interrelação.

Procurando analisar as práticas espaciais dos cidadãos nas esferas do consumo e da mobilidade, pela ótica dos lojistas, foram feitas perguntas sobre a origem dos clientes, possíveis perfis dessas pessoas, interesses relacionados ao ato da compra, frequência de consumo e formas de deslocamento até os estabelecimentos.

Quanto à origem dos indivíduos que consomem em suas empresas, os lojistas traçaram um panorama elucidativo acerca do alcance espacial que determinadas áreas de concentração de comércio e de serviços relacionados podem ter entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina e para além delas. O resumo está no Quadro 13:

Quadro 13 – Alcance espacial das práticas de consumo consuntivo, de acordo com lojistas da aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).

	Empresa	Origem do capital	Produtos mais procurados	Origem dos consumidores
Apucarana 3	Loja de ferramentas e materiais hidráulicos	Local	Mangueiras	Apucarana, Arapongas e cidades do Vale do Ivaí, como Califórnia, Cambira, Marilândia do Sul, Jandaia do Sul, Mauá da Serra e Faxinal
Apucarana 5	Casas Bahia	Nacional	Televisores	Apucarana, Arapongas e cidades do Vale do Ivaí, como Califórnia, Cambira, Marilândia do Sul, Jandaia do Sul e Rio Bom

Arapongas 1	Bar	Local	Cerveja	Arapongas e seus distritos rurais
Arapongas 4	Lojas Pernambucanas	Nacional	Cama, mesa e banho	Arapongas e cidades como Sabáudia e Rolândia
Cambé 1	Lojas Colombo	Regional	Eletrodomésticos, linha branca	Cambé e toda a região de Londrina
Cambé 2	Loja de acessórios e peças para celular	Local	Carregadores de celular	Diversa, muitos caminhoneiros que passam pelas Rodovias PR-445 e BR-369
Ibiporã 4	Loja de materiais elétricos	Local	Motores de portão e antenas	Ibiporã, Londrina e Sertanópolis
Ibiporã 5	Lojas CEM	Regional	Móveis	Ibiporã, Londrina, Jataizinho e Sertanópolis
Jataizinho 3	Loja de bebidas	Local	Bebidas	Jataizinho
Jataizinho 5	Loja de materiais de construção e ferramentas	Local	Mangueiras, produtos para jardim	Jataizinho
Londrina 4	Loja de rações e produtos para pets	Local	Ração	Zona norte de Londrina
Londrina 6	Tintas Darka	Regional	Tinta acrílica	Londrina, Sertanópolis, Sertaneja, Tamarana e Bela Vista do Paraíso
Rolândia 2	Loja de móveis novos e usados	Local	Pias e móveis para cozinha	Rolândia, Londrina e Porecatu

Rolândia 4	Lojas Americanas	Nacional	Brinquedos e presentes	Rolândia, seus distritos rurais, Porecatu e Jaguapitã
------------	------------------	----------	------------------------	-------------------------------------------------------

Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

De acordo com o Quadro 13, verificamos que tanto os estabelecimentos de capital local, como os de capital regional ou nacional – localizados em posições variadas nas cidades da aglomeração urbana, nas áreas centrais ou em porções mais periféricas, como Rolândia 2 e Cambé 2 (Figura 42) –, atraem consumidores da própria cidade e de outras do entorno, pertencentes à aglomeração urbana de Londrina ou não. São tipos de estabelecimentos, vinculados ao consumo consuntivo, que se encontram dentro das práticas espaciais cotidianas dos cidadãos, exercendo atração e construindo escalas geográficas que ultrapassam os limites municipais e reforçam as relações socioespaciais desse conjunto urbano no norte paranaense. Na percepção dos lojistas, essa situação é facilitada pelos meios de transporte mais utilizados pelos clientes para acessarem os estabelecimentos, especificamente os veículos automotores, particulares ou coletivos.

No quesito perfil dos consumidores, somente os lojistas de Apucarana 3 e Londrina 6 foram capazes de traçar distinções. Nesses casos, isso se deu pela tendência de os clientes serem, em sua maioria, homens, acima dos 30 anos de idade. Como são estabelecimentos que comercializam materiais de construção, essa diferença é compreensível, dado que os trabalhos ligados às obras e à construção civil como todo ainda são dominados pelo gênero masculino, reflexo histórico das desigualdades impostas pelas divisões social e sexual do trabalho (FREITAS, 2018). Ainda que não seja o foco deste trabalho, verificamos a imbricação de diferentes formas de opressão na produção socioespacial (SAFFIOTI, 2013), no interior do sistema capitalista, já que as dominações de classe, sexo e gênero, dentre outras, manifestam-se nas relações de trabalho e, conseqüentemente, nos processos espaciais que envolvem a atividade da construção. Como afirma Massey (1994), o espaço pode ser entendido como a extensão das relações sociais.

Retomando o conteúdo das entrevistas, a relação com os clientes nos atos de atendimento e venda foi definida, por 11 de 14 lojistas, como próxima e pessoal. Mesmo os vendedores de grandes redes mencionaram reconhecer os cidadãos que compram em suas lojas, já que estes, geralmente, adquirem o hábito de frequentar os mesmos locais. Não foram expostas muitas estratégias específicas de cada estabelecimento para a atração de consumidores, com

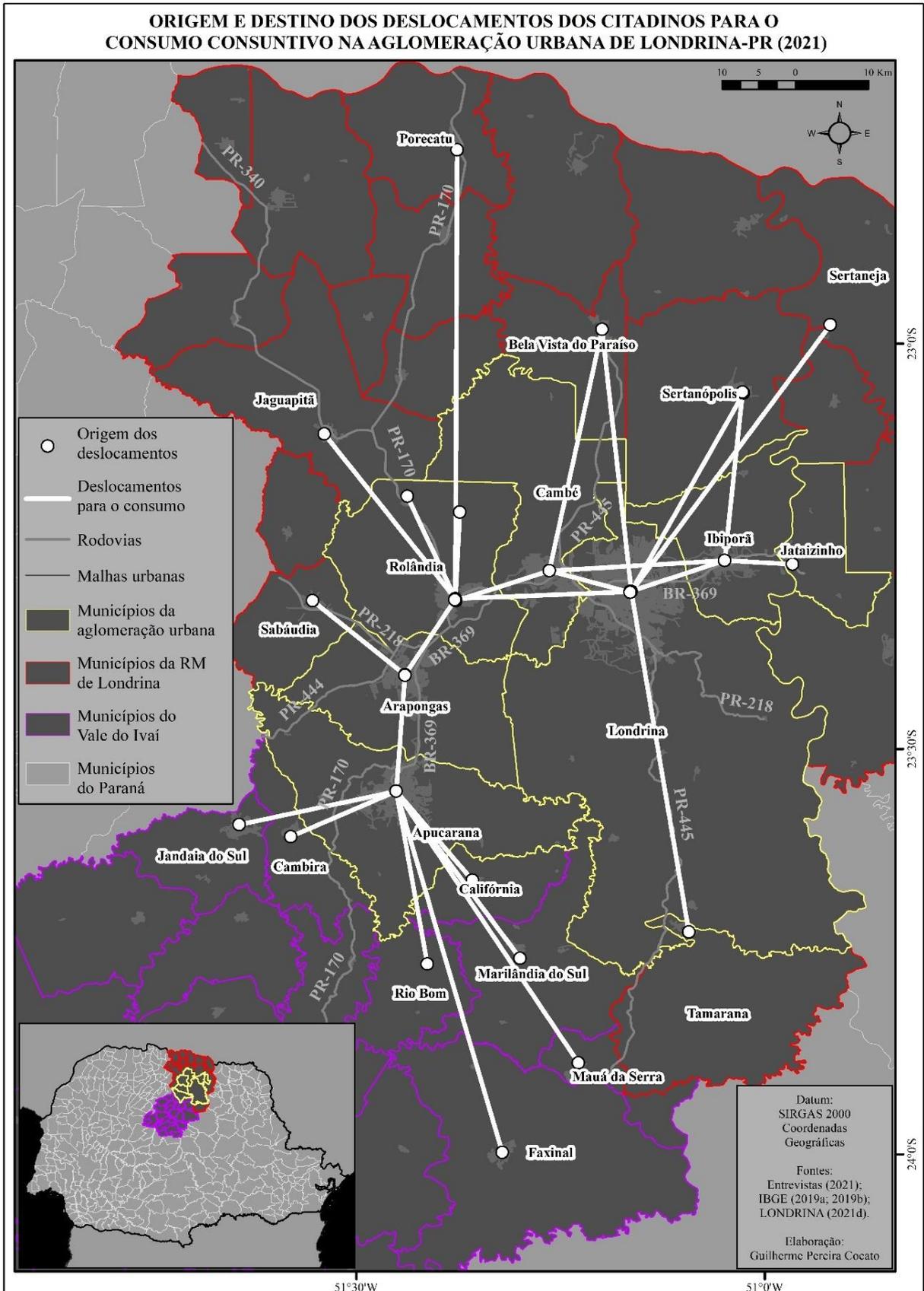
exceção das postagens em redes sociais. Promoções, especialmente nas grandes lojas, são centralizadas em toda a rede e necessitam de aprovação. Entre as motivações para que as pessoas retornem e comprem nesses estabelecimentos, o fator atendimento apareceu sete vezes, seguido de tradição e credibilidade da loja (cinco), diversidade de produtos (quatro) e preço (três). Elementos como segurança, facilidade de pagamento, entrega grátis e localização surgiram apenas uma vez cada.

A época do ano apontada pelos lojistas como de maior quantidade de vendas foi o final do ano, principalmente os meses de novembro e dezembro, devido às férias que proporcionam mais tempo para o consumo e às festas em que a tradição dos presentes permanece. É uma prática que beneficia especialmente o comércio varejista.

As cidades e locais (como os distritos rurais) de origem dos consumidores se apresentaram de forma variada, estendendo-se por cidades da aglomeração urbana de Londrina e seus distritos rurais, de sua Região Metropolitana oficialmente institucionalizada, constituída atualmente por 25 municípios, e do chamado Vale do Ivaí. O Vale do Ivaí é um conjunto de 26 municípios próximos à Apucarana (BRASIL, 2015b), em sentido sudoeste a partir de Londrina, assim denominado pelo Rio Ivaí que atravessa esse território. É uma região entre as cidades de Londrina e Maringá, sofrendo influência e atração de ambas. No entanto, quando se trata de questões relativas ao consumo diário, de produtos e serviços não especializados, Apucarana se mostra como a maior centralidade da região.

A Figura 43 apresenta as cidades de origem e de destino dos consumidores, de acordo com os lojistas entrevistados, tornando melhor a visualização do alcance espacial das áreas centrais comerciais, de determinados serviços e das práticas espaciais de consumo consuntivo dos cidadãos na e para a aglomeração urbana de Londrina.

Figura 43 – Origem e destino dos deslocamentos dos cidadãos para o consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



Elaborada a partir das informações produzidas com as entrevistas de lojistas da aglomeração, a Figura 43 acrescenta mais peso ao argumento da integração socioespacial entre as cidades da área. As sete cidades estão ligadas pelos deslocamentos dos cidadãos para o consumo consuntivo, aqui denominadas como práticas espaciais. Deslocamentos que possuem origens diversas, em cidades da aglomeração ou fora dela, além dos distritos rurais de Rolândia. Direcionam-se para as cidades limítrofes, atravessam o conjunto urbano e, eventualmente, conectam-se às outras cidades da aglomeração, como são os casos dos cidadãos que vêm de Londrina para Rolândia ou de Iporã para Cambé em busca do comércio e de certos serviços nos estabelecimentos visitados.

É significativo que cada cidade da aglomeração urbana de Londrina, com exceção de Jataizinho pelo seu porte e *mix* menor de funções, exerça atração em cidades próximas, no tocante ao acesso às atividades comerciais e de serviços relacionados, atingindo cidades menores da Região Metropolitana e do Vale do Ivaí.

Em comparação com o recorte das sete cidades da aglomeração, são incluídas outras como Porecatu, Jaguapitã, Bela Vista do Paraíso, Sertanópolis, Sertaneja, Tamarana, Mauá da Serra, Marilândia do Sul, Faxinal, Califórnia, Rio Bom, Cambira e Jandaia do Sul. Essa mudança não invalida a seleção feita inicialmente, que prioriza não somente as relações socioespaciais, mas a proximidade territorial entre as cidades. Somente complementa e detalha os deslocamentos para o consumo consuntivo, além da aglomeração, mas também nos centros urbanos que a compõe.

Fica evidente a continuidade espacial entre as cidades, materializada pelos deslocamentos de cidadãos em busca da realização do consumo, principalmente pelo acesso proporcionado pelas Rodovias PR-170, PR-218, PR-340, PR-444, PR-445 e BR-369. São vias importantes nas escalas das cidades e da aglomeração, pela circulação de veículos e pedestres, como indicou o Quadro 12, nas caracterizações das localidades visitadas.

Entretanto, também é possível notar a existência de discontinuidades espaciais nas cidades da aglomeração urbana, pela resposta do lojista em Londrina 4, afirmando que os consumidores que afluem para o seu estabelecimento são quase todos da mesma porção da cidade. Segundo ele, “[...] de cada 20 ou 30, uma pessoa é do centro ou da zona sul”, sendo o restante dos bairros que compõem a zona norte de Londrina.

Isto pode ser analisado por diferentes ângulos. É uma herança histórica e espacial da dinâmica de constituição da zona norte, periférica e afastada do ambiente construído da cidade que, nas décadas de 1970 e 1980 (BEIDACK; FRESCA, 2011), compreendia apenas o centro principal, resultando na formação de um núcleo próprio, ainda que inicialmente carente de

infraestrutura e diversidade, de atividades comerciais e de serviços que abastecessem os seus moradores. E é uma evidência atual do fortalecimento desse núcleo que se tornou um subcentro da cidade, com qualidades de centralidade mais fortes que qualquer outro ponto de Londrina, com exceção do centro principal.

Combinados, o distanciamento espacial e a diferenciação socioeconômica da zona norte e de suas atividades comerciais e de serviços, voltadas para atender os moradores dessa porção do espaço urbano, assinalam a conformação de práticas espaciais de consumo limitadas em termos de acessibilidade e possibilidades de deslocamento para outras partes da cidade, restringindo a mobilidade dos cidadãos e direcionando suas práticas de consumo, preferencialmente, aos espaços e estabelecimentos da mesma área em que residem.

Finalmente, consideramos cumprido o segundo objetivo específico da pesquisa: a análise da aglomeração urbana de Londrina, a partir das esferas do comércio e do consumo, por diferentes perspectivas e frentes metodológicas. Realizamos a análise pelo padrão de distribuição espacial dos estabelecimentos, pelos processos espaciais que o acompanham e pelos conteúdos das práticas e estratégias espaciais de cidadãos e lojistas.

No contexto dos resultados obtidos pelas distintas metodologias aplicadas, entendemos ser necessária a formulação de uma síntese, relacionando os diversos temas, conceitos e processos discutidos e identificados na área de estudo. Será a realização do terceiro objetivo específico e o fechamento de nossa pesquisa, apesar de estarmos distantes de qualquer conclusão sobre as complexas transformações em curso na aglomeração urbana de Londrina, no âmbito do comércio e do consumo.

Como mais uma dimensão a se destacar sobre o conteúdo das entrevistas com os cidadãos e os lojistas, no próximo capítulo propomos uma reflexão sobre as possíveis escalas geográficas socialmente construídas no espaço urbano, compreendendo as cidades e a aglomeração urbana, a partir das estratégias e práticas espaciais para o consumo. Existem descontinuidades e diferenciações acerca do alcance espacial dos cidadãos e nas possibilidades de realização das práticas de consumo que merecem atenção especial.

Ademais, considerando o conjunto de dados e informações analisados, traçaremos um panorama do atual estado de estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina, associando o padrão multicêntrico de distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, e as estratégias e práticas espaciais diferenciadas para o consumo de lojistas e cidadãos.

6 ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES, COMÉRCIO E CONSUMO: PADRÃO MULTICÊNTRICO, ESCALAS GEOGRÁFICAS E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL

Nos capítulos anteriores, vimos que a presença e a distribuição espacial dos estabelecimentos de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina se apresentam dispersas e descentralizadas, em padrão multicêntrico e multicentralizado. Portanto, com múltiplas áreas centrais.

Nesse sentido, a aglomeração urbana de Londrina – configurada a partir da proximidade territorial, das relações socioespaciais próximas e entrelaçadas, e da relevância comercial e de serviços relacionados na rede urbana regional e nacional –, caracteriza-se, crescentemente, pela complexificação em sua estrutura espacial. Complexidade essa que é lida, neste trabalho, a partir da distribuição e das práticas espaciais para as atividades comerciais e de consumo consuntivo, englobando suas formas, processos e funções.

Como apresentaremos, as práticas espaciais dos cidadãos para o consumo, aliadas às estratégias espaciais das grandes empresas varejistas, constroem escalas geográficas distintas que demonstram a existência de uma forte integração entre as cidades da aglomeração, simultaneamente às diferenciações socioespaciais que ocorrem nas práticas de consumo nesses espaços urbanos, culminando em seletivas desigualdades socioespaciais entre cidadãos de diferentes áreas da aglomeração urbana, ocorrendo inclusive em caráter interurbano.

Neste capítulo final, reuniremos e sintetizaremos os principais resultados da pesquisa, obtidos pela aplicação de metodologias quantitativas e qualitativas. Com isso, caracterizaremos o padrão multicêntrico e o estado de multicentralidade identificados, traçando um panorama atual do processo de estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina para o comércio e para o consumo.

6.1 CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS E DA MULTICENTRALIDADE

Para entender o cenário urbano atual, é preciso compreender como se efetivou a cidade do período imediatamente anterior. De acordo com Duhau e Giglia (2016), a produção do espaço urbano regulada pelo regime de acumulação fordista impunha à cidade uma única ordem hegemônica. No contexto latino-americano, a evolução das metrópoles a partir do pós-Segunda Guerra Mundial atendeu ao modelo de desenvolvimento econômico fordista, mas periférico,

pautado em altas e aceleradas taxas de industrialização que ocasionaram acelerado (e desorganizado) crescimento urbano e fortes movimentos migratórios.

O regime fordista foi assumido como uma maneira de manter o processo de acumulação de capital que passou a ser considerado como sinônimo de desenvolvimento econômico. Como afirmam López e Cobos (2017), governos nacionalistas e desenvolvimentistas da América Latina buscaram substituir a crise deixada pelo regime primário-exportador de origem colonial por processos de nacionalização de empresas e industrialização substitutiva de importações, fomentando a economia interna.

A estruturação urbana dessa etapa foi regida pela criação de espaços para atividades industriais e para a moradia de novos habitantes que chegavam às cidades, em sua maioria pobres. Com o grande crescimento populacional, surgem habitações dos tipos mais diversos, a maioria concretizada pela necessidade de seus residentes. Em localizações periféricas do tecido urbano, são os casos das favelas, *villas*, ocupações irregulares e conjuntos habitacionais promovidos pelo Estado (DUHAU; GIGLIA, 2016).

As cidades fordistas eram caracterizadas por uma estrutura urbana mononuclear (SANTOS, 2008b), com as periferias se constituindo como o local de residência da população mais pobre (HIERNAUX; LINDÓN, 2004). Assim, as relações socioeconômicas entre o centro e as periferias eram de acordo com a divisão do trabalho estabelecida e com a busca da reprodução social da classe trabalhadora, que precisava se deslocar tanto para o trabalho quanto para o consumo, distribuídos de forma distante das suas moradias.

Ao longo do século XX, a conjunção dos processos acelerados de industrialização e urbanização, com a produção de periferias pobres e pouco diversas em um espaço urbano que se esgarçava, resultaram em cidades segmentadas pelos locais de ocupação das classes altas, no centro ou em áreas pericentrais, e das classes baixas, afastadas nas periferias (DUHAU; GIGLIA, 2016). Apesar disso, a cidade ainda se expandia de maneira compacta e contínua, com redes de transportes que buscavam ligar radialmente as porções urbanas.

Sempre precisamos ter em mente que o processo de urbanização reúne em seu decorrer rupturas e permanências que compõem as estruturações urbana e da cidade (SPOSITO, 2007). Nesse sentido, também reúne processos espaciais contraditórios, como a concentração de pessoas e atividades e a dispersão deles. A exacerbação dessa contradição começa a dar forma a um espaço urbano mais complexo, resultado de combinações de áreas com altas concentrações e vazios urbanos (CHATEL; SPOSITO, 2015). Essa heterogeneidade dos usos e ocupações, das formas, funções e processos socioespaciais presentes nas cidades, em contínua modificação, dá corpo ao conceito de estruturação do espaço urbano (MIYAZAKI, 2013).

Sposito (2004b) propõe o termo estruturação urbana ou da cidade pela possibilidade que essa noção proporciona para a análise da estrutura urbana como um processo, em constante transformação e em conexão direta com a dinâmica das relações sociais. Portanto, a estrutura da cidade não é estática. Quanto investigado cientificamente, o espaço urbano se trata de um mero recorte no espaço e no tempo, trazido à luz da análise teórica, mas que não pode ser separado da totalidade em movimento ao qual pertence, correndo o risco de se tornar uma construção idealizada e distante da realidade.

A estruturação da rede urbana ou do espaço da cidade considera a dinâmica de interlocução entre os processos, as formas, as funções e os conteúdos socioespaciais que se reproduzem e se interrelacionam de maneira incessante, produzindo o espaço urbano. Durante o processo de urbanização do século XX, a mudança do predomínio da concentração e da compacidade do tecido urbano para uma tendência de dispersão é uma das principais facetas da reestruturação da cidade (CATALÃO, 2015). As aglomerações urbanas sempre foram sinônimo de agrupamento e alta densidade de pessoas e objetos. Com a ampliação da dispersão urbana, novos elementos, processos e conteúdos convivem com o processo de concentração.

A dispersão urbana não é sinônimo de expansão da cidade, ainda que possam caminhar juntas (CATALÃO, 2015). De maneira marcante, na dispersão urbana o crescimento territorial da cidade acontece com mais intensidade do que o crescimento populacional, com o aumento da diferenciação socioespacial e presença de descontinuidades no tecido urbano (SPOSITO, 2004b). Esses fatores começam a colocar em questão a unidade territorial da cidade a partir de uma única ordem (DUHAU; GIGLIA, 2016). Simultaneamente, aumenta a continuidade espacial por novas conexões funcionais criadas entre as áreas segmentadas da cidade, mesmo que de maneira desigual.

A estruturação contemporânea da cidade revela a transferência dos conteúdos de centralidade para as periferias. Além da dicotomia centro-periferia, torna-se necessária a consideração de outros padrões de distribuição espacial para se compreender a intrincada rede de articulações do espaço urbano, mais heterogêneo do que nunca (HIERNAUX; LINDÓN, 2004). O espaço urbano se torna multicêntrico e multicentralizado, com mais de uma área central ocupando localizações distantes do centro principal.

As periferias são incluídas nessa dinâmica, sofrendo reestruturações quantitativas, pela concentração de novos estabelecimentos, e qualitativas, com a mudança no padrão socioeconômico dos residentes. As múltiplas áreas centrais surgem em ambas as situações, como demonstram, respectivamente, os casos do subcentro da zona norte de Londrina e a implantação do *shopping center* Catuaí na zona sul. Enquanto a primeira se fortaleceu em uma

área de padrões diversos, com atividades comerciais e de serviços variados e próxima de amplos conjuntos residenciais populares, a segunda se direcionou para uma nova região de incorporação urbana, valorizando os terrenos de entorno, favorecendo a construção de bairros exclusivos e segregados e se afirmando como um espaço de consumo de padrão socioeconômico médio/alto.

Visando caracterizar os conteúdos de centralidade das múltiplas áreas centrais que compõem a estruturação atual das cidades da aglomeração urbana de Londrina, que conformam o estado de multicentralidade, propomos algumas diferenciações qualitativas dos estabelecimentos, estratégias locacionais e deslocamentos para o consumo que compõem os seus alcances espaciais.

Na aglomeração urbana como todo, os centros principais das sete cidades e algumas outras localidades foram identificados como múltiplas áreas centrais, relevantes tanto para a concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, quanto para a atração de deslocamentos para o consumo. Dessa maneira, houve a identificação de um espaço urbano complexo, em que se mantém a relevância da oposição centro-periferia, mas se acrescenta o padrão multicêntrico, nas escalas da cidade e da aglomeração urbana. Demonstram isso: os dados de localização manipulados a partir do banco de dados CNEFE/CNAE (IBGE, 2010) e representados cartograficamente nos mapas apresentados ao longo do trabalho; e os resultados dos trabalhos de campo e das entrevistas realizadas com cidadãos e lojistas em 2021.

Também foi identificado um padrão de distribuição multicêntrico para as atividades comerciais e de serviços relacionados na cidade de Londrina, maior em população, extensão do tecido urbano e na centralidade exercida perante as outras cidades da aglomeração. Esse padrão multicêntrico está associado à ocorrência da multicentralidade, pelas qualidades das múltiplas áreas centrais em atrair deslocamentos concomitantes para o consumo consuntivo.

Destacaram-se as áreas centrais formadas pelas concentrações de estabelecimentos nos *shopping centers* de Londrina, em diferentes avenidas da cidade, no centro principal e em algumas localidades específicas nas cidades de Arapongas, Cambé e Rolândia. Nelas, predominou a concentração de estabelecimentos do comércio varejista (Códigos 5 a 12) e de serviços de alimentação (Código 13). Nos trabalhos de campo e nas empresas escolhidas para as entrevistas, assim como nos dados obtidos junto ao IBGE, vimos que esses tipos de estabelecimentos formavam o *core* das áreas centrais, sendo proporcionalmente responsáveis pela atração de consumidores ao local.

Esse conjunto de elementos tornou evidente a existência de um cenário multicêntrico e multicentralizado na aglomeração urbana e, destacadamente, em Londrina. Cenário lido e

interpretado a partir dos desdobramentos da distribuição espacial das atividades comerciais e das práticas de consumo dos cidadãos a elas orientadas.

Pelos propósitos do nosso estudo, durante nossas investigações, não foi possível aferir diferenciações qualitativas bruscas entre a tipologia e a funcionalidade dos estabelecimentos existentes em cada área central, já que eles se tratam, em sua maioria, de comércios e serviços relacionados. Dessa forma, optamos por não adotar a policentralidade como conceito a ser desenvolvido.

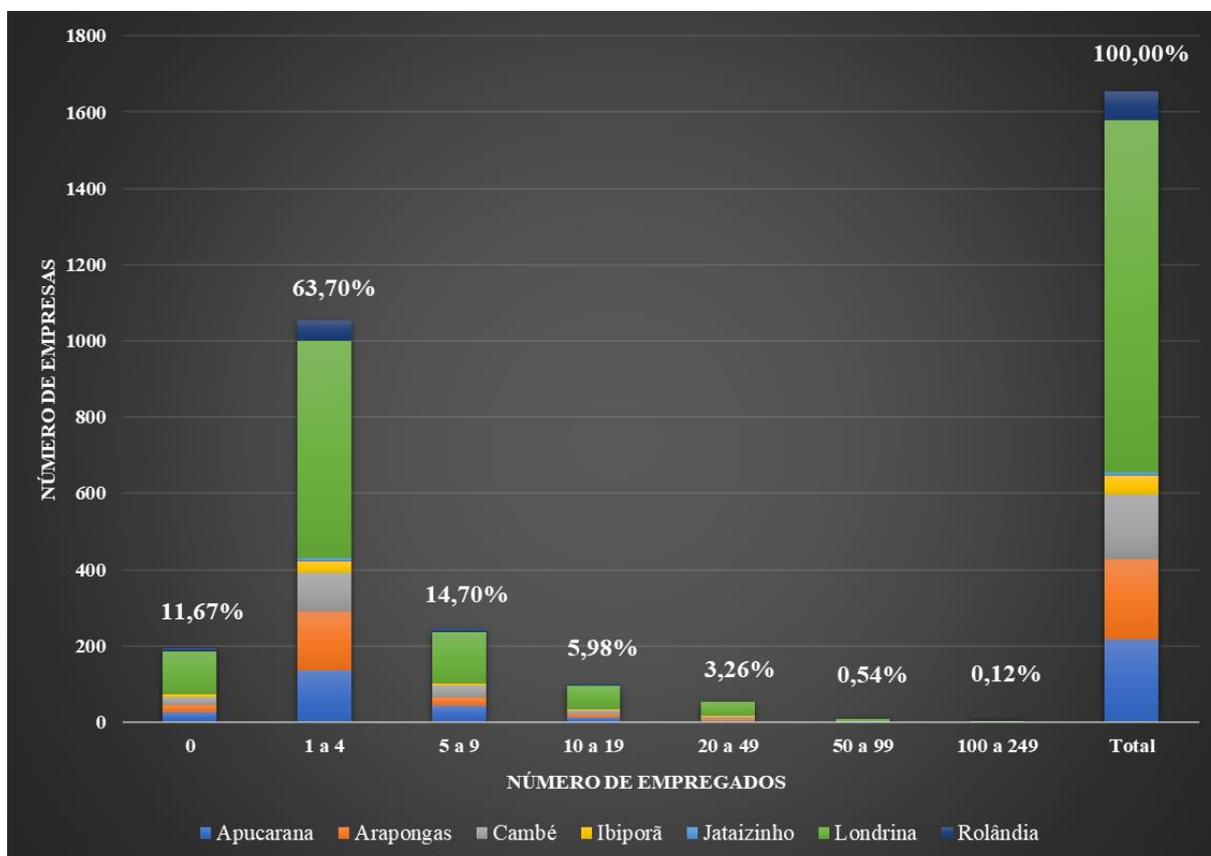
Utilizaremos as observações e os resultados dos trabalhos de campo, das entrevistas e do banco de dados da RAIS (2021), fazendo algumas caracterizações das áreas centrais, detalhando as suas respectivas qualidades de centralidade e dando maior embasamento ao estado de multicentralidade apreendido na aglomeração urbana. O cerne dessas informações se encontra nos Quadros 11, 12 e 13, dispostos no Capítulo 5.

Para somar às observações, registros e resultados obtidos nos trabalhos de campo e nas metodologias utilizadas, consultamos o banco de dados da RAIS (2021) em busca de maiores informações que qualificassem as caracterizações que estamos fazendo de algumas das concentrações de estabelecimentos comerciais e de serviços e sua centralidade. Dos dados disponíveis nessa plataforma, escolhemos a variável “tamanho dos estabelecimentos”, que nos fornece o número de empregados que cada empresa, de determinada atividade econômica, possuía no ano de 2020. Por meio dela, podemos aumentar o grau de detalhamento dos estabelecimentos que estamos enfocando, concentrados e dispersos pela aglomeração urbana de Londrina, atraindo deslocamentos para o consumo pela sua função desempenhada.

Um detalhe importante é que a RAIS possibilita o acesso aos dados vinculados à esfera municipal, dos proprietários de estabelecimentos que fizeram a declaração destes às instituições estatais. Portanto, trataremos dos números de estabelecimentos e suas quantidades de empregados para cada cidade da aglomeração e para o conjunto, não sendo possível a análise por distritos, subdistritos ou setores censitários. Também teremos quantidades totais de estabelecimentos diferentes das identificadas anteriormente, pois nem todos declararam seus números de empregados.

Na divisão de “Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas”, dos Códigos 1 a 4, as quantidades de empregados que os estabelecimentos encontrados tiveram, concentraram-se, em maior proporção, nas faixas de 0 (11,67%), 1 a 4 (63,70%) e 5 a 9 (14,70%). O Gráfico 8 demonstra essa distribuição:

Gráfico 8 – Empregados por estabelecimento, da divisão “Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas” (Códigos 1 a 4), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).

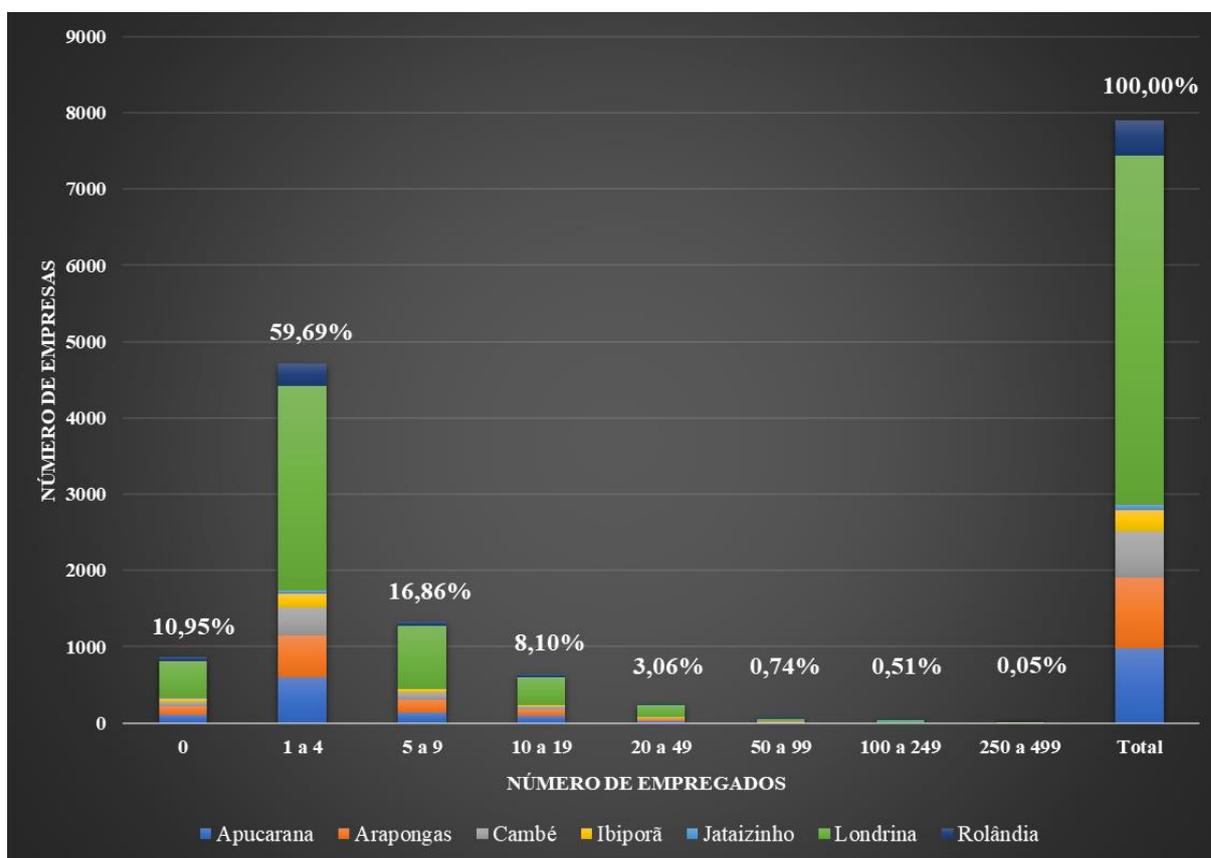


Fonte: RAIS (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Na divisão de “Comércio Varejista”, dos Códigos 5 a 12, a tendência de concentração do tamanho dos estabelecimentos com até 9 empregados se manteve, mas com uma ligeira diminuição dos percentuais nas faixas de 0; 1 a 4; e 5 a 9 empregados, e aumento nas faixas acima, especialmente nos estabelecimentos de 10 a 19 empregados (Gráfico 9). Apesar de minúscula, a faixa de 250 a 499 empregados aparece para esse tipo de estabelecimento, com a ocorrência de quatro para toda a aglomeração urbana de Londrina (todos na cidade principal). Possivelmente, são estabelecimentos hiper e supermercadistas, assim como estão presentes nas faixas entre 50 e 249 empregados.

Gráfico 9 – Empregados por estabelecimento, da divisão “Comércio Varejista” (Códigos 5 a 12), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).

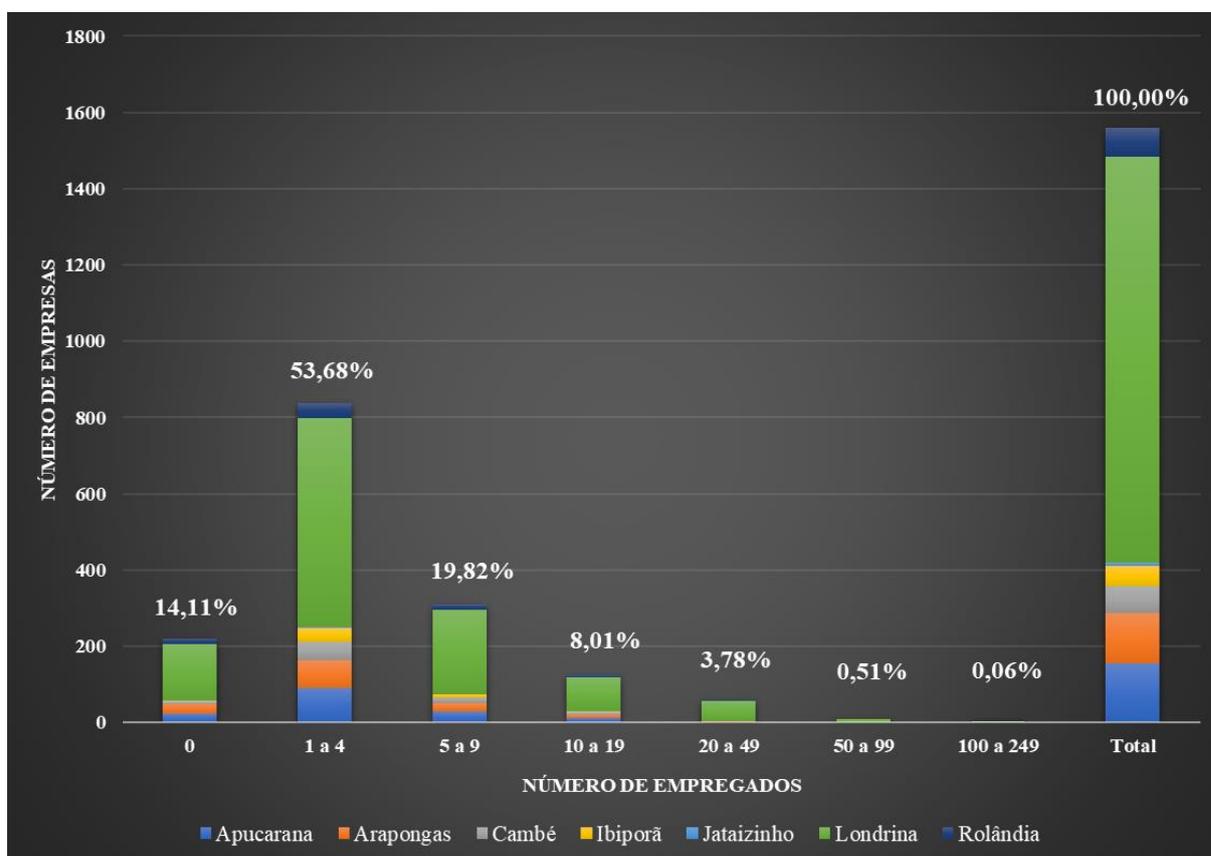


Fonte: RAIS (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Para os estabelecimentos de serviços de alimentação (Código 13), os números de empregados não diferiram de maneira considerável. Aumentaram os estabelecimentos sem empregados registrados e na faixa de 5 a 9. Enquanto o total na faixa entre 1 e 4 empregados se reduziu (Gráfico 10). Apesar disso, foram dados muito parecidos com os do comércio varejista. Como sabemos e detalharemos a seguir, esses são os dois principais tipos de estabelecimentos nas áreas centrais identificadas na aglomeração urbana de Londrina.

Gráfico 10 – Empregados por estabelecimento, de serviços de alimentação (Código 13), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).



Fonte: RAIS (2021).

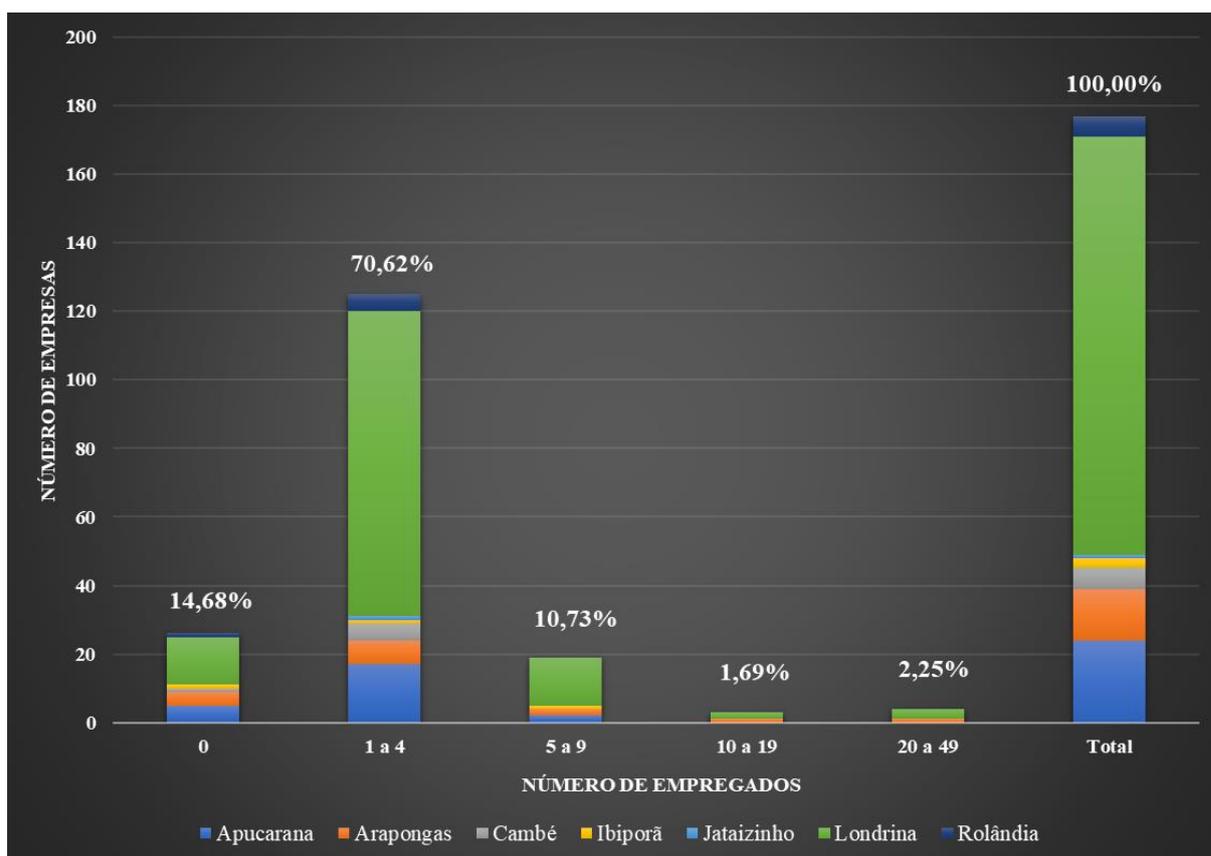
Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Nos dados de tamanho dos estabelecimentos comerciais e de serviços de alimentação, a proporção de distribuição espacial destes entre as cidades da aglomeração foi similar. Londrina concentrou a maior parte das empresas, acima dos 50% ou 60%. Pelos seus respectivos portes demográficos, Apucarana, Arapongas e Cambé tiveram números próximos, com menor expressividade da última cidade. Isto pode ser explicado, como discutimos antes, pela continuidade territorial entre Londrina e Cambé, fazendo com que uma parcela maior dos cidadãos da cidade menor se desloque e consuma com maior frequência na maior, em comparação com as outras cidades da aglomeração urbana, que se encontram mais distantes. Esse fato pode impactar diretamente na existência de mais ou menos estabelecimentos de comércio e serviços relacionados em ambas as cidades.

Para os estabelecimentos de serviços de reparação e manutenção de equipamentos e objetos pessoais, dos Códigos 14 e 15, houve uma concentração significativa nas empresas com tamanho entre 1 e 4 empregados, ultrapassando os 70% do total (Gráfico 11). Isto se deveu a uma redução dos estabelecimentos de 5 a 9 empregados, mas também à inexistência de

estabelecimentos com 50 empregados ou mais, que estavam presentes nos outros ramos comerciais e de serviços analisados.

Gráfico 11 – Empregados por estabelecimento, de serviços de reparação e manutenção de equipamentos e objetos pessoais (Códigos 14 e 15), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).

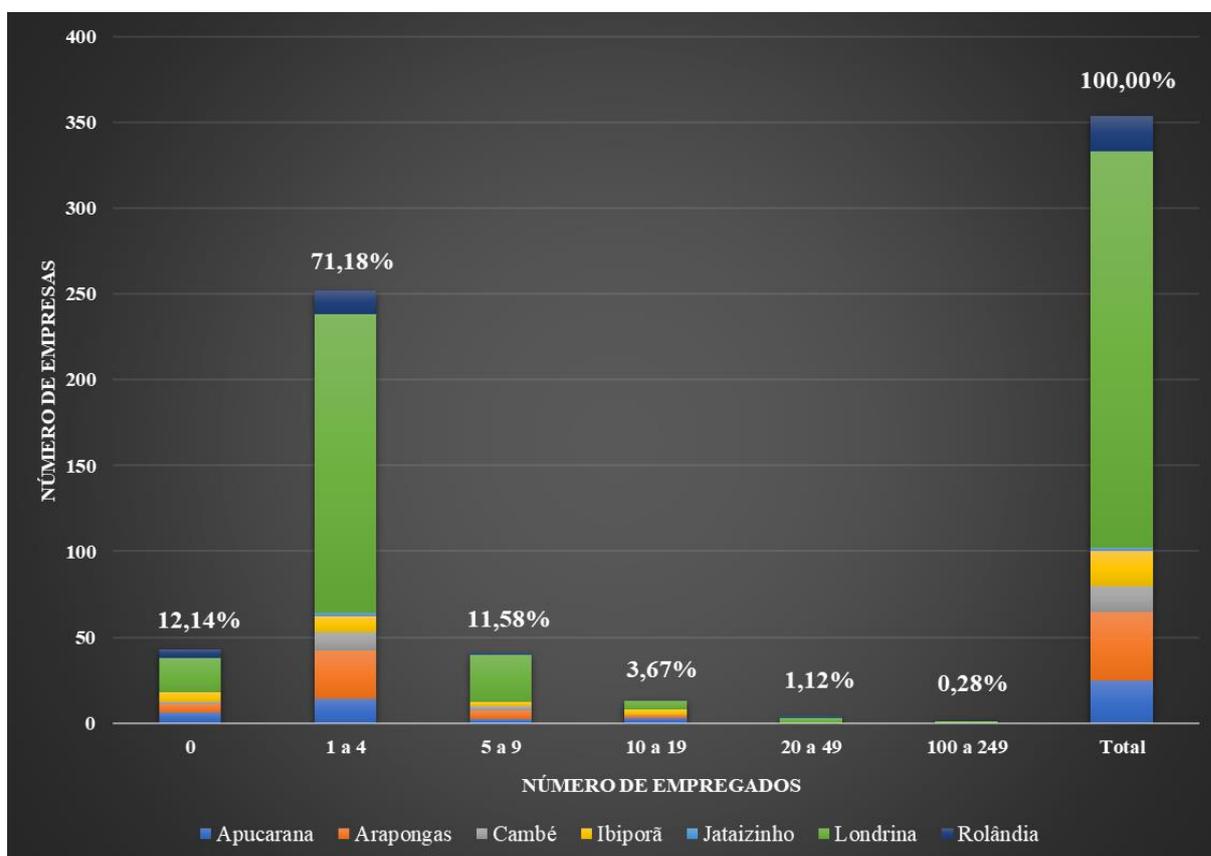


Fonte: RAIS (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Nos estabelecimentos de outros serviços pessoais, do Código 16, a tendência de concentração entre as faixas de 0; 1 a 4; e 5 a 9 empregados se manteve alta como para os estabelecimentos dos Códigos 14 e 15. Essa tendência, apresentada no Gráfico 12, foi acompanhada pelo reaparecimento de um estabelecimento, em Londrina (0,28% do total), na faixa de 100 a 249 empregados. Apesar disso, os percentuais nas faixas acima de 9 empregados se mantiveram baixos, com pouca representatividade perante o total.

Gráfico 12 – Empregados por estabelecimento, de outros serviços pessoais (Código 16), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).



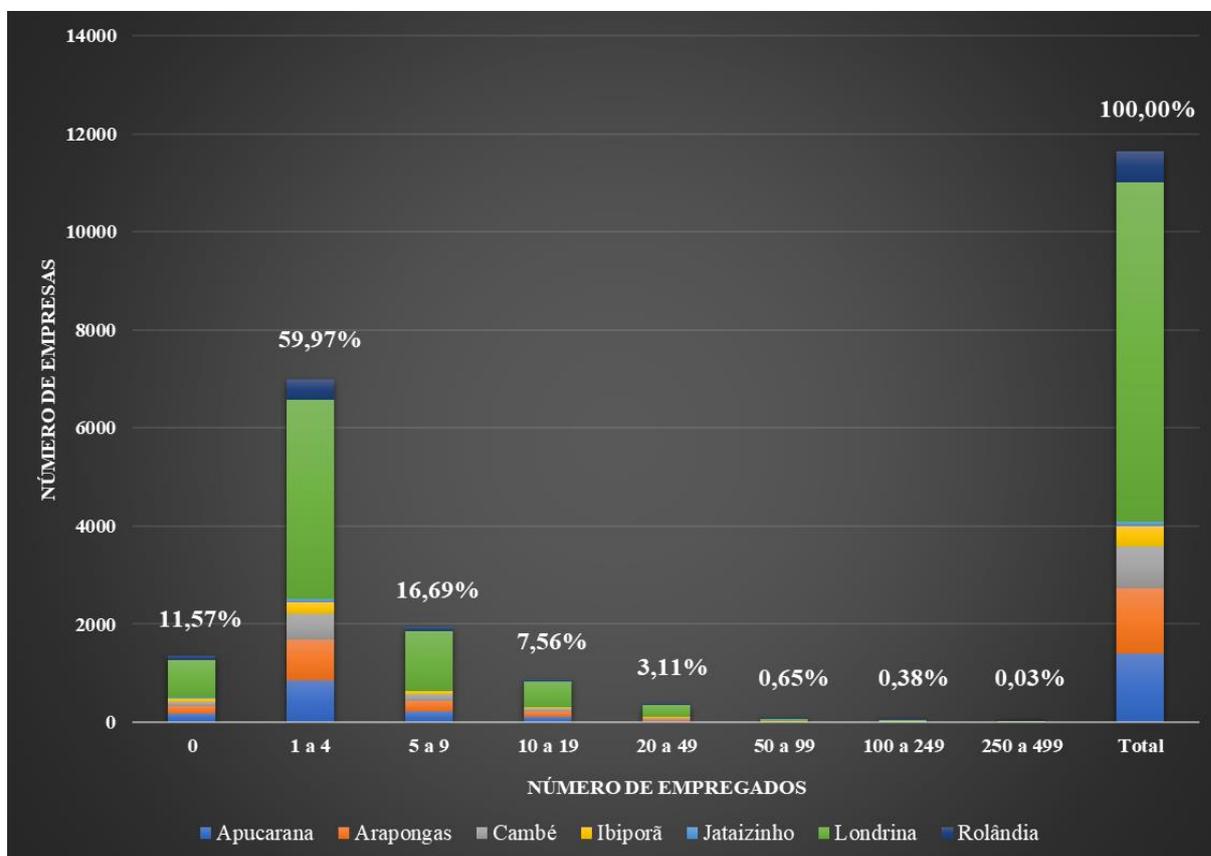
Fonte: RAIS (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Analisando todos os dados reunidos sobre os tamanhos dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, pelo número de pessoas que registram como empregados, verificamos uma evidente concentração nas faixas de 0; 5 a 9; e, principalmente, 1 a 4 empregados por estabelecimento. De acordo com o SEBRAE (2018), são empresas consideradas como micro, até nove pessoas ocupadas, nos ramos de comércio ou em serviços.

O Gráfico 13 traz o total de estabelecimentos dos 16 grupos econômicos enfocados, divididos em seus tamanhos por número de empregados, nas sete cidades da aglomeração urbana. Nesse gráfico é possível visualizar a concentração de estabelecimentos em Londrina, em todos os tamanhos, seguida de Apucarana, Arapongas, Cambé e Rolândia. As maiores cidades em termos de população e extensão do tecido urbano.

Gráfico 13 – Empregados por estabelecimento, das atividades comerciais e de serviços relacionados ao consumo consuntivo (Códigos 1 a 16), nas cidades da aglomeração urbana de Londrina (2020).



Fonte: RAIS (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Pelo Gráfico 13, totaliza-se mais de 85% dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados com tamanho entre 0 e 9 empregados, classificadas como micro empresas. Outros 10% se encaixam de 10 a 49 empregados, sendo caracterizados como pequenas empresas (SEBRAE, 2018). São mais de 95% dos estabelecimentos analisados, de micro e pequeno porte. Geralmente, tais estabelecimentos possuem pequeno espaço físico, sem elevado investimento de capital e infraestrutura, com baixos estoques, produtos diversificados, mas não exclusivos, e mão de obra familiar (GUERRA; TEIXEIRA, 2010); o que explica a grande ocorrência na faixa de 0 empregados.

Como discutido por Matos e Arroio (2011), com destaque para a realidade latino-americana, as micro e pequenas empresas são importantes para a sustentação econômica de países que sofrem constantemente com choques negativos no sistema capitalista mundial. São imprescindíveis na quantidade de empregos e renda gerados, assim como no dinamismo do mercado de bens e serviços, apesar do curto ciclo de vida, em comparação com empresas que

dominam o mercado (GUERRA; TEIXEIRA, 2010). Possuem presença constante na economia urbana pela ocupação de nichos em que as grandes empresas não têm penetração ou são marginais em relação às possibilidades de lucro (BOLIGIAN NETO; COCATO, 2017). Também possuem facilidade de complementar e de se subordinar às atividades desenvolvidas por estabelecimentos maiores, adaptando-se de diferentes maneiras e a diferentes localidades. São todos traços que podemos observar na distribuição espacial dos estabelecimentos e nas observações dos trabalhos de campo na aglomeração urbana de Londrina.

Quanto tratamos de empresas de micro e pequeno porte, de atividades comerciais e de serviços, na rede urbana brasileira, aumenta a relevância de tal discussão, considerando que essas empresas têm aumentado gradativamente em quantidade e participação na estruturação das cidades nas últimas décadas (COUTO; ELIAS, 2015), tanto pelos processos espaciais de concentração e dispersão, que afeta a distribuição das formas pelos espaços urbanos, quanto pela capacidade de centralização e descentralização de atividades de comércio e práticas para o consumo, funções essenciais para o modo de vida urbano.

Entretanto, é importante chamarmos a atenção para a presença de franquias de capital regional, nacional e até internacional (principalmente nos *shopping centers*), que também possuem poucos funcionários por loja e estão distribuídas em várias áreas centrais da aglomeração urbana de Londrina. São estabelecimentos de alimentação, farmácias, postos de combustíveis e varejistas diversos que estão presentes em boa parte do território nacional, fugindo às características das micro e pequenas empresas descritas por Guerra e Teixeira (2010).

Nesse sentido, tais dados devem ser utilizados sempre com a observação para a possibilidade de franquias estarem inclusas, já que a RAIS não nos dá uma diferenciação dos estabelecimentos pela origem do capital, pelo faturamento ou pelo investimento realizado na implantação das lojas.

Feito o alerta, durante a realização dos trabalhos de campo e das entrevistas, verificamos que a predominância de estabelecimentos tidos como micro e pequenas empresas se confirma, para todas as localidades visitadas. Fossem nos centros principais das cidades ou nas áreas centrais de concentrações significativas de estabelecimentos, com média, alta ou intensa circulação de pedestres e veículos.

Dessa forma, consideramos que as múltiplas áreas centrais identificadas na aglomeração urbana de Londrina, assim como o teor de multicentralidade que delas emana, atraem cidadãos de diferentes origens e para diferentes destinos na aglomeração urbana e na cidade de Londrina,

sendo formadas essencialmente por micro e pequenas empresas, com poucos empregados, mas grande impacto nas práticas espaciais para o consumo consuntivo.

Estão distribuídas no espaço urbano, tanto de maneira concentrada (nos centros principais das sete cidades), como dispersa (especialmente em Londrina), seguindo estratégias locais de concentração em determinadas áreas que se tornam centrais para o consumo, mas não são únicas. Pertencem, em sua maioria, às atividades comerciais e de serviços associados, sem a necessidade de grande infraestrutura para a instalação, mantendo-se pela comercialização, pelo atendimento e pela reparação de bens de consumo básicos a todos os cidadãos. Ações estas que podem ser exercidas em todo o espaço urbano, com algumas diferenciações socioespaciais que veremos adiante.

Passemos agora para a caracterização das áreas centrais e do estado de multicentralidade na aglomeração urbana de Londrina a partir de um resumo dos dados CNEFE/CNAE e dos resultados qualitativos das entrevistas e dos trabalhos de campo, em que foi possível aferir a dinâmica de circulação de pedestres e veículos, parte dos quais se direciona para as práticas espaciais de consumo.

Pelo Quadro 12, constatamos que o grau de intensidade de circulação de veículos e pedestres é significativo (médio, alto ou intenso) em boa parte das áreas centrais visitadas, com exceção das localidades no interior de bairros residenciais, como em Cambé 4, Ibiporã 1, Jataizinho 1 e Londrina 5, em que a concentração de estabelecimentos não foi grande.

Em localidades onde estão importantes avenidas (como a Av. Saul Elkind) e rodovias (PR-445 e BR-369) que conectam as cidades da aglomeração, também houve baixa circulação de pedestres. Nessas, o baixo grau de pedestres foi compensado pelo alto ou intenso grau de circulação de veículos particulares e coletivos, meios de transporte amplamente utilizados hoje devido às distâncias existentes nos tecidos urbanos, e que obrigatoriamente passam por essas vias, facilitando o acesso dos cidadãos aos estabelecimentos ali localizados.

Em Apucarana, destacaram-se as áreas 3 e 5, com intensa circulação de veículos e média/intensa circulação de pedestres. São vias que, respectivamente, fazem a conexão da Rodovia BR-369 com o centro principal da cidade e também compõem esse centro. Exercem centralidade vinculada ao comércio varejista e a serviços variados, com predominância da alimentação. As Figuras 44 e 45 mostram registros fotográficos dos trechos de concentrações de estabelecimentos em tais áreas, obtidos durante os trabalhos de campo em 2021.

Figura 44 – Avenida Rio de Janeiro, na localidade Apucarana 3 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 45 – Rua Ponta Grossa, na localidade Apucarana 5 (2021).



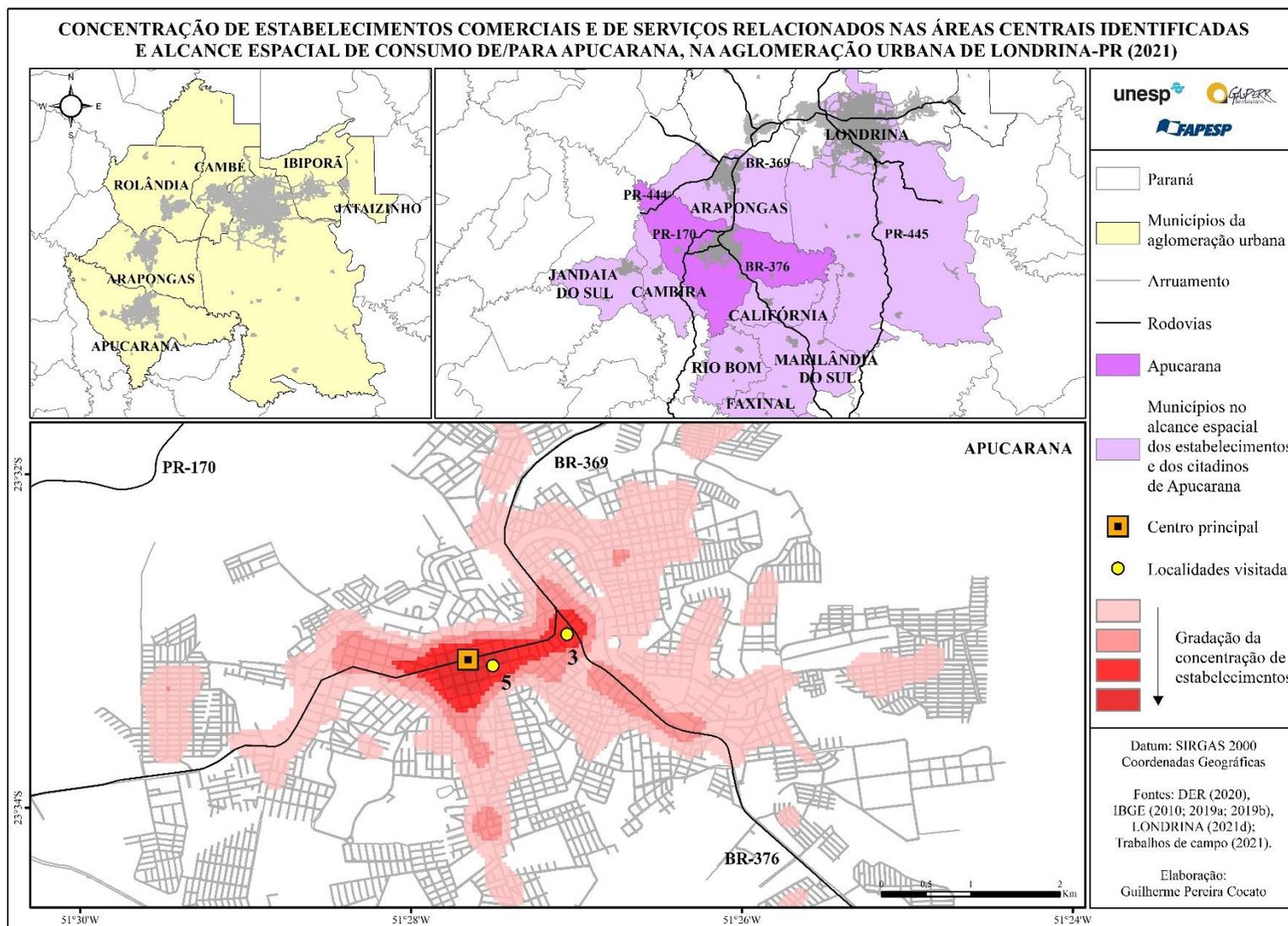
Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Quanto à origem do capital das empresas existentes nas localidades visitadas em Apucarana, vai desde a escala local à nacional, com alcance espacial para o consumo que se estende às cidades de Araongas, na aglomeração urbana de Londrina, e do Vale do Ivaí, como as entrevistas com lojistas dessas áreas demonstraram.

A Figura 46 reúne os diferentes elementos que nos possibilitam identificar e caracterizar as localidades visitadas, áreas centrais para o comércio e para o consumo, e a centralidade de tais áreas em Apucarana e para além dela, por meio da concentração de estabelecimentos – através da aplicação do método Kernel na distribuição espacial por pontos – e do alcance espacial das práticas de consumo por eles atraídas, de cidadãos locais e de outras cidades. Ademais, as localidades em destaque no mapa são as mesmas que se destacaram pela média, alta ou intensa circulação de pedestres e veículos, pelas observações e registros feitos em campo.

Figura 46 – Concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas e alcance espacial de consumo de/para Apucarana, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



A Figura 46 foi elaborada como síntese das análises dos dados do banco CNEFE/CNAE (IBGE, 2010), acerca da distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, e das informações coletadas e produzidas por meio dos trabalhos de campo e das entrevistas com lojistas e cidadãos da aglomeração urbana de Londrina.

Podemos visualizar que as duas localidades em Apucarana, 3 e 5, formam uma continuidade territorial com a área de maior concentração de estabelecimentos na cidade, distando cerca de 1 km entre si e estando próximas do centro principal, onde a concentração de empresas e a circulação de pedestres e veículos é mais intensa. Portanto, compõem a esfera de influência do centro principal, mais concentradas do que dispersas no tecido urbano, mantendo uma forte centralização de atividades comerciais e práticas de consumo.

Apesar dessa centralização, o alcance espacial dos estabelecimentos ali dispostos ultrapassa os limites da cidade e do município, atingindo diferentes cidades no Vale do Ivaí (Jandaia do Sul, Cambira, Rio Bom, Califórnia, Marilândia do Sul e Faxinal) e, com maior proximidade, a cidade de Arapongas, na aglomeração urbana. Já o alcance espacial para o consumo dos cidadãos de Apucarana se estende até Londrina, como os casos dos entrevistados que se deslocam até os *shopping centers* dessa cidade, em particular o Catuaí.

Em Arapongas, três áreas (3, 4 e 5) tiveram média, alta e intensa circulação de veículos e de pedestres. Uma se tratava do centro principal da cidade (4) e duas estavam no interior de bairros residenciais, mas próximas às indústrias moveleiras e às Rodovias BR-369, PR-444 (para Maringá) e PR-218 (para Sabáudia), o que influenciou para a concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados em tais locais, dado o constante deslocamento de pessoas (Figuras 47, 48 e 49).

As empresas presentes foram de capital variado, da escala local à nacional, com alcance espacial para com cidades próximas e pertencentes à aglomeração urbana de Londrina, como Rolândia. A Figura 50 apresenta o alcance espacial dos estabelecimentos e dos cidadãos de Arapongas, junto das concentrações dos estabelecimentos comerciais e de serviços, nas três localidades em que a circulação de pedestres e veículos foi significativa na cidade.

Figura 47 – Rua Albatroz Real, na localidade Arapongas 3 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 48 – Avenida Arapongas, na localidade Arapongas 4 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

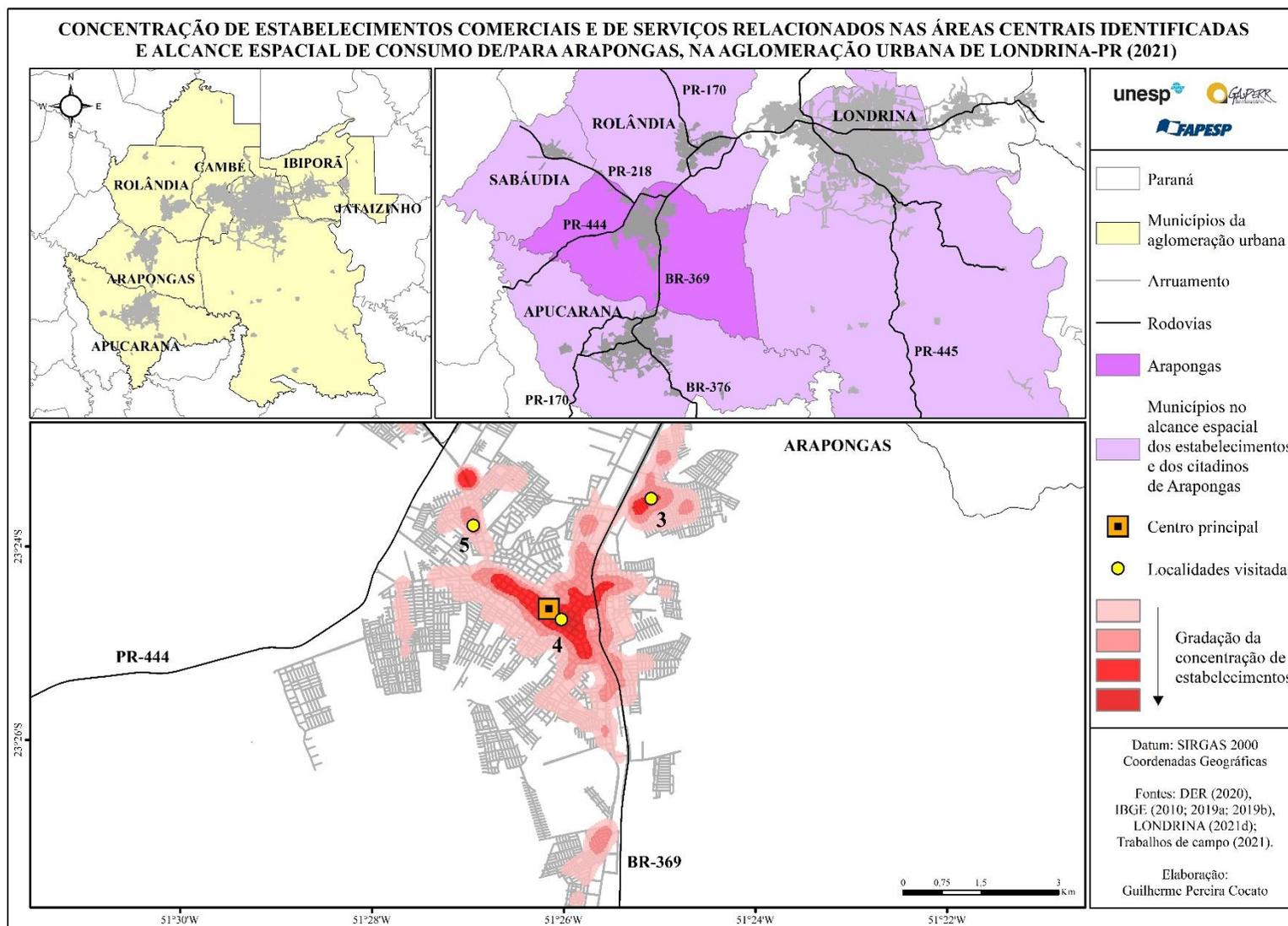
Figura 49 – Rua Biguatinga, na localidade Arapongas 5 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 50 – Concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas e alcance espacial de consumo de/para Arapongas, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



Como indicamos, das três localidades destacadas em Arapongas, uma (4) está no cerne do centro principal da cidade, onde se encontra o maior grau de concentração dos estabelecimentos de consumo consuntivo. Já as outras duas áreas visitadas, também com concentrações de estabelecimentos e indícios relevantes de circulação, diferentemente de Apucarana, não estão em continuidade territorial com o centro principal. Isto representa mais impacto e peso, neste tecido urbano, dos processos espaciais de dispersão dos estabelecimentos e de descentralização na atração das práticas de consumo, principalmente o consumo de bens e serviços corriqueiros dos residentes de bairros próximos às áreas 3 e 5, distantes 2 ou 3 km do centro principal.

No tocante ao alcance espacial dos estabelecimentos em Arapongas, pelos resultados das entrevistas e pela representação cartográfica na Figura 50, vemos que os cidadãos mais influenciados são os das cidades da aglomeração urbana de Londrina, especificamente Apucarana e Rolândia, beneficiados pela proximidade territorial entre Arapongas e essas duas cidades. Em seguida, temos os deslocamentos provenientes de Sabáudia, o centro urbano mais próximo de qualquer outro pertencente à aglomeração urbana, mas ainda conectado à Arapongas apenas por rodovia simples (PR-218), em constante estado de precarização. Quanto passamos ao alcance espacial para o consumo dos cidadãos de Arapongas, acrescentamos a cidade de Londrina, onde os entrevistados mencionaram frequentar os *shopping centers* e o centro principal.

Em Cambé, as áreas 1, 2 e 3 apresentaram alta e intensa circulação de pedestres e veículos, estando, respectivamente, no centro principal da cidade, em avenida de ligação importante entre o centro e alguns bairros próximos à Rodovia PR-445 e no interior de bairro residencial. Esse último, apesar de destoante, concentrou significativa porção de estabelecimentos comerciais para o atendimento dos moradores do entorno, beneficiando-se também da proximidade com a rodovia PR-445 e com o tecido urbano de Londrina. As concentrações das áreas enfocadas em Cambé estão registradas nas Figuras 51, 52 e 53.

Figura 51 – Avenida Inglaterra, na localidade Cambé 1 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 52 – Avenida Antônio Ramineli, na localidade Cambé 2 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 53 – Avenida José Afonso dos Santos, na localidade Cambé 3 (2021).



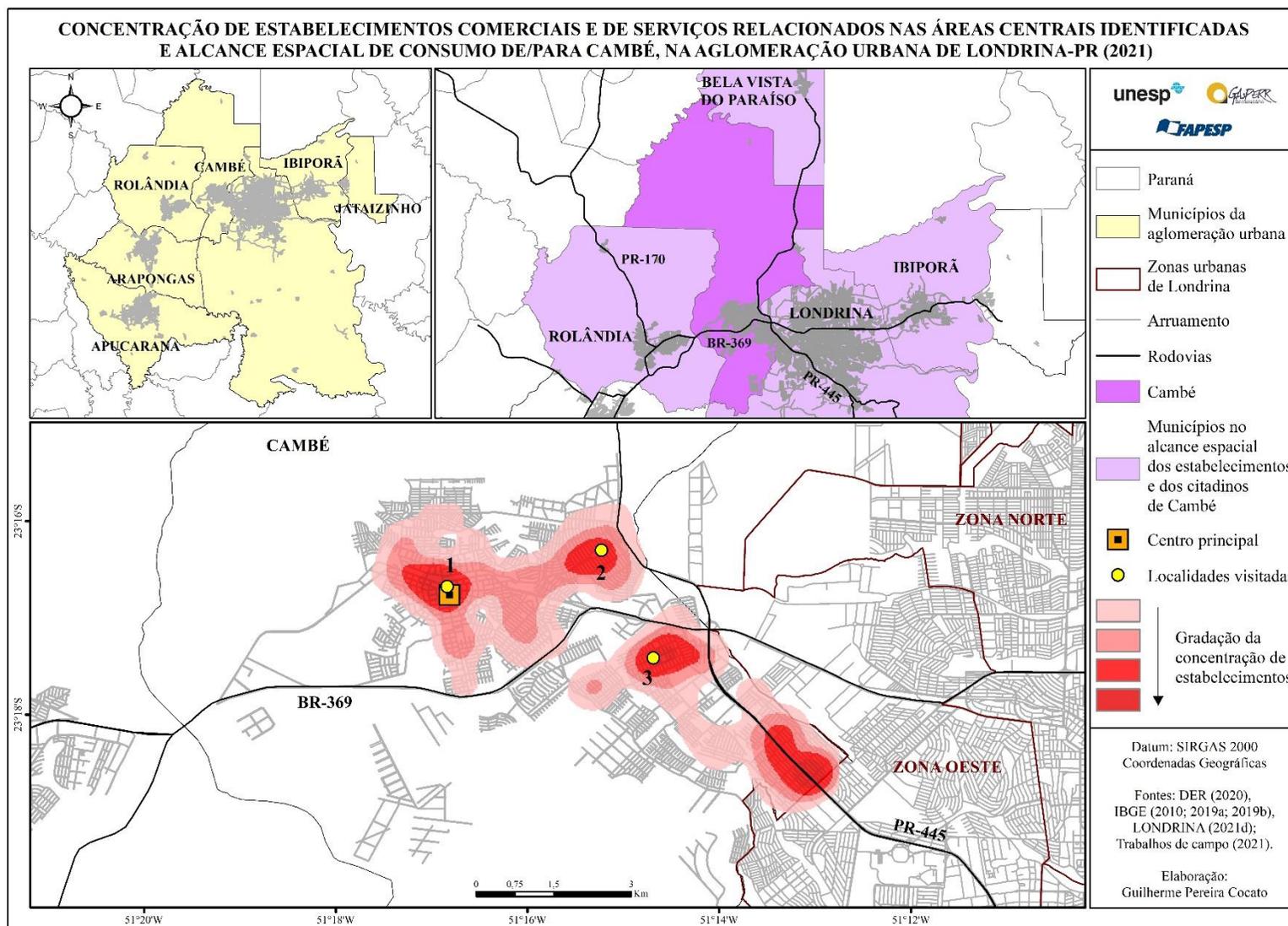
Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Nas localidades em Cambé, foram identificados estabelecimentos de capital local e regional, com exceção ao centro principal onde haviam alguns de abrangência nacional. O alcance espacial dos estabelecimentos, somado às práticas espaciais de consumo dos cidadãos, ambos apreendidos pelas entrevistas, abarcaram algumas cidades da aglomeração urbana de Londrina, em especial Rolândia, Londrina e Ibiporã, com destaque para a facilidade de deslocamento proporcionada pela Rodovia BR-369, duplicada em todo o trecho de Apucarana à Jataizinho.

A Figura 54 apresenta o conjunto de informações relevantes ao alcance espacial dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, concentrados em diferentes áreas da cidade de Cambé.

Figura 54 – Concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas e alcance espacial de consumo de/para Cambé, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



Pela Figura 54, verificamos que os alcances espaciais dos estabelecimentos e dos cidadãos de Cambé abrangem as cidades mais próximas da aglomeração urbana de Londrina, como Rolândia, Londrina e Ibiporã. Os deslocamentos entre essas cidades são facilitados tanto pela proximidade, quanto pela continuidade territorial dos tecidos urbanos de Cambé e Londrina, em sua zona oeste.

Das três localidades visitadas em Cambé, que se destacaram pela significativa circulação de pedestres e de veículos, todas se encontraram em grandes concentrações de estabelecimentos de consumo consuntivo. A 1 estava no centro principal da cidade, enquanto a 2 e a 3 se localizaram mais distantes, 3 km ou mais desse centro principal. Além das três áreas, uma quarta também se apresentou como concentração relevante de estabelecimentos, limítrofe à divisa entre os municípios de Cambé e Londrina, onde existe a continuidade territorial entre os tecidos urbanos.

Diante desse cenário, fica evidente em Cambé, assim como em Araçongas, a formação de um padrão multicêntrico para o comércio e o consumo, com múltiplas áreas centrais dispersas pelo espaço urbano, separadas territorialmente e atraindo para si diferentes deslocamentos e práticas para o consumo, em estado de multicentralidade. Está em curso os processos espaciais de concentração-dispersão e centralização-descentralização, em que o centro principal possui grande peso, atraindo consumidores de distintas cidades, como demonstrado pela entrevista com lojista em Cambé 1, mas não é uma centralidade única, como indica a entrevista em Cambé 2.

Os cidadãos entrevistados também apontam para práticas espaciais de consumo variadas na cidade e para além dela, como a residente de Rolândia que consome em Cambé, quando em deslocamentos de ida e volta para Londrina, e os cidadãos de Cambé que compartilham rotinas de consumo principalmente em áreas centrais de Londrina (*shopping centers* e centro principal).

Em Ibiporã, quatro localidades se destacaram: 2, 3, 4 e 5. Todas tiveram média, alta ou intensa circulação de pedestres e veículos. Destas, uma era no centro principal da cidade (5), enquanto outras duas (2 e 4) compunham a ligação, no perímetro urbano, com a Rodovia BR-369, para Londrina em sentido oeste e para Jataizinho a leste. Portanto, formam uma continuidade territorial com o centro principal, onde se concentra a maioria dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados da cidade. A área 3 faz a ligação do centro principal com bairros residenciais da porção norte, por onde grande quantidade de cidadãos precisa transitar diariamente rumo ao trabalho e estudo, realizando o consumo no caminho (Figuras 55 a 58).

Figura 55 – Avenida Santos Dumont, na localidade Ibiporã 2 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 56 – Rua 19 de Dezembro, na localidade Ibiporã 3 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 57 – Avenida Paraná, na localidade Ibiporã 4 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 58 – Avenida Senador Souza Naves, na localidade Ibiporã 5 (2021).



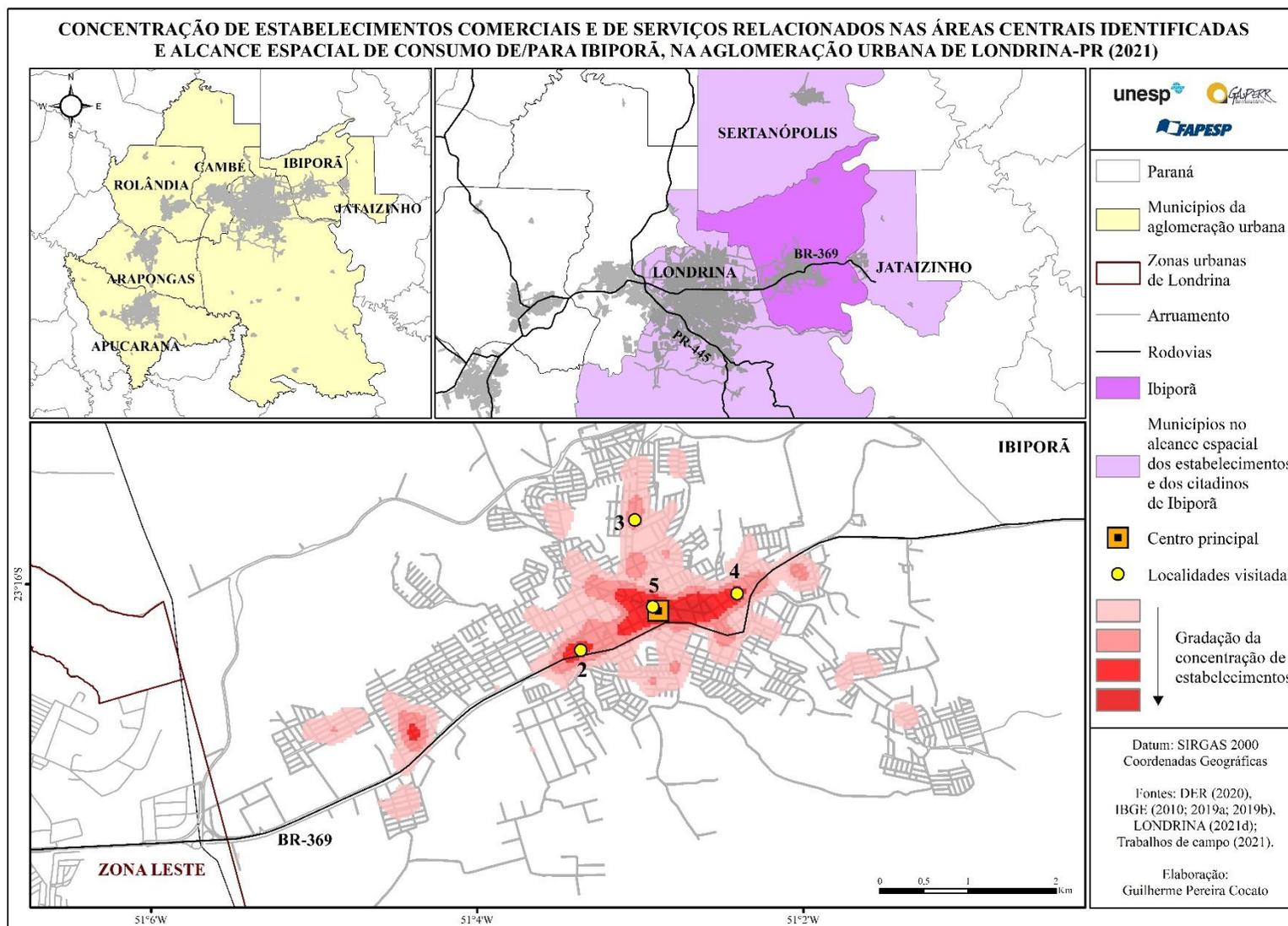
Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

As empresas identificadas nas localidades de Ibiporã 2, 3, 4 e 5 pertenciam a capitais de origem diversa, do local ao nacional. O alcance espacial verificado pelas entrevistas com lojistas e cidadãos apontou, principalmente, para as cidades próximas da aglomeração urbana: Londrina e Jataizinho.

A Figura 59 demonstra o alcance espacial para o consumo e as concentrações de estabelecimentos em Ibiporã, predominantemente nas quatro localidades visitadas durante os trabalhos de campo, que se destacaram pela significativa circulação de pedestres e de veículos.

Figura 59 – Concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas e alcance espacial de consumo de/para Ibioporã, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



De acordo com a Figura 59, em Ibiporã, as localidades destacadas se encontraram em uma concentração quase que contínua territorialmente, a partir do centro principal da cidade. De tal forma, os duplos processos espaciais de concentração-dispersão e de centralização-descentralização não agem de maneira tão intensa, predominando a concentração de estabelecimentos e a centralização de atividades comerciais e de serviços em uma área central que se estende por mais de 1 km.

Não houve a ocorrência de concentrações dispersas de estabelecimentos no espaço urbano da cidade. Apesar disso, há a exceção de uma pequena área próxima à divisa entre os municípios de Ibiporã e de Londrina, em sua zona urbana leste, com indícios de concentração de estabelecimentos e formação de uma área central e centralidade para os residentes próximos, tanto de Ibiporã, como de Londrina. Possivelmente, à medida que a continuidade territorial entre essas duas cidades se consolidar, uma área central periférica tem condições de se desenvolver nessa localidade, distanciada e descentralizada em relação ao centro principal.

As áreas 2, 4 e 5 se localizaram em vias que formam a ligação da cidade de Ibiporã com as cidades de Londrina e Jataizinho (a leste), por meio da BR-369. Isto já indica a importância das conexões entre essas cidades da aglomeração urbana de Londrina, representadas pelo alcance espacial da Figura 59. Essas conexões se realizam, principalmente, com alta e intensa circulação de veículos. É por esse meio de transporte que os cidadãos efetivam as práticas de consumo aferidas pelas entrevistas com lojistas, nas localidades de Ibiporã 4 e 5, e com residentes de Ibiporã e Jataizinho, que se deslocam preferencialmente para Londrina e Ibiporã, respectivamente.

Jataizinho teve três áreas com média e alta circulação de pedestres e veículos: 2, 4 e 5. Duas no centro da cidade (4 e 5) e uma que se tratava da principal via de ligação do centro com um conjunto de bairros residenciais periféricos (2). Os registros desses locais estão nas Figuras 60, 61 e 62.

Figura 60 – Rua Bahia, na localidade Jataizinho 2 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 61 – Avenida Presidente Getúlio Vargas, na localidade Jataizinho 4 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 62 – Rua Carmela Dutra, na localidade Jataizinho 5 (2021).



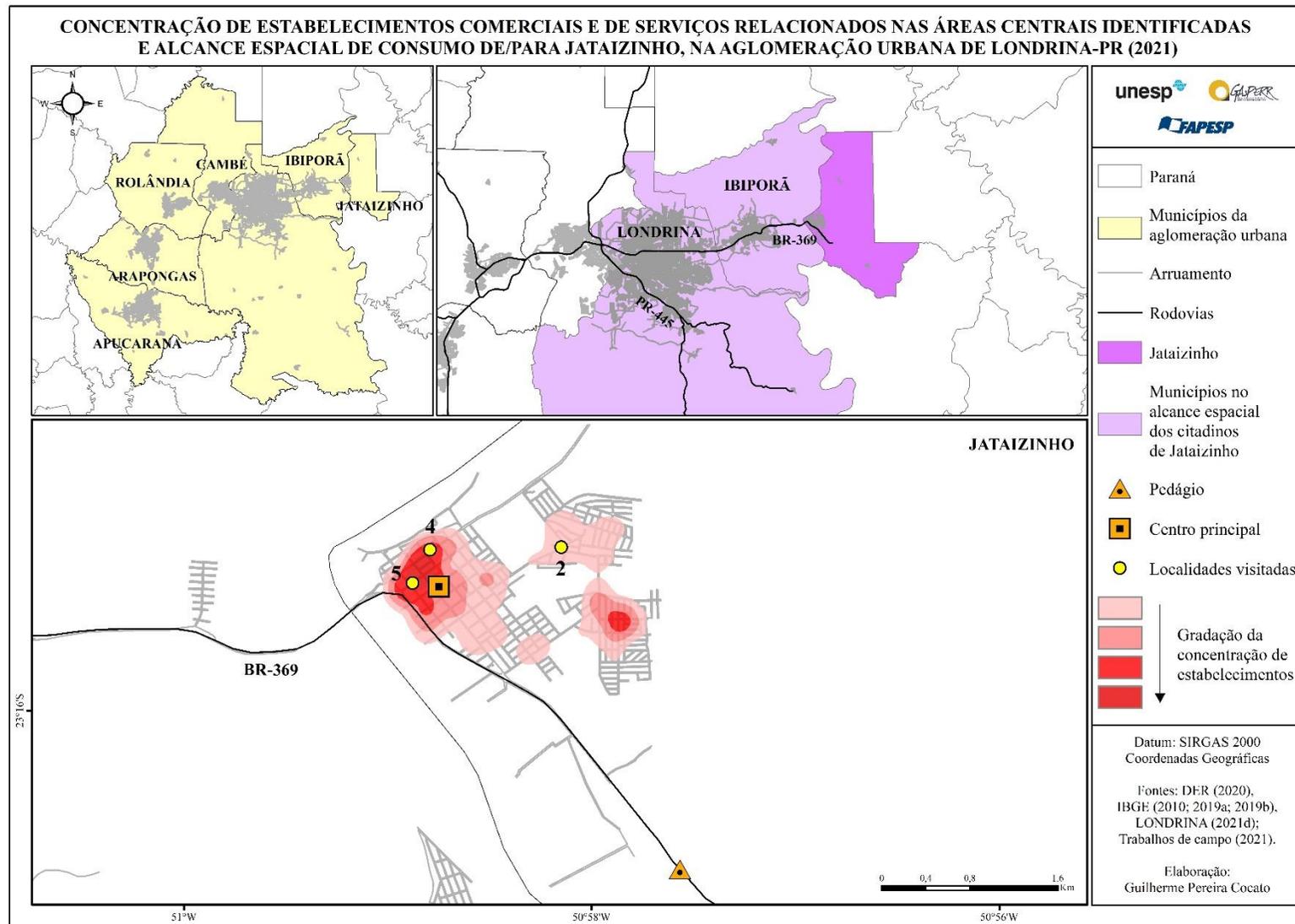
Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Em Jataizinho, não houve áreas com intensa circulação e nem a identificação de múltiplas concentrações de estabelecimentos, pelo porte da cidade e sua baixa centralidade exercida perante os outros centros urbanos da aglomeração. A maior mostra disso é o registro na Figura 60, feita na localidade de Jataizinho 2.

As empresas observadas em trabalho de campo são de capital local, atraindo consumidores exclusivamente da própria cidade. Em paralelo, os cidadãos de Jataizinho costumam se deslocar para Iporã e Londrina, principalmente, pela proximidade territorial entre os tecidos urbanos e a qualidade da pista duplicada, a Rodovia BR-369. A Figura 63 ilustra as afirmações anteriores, destacando as localidades visitadas que foram apreendidas como de relevante circulação de pedestres e veículos.

Figura 63 – Concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas e alcance espacial de consumo de/para Jataizinho, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



Das três localidades em destaque, duas (4 e 5) estão no centro principal da cidade, enquanto a localidade 2 está em um bairro predominantemente residencial, mais afastado da maior concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados. Nesta localidade afastada, não há concentração intensa de estabelecimentos, o que não a configura como uma área central. Entretanto, em outro bairro periférico, a sudeste da localidade 2, encontra-se uma concentração maior de estabelecimentos. São locais que podem atender às necessidades de consumo consuntivo da população de entorno, descentralizando algumas atividades mais básicas e corriqueiras do centro principal, mas sem a existência do processo de dispersão em maior escala (pelas próprias dimensões territorial e demográfica da cidade).

Na saída leste da cidade, apesar da continuidade da BR-369, em estado de duplicação, a presença do pedágio em sentido à Assaí, Uraí e Cornélio Procópio (Figura 63) – momentaneamente desativado, mas com previsão de retomada em menos de um ano (FOLHA DE SÃO PAULO, 2021) – apresenta-se como um significativo obstáculo para o deslocamento dos cidadãos da aglomeração urbana, além da própria distância com as cidades mais próximas nessa direção (Figura 7). No sentido oposto, o alcance espacial dos cidadãos de Jataizinho, para o consumo consuntivo, estende-se à Ibiporã e Londrina, com grande influência da proximidade territorial entre as cidades.

Rolândia teve três localidades com média, alta ou intensa circulação de pedestres e veículos: 1, 3 e 4. A primeira foi no interior de um bairro residencial, em uma área onde se formou significativa concentração de estabelecimentos comerciais e de alimentação, atraindo consumidores do entorno e da cidade como todo. Rolândia 3 está localizada na via que serve como continuação da BR-369 para o interior do perímetro urbano, onde passa elevada quantidade de veículos e se concentram estabelecimentos vinculados à venda e manutenção de peças dos mesmos. Rolândia 4 está no centro principal da cidade, justificando sua alta circulação de consumidores. As três localidades estão à mostra nas Figuras 64, 65 e 66.

Figura 64 – Rua Sagaragi, na localidade Rolândia 1 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 65 – Avenida Presidente Getúlio Vargas, na localidade Rolândia 3 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 66 – Avenida Expedicionários, na localidade Rolândia 4 (2021).



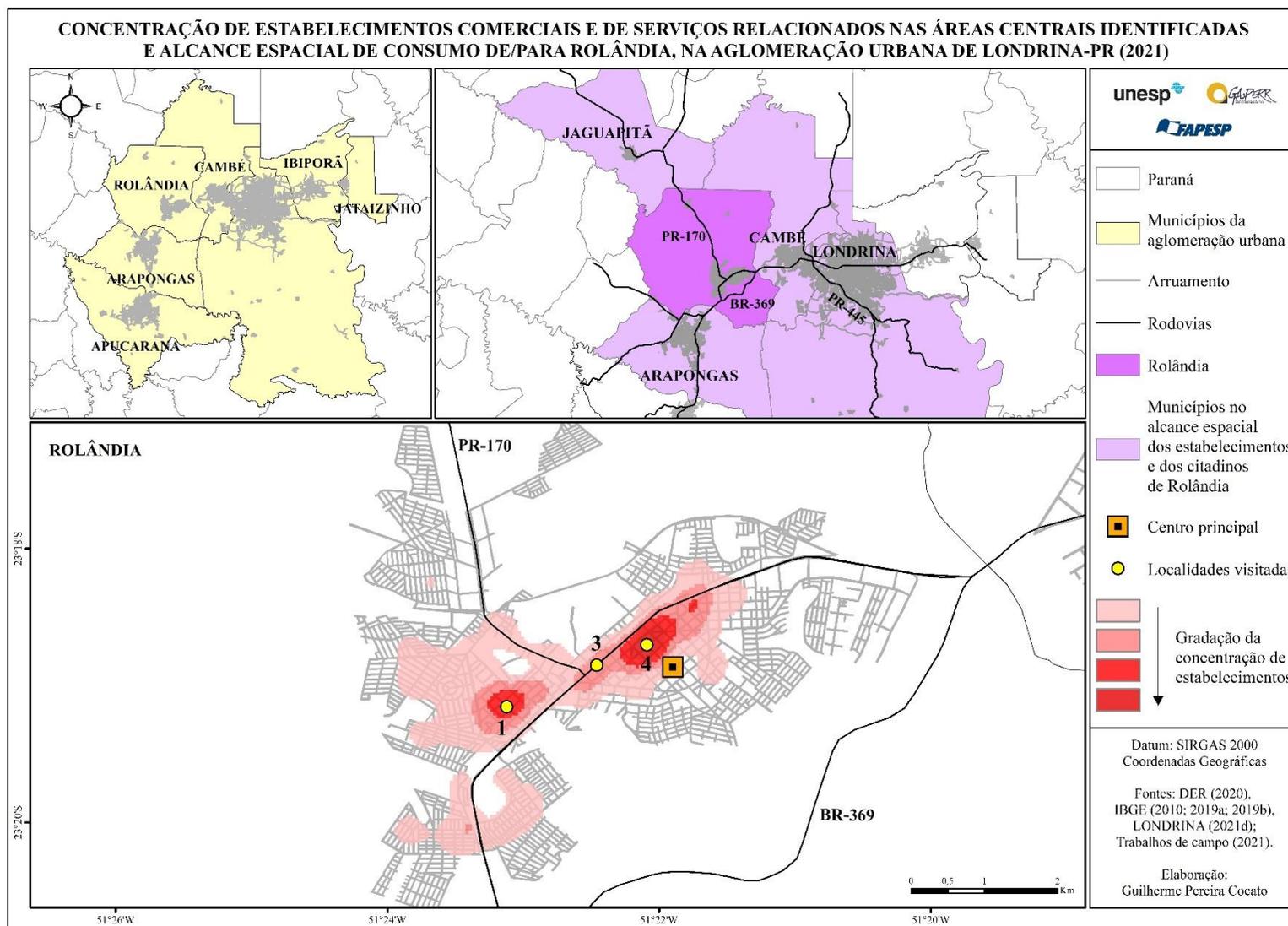
Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Os estabelecimentos concentrados nas localidades de Rolândia foram de origem local às unidades de redes nacionais, exercendo alcance espacial que ultrapassam as cidades mais próximas da aglomeração, com consumidores vindo inclusive de Londrina (no caso da loja de móveis artesanais, com produtos específicos e individualmente elaborados).

A Figura 67 mostra o alcance espacial tanto dos estabelecimentos, quanto dos cidadãos de Rolândia, além das localidades visitadas em destaque, onde a concentração de empresas e a circulação de pedestres e veículos é relevante.

Figura 67 – Concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas e alcance espacial de consumo de/para Rolândia, na aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).



De acordo com a Figura 67, notamos que as localidades 3 e 4 estão no centro principal de Rolândia e próximo a ele, onde a concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados é maior. Além da concentração no centro principal, estão em curso os processos de dispersão-concentração e de descentralização dos estabelecimentos na localidade 1, que se tornou uma área central independente, dotada de conteúdos de centralidade para o consumo consuntivo, atraindo os residentes dos bairros do entorno e as pessoas que se deslocam da/para a PR-170.

O alcance espacial dos estabelecimentos de Rolândia se estende para outras cidades, a maioria da aglomeração urbana de Londrina, como Arapongas e Londrina. Nas práticas de consumo dos cidadãos, o alcance espacial inclui a cidade de Cambé, dada a sua posição territorial intermediária para os deslocamentos entre Rolândia e Londrina, como nos mostrou uma das entrevistadas. Cidades como Jaguapitã também estão no raio de alcance para os deslocamentos de consumo nos estabelecimentos de Rolândia, mas em menor proporção, de acordo com o lojista entrevistado na localidade Rolândia 2 (Quadro 13 e Figura 43). Esses resultados corroboram a maior integração socioespacial para as práticas de consumo entre cidades da aglomeração urbana de Londrina, devido, principalmente, a sua proximidade ou continuidade territorial.

Em Londrina, seis das dez localidades visitadas foram apreendidas como de média, alta ou intensa circulação de pedestres e veículos. Não escolhemos nenhum local no centro principal da cidade, pela certeza de que teríamos intensas circulações em toda a sua extensão. Das áreas observadas, destacaram-se a Londrina 4 (Av. Saul Elkind), a Londrina 6 (Av. Duque de Caxias) e a Londrina 8 (Rua Guaporé). Devido à proximidade, as duas últimas pertencem à região de influência do centro principal (Quadro 7 e Figura 36), enquanto a Londrina 4 se caracteriza como subcentro da cidade, com importante concentração de estabelecimentos e formação de potente centralidade. As outras áreas, 1, 7 e 9, também são vias importantes de concentração de estabelecimentos e de ligação entre distintas áreas do espaço urbano. As localidades 7 e 9, Avenidas São João e Maringá, foram identificadas como áreas importantes de comércio e de consumo e de deslocamentos na escala da cidade de Londrina, nas e entre as zonas leste, oeste, sul e central.

As seis áreas visitadas em trabalhos de campo e aqui detalhadas, em Londrina, estão nas Figuras 68 a 73.

Figura 68 – Rua Serra da Graciosa, na localidade Londrina 1 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 69 – Avenida Saul Elkind, na localidade Londrina 4 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 70 – Avenida Duque de Caxias, na localidade Londrina 6 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

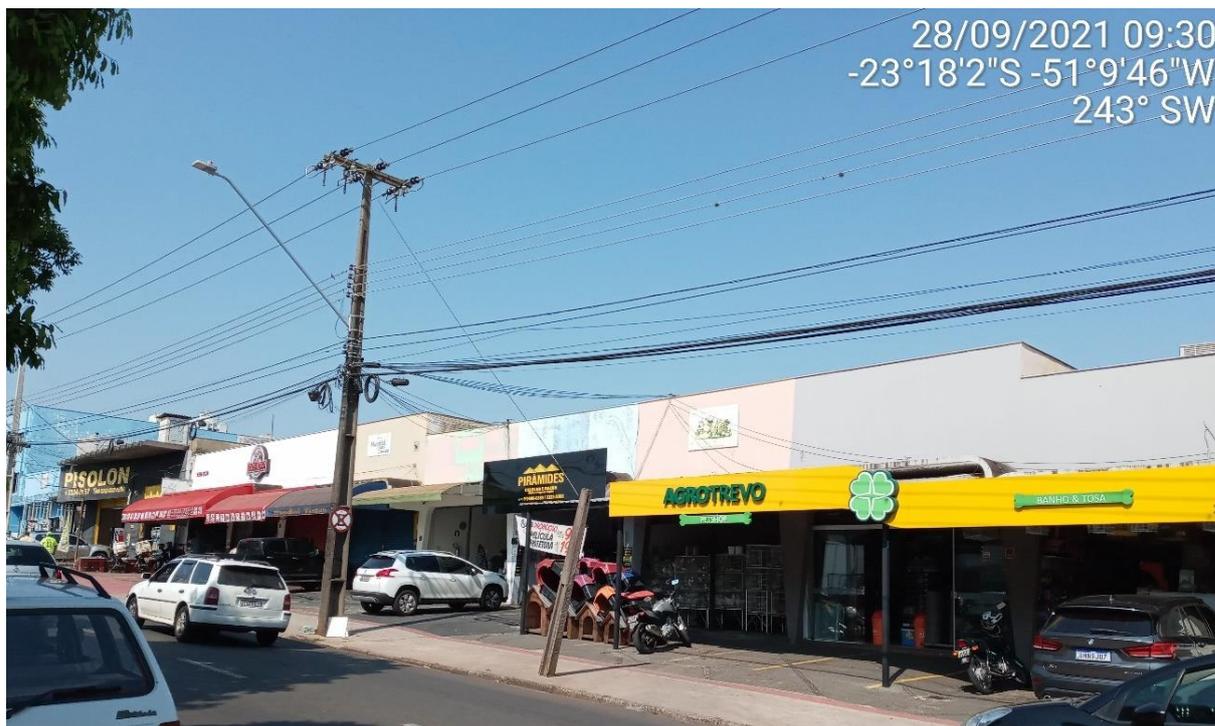
Figura 71 – Avenida São João, na localidade Londrina 7 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 72 – Rua Guaporé, na localidade Londrina 8 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Figura 73 – Avenida Maringá, na localidade Londrina 9 (2021).



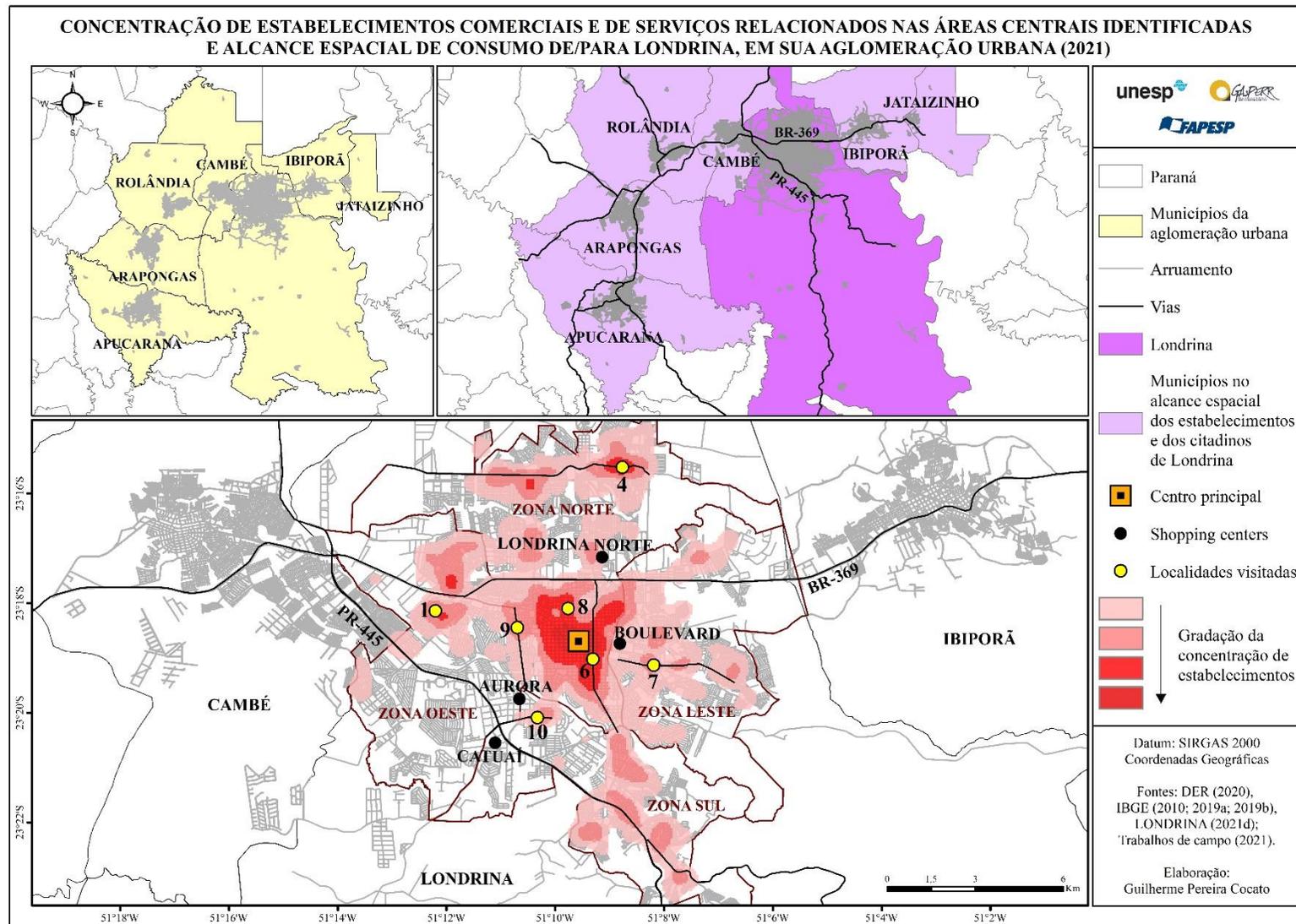
Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Em todas essas localidades de Londrina, a origem do capital dos estabelecimentos observados foi diversa, da escala local à nacional. O alcance espacial de consumo verificado para os estabelecimentos e para os cidadãos variou tanto para os deslocamentos originados em Londrina, quanto à atração de residentes das outras cidades.

A Figura 74 reúne os resultados das análises de dados do CNEFE, com as concentrações de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados (inclusive nos *shopping centers* mais citados pelos entrevistados na aglomeração urbana), as localidades visitadas que se tornaram destaque pela circulação de pedestres e veículos, e os alcances espaciais de consumo para os estabelecimentos e para os cidadãos de Londrina.

Figura 74 – Concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados nas áreas centrais identificadas e alcance espacial de consumo de/para Londrina, em sua aglomeração urbana (2021).



Analisando a Figura 74, compreendemos que as localidades destacadas pela circulação significativa de pedestres e veículos estavam em áreas de concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços. Em Londrina, a quantidade dessas concentrações foi alta, variando em intensidade e estando dispersas por todas as zonas urbanas da cidade. Houve concentrações de maior grau na zona central (Londrina 6 e 8), na zona norte (Londrina 4, na Av. Saul Elkind) e em algumas porções das zonas leste e oeste (Londrina 1). Essa distribuição espacial dos estabelecimentos nos mostra a evidente ação dos duplos processos espaciais de concentração-dispersão e de centralização-descentralização no espaço urbano.

As várias concentrações de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados formaram múltiplas áreas centrais para o consumo consuntivo em Londrina, compondo o padrão multicêntrico e o estado de multicentralidade, pelas diferentes atrações de consumo exercidas sobre os cidadãos. Esses são elementos do processo de estruturação atual de Londrina e das cidades de sua aglomeração urbana, lido a partir do comércio e das práticas espaciais de consumo, como pudemos verificar nas cidades de Arapongas, Cambé e Rolândia, com alguns indícios em Iporã.

Apesar de não estarem em áreas de concentração tão intensa quanto as outras, as localidades de Londrina 7 e 9 também demonstraram ajuntamentos significativos de estabelecimentos para o consumo de residentes do entorno ou que transitam pelas Avenidas Maringá e São João, fato verificado pelos graus de circulação de veículos nessas vias.

Como concentradores de estabelecimentos e espaços de consumo visados por cidadãos de Londrina e de todas as cidades da aglomeração urbana (como mostraram as entrevistas), localizamos os *shopping centers* Aurora, Boulevard, Catuaí e Londrina Norte na Figura 74. Estes influenciam nas práticas espaciais de consumo consuntivo que se realizam, principalmente, pelos deslocamentos em veículos. Atraem consumidores a diferentes partes da cidade, separadas do centro principal, formando áreas centrais próprias e contribuindo para o padrão multicêntrico e para a multicentralidade. São preponderantes tanto nos processos espaciais de concentração-dispersão, como nos de centralização-descentralização.

De acordo com as entrevistas com lojistas, o alcance espacial para o consumo nos estabelecimentos de Londrina atrai pessoas de cidades além da aglomeração urbana, como Tamarana, Bela Vista do Paraíso, Sertanópolis etc. Pelo nosso foco nas cidades que pertencem à aglomeração urbana, devido a sua proximidade territorial, preferimos não ressaltar tais cidades na Figura 74, pois sabemos que, provavelmente, o alcance espacial dos estabelecimentos de Londrina atinge cidadãos de outras cidades não mencionadas, em toda a região norte do Paraná.

Quanto ao alcance espacial para o consumo em Londrina, pela ótica dos cidadãos, os provenientes da própria cidade possuem capacidades diferenciadas para as práticas de consumo, como mostraram os resultados das entrevistas com cidadãos das zonas sul, oeste, central e norte. Desejam, mas não conseguem frequentar e consumir em diferentes partes da cidade (Figura 41), como a Av. Saul Elkind (zona norte), a Av. Arthur Thomas (zona oeste), os *shopping centers* Aurora e Catuaí, e a Gleba Palhano como todo (setor sudoeste).

Essa situação nos remete ao aumento da diferenciação socioespacial nas cidades, presente em múltiplas escalas geográficas que são construídas socialmente e compõem a contemporânea fase de estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina. Podem ser apreendidas a partir de diferentes abordagens e perspectivas.

Duas escalas são observadas, especialmente marcadas, pelas estratégias e práticas espaciais de lojistas e cidadãos, influenciadas pelo padrão de distribuição espacial dos estabelecimentos. Traduzem-se em continuidades e descontinuidades espaciais, com contradições internas, alcances espaciais variados e possibilidades de realização igualmente distintas.

Nesse contexto, as escalas geográficas são partes da intensa diferenciação identificada, crescente nas últimas décadas pelas transições urbanas (no padrão de distribuição espacial das formas urbanas e seus conteúdos) e econômicas (no regime de acumulação), contribuindo para o estado de desigualdade socioespacial que chega à esfera interurbana.

6.2 PRÁTICAS E ESTRATÉGIAS ESPACIAIS: A CONSTRUÇÃO DE ESCALAS GEOGRÁFICAS

Considerando os resultados das entrevistas realizadas com os cidadãos e lojistas dos estabelecimentos de consumo consuntivo, podemos constatar como diferentes escalas geográficas são construídas a partir das práticas espaciais dos primeiros e das estratégias espaciais dos segundos, especialmente das grandes empresas. É mais uma frente de análise e possibilidade de estudo que a união de metodologias e o raciocínio dialógico acerca das interrelações entre os conceitos e temas podem proporcionar.

Neste estudo, não é um objetivo tratar as escalas geográficas como idênticas às escalas cartográficas, absolutas e imutáveis. É imprescindível utilizar metodologias que abordem o objeto de estudo em sua empiria. Porém, quando trabalhamos com distintos recortes espaciais, como são as cidades e a aglomeração urbana, é importante que estes não sejam manuseados de maneira reducionista, tomando-os como verdades que se autolegitimam, esquecendo-se das

escalas construídas pelas práticas, lógicas e estratégias espaciais dos sujeitos e agentes investigados.

Foi em meados do século XX, sob influência neopositivista, que o tema da escala foi abordado na Geografia como um assunto a ser debatido em âmbito metodológico. Antes disso, a escala foi tratada como sinônimo de recorte espacial ou de limites político-territoriais previamente delimitados. Posteriormente, com as correntes críticas na Ciência Geográfica, essa questão se abriu também aos debates epistemológicos e políticos (GRANDI, 2019).

Castells (2020) tratou a escala como uma das dimensões do “sistema urbano”. A outra seria a dimensão funcional. Para ele, as escalas são as unidades espaciais das quais o modo de produção capitalista é composto. O peso maior seria para a dimensão funcional, que explicaria as relações sociais produtivas e reprodutivas no interior desse sistema. As escalas seriam meras expressões espaciais das funções sociais.

É no ambiente intelectual e acadêmico anglófono, a partir da década de 1980, que questionamentos políticos, sociais e epistemológicos sobre as escalas ganham força, com autores como Peter Taylor, John Hart, Neil Smith e, mais recentemente, David Harvey e Neil Brenner. Com mais força, é enfocada a escala urbana, considerado espaço geográfico fundamental para a acumulação capitalista (BRENNER, 2000).

De acordo com Brenner (2000), durante a década de 1990, a escala geográfica passa a ser mais identificada com a questão urbana, as cidades e o processo de urbanização. Com a globalização econômica e a passagem para o regime de acumulação flexível, as escalas são operadas nas relações entre o local e o global, nas quais as cidades se constituem como importantes nós concentradores e reguladores dos fluxos globais de mercadorias, informações, decisões e capitais.

No cenário brasileiro, autores como Cláudio Egler, Milton Santos, Rogério Haesbaert, Iná Elias de Castro e Roberto Lobato Corrêa contribuíram com a questão a partir dos anos 1990. Egler (1991) foi um dos primeiros a ressaltar as contribuições que a Geografia poderia proporcionar às análises críticas sobre cenários econômicos e produtivos desde interrelações entre escalas geográficas.

Haesbaert (1993), Castro (1995) e Santos (1996) destacaram a mutabilidade temporal e espacial das escalas geográficas, abrindo caminhos na literatura nacional para a interpretação destas como socialmente construídas e reconstruídas (CORRÊA, 2018), ao longo do tempo e em cada contexto espacial diferente, de acordo com as relações sociais e práticas espaciais dos sujeitos que ali se encontram (GRANDI, 2019). Segundo Corrêa (2007), o processo de

diferenciação socioespacial e as práticas espaciais seriam preponderantes nessa dinâmica, principalmente ao unirem, numa mesma análise, os recortes da cidade e da rede urbana.

Gradativamente, afirma-se a interpretação da escala geográfica como condição, meio e produto das relações sociais capitalistas (BRENNER, 2000), da mesma forma que as cidades. Unindo-se, podem ser tratadas como escalas urbanas, em constante modificação a partir de cada contexto socioespacial. Como bem definido por Brenner (2000, p. 367), as escalas urbanas são “[...] socialmente constituídas, politicamente contestadas e historicamente variáveis [...]” (*socially constituted, politically contested and historically variable*).

Utilizando o “princípio de superposição e interpenetração dos espaços sociais” de Henri Lefebvre, Brenner (2000) indica que as escalas urbanas não podem ser compreendidas isoladas umas das outras, mas interligadas, sobrepostas e em constante interrelação.

Quando consideramos os resultados deste trabalho, verificamos a constituição de diferentes escalas geográficas urbanas, pelos cidadãos em suas práticas espaciais para o consumo e formas de mobilidade, e pelas estratégias espaciais das empresas comerciais e de certos serviços, especialmente as grandes redes varejistas. Assim, são unidos recortes da aglomeração urbana e das cidades que a compõe, numa mudança constante de enfoque que é variável a depender da forma, do conteúdo ou do processo analisado.

Como exemplos, quando tratamos da distribuição espacial e das concentrações absolutas dos diferentes tipos de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, as principais áreas centrais de cada cidade ganham destaque, seguidas de algumas localidades específicas, como a Avenida Saul Elkind, na zona norte de Londrina, e os *shopping centers* na mesma cidade, especialmente o Catuaí.

Quando passamos a analisar a formação de múltiplas áreas centrais, constituídas tanto pela concentração de estabelecimentos, quanto pela diversidade destes, outras localidades de Londrina ganham destaque, como as Rodovias PR-445 e BR-369, as Avenidas Tiradentes, Dez de Dezembro, dentre outras. Assim como os *shopping centers* em Londrina se constituem como importantes espaços de atração para o consumo, num estado de multicentralidade.

Um ponto relevante para a discussão das escalas geográficas foi alcançado a partir das entrevistas com lojistas, em que se identificaram lojas das mesmas redes varejistas, de grandes grupos comerciais, em todas as cidades da aglomeração, com destaque para Londrina, em seu centro principal e *shopping centers*.

Em suas tomadas de decisões de localização e operação de suas atividades, ações estas que configuram as estratégias espaciais, as grandes empresas conseguem articular múltiplas escalas geográficas. Não somente ligando cidades, pelos deslocamentos de consumidores e

mercadorias e fluxos de informações e capitais, mas redefinindo seus papéis e centralidade na rede urbana (SPOSITO; SPOSITO, 2017).

Ainda de acordo com Sposito e Sposito (2017), existem lógicas que direcionam as estratégias espaciais das grandes empresas. São elas: concentração econômica, centralização econômica, centralização espacial do capital e desconstrução espacial dos estabelecimentos. Seguindo a lógica de desconcentração espacial, exercida pelas empresas no sentido de ampliar o seu alcance espacial, tem-se tornado mais frequente a presença destas, especialmente no segmento comercial, em cidades médias com significativos papéis regionais.

Dessa maneira, a presença de grandes redes em quase todas as cidades da aglomeração reforça o potencial consumidor desta área e indica a coexistência de diferentes escalas pelas práticas espaciais dos cidadãos. A existência de tais lojas em Londrina, mas também em Apucarana, Araongas, Cambé, Ibiporã e Rolândia, acompanhada do fato de que os consumidores advêm não somente da cidade em questão, mas de outras do entorno, possibilita concluir que ora os deslocamentos para o consumo ocorrem na escala da cidade, ora na escala da aglomeração urbana.

Assim, como apresentaram Sposito e Sposito (2017), as atividades dos grandes estabelecimentos comerciais conseguem articular distintas escalas geográficas urbanas, que se constroem socialmente pelas práticas espaciais dos cidadãos, reagindo a elas, mas também influenciando as estratégias locacionais empresariais. Como vimos em uma das entrevistas, um estabelecimento na porção leste de Cambé se aproveita do consumo dos residentes da cidade e de Londrina, pela proximidade territorial, mas alcança a moradora de Rolândia, que precisa passar por ali na ida e volta do trabalho. É o retrato do entrelaçamento das escalas da cidade e da aglomeração urbana nas práticas espaciais para o consumo consuntivo.

Realçando as práticas espaciais, trabalhadas em destaque nesta pesquisa e apreendidas pelas entrevistas, fica evidente que os cidadãos de Londrina demonstraram certas preferências quanto ao tipo e à localização dos estabelecimentos em que consomem cotidianamente.

Quanto ao tipo, predominaram os pequenos mercados, padarias e farmácias que se encontram próximos das residências dos entrevistados, nas compras menores e corriqueiras. No caso de compras maiores, as escolhas são por estabelecimentos maiores, como atacarejos e grandes supermercados, e em áreas do centro principal. Os cidadãos de fora de Londrina afirmaram consumir em suas cidades de origem com mais frequência, mas se deslocarem à cidade maior, no centro principal e *shopping centers* principalmente, em busca menores preços ou maior diversidade de produtos.

Moradores de Rolândia, Cambé, Ibiporã e Jataizinho mencionaram fazer esse deslocamento interurbano mais vezes, quase que semanalmente, pela proximidade com Londrina, enquanto os residentes de Apucarana e Araçongas o realizam com maior intervalo temporal. Ainda assim, preferem Londrina à Maringá, mesmo Apucarana estando em distâncias similares entre as duas, o que indica a força de atração exercida pela primeira.

Para além das práticas espaciais de consumo polarizadas por Londrina, habitantes de outras cidades da aglomeração informaram comprar bens e certos serviços em outras cidades da área, como os casos dos entrevistados de Jataizinho. Residem na cidade, trabalham em Londrina e consomem tanto nessa última como em Ibiporã, entre os extremos da sua rota de deslocamento cotidiano.

Essa integração das práticas de consumo interurbanas se facilita pela proximidade territorial entre as cidades, o que enfatiza a incontornabilidade das múltiplas escalas geográficas para se tratar do consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina. Focar somente no recorte interurbano, ou em uma ou outra cidade, resultarão em considerações insuficientes. Mais de uma escala deve ser levada em conta, possibilitando análises mais aprofundadas e detalhadas.

Em outras palavras, as entrevistas com os lojistas confirmaram a intensa relação entre as cidades da aglomeração por meio das práticas espaciais de consumo dos seus moradores. Alguns entrevistados declararam que seus clientes provêm de diferentes cidades da aglomeração e, inclusive, de além dela, aumentando as possibilidades de se abordar a escala interurbana, fato que pode ser levado adiante por pesquisas vindouras.

Entre os locais e estabelecimentos preferencias de consumo, residentes de todas as cidades ressaltaram os centros de suas respectivas cidades, o centro principal de Londrina, o subcentro da Avenida Saul Elkind e os *shopping centers* desta cidade (Apêndice A).

Mesmo consumindo de maneira variada, em suas cidades de origem e em outras da aglomeração, a maioria dos cidadãos entrevistados declararam que os estabelecimentos são de fácil acesso, para uma mobilidade urbana amplamente dominada por veículos automotores particulares. Rodovias como a PR-445 e a BR-369 ligam todas as cidades da aglomeração e promovem acessos diretos aos espaços de consumo, como o *shopping* Catuaí, ou às avenidas que se conectam a eles, como a Avenida Dez de Dezembro e a Avenida Saul Elkind, próximas, respectivamente, do *shopping* Boulevard e do *shopping* Londrina Norte.

Em conjunto, são elementos que apontam para a integração entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina, por meio das práticas espaciais de consumo, ainda que com maior protagonismo da cidade principal e de suas áreas centrais. Conformam uma escala

interurbana, da aglomeração de Londrina, onde existem deslocamentos para o consumo que partem de diferentes pontos e atravessam toda a área. No entanto, a importância da escala das cidades não é negada, coexistindo nas práticas espaciais dos cidadãos de todos os centros urbanos e sendo representada pelo porte das concentrações de estabelecimentos em suas áreas centrais principais.

Em contrapartida, os cidadãos da cidade principal e da aglomeração mencionaram desejar e não conseguir frequentar e consumir no setor sudoeste de Londrina, onde se localizam a Gleba Palhano e os *shopping centers* Aurora e Catuaí reconhecidas como áreas com residências de alto padrão econômico e lojas com produtos que requerem elevado poder aquisitivo. Ao mesmo tempo, foi relatada uma falta de diversidade nos estabelecimentos presentes no setor sudeste da cidade, onde predominam bairros residenciais oriundos de conjuntos habitacionais populares e ocupações irregulares.

Dessa forma, mesmo que a escala interurbana de práticas espaciais para o consumo se afirme, materializa-se uma dimensão desigual dessas mesmas práticas que permeia as escalas da aglomeração e das cidades dela pertencentes, com especial impacto na escala da cidade de Londrina, para seus cidadãos. O setor sudoeste da cidade, mesmo que desejoso de frequência e consumo, não é acessível para todos os cidadãos, especificamente pelos gastos financeiros exigidos para tal. Já outras localidades como o centro principal de Londrina e o subcentro da zona norte também se mostraram como de difícil consumo para alguns, mas primordialmente pelo distanciamento territorial em relação ao local de residência dos entrevistados. Especialmente, na zona norte, isso se confirmou pela entrevista de lojista da área, para quem os clientes são predominantemente do entorno.

Na medida em que o espaço geográfico e as diversas escalas urbanas são mobilizadas primordialmente como elementos produtivos, visando as trocas econômicas e a realização do lucro no interior do capitalismo e da racionalidade neoliberal, aprofunda-se o desenvolvimento desigual dos espaços e a intensificação da polarização socioespacial (SMITH, 1997). Dessa forma, a efetivação do padrão multicêntrico e do estado de multicentralidade, na aglomeração urbana de Londrina, está vinculado tanto à construção de múltiplas escalas geográficas de atuação para o comércio e para o consumo, quanto às possibilidades diferenciadas de concretização das estratégias e práticas espaciais para lojistas (e seus estabelecimentos) e cidadãos, a depender das condições socioeconômicas que possuem. Essas condições resultarão em diferenciações socioespaciais, confluindo para variados alcances espaciais de consumo.

Os alcances espaciais das múltiplas áreas centrais, aferidos pelas percepções do pesquisador e pelas entrevistas realizadas, não abarcam todas as cidades da aglomeração urbana

e suas respectivas partes da mesma maneira. O alcance de algumas não ultrapassa os limites de Londrina, enquanto outras, apesar de serem frequentadas por cidadãos de várias cidades da aglomeração urbana, não estão acessíveis para o consumo de todos, revelando, mais do que diferenciações, desigualdades em práticas espaciais que se complexificam, atingindo a esfera interurbana. São elementos que, associados ao padrão de distribuição multicêntrico dos estabelecimentos comerciais e de serviços, influencia na atual estruturação das cidades da aglomeração urbana.

Ressaltamos que a alternância entre as escalas geográficas das cidades e da aglomeração urbana ao longo do trabalho é constante, não se tratando de uma fragilidade, mas de uma mostra da complexidade da análise empregada. Seria difícil e extremamente imprudente tentar unir as escalas geográficas de maneira arbitrária e mecânica. Elas foram abordadas conforme verificadas pelos resultados obtidos, apreendidas tanto pelos dados de distribuição espacial, que deram corpo aos processos de concentração e desconcentração protagonizados pelos estabelecimentos, quanto pelas entrevistas com cidadãos e lojistas, que deram a noção de movimento dos processos de centralização e descentralização que atraem as práticas de consumo.

Ora os processos espaciais ultrapassavam as cidades de origem, influenciando a estruturação e as práticas dos residentes em toda a aglomeração, ora se limitavam aos próprios tecidos urbanos ou atingiam somente partes de cada cidade, principalmente em Londrina. São diferentes escalas geográficas presentes na rotina dos cidadãos e lojistas da aglomeração urbana porque eles não somente delas participam, mas as constroem diariamente por meio de suas práticas espaciais e estratégias locais.

Dessa maneira, são escalas apreendidas em determinado período e consoante um dado recorte espacial, a partir de destaques maiores dados às atividades de consumo consuntivo, particularmente o comércio e seus serviços relacionados na aglomeração urbana de Londrina. São, portanto, mutáveis e variáveis de acordo com o objeto de estudo e as metodologias empregadas, demonstrando a realidade multifacetada da estruturação urbana atual, que transita com facilidade entre as cidades e o conjunto interurbano.

De tal forma, identificamos a constituição de uma escala interurbana nas práticas espaciais de consumo dos cidadãos da aglomeração urbana de Londrina, abrangendo sete cidades em continuidade espacial, mas nem sempre territorial. No entanto, essa escala não é fixa ou absoluta, possuindo contradições internas, como descontinuidades espaciais nas práticas de consumo, tanto dos residentes de Londrina, quanto para os das outras cidades. Rupturas como essas, que possibilitam o acesso e o consumo desiguais pelos cidadãos, em determinados

espaços e estabelecimentos, por motivações socioeconômicas e socioespaciais, são indícios de um processo de separação que pode ir além das esferas do consumo e da mobilidade, mas que também as contempla.

As esferas do consumir e do se locomover são gradativamente afetadas pelo aprofundamento de barreiras que dificultam a sua plena realização, em graus diferentes para grupos socioespaciais distintos. Isso apesar do estabelecimento de múltiplas áreas centrais ao longo do tecido urbano, com o oferecimento de bens e serviços diversos e em menores distâncias às diferentes áreas das cidades.

Sendo assim, a atual fase de estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina está caracterizada pela desigualdade socioespacial, a partir do comércio e do consumo, por meio das distintas escalas geográficas de atuação apreendidas e pela intensa diferenciação nas possibilidades de realização das estratégias e, principalmente, das práticas espaciais dos cidadãos.

6.3 ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL

Nas últimas décadas, ao mesmo tempo em que se alteram algumas características da configuração espacial urbana – enfocando especialmente as cidades médias – de um padrão compacto para um modelo mais disperso, a diferenciação socioespacial se aprofunda em níveis surpreendentes, cobrando dos estudiosos novas pesquisas e formulações que deem conta da realidade.

Esse novo estado de intensa diferenciação socioespacial na estruturação dos espaços urbanos causa a impressão de indefinição dos limites territoriais e de desagregação entre as inúmeras partes em que uma cidade se divide (LENCIONI, 2008). Acompanham esse cenário os processos espaciais de concentração-dispersão e de centralização-descentralização de estabelecimentos de atividades econômicas, nos quais se destacam os de comércio e de serviços. Como vimos até aqui, estes se dispersaram pelas cidades da aglomeração urbana de Londrina, formando múltiplas áreas centrais e estabelecendo o padrão multicêntrico, acompanhado do estado de multacentralidade. Como já indicaram Sposito (2010) e Cocato (2019), é um fenômeno espacial que vem sendo observado, nas últimas décadas, também nas cidades médias brasileiras.

Como aferimos na área estudada, a lógica multicêntrica acompanha a expansão, nas cidades, das chamadas atividades terciárias (SANTOS, 2008b), dos espaços de consumo e das práticas de segregação e autosegregação socioespacial em condomínios fechados

(HIERNAUX; LINDÓN, 2004; MELARA; SILVA, 2018). Ademais, para além do padrão multicêntrico e da multicentralidade, elementos que nos chamaram a atenção, no âmbito do comércio e do consumo consuntivo, foram os resultados de entrevistas com cidadãos e lojistas que apontaram para a existência práticas e estratégias espaciais diferenciadas para o consumo.

A formação de distintas escalas geográficas de atuação, por alcances espaciais diferentes de lojistas e cidadãos, ora na esfera da aglomeração urbana de Londrina, ora na esfera individual das cidades enfocadas, demonstra-nos a ocorrência da diferenciação socioespacial que atinge a esfera interurbana. Na medida em que compreendemos que coexistem continuidades e descontinuidades espaciais na aglomeração urbana e nas cidades, aprofundamo-nos no entendimento de um grau maior de diferenciação socioespacial, que atinge as práticas espaciais de consumo dos cidadãos e suas possibilidades de realização.

Nesse contexto, além das seis localidades visitadas e destacadas em Londrina, pela circulação de pedestres e veículos de grau médio ou acima, acrescentamos uma sétima, localizada em uma das áreas de difícil acesso e consumo para parte dos cidadãos entrevistados: a Avenida Madre Leônia Milito, na localidade de Londrina 10. Esta localidade foi identificada, por meio de citações recorrentes de cidadãos de Londrina e das outras cidades da aglomeração urbana, como exemplo da intensa diferenciação socioespacial em curso.

Em nossa visão, essa diferenciação implica em fortes limitações na mobilidade urbana e nas possibilidades de consumo pelos cidadãos, revelando um estado de desigualdade socioespacial na atual fase de estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina.

Apesar de baixa circulação de pedestres, a localidade de Londrina 10 concentra grande número de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, acessados quase que exclusivamente por veículos particulares e coletivos (Figura 75).

Figura 75 – Avenida Madre Leônia Milito, na localidade Londrina 10 (2021).



Fonte: Trabalhos de campo (2021).

Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

É uma via que liga o centro principal à Rodovia PR-445 e ao *shopping center* Catuaí, atravessando o bairro de médio/alto padrão da Gleba Palhano, visto ao fundo na Figura 75. Pela sua intensa verticalização (fruto de acelerada valorização do solo urbano), presença de condomínios fechados (no bairro ou próximos) e de *shopping centers* (Catuaí e Aurora), é uma área com concentrações de estabelecimentos comerciais e de serviços de distintos padrões econômicos – que continuam na Avenida Ayrton Senna da Silva, perpendicular à Avenida Madre Leônia Milito –, incluindo lojas e restaurantes de capital local, regional e nacional, para os quais nem todos os cidadãos possuem acesso ou capacidade de consumo, como demonstraram as entrevistas. Entretanto, essa área, incluindo os *shopping centers*, possui amplo alcance espacial para o comércio e o consumo consuntivo, atraindo cidadãos com maior potencial de mobilidade de toda a aglomeração urbana.

Verificamos, portanto, uma contradição entre o abrangente alcance espacial exercido pelas áreas centrais e centralidade dessa porção do tecido urbano de Londrina (vias e *shopping centers*), e as diferenciações entre os que ali frequentam e consomem e os que não conseguem fazer o mesmo, apontando para um estado de desigualdade socioespacial, lido a partir do comércio e das práticas espaciais de consumo consuntivo. No âmbito da aglomeração urbana, esse estado se repete.

Vimos que os cidadãos das outras seis cidades se deslocam para Londrina para a realização das práticas de consumo consuntivo, especialmente em estabelecimentos no centro principal e nos *shopping centers* Aurora, Boulevard, Catuaí e Londrina Norte. No entanto, também possuem possibilidades de mobilidade e consumo diferenciadas. Nas entrevistas, cidadãos de Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho e Rolândia afirmaram desejar, mas não conseguir frequentar ou consumir, da maneira como gostariam, em diferentes espaços e estabelecimentos, concentrados em Londrina. Essa concentração, que também gera grande centralização das práticas espaciais de consumo na aglomeração urbana, possibilita com que cidadãos proprietários de veículos particulares tenham maiores chances de se deslocar e consumir na cidade principal.

Áreas centrais como o centro principal de Londrina, os *shopping centers*, especialmente o Aurora e o Catuaí, e a Gleba Palhano, foram citadas como de difícil acesso e consumo para os cidadãos de Londrina e das outras cidades da aglomeração urbana, que não possuem as condições necessárias para tal.

O centro principal de Londrina foi recorrentemente citado como de difícil acesso, mais do que de difícil consumo, pela saturação de suas vias, locais para estacionamento e circulação de pedestres. Nesse sentido, também dificulta a falta de linhas adequadas no transporte coletivo, em termos de horários, rotas, preços e infraestrutura, que não alcançam todas as cidades da aglomeração urbana da mesma forma, e nem partes da própria cidade de Londrina, como vimos no caso do setor sudeste.

Já o setor sudoeste, onde estão as áreas centrais da Av. Madre Leônia Milito e dos *shopping centers* Aurora e Catuaí foram apontados como de difícil acesso e consumo pela exclusividade de seus estabelecimentos comerciais e de serviços, que se reflete nos preços a serem pagos para se consumir nesses locais. Foi marcado o posicionamento sobre isso de cidadãos de Londrina (residentes das zonas central e sul) e de outras cidades da aglomeração urbana como Ibiporã, Jataizinho e Rolândia.

Temos, então, uma disparidade nas práticas espaciais de consumo que não são derivadas primordialmente da distância entre Londrina e as outras seis cidades da aglomeração – já que residentes de Cambé e Ibiporã, em maior proximidade ou continuidade territorial com Londrina, mencionaram ter as mesmas dificuldades –, mas sim de desigualdades sociais, econômicas e espaciais entre os cidadãos da área estudada. São desigualdades similares que atingem cidadãos de mais de uma cidade da aglomeração urbana, residentes de diferentes porções desse espaço interurbano.

Portanto, apesar dos cidadãos se deslocarem para outras cidades da aglomeração urbana de Londrina para realizarem seu consumo consuntivo, tais práticas espaciais são diferenciadas em caráter socioespacial, pois as mesmas áreas centrais cuja centralidade está no alcance espacial dos cidadãos, são afirmadas como de difícil acesso e consumo. Nesse sentido, identificamos a desigualdade socioespacial afirmada por Sposito (2011), na situação em que “[...] as diferenças se transmutam em desigualdades, enquanto as desigualdades, assim observadas, revelam as diferenças de poder de consumo ou de capacidade de decisão ou de possibilidade de apreensão do espaço” (p. 129-130).

Podemos concluir que se constituem áreas mais ou menos acessíveis, com mais ou menos barreiras para o consumo, não físicas ou territoriais, mas a depender das condições socioespaciais disponíveis a cada cidadão. Pelos resultados deste trabalho, entre as condições mais decisivas para a realização das práticas espaciais de consumo, apontamos a renda e a disponibilidade de diferentes meios de transporte, de acordo com a infraestrutura no local de residência.

Nesse ponto, fazemos uma pergunta: a intensa diferenciação identificada pela ocorrência de distintas escalas geográficas, por cidadãos e lojistas, e pelas diferentes possibilidades de realização das práticas espaciais de consumo, pode ser associada ao processo de fragmentação socioespacial, mais que a ocorrência da desigualdade socioespacial nas cidades?

De acordo com Prévôt-Schapira (2001), a noção de fragmentação foi criada no final da década de 1980, abarcando análises espaciais, sociais e políticas da cidade. Nos anos 1990 teve seu uso disseminado por vários países, com muitos estudos que auxiliaram na amplitude de significados do termo (SPOSITO; SPOSITO, 2020). Por ser um conceito polissêmico, a fragmentação é utilizada de maneiras muito diferentes, desde crítica à modernidade (COLOSSO, 2016), à ausência de uma autoridade institucional da unidade metropolitana (CASTELLS, 2020), aos estudos urbanos que investigam a homogeneidade das formas, processos e conteúdos nas cidades.

Nesse cenário, como alerta Prévôt-Schapira (2001), é recomendável que abordemos o conceito de fragmentação de modo adequado, para não o simplificar ou o reduzir às análises inadequadas à realidade estudada ou de maneira distorcida em relação ao avanço da produção intelectual contemporânea.

Com a crise do fordismo e das suas formas de produção e ocupação do espaço urbano – caso das grandes cidades e metrópoles compactas, com importante presença da atividade industrial – o termo fragmentação começa a se sobressair para a descrição do “novo” espaço

urbano que se reestrutura. Na América Latina, o crescimento acelerado da urbanização de 1960 a 1980 foi atingido por mais uma das crises econômicas capitalistas que arrastaram parte da população para a pobreza extrema, informalidade e desemprego (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001). O espaço urbano que era tido como símbolo do progresso e das possibilidades de desenvolvimento durante a modernidade anterior, quebrou-se em partes que se entrincheiraram para se proteger umas das outras, alternando, lado a lado, bolsões de riqueza e de pobreza em um mosaico desigual e seletivo.

Duhau e Giglia (2016) identificam os elementos de fragmentação socioespacial nas cidades mexicanas, que passam a ser cada vez mais compostas por um tecido urbano heterogêneo e desprovido de continuidades territoriais e espaciais. As partes da cidade começam a se comportar como ilhas dispersas com pouca articulação, inacessíveis a grupos sociais inteiros em suas práticas espaciais cotidianas, além de estarem fisicamente distantes e esparsas, dificultando a acessibilidade e limitando a mobilidade urbana plena daqueles que não possuem os meios de locomoção adequados para tal. Prévôt-Schapira (2001) ressalta a piora dessas questões com a deterioração do transporte público e com os altos preços para a aquisição de veículos particulares, reforçando os sentimentos de afastamento e exclusão de certas áreas, inclusive das principais áreas centrais.

É um contexto que se reproduz por diferentes países latino-americanos, dando à cidade atual um caráter descontínuo, incerto e desordenado. Em resumo, um caráter fragmentado (SECCHI, 2007), de polarizações socioespaciais acentuadas (PRÉVÔT-SCHAPIRA; PINEDA, 2008). É uma dinâmica que se desdobra no tempo e no espaço e, por isso, deve ser considerada como um processo de fragmentação socioespacial (SPOSITO; SPOSITO, 2020). É denominado socioespacial porque engloba as duas dimensões, simbólica e materialmente, influenciando e sendo influenciado pelo regime de acumulação, pela forma de dispersão urbana, pelas relações sociais e pelas práticas espaciais dos cidadãos.

Catalão e Magrini (2016) descrevem uma extensa lista de estudos sobre a ocorrência do processo de fragmentação socioespacial, com destaque para as cidades brasileiras. Em metrópoles como Rio de Janeiro, Curitiba e Brasília ou em cidades médias como Araçatuba, São Carlos, Marília e Presidente Prudente, a mesma lógica fragmentária foi verificada, com uma segmentação urbana presente, embora com particularidades relativas a cada área. Segundo Sposito e Sposito (2020), em cidades médias, aferiram-se as seguintes dinâmicas dessa natureza: redefinição dos papéis da área central, com a ocorrência de múltiplas áreas centrais; crescimento do número de espaços residenciais fechados; continuidade territorial sem

continuidade espacial, com intervalos nas articulações entre áreas residenciais, comerciais e de serviços vizinhas.

Apesar de alguns desses elementos estarem presentes e serem identificados nas cidades da aglomeração urbana de Londrina, como a formação de múltiplas áreas centrais e a descontinuidade espacial a partir dos deslocamentos e das práticas de consumo dos cidadãos, entendemos que alguns elementos fundamentais para a caracterização da fragmentação socioespacial não foram enfocados. Não investigamos a maneira de expansão das cidades, se ocorre de forma territorialmente contínua ou dispersa, ou a constituição de descontinuidades espaciais próprias às esferas do habitar, do lazer e do se deslocar pelas cidades, fora da finalidade de consumo.

Igualmente, não há indícios suficientes para constatar a ocorrência de um processo de reestruturação urbana ou das cidades da aglomeração urbana de Londrina, pelo fato de não termos comparado formas, conteúdos e padrões de distribuição espacial em diferentes momentos históricos, para que fossem identificados sinais de ruptura e de mudanças bruscas que, de acordo com Soja (1993) e Sposito (2004b), caracterizam a reestruturação.

O padrão de distribuição espacial multicêntrico dos estabelecimentos enfocados não é algo inédito, tendo sido identificado por outros autores e autoras que estudaram as cidades e a rede urbana brasileira e, especificamente, Londrina e outras cidades de sua região de influência, como Fresca (2013) e Silva (2004; 2006; 2013). Portanto, entendemos que o padrão multicêntrico e o estado de multacentralidade aferidos estão em fase de consolidação e aprofundamento, no atual momento de estruturação espacial das cidades da aglomeração urbana.

É importante destacar que o fato de utilizarmos o conceito de estruturação não retira a dinamicidade da análise e nem nega a possibilidade de ocorrerem transformações nos espaços urbanos. Como afirma Sposito (2004b), somente reforça o caráter processual, de constante movimento e mudanças nas formas, conteúdos e distribuição espacial nas cidades, apreendidos em determinado recorte temporal.

Portanto, no atual momento de estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina, entendemos ser prudente afirmarmos a existência da desigualdade socioespacial, identificada pelos temas e metodologias empregados, com destaque para o comércio e para o consumo, a partir das práticas e estratégias espaciais apreendidos. Simultaneamente, o processo de fragmentação socioespacial pode estar em andamento na aglomeração urbana de Londrina, mas é necessário maior e diverso aprofundamento por futuras pesquisas e pesquisadores(as) dos estudos urbanos.

Pelo conjunto de temas, conceitos e fenômenos tratados na área estudada, aqui reunidos e condensados em uma única análise, consideramos cumprido o terceiro objetivo específico da pesquisa. Para reforçá-lo, retornamos à síntese dos resultados alcançados e das discussões propostas, com algumas considerações imprescindíveis para o resumo da atual e desigual fase de estruturação espacial das cidades da aglomeração urbana de Londrina, lida a partir das esferas do comércio e do consumo.

Em suma, das 40 localidades visitadas, pelo menos 24 tiveram relevante (média, alta ou intensa) circulação de pedestres e de veículos em suas vias e em seu entorno. Além das áreas centrais identificadas na Figura 35, em Londrina, boa parte das localidades visitadas se apresentaram como áreas de concentrações significativas de estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados para a realidade da aglomeração urbana de Londrina – como exposto nas Figuras 46, 50, 54, 59, 63, 67 e 74 –, predominantemente de micro e pequeno porte e baixo número de empregados, de acordo com a distribuição espacial dos dados do IBGE (2010) e dos dados coletados junto à RAIS (2021), confirmados em campo (2021).

Tais áreas estão tanto nos centros principais das cidades, quanto em porções periféricas dos tecidos urbanos. Assim, sua gênese e evolução estão ligadas, simultaneamente, aos processos espaciais de concentração (de estabelecimentos) e de dispersão no tecido urbano, em relação ao centro principal. São áreas com empresas de capitais diversos, com alcances espaciais que abrangem as cidades da aglomeração urbana de Londrina no quesito de atração de consumidores, como demonstrado pelas entrevistas com cidadãos e lojistas (2021). Por esse conjunto de fatores, são entendidas como áreas dotadas de centralidade, que pela sua multiplicidade alteram o padrão espacial de estruturação das cidades, tornando-as mais complexas e diferenciadas.

Portanto, de acordo com os mapas, os registros fotográficos e as descrições feitas, em conjunto com a permanência dos centros principais (que continuam a gerar oposição em relação às porções periféricas das cidades e da aglomeração urbana), tem-se a identificação de múltiplas áreas centrais e a realização de uma síntese qualitativa da centralidade dessas áreas. Áreas que puderam ser identificadas enquanto centrais para o comércio e para o consumo consuntivo por meio da presença dos estabelecimentos, do detalhamento da circulação de pedestres e veículos, das origens de capital, dos tamanhos dos estabelecimentos e do alcance espacial para as práticas de consumo. Então, somam-se à análise os processos espaciais de centralização e descentralização de atividades comerciais e das práticas espaciais para o consumo, concomitantes e determinantes para a consolidação de mais de uma área dotada de centralidade na aglomeração urbana.

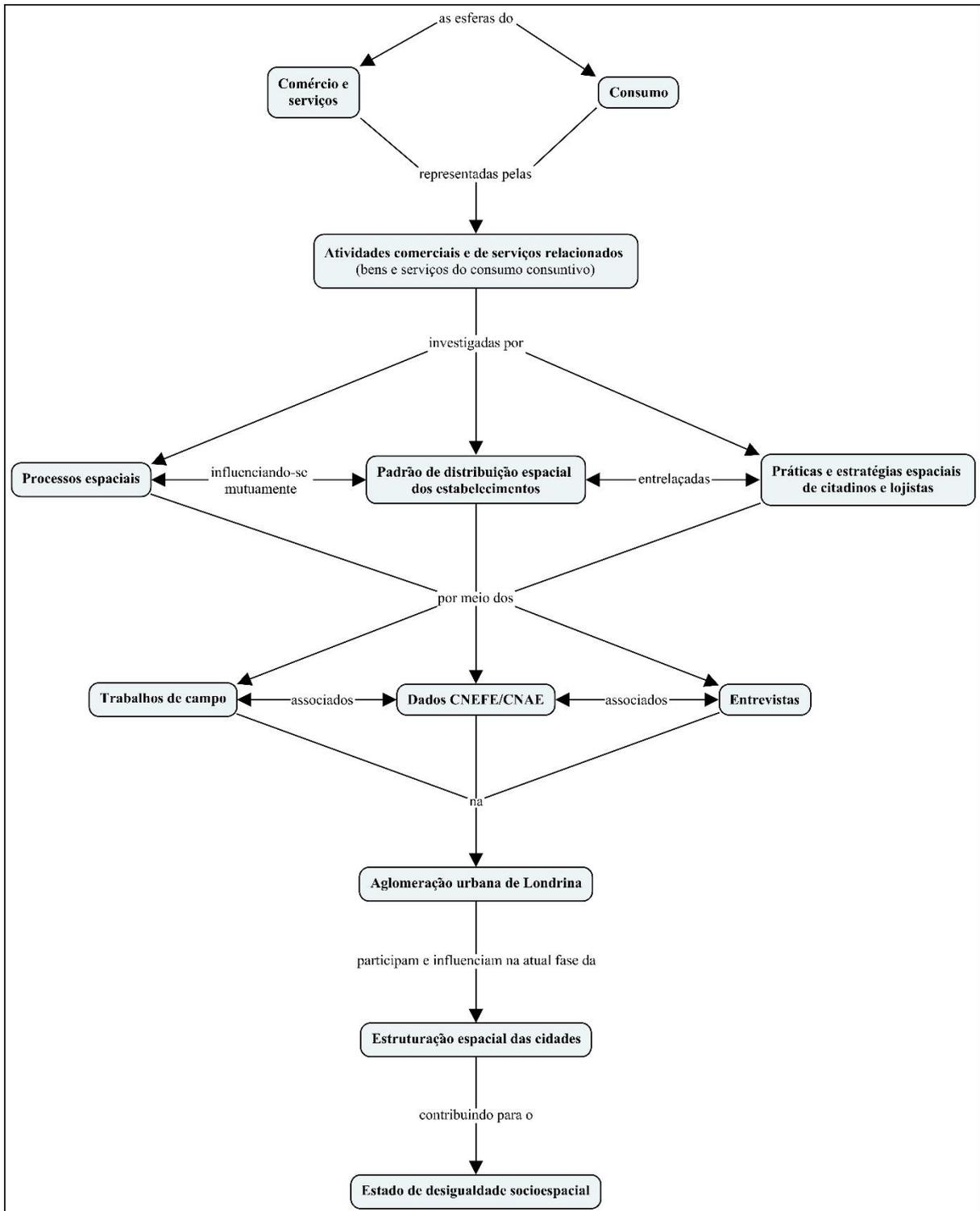
Por serem multi, no plural, tais áreas centrais conformam o padrão multicêntrico nas cidades delimitadas como da aglomeração urbana de Londrina. Pela atração que exercem nos deslocamentos e práticas espaciais para o consumo, influenciando na circulação de veículos e pedestres, configuram o estado de multicentralidade, que, apesar de possuírem a mesma qualidade funcional (pelas atividades econômicas presentes), diferem na intensidade e no alcance espacial, ultrapassando os limites das cidades e dos municípios da aglomeração urbana de Londrina, tornando indispensável uma análise conjunta da estruturação das cidades e da aglomeração urbana.

Ao longo deste trabalho, iniciamos uma análise nessa direção, que nos apontou para a atual estruturação multicêntrica e multicentralizada das cidades na aglomeração urbana de Londrina, com maior destaque para Londrina, Araongas, Cambé e Rolândia. Aqui, o processo de estruturação é lido e priorizado a partir das atividades comerciais e de serviços relacionados, entrelaçadas com os conteúdos das práticas espaciais de consumo consuntivo dos cidadãos.

Nesta aglomeração, o comércio e o consumo consuntivo podem ser lidos em duas óticas ou perspectivas, representados em suas próprias escalas geográficas de atuação, construídas socioespacialmente por cidadãos e lojistas (junto com seus estabelecimentos comerciais e de serviços): pelas práticas espaciais de consumo e pelas estratégias locacionais/espaciais dos lojistas, para o comércio e para o consumo.

Nossa pesquisa indicou a existência de intensa diferenciação socioespacial na escala geográfica das práticas espaciais de consumo dos cidadãos da aglomeração urbana de Londrina. Diferenciação que desemboca em um estado de desigualdade socioespacial, que ultrapassa os limites de uma única cidade, alcançando a esfera interurbana da aglomeração. A Figura 76 traz novamente o primeiro mapa conceitual apresentado no trabalho, atualizando-o para a fase de estruturação espacial em curso, identificada e caracterizada, das cidades da aglomeração urbana de Londrina.

Figura 76 – Estruturação atualizada da pesquisa.



Elaboração: Guilherme Pereira Cocato.

Seguindo a problemática, o objetivo geral, as metodologias e os resultados por elas gerados, chegamos na atual fase de estruturação espacial das cidades da área de pesquisa, a partir das esferas do comércio e do consumo: o estado de desigualdade socioespacial, marcado

pelo fato de que nem todos os cidadãos possuem as mesmas condições e possibilidades de acessar, frequentar e consumir em algumas das múltiplas áreas centrais identificadas.

Dessa maneira, o padrão espacial multicêntrico e o estado de multicentralidade, aferidos na aglomeração urbana de Londrina, estão atravessados pela desigualdade nas práticas espaciais de consumo, com alcances espaciais diferenciados, de acordo com a renda e a infraestrutura de transporte disponível para cada cidadão, em cada porção da aglomeração. O alcance espacial de consumo dos cidadãos acaba se destacando do alcance espacial exercido pelos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, que possuem lojas (das mesmas redes) distribuídas em várias cidades da aglomeração urbana e, igualmente, atraem consumidores de outras cidades da mesma aglomeração. Consumidores esses com condições para o deslocamento e o consumo.

Portanto, reforçando, são construídas duas escalas geográficas para o comércio e para o consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina: uma a partir dos cidadãos, baseada em suas práticas espaciais que não conseguem alcançar as múltiplas áreas centrais de maneira uniforme, com as mesmas condições socioespaciais. A outra pelos lojistas e seus estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, que, por meio de suas atividades, compõem a crescente integração socioespacial entre as cidades da aglomeração urbana, beneficiando aqueles que possuem renda e as condições de transporte para se deslocarem e consumirem entre diferentes cidades.

A proximidade e, em alguns pontos, a continuidade territorial entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina, coexistem com a continuidade espacial interurbana para o comércio, na escala geográfica dos lojistas, e com a descontinuidade espacial e a desigualdade socioespacial na escala geográfica dos cidadãos.

Deixamos em aberto a possibilidade de ocorrência do processo de fragmentação socioespacial, com o aprofundamento da desigualdade socioespacial verificada. Para que futuros estudos possam comprová-la, nas cidades da aglomeração urbana de Londrina, entendemos ser necessário a extensão das dimensões da vida urbana a serem investigadas, para além do consumir e do se deslocar para o consumo, com a inclusão do habitar e um maior detalhamento das formas e conteúdos da mobilidade urbana.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como considerações finais, selecionamos os pontos fundamentais que se destacaram ao longo do trabalho, alguns construídos de maneira intencional desde o início da pesquisa e outros que saltaram aos olhos na medida em que as distintas metodologias foram aplicadas e as análises elaboradas.

Realçamos que todos os procedimentos metodológicos e temáticas propostas ainda no projeto de pesquisa e na delimitação do recorte espacial foram colocados em prática e discutidos. Na medida do avanço da pesquisa, nos deparamos com escolhas incontornáveis e tomamos decisões que nos trouxeram até aqui, abandonando outras possibilidades, focando em certas temáticas e revendo posicionamentos.

Dessa maneira, chegamos ao objetivo geral de definir e analisar a aglomeração urbana de Londrina-PR, em sua atual fase de estruturação espacial, a partir das esferas do comércio e do consumo. Esse objetivo foi decomposto e alcançado por meio de três objetivos específicos, que trataram da definição da aglomeração urbana de Londrina; da análise desta pela distribuição espacial de estabelecimentos, processos espaciais e conteúdos de práticas e estratégias espaciais de consumo; e caracterização da atual fase de estruturação espacial das cidades da aglomeração urbana.

A primeira questão se refere à discussão em torno do primeiro objetivo específico, acerca da definição e da caracterização da aglomeração urbana de Londrina. Como mencionamos no Capítulo 2, durante sua formação histórica e geográfica, Londrina e as cidades próximas, em sua região de influência, foram recorrentes objetos de estudo nas pesquisas urbanas, com diferentes definições resultantes.

De maneira arbitrária, obedecendo a interesses políticos, econômicos e institucionais, Londrina foi delimitada como centro de uma região metropolitana que abarca outras 24 cidades. No entanto, não possui a esfera de influência, o grau de articulações socioeconômicas e a complexidade funcional de um centro metropolitano. Então, foi caracterizada como cidade média, por exercer papel de intermediação entre escalas hierarquicamente abaixo e acima de sua própria posição na rede urbana. Recentemente, outras definições têm se destacado, como a classificação de Londrina como uma cidade intermediadora de padrão complexo.

Apesar de identificarmos um grau evidente de complexificação na estruturação espacial de Londrina, não entendemos que isso se manifeste de forma tão intensa para o seu encaixe em outra terminologia que não a de cidade média. Futuramente, talvez, a cidade passe por reestruturações funcionais e por um crescimento socioeconômico tão acelerado que exija

revisões de nossa parte e novas considerações, mas, por enquanto, concordamos com a sua identificação como cidade média.

Alguns fatores que podem contribuir para a elevação da complexidade existente na aglomeração é a formulação de novas definições e análises que ultrapassem os limites da cidade de Londrina e considerem as interações socioespaciais que a integram a um conjunto interurbano, aqui definido como a aglomeração urbana de Londrina.

Para compor a aglomeração urbana, escolhemos as cidades de Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Londrina e Rolândia, pelas suas concentrações e relevância das atividades comerciais e de serviços, pela integração socioespacial materializado nos deslocamentos entre as cidades, formando continuidades espaciais, e, principalmente, pela proximidade territorial entre elas, fruto do seu processo histórico de formação e desenvolvimento.

A nossa escolha pela definição da aglomeração urbana de Londrina, a partir de elementos provenientes de sua constituição histórica, provém da opção pelo método dialético, dominante neste trabalho. A abordagem dialética, por nos proporcionar uma preferência pela análise dos fenômenos em constante movimento, quantitativa e qualitativamente, nos possibilita a verificação de correspondências entre a realidade empírica e os diferentes eventos na história que a trouxe até a forma e os conteúdos atuais. Estes não são estáticos, já que temos como premissas básicas, além da postura crítica, a possibilidade de transformação que todos os objetos e fenômenos comportam, pelas suas contradições e constante movimento. É também do método dialético que tiramos essas considerações, que desembocam no predominantemente utilizado conceito de estruturação espacial das cidades.

Ressaltamos que a aglomeração urbana de Londrina proporciona um novo e frutífero recorte para estudo na rede urbana norte paranaense e brasileira. É um conjunto de cidades que, em seus processos interligados de estruturação espacial, estabelece conexões em diferentes escalas geográficas, sobrepostas e entrelaçadas, possibilitando com que a análise aconteça de maneiras igualmente diversificadas.

Além de estarem próximas territorialmente, algumas das cidades da aglomeração urbana possuem continuidades territoriais entre si, aumentando ainda mais a importância de investigações que considerem as esferas da cidade e do conjunto, em caráter interurbano.

Nesse contexto, com a ocorrência de relações, processos e padrões de distribuição espacial, segundo um recorte espacial complexo, que abrange área composta por mais de uma cidade, optamos pelo uso de metodologias variadas, de cunho quantitativo e qualitativo, para o cumprimento do segundo objetivo específico. Este se tratava de analisar a aglomeração urbana

de Londrina, nas esferas do comércio e do consumo, a partir do padrão de distribuição dos estabelecimentos, dos processos espaciais envolvidos e dos conteúdos das práticas e estratégias espaciais para o consumo de cidadãos e lojistas.

Para que esse objetivo fosse alcançado, foi fundamental a elaboração do banco de dados CNEFE/CNAE, proveniente do último Censo Demográfico (2010), mas filtrado e manipulado em busca das informações mais pertinentes para a pesquisa. Por meio de intensa dedicação e emprego de muitas horas de trabalho, editamos e selecionamos a localização de todos os estabelecimentos de comércio e de serviços relacionados nas cidades da aglomeração urbana, escolhidos a partir de 16 grupos de atividades econômicas da CNAE 2.0 que consideramos pertencentes ao consumo consuntivo.

Tais estabelecimentos foram representados cartograficamente, em sua distribuição espacial, por setores censitários e pelos seus endereços, possibilitando a produção de uma ampla gama de mapas.

Pela visualização e análise da distribuição espacial dos estabelecimentos, aferimos um padrão de distribuição multicêntrico, com múltiplas concentrações e formação de áreas centrais. Essas áreas estiveram mais presentes nos centros principais das cidades da aglomeração urbana (demonstrando a permanência da oposição centro-periferia nas escalas da cidade e da aglomeração urbana), mas também dispersas em diferentes partes dos tecidos urbanos, especialmente em Araçongas, Cambé, Londrina e Rolândia, com indícios iniciais também em Ibiporã. Entre as principais, podemos citar a Avenida Saul Elkind, na zona norte de Londrina.

Buscando a confirmação dos dados censitários, para a distribuição espacial dos estabelecimentos, realizamos trabalhos de campo em várias localidades, nas sete cidades da aglomeração urbana de Londrina. Os registros fotográficos das localidades visitadas, na íntegra, estão disponíveis para acesso no Apêndice F.

Concluimos que o padrão de distribuição multicêntrico se confirmou, com predominância dos tipos de estabelecimentos que formaram a essência de nossa investigação: comércio e serviços de alimentação, de micro e pequeno porte. São estabelecimentos que melhor traduzem e representam as atividades comerciais e de serviços relacionados, assim como as esferas do comércio e do consumo consuntivo.

Com a formação de múltiplas áreas centrais, concentradas pela localização dos estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, mas também dispersas, tivemos a identificação do estado de multicentralidade, já que as áreas centrais se constituíram enquanto locais de atração para o comércio e para o consumo, com conteúdos de centralidade, influenciando nas práticas e nas estratégias espaciais de cidadãos e dos próprios lojistas.

Assim, além de estarem em ação os processos espaciais de concentração-dispersão na formação das áreas centrais e do padrão multicêntrico, estão em curso os processos de centralização-descentralização, conformando o estado de multicentralidade e descentralizando as práticas de consumo em relação aos centros principais das cidades. Esses processos espaciais abarcaram os espaços das cidades e os ultrapassaram, alcançando a esfera interurbana da aglomeração urbana de Londrina.

Áreas centrais, espaços de consumo e estabelecimentos como, respectivamente, o centro principal de Londrina, os *shopping centers* e os supermercados (em diferentes cidades), atraíram consumidores de outras cidades da aglomeração urbana, fato demonstrado pelos resultados das entrevistas com cidadãos e lojistas. As entrevistas, realizadas tanto de maneira virtual, quanto presencial, nos forneceram uma apreensão e certo detalhamento das práticas e estratégias espaciais.

Os deslocamentos para o consumo, na aglomeração urbana de Londrina, possuem origens, destinos, formas de mobilidade e alcances espaciais variados, a depender de algumas condições socioeconômicas que dão maiores ou menores possibilidades de os cidadãos frequentarem e consumirem nas áreas centrais, espaços e estabelecimentos de comércio e de serviços relacionados.

Grande parte dos cidadãos entrevistados afirmaram realizar o consumo consuntivo em localidades próximas e de fácil acesso, nas cidades em que residem. No entanto, parcela significativa dessa amostra, de perfis distintos, também mencionou frequentar e consumir em áreas de outras cidades da aglomeração urbana, como os casos dos *shopping centers* em Londrina e de supermercados espalhados pelas cidades de Cambé, Londrina e Ibiporã. São cidadãos provenientes de todas as cidades da aglomeração urbana, de Apucarana à Jataizinho, realizando suas necessidades mais corriqueiras de consumo em espaços e estabelecimentos diferenciados.

Essa diferenciação nas práticas espaciais de consumo se mostrou intensa, ao ponto de, apesar dos cidadãos afirmarem frequentar e consumir em outras cidades da aglomeração urbana, também citaram que existem espaços e estabelecimentos que estão fora das suas possibilidades de acesso e de consumo, nas mesmas cidades. Inclusive, algumas áreas centrais foram mencionadas de ambas as formas, como atrativas para o consumo consuntivo e, simultaneamente, fora do alcance espacial de cidadãos de toda a aglomeração urbana. Foram os casos das áreas na porção sudoeste de Londrina, onde se localiza o bairro da Gleba Palhano e os *shopping centers* Aurora e Catuaí.

São áreas que concentram estabelecimentos comerciais e de serviços relacionados, constituindo-se enquanto fortes áreas centrais, com significativa centralidade para o comércio e para o consumo. Ao mesmo tempo, são áreas que operam com certo grau de exclusividade socioeconômica, onde os cidadãos necessitam de certas condições associadas à renda e à infraestrutura de transporte coletivo ou individual para acessá-las e ali consumir.

A constatação desse cenário, de destacada diferenciação socioespacial, nos leva ao terceiro objetivo específico: a síntese das análises realizadas, direcionadas para a caracterização da atual fase de estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina, a partir das esferas do comércio e do consumo.

Dadas as diferenciações entre as práticas espaciais de consumo dos cidadãos, resultando em alcances espaciais também distintos, identificamos a existência do estado de desigualdade socioespacial na área estudada, para o comércio e para o consumo. Além da disparidade entre as práticas espaciais dos cidadãos, contribuiu para essa conclusão a constatação de que partes das cidades investigadas estavam com escassas concentrações de estabelecimentos, como foi a porção sudeste de Londrina. Essa escassez foi confirmada e detalhada, a partir das entrevistas com cidadãos, como insuficiência de atividades comerciais e de serviços nessa parte da cidade, resultando em possibilidades desiguais de consumo consuntivo.

Ademais, outro fator importante para a identificação da desigualdade socioespacial foi a apreensão do alcance espacial de atuação dos lojistas e seus estabelecimentos comerciais e de serviços. Pelas entrevistas, representantes de empresas com capitais de origem diversa, da esfera local à nacional, afirmaram receber consumidores de várias das cidades da aglomeração urbana, assim como alguns estavam presentes com lojas em mais de uma dessas cidades.

A síntese das estratégias espaciais dos lojistas (e seus estabelecimentos), somado às discrepâncias nas práticas espaciais de consumo dos cidadãos, nos forneceram material suficiente para observar a realização dessas ações em duas escalas geográficas diferentes, socialmente construídas pelos seus respectivos agentes na extensão da aglomeração urbana de Londrina.

São escalas geográficas permeadas pelas continuidades e discontinuidades espaciais, com os lojistas executando suas estratégias espaciais e locais com alcances espaciais maiores e mais contínuos do que as práticas espaciais de consumo dos cidadãos, que sofrem com as limitações de caráter socioespacial e econômico. Dessa forma, coexistem indivíduos de cidades da aglomeração urbana, como Apucarana ou Arapongas, que têm possibilidades maiores de deslocamento e consumo, em áreas centrais de Londrina, do que cidadãos que residem em Londrina, em diferentes partes do tecido urbano.

Entendemos que os alcances espaciais para o comércio e para o consumo não se estabelecem unicamente pela proximidade ou continuidade territorial entre as cidades, mas pelo estado de desigualdade socioespacial identificado, que contribui para a existência de continuidades e descontinuidades espaciais em uma aglomeração urbana igualmente integrada e separada, no âmbito dos temas aqui aprofundados.

Apesar de algumas das constatações serem semelhantes às atribuídas ao processo de fragmentação socioespacial, identificado em metrópoles e cidades médias brasileiras por outros pesquisadores e pesquisadoras dos estudos urbanos, escolhemos por não confirmar esse processo nas cidades da aglomeração urbana de Londrina. Entre as razões para isso estão as metodologias empregadas, os temas enfocados e as discussões que daí se desdobraram. Para uma melhor avaliação do processo de fragmentação socioespacial, seria preferível que as esferas do habitar, do se locomover e do lazer fossem abordadas, nos atentando para as possíveis contradições delas decorrentes.

Portanto, compreendemos que o objetivo geral e os objetivos específicos foram cumpridos, culminando na caracterização da desigualdade socioespacial como o estado predominante na atual fase de estruturação das cidades da aglomeração urbana de Londrina. Conclusão obtida a partir da leitura de investigações no padrão de distribuição de estabelecimentos, de processos espaciais em curso e de conteúdos das práticas e estratégias espaciais de cidadãos e lojistas, nas esferas do comércio e do consumo consuntivo.

Por fim, chamamos a atenção para a importância de pesquisas científicas que reúnam diferentes metodologias e escalas geográficas de análise, tanto para a compreensão da complexa realidade de estruturação das cidades – identificando seus padrões de distribuição, processos e conteúdos socioespaciais, em constante transformação –, quanto para a formulação de considerações e propostas visando condições de vida mais justas e igualitárias nos espaços urbanos.

Consideramos que esta seja uma das pesquisas que podem contribuir nessa direção, trazendo questões que, embora já trabalhadas, podem ser vistas a partir de novas perspectivas, com o acréscimo de novas ferramentas para a sistematização e a representação de dados e informações. Entre elas, as leituras geográficas, potencializadas pela operacionalização de técnicas da cartografia digital e do geoprocessamento, foram fundamentais para a concretização da pesquisa.

Particularmente, a combinação renovada de procedimentos metodológicos que não são recentes ou pouco utilizados, possibilitou-nos maior compreensão de dinâmicas e fenômenos nos espaços urbanos que não ficaram restritos unicamente à análise estática da localização ou

às percepções subjetivas dos indivíduos. Esta dissertação e a pesquisa que lhe fundamentou têm o diferencial de adotar e valorizar caminhos de investigação que captam distintas facetas do objeto de estudo, reunindo formas, processos e conteúdos que permeiam múltiplas escalas e que, no entanto, são indivisíveis.

Esperamos que mais pesquisas continuem a explorar perspectivas diversificadas de execução, ampliando os usos de metodologias consagradas e compartilhando novas experiências e maneiras de se compreender a realidade.

Nós, geógrafos e geógrafas, temos o imenso potencial de identificação, caracterização, síntese e proposição que somente a união de discussões aprofundadas, metodologias rigorosas, valorização do empírico, métodos críticos e posturas abertas e questionadoras pode proporcionar. Que nos sintamos incentivados e motivados para continuar a trilhar esses caminhos, consolidando e ampliando nossas posições, dentro e fora dos espaços acadêmicos.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS (ANA). **Plano Integrado de Recursos Hídricos da Unidade de Gestão de Recursos Hídricos Paranapanema**. 2019. Disponível em: <https://metadados.snirh.gov.br/geonetwork/srv/api/records/45d66f15-0605-4167-ac08-b24a6cdc2879>. Acesso em: 19 abr. 2022.

AGUIAR, Neuma. Metodologias para levantamento do uso do tempo na vida cotidiana no Brasil. **Revista Econômica**, Rio de Janeiro, v. 12, n. 1, p. 64-82, 2010. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/revistaeconomica/article/view/34825>. Acesso em: 05 fev. 2021.

ALMEIDA. **Nossas lojas**. Site institucional. 2019. Disponível em: <http://www.almeidamercados.com.br/lojas>. Acesso em: 27 fev. 2021.

ALONSO, Luis Enrique. **La era del consumo**. Madrid: Siglo XXI, 2006.

AMERICANAS. **Nossas lojas**. Site institucional. 2021. Disponível em: https://nossaslojas.americanas.com.br/?chave=dk_ft_lojas. Acesso em: 08 out. 2021.

APUCARANA (Município). **História**. Autarquia Municipal de Educação. 2021. Disponível em: <http://www.apucarana.pr.gov.br/ame/historia/>. Acesso em: 06 mar. 2021.

ARAPONGAS (Município). **História** – Partes I e II. 2021. Disponível em: <https://www.arapongas.pr.gov.br/historia>. Acesso em: 06 mar. 2021.

ARANDA, Leandro. **A centralidade do aglomerado urbano Apucarana/Arapongas (PR) Brasil**. 2010. 139 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2010.

ASSAÍ. **Assaí atacadista inaugura nesta quarta-feira a primeira loja em Londrina**. Site institucional. 2013. Disponível em: <https://www.assai.com.br/assai-atacadista-inaugura-nesta-quartafeira-a-primeira-loja-em-londrina>. Acesso em: 27 fev. 2021.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE LONDRINA (ACIL). **História**. 2016. Disponível em: <http://acil.com.br/historia>. Acesso em: 27 jul. 2021.

AURORA (*Shopping Center*). **O Shopping**. 2021. Disponível em: <https://www.aurorashopping.com.br/shopping/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

AZUL (Companhia Aérea). **Mapa de rotas**. 2020. Disponível em: <https://www.voeazul.com.br/conheca-a-azul/mapa-rotas>. Acesso em: 24 mar. 2021.

BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA, 2016.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. As políticas neoliberais e a crise na América do Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 45, n. 2, p. 135-146, 2002.

Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-73292002000200007&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 04 mar. 2021.

BATTISTAM, Carolina Karoll. **Procedimentos de pesquisa em Geografia do Comércio e do Consumo**: delimitação, intensidade e especialização de áreas centrais. Análises a partir de Marília/SP, São Carlos/SP e São José do Rio Preto/SP. 2015. 180 f. Trabalho de conclusão (Bacharelado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2015.

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 1995.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. 3. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

BEIDACK, Andréa Rodrigues dos Santos; FRESCA, Tânia Maria. Reestruturação urbana e novas centralidades: um estudo sobre a zona norte de Londrina – PR. **Boletim de Geografia**, Maringá, v. 29, n. 2, p. 147-163, 2011. Disponível em: <http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/9898>. Acesso em: 30 out. 2020.

BELCHIOR. **Alucinação**: Apenas um Rapaz Latino-Americano [1976]. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=8VcZURSMetg&ab_channel=Belchior-Topic. Acesso em: 05 maio 2022.

BEZERRA, Heloisa Gomes. Planejamento urbano e programas habitacionais: o caso do Residencial Vista Bela no município de Londrina-PR. **Geographia Opportuno Tempore**, Londrina, v. 1, n. 2, pp. 523-536, 2014. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/Geographia/article/view/20312>>. Acesso em 09 nov. 2020.

BITOUN, Jan; MIRANDA, Livia (orgs.). **Tipologia das cidades brasileiras**. Coleção Conjuntura Urbana, v. 2. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2009.

BOLIGIAN NETO, Artur; COCATO, Guilherme Pereira. Economia, diversidade e o papel da micro e pequena empresa na cidade: uma contribuição. *In*: XV Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Salvador, 2017. **Anais [...]**. Disponível em: <http://www.inscricoesxvsimpurb.ufba.br/>. Acesso em: 27 mar. 2021.

BONDE. **Segunda loja do Atacadão gera mais de 500 empregos em Londrina**. 2015. Disponível em: <https://www.bonde.com.br/economia/noticias/segunda-loja-do-atacado-gera-mais-de-500-empregos-em-londrina-370818.html>. Acesso em: 28 fev. 2021.

BOTTOMORE, Tom (org.). **Dicionário do pensamento marxista**. Rio de Janeiro: Zahar, 1988.

BOULEVARD (*Shopping Center*). **Sobre o Shopping**. 2021. Disponível em: <https://boulevardlondrinashopping.com.br/sobre-o-shopping/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Imprensa Oficial, 1988. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 08 mar. 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei n  10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília: Casa Civil, 2015a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm. Acesso em: 21 jul. 2020.

BRASIL. **Perfil territorial**: Vale do Ivaí-PR. Ministério do Desenvolvimento Agrário. Secretaria de Desenvolvimento Territorial. Sistema de Informa es Territoriais. Brasília: Imprensa Nacional, 2015b. Disponível em: http://sit.mda.gov.br/download/caderno/caderno_territorial_225_Vale%20do%20Ivai%20-%20PR.pdf. Acesso em: 04 out. 2021.

BRASIL. **Portaria n  PR-268, de 26 de agosto de 2021**. Ministério da Economia. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Diário Oficial da União. Edi o 163. Se o 1. Página 73. Brasília: Imprensa Nacional, 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-341035815>. Acesso em: 27 ago. 2021.

BRAUDEL, Fernand. **Os jogos das trocas**. Civiliza o material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Vol. 2. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

BRENNER, Neil. The urban question as a scale question: reflections on Henri Lefebvre, urban theory and the politics of scale. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 24, n. 2, p. 361-378, 2000. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/1468-2427.00234>. Acesso em: 10 out. 2021.

CAMBÉ (Município). **Cambé se destaca como município que recebe grandes empresas e indústrias**. 2016. Disponível em: <http://www.cambe.pr.gov.br/site/areanoticia/3330-cambe-se-destaca-como-municipio-que-recebe-grandes-empresas-e-industrias.html>. Acesso em: 06 mar. 2021.

CAMBÉ (Município). **Município de Cambé**. Secretaria de Educa o. 2021. Disponível em: <http://www.cambe.pr.gov.br/site/cambe.html>. Acesso em: 06 mar. 2021.

CAMPOS, Margarida Cássia. **A Embrapa/Soja em Londrina-PR**: a pesquisa agrícola de um país moderno. 2010. 123 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

CAMPOS, Pedro Abramo. A dinâmica imobiliária: Elementos para o entendimento da espacialidade urbana. In: **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 3, n. especial, p. 47-70, 1989. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/ippur/issue/viewIssue/262/69>. Acesso em: 04 nov. 2020.

CANO, Wilson. **Reflexões sobre o papel do capital mercantil na questão regional e urbana no Brasil**. Texto para a discussão n. 177. IE/Unicamp. Campinas: IE/Unicamp, 2010.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 4. ed. São Paulo: Contexto, 1999.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista. *In*: CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). **Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015.

CASARIL, Carlos Cassemiro. A expansão físico-territorial da cidade de Londrina e seu processo de verticalização: 1950-2000. **Revista Geografia**, Londrina, v. 18, n. 1, p. 65-94, 2009. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/2326>. Acesso em: 28 fev. 2021.

CASAS BAHIA. **Nossa história**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://www.via.com.br/nossa-historia/>. Acesso em: 08 out. 2021.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 7. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2020.

CASTILLO, Ricardo Abid. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **Geosp** – Espaço e Tempo, São Paulo, v. 21, n. 3, p. 644-649, 2017. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/140561>. Acesso em: 06 fev. 2021.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. *In*: CASTRO, Iná Elias de *et al.* (orgs.). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1995.

CATALÃO, Igor. Dispersão urbana: apontamentos para um debate. **Revista Cidades**, v. 12, n. 21, p. 250-277, 2015. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/2591>. Acesso em: 23 nov. 2020.

CATALÃO, Igor; MAGRINI, Maria Angélica. Can consumption mediate the right to the (fragmented) city? **Brazilian Geographical Journal**, Uberlândia, v. 7, n. 1, p. 19-32, 2016. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/braziliangeojournal/article/view/32440>. Acesso em: 03 fev. 2020.

CATELAN, Márcio José. **Heterarquia urbana**: interações espaciais interescares e cidades médias. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

CATUAÍ (*Shopping Center*). **Sobre**. 2021. Disponível em: <https://www.catuailondrina.com.br/sobre>. Acesso em: 27 fev. 2021.

CHATEL, Cathy; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Forma e dispersão urbanas no Brasil: fatos e hipóteses. Primeiros resultados do banco de dados BRASIpolis. **Revista Cidades**, v. 12, n. 21, p. 108-152, 2015. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/4870>. Acesso em: 22 nov. 2020.

CHIES, Cláudia; YOKOO, Sandra Carbonera. Colonização do norte paranaense: avanço da cafeicultura e problemas decorrentes deste processo. **Revista GEOMAE**, Campo Mourão, v. 3, n. 1, p. 27-44, 2012. Disponível em:

http://www.fecilcam.br/revista/index.php/geomae/article/viewFile/204/pdf_57. Acesso em: 16 abr. 2022.

CIDADE CANÇÃO. **Supermercados Cidade Canção**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://www.cidadecancao.com/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

CLEPS, Geisa Daise Gumiero. O comércio e a cidade: novas territorialidades urbanas. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 16, n. 30, p. 117-132, 2004. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/9183>. Acesso em: 03 fev. 2020.

COCAMAR. **Rolândia**. Site institucional. 2022. Disponível em: <https://www.cocamar.com.br/unidade/rolandia>. Acesso em: 11 abr. 2022.

COCATO, Guilherme Pereira. **O varejo no aglomerado urbano de Londrina: descentralização e multacentralização**. 2019. 141 f. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2019.

COCATO, Guilherme Pereira. A Degradação Ambiental nas Cidades: Elementos para uma Aproximação entre Produção Urbana e Ecologia Política. **Revista GeoUECE**, Fortaleza, v. 10, n. 19, p. 1-25, 2021. Disponível em: <https://revistas.uece.br/index.php/GeoUECE/article/view/7243>. Acesso em: 10 jan. 2022.

COLOGNESE, Silvio Antonio; MÉLO, José Luiz Bica de. A técnica de entrevista na pesquisa social. **Cadernos de Sociologia**, Porto Alegre, v. 9, p. 143-159, 1998. Disponível em: http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/necio_turra/PESQUISA%20EM%20GEOGRAFIA/A%20t%E9cnica%20da%20entrevista%20na%20pesquisa%20social.pdf. Acesso em: 20 abr. 2020.

COLOMBO. **Sobre nós**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://www.colombo.com.br/a-empresa/0>. Acesso em: 08 out. 2021.

COLOSSO, Paolo. A crítica de Henri Lefebvre ao urbanismo moderno. *In*: XIV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo – Cidade, Arquitetura e Urbanismo: visões e revisões do século XX, São Carlos, 2016. **Anais [...]**. p. 79-88. Disponível em: <https://www.iau.usp.br/shcu2016/anais/>. Acesso em: 10 mar. 2021.

COMPANHIA DE SANEAMENTO DO PARANÁ (SANEPAR). **Memória**. 2017. Disponível em: <http://site.sanepar.com.br/memoria-linhadotempo>. Acesso em: 25 fev. 2021.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ (CMNP). **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná**. Maringá: CMNP, 1975.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ (CMNP). **História**. 2015. Disponível em: <http://www.cmnp.com.br/melhoramentos/historia/#:~:text=No%20Paran%C3%A1%20entre%20as%20cidades,in%C3%ADcio%20a%20uma%20nova%20atividade>. Acesso em: 16 abr. 2022.

COM-TOUR (*Shopping Center*). **Nossa história**. 2021. Disponível em: <https://shoppingcomtour.com.br/nossa-historia/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

CONDOR. **Lojas**. Site institucional. 2020. Disponível em: <https://www.condor.com.br/lojas>. Acesso em: 28 fev. 2021.

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

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Cidades**, v. 4, n. 6, p. 62-72, 2007. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/570/601>. Acesso em: 10 out. 2021.

CORRÊA, Roberto Lobato. Organização do espaço: dimensões, processo, forma e significados. **Revista Geografia**, Rio Claro, v. 36, nº Especial, p. 7-16, 2011. Disponível em: <https://gen2011urc.files.wordpress.com/2012/03/organizac3a7c3a3o-do-espac3a7o-dimens3b5es-processo-forma-e-significados-e28093-roberto-lobato-corr3aaa.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2020.

CORRÊA, Roberto Lobato. Notas sobre o urbano e escala. *In*: CORRÊA, Roberto Lobato. **Caminhos paralelos e entrecruzados**. São Paulo: Editora Unesp, 2018.

COSTA, Geraldo Magela. Construções teóricas da problemática urbana brasileira: rupturas, permanências, transcendências e convergências. *In*: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Soares de Moura; MONTE-MOR, Roberto Luiz de Melo (orgs.). **Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

COUTO, Edna Maria Jucá; ELIAS, Denise. Evolução do comércio e dos serviços em uma cidade média no Brasil. **Revista GeoUECE**, Fortaleza, v. 4, p. 36-62, 2015. Disponível em: <https://revistas.uece.br/index.php/GeoUECE/issue/view/161>. Acesso em: 03 fev. 2020.

CUNHA, Fábio César Alves da. **A metrópole de papel: a representação “Londrina Metrópole” na institucionalização da região metropolitana de Londrina**. 2005. 240 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2005.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Metamorfoses do setor terciário e terciarização contemporânea. **Mercator**, Fortaleza, v. 6, n. 12, p. 17-24, 2007. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/43>. Acesso em: 03 fev. 2020.

DANTAS, Jhonatan dos Santos; VERCEZI, Jaqueline Telma. A influência da agroindústria avícola e a territorialização urbana da zona sul de Rolândia-PR: o caso da empresa Big Frango. **Revista Percurso**, Maringá, v. 6, n. 2, p. 77-102, 2014. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49609>. Acesso em: 11 abr. 2022.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DELGADO, Paulo Roberto; MOURA, Rosa; CINTRA, Anael Pinheiro de Ulhôa. Caracterização dos movimentos pendulares nas regiões metropolitanas do Paraná. **Caderno IPARDES**, Curitiba, v. 3, n. 1, p. 1-24, 2013. Disponível em: https://urbanismo.mppr.mp.br/arquivos/File/Caracterizacao_dos_Movimentos_Pendulares_nas_Regioes_Metropolitanas_do_Parana.pdf. Acesso em: 26 mar. 2021.

DEMATTEIS, Giuseppe. Suburbanización y perirurbanización, ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLÚS, Francisco Javier (org.) **La ciudad dispersa**. Suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: CCCB, 1998.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER). **Mapas rodoviários**. 2020. Disponível em: <https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Mapas-Rodoviaros>. Acesso em: 16 abr. 2022.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Empresas de ônibus de Londrina (PR) acumulam prejuízo de R\$ 13 milhões**. 2021. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/04/23/empresas-de-onibus-de-londrina-pr-acumulam-prejuizo-de-r-13-milhoes/>. Acesso em: 15 jul. 2021.

DISTRIBUIÇÃO. **Atacado investe R\$ 50 mi em nova loja no Paraná**. 2020. Disponível em: <https://distribuicao.abad.com.br/negocios/atacado-investe-r-50-mi-em-nova-loja-no-parana/>. Acesso em: 28 fev. 2021.

DRUCIAKI, Vinícius Polzin. **Transporte público metropolitano nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial**. 2014. 205 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2014.

DUHAU, Emilio; GIGLIA, Angela. **Metrópoli, espacio público y consumo**. México: Fondo de Cultura Económica, 2016.

EGLER, Cláudio. As escalas da economia: uma introdução à dinâmica territorial da crise. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 53, n. 3, p. 229-245, 1991. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1991_v53_n3.pdf. Acesso em: 10 out. 2021.

EXAME. **As 35 maiores varejistas do Brasil, segundo o Ibevar**. 2016. Disponível em: <https://exame.com/negocios/as-35-maiores-varejistas-do-brasil-segundo-o-ibevar/>. Acesso em: 08 out. 2021.

EXAME. **Auxílio emergencial segurou a queda do PIB de 2020 em pelo menos 4%, diz estudo**. 2021. Disponível em: <https://exame.com/economia/auxilio-emergencial-segurou-a-queda-do-pib-de-2020-em-pelo-menos-4-diz-estudo/>. Acesso em: 08 out. 2021.

FERREIRA, Yoshiya Nakagawara. Industrialização e urbanização no Paraná. **Revista Geografia**, Londrina, v. 3, n. 3, p. 113-128, 1985. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/9828>. Acesso em: 23 fev. 2021.

FOLHA DE LONDRINA. **Condor inaugura loja em Londrina na terça**. 2000. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/economia/condor-inaugura-loja-em-londrina-na-terca-295461.html>. Acesso em: 27 fev. 2021.

FOLHA DE LONDRINA. **Ibiporã ganha 12 novas empresas; 7 delas estão deixando Londrina**. 2018. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/economia/ibipora-ganha-12-novas-empresas-7-delas-estao-deixando-londrina-1021221.html>. Acesso em: 06 mar. 2021.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Governo adia concessão e Paraná ficará um ano sem pedágios**. 2021. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/11/governo-adia-concessao-e-parana-ficara-um-ano-sem-pedagios.shtml>. Acesso em: 12 abr. 2022.

FÓRUM NACIONAL DE ENTIDADES METROPOLITANAS (FNEM). **Conheça as Regiões Metropolitanas do estado do Paraná (PR)**. 2021. Disponível em: <https://fnembrasil.org/pr/>. Acesso em: 08 mar. 2021.

FREITAS, Carolina Alvim de Oliveira. **Mulheres e Periferias como fronteiras: o tempo-espaço das moradoras do Conjunto Habitacional José Bonifácio**. 2018. 214 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

FRESCA, Tânia Maria. A rede urbana norte-paranaense e cidades especializadas em produções industriais: Arapongas, Apucarana e Cianorte. *In: X Encontro de Geógrafos da América Latina*, São Paulo, 2005. **Anais [...]**. Disponível em: <https://docplayer.com.br/6464849-A-rede-urbana-norte-paranaense-e-cidades-especializadas-em-producoes-industriais-arapongas-apucarana-e-cianorte.html>. Acesso em: 11 abr. 2022.

FRESCA, Tânia Maria. Deslocamentos pendulares na região metropolitana de Londrina-PR: uma aproximação. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, ano 14, n. 23, v. 1, p. 167-191, 2012. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/3706>. Acesso em: 26 mar. 2021.

FRESCA, Tânia Maria. O espaço metropolitano de Londrina – PR: novas centralidades e mercado imobiliário. **Revista de Geografia**, Recife, v. 30, n. 2, p. 51-78, 2013. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistageografia/article/view/229020>. Acesso em: 01 nov. 2020.

GARREFA, Fernando; VARGAS, Heliana Comin. Os *shopping centers* e o enfrentamento do ciclo de vida do produto. *In: VII Seminário Internacional da LARES*. São Paulo, 2007. **Anais [...]**. São Paulo: EPUSP, 2007. Disponível em: <http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/08/2007-lares-a.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2022.

GEORGE, Pierre. **Populações ativas**. São Paulo: DIFEL, 1979.

GIMENES, Priscila. **Transformações no espaço rural e agrário de Cambé entre 1930 a 2012**. 2013. 128 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2013.

GLOBO G1. **Cade aprova aquisição do Grupo Big Frango pela JBS**. 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/2015/01/cade-aprova-aquisicao-do-grupo-big-frango-pela-jbs.html>. Acesso em: 11 abr. 2022.

GLOBO G1. **A força da indústria têxtil paranaense**. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/especial-publicitario/governo-do-parana/feito-no-parana/noticia/2020/10/30/a-forca-da-industria-textil-paranaense.ghtml>. Acesso em: 06 mar. 2021.

GLOBO G1. **Sem orçamento, Censo é suspenso mais uma vez; entenda a importância da pesquisa e o que acontece agora**. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/04/23/sem-orcamento-censo-e-suspenso-mais-uma-vez-entenda-a-importancia-da-pesquisa-e-o-que-acontece-agora.ghtml>. Acesso em: 10 out. 2021.

GÓES, Eda Maria. Cotidiano, consumo e vida urbana em cidades médias brasileiras. **Confins**, Paris, v. 28, 2016. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/11128>. Acesso em: 03 fev. 2020.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Práticas espaciais, cotidiano e espaço público: o consumo como eixo da análise do calçadão de Presidente Prudente - SP. **Revista da ANPEGE**, v. 12, p. 39-65, 2016. Disponível em: <http://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6373>. Acesso em: 03 fev. 2020.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Habitus* consumidor: a casa, o carro e a dívida. In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. Curitiba: Appris, 2019.

GÓES, Eda Maria *et al.* Sujeito, cotidiano e espaço vivido: aspectos metodológicos. In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. Curitiba: Appris, 2019.

GOL (Companhia Aérea). **Mapa de rotas**. 2021. Disponível em: <https://www.voegol.com.br/pt/informacoes/mapa-de-rotas>. Acesso em: 24 mar. 2021.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. Cidades médias, novos espaços produtivos e reestruturação do espaço urbano em Uberaba-MG. **Confins**, Paris, v. 25, 2015. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/10407?lang=pt>. Acesso em: 03 fev. 2020.

GOMES, Vinícius Biazotto. **As atividades das grandes empresas do ramo supermercadista e a rede urbana brasileira no período recente**. 2017. 511 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017.

GONÇALVES, Tiago Estevam; SILVA, José Borzacchiello da. Reflexões acerca do comércio e consumo na perspectiva da Geografia Humana. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, v. 34, 2017. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/134427>. Acesso em: 10 fev. 2020.

GOOGLE EARTH. **A Terra à noite**. 2022. Disponível em: <https://earth.google.com/web/data=CiQSIhIgMGY3ZTJkYzdIOGExMTFINjk5MGQ2ZjgxOGQ2OWE2ZTc?hl=pt-BR>. Acesso em: 13 maio 2022.

GRANDI, Matheus da Silveira. O debate contemporâneo sobre as escalas geográficas na Geografia brasileira: reflexões preliminares. *In: XIII Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia*, São Paulo, 2019. **Anais [...]**. Disponível em: http://www.enanpege.ggf.br/2019/resources/anais/8/1562640978_ARQUIVO_GRANDI_2019_Debates-contemporaneos-sobre-escala-geografica-no-Brasil.pdf. Acesso em: 10 out. 2021.

GRASSIOTTO, Maria Luiza Fava; GRASSIOTTO, Junker de Assis. A atividade comercial e sua relação com o urbano: o exemplo de Londrina. **Semina: Ciências Sociais e Humanas**, Londrina, v. 24, n. 1, p. 101-120, 2003. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/seminasoc/article/view/3840>. Acesso em: 27 fev. 2021.

GUERRA, Oswaldo; TEIXEIRA, Francisco. A sobrevivência das pequenas empresas no desenvolvimento capitalista. **Brazilian Journal of Political Economy**, São Paulo, v. 30, n. 1, p. 124-139, 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rep/a/XSHRGfXzPy6TRZtkyWBXtXG/?lang=pt>. Acesso em: 26 abr. 2022.

HAESBAERT, Rogério. Escalas espaço-temporais: uma introdução. **Boletim Fluminense de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 1, n.1, p. 31-51, 1993.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HIERNAUX, Daniel; LINDÓN, Alicia. La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos. **Papeles de Población**, Ciudad de México, v. 10, n. 42, p. 101-123, 2004. Disponível em: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-74252004000400005&script=sci_abstract. Acesso em: 07 fev. 2021.

HONDA, Luciana Quevedo Nunes. **Avaliação do Plano Diretor Municipal – da elaboração à aplicação - a experiência do município de Iporã/PR**. 2016. 331 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2016.

INFRAERO. **Estatísticas**. 2021 Disponível em: <https://transparencia.infraero.gov.br/estatisticas/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos – Downloads**. Censo 2010. 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html>. Acesso em: 15 ago. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Base de faces de logradouros do Brasil**. 2019a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/28971->

bases-de-faces-de-logradouros-do-brasil.html?edicao=28972&t=downloads. Acesso em: 01 mar. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Malha de setores censitários** – Downloads. Censo 2010. 2019b. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/26565-malhas-de-setores-censitarios-divisoes-intramunicipais.html?=&t=downloads>. Acesso em: 04 set. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estrutura detalhada e notas explicativas da CNAE 2.0**. Comissão Nacional de Classificação (CONCLA). 2020a. Disponível em: <https://cnae.ibge.gov.br/documentacao/documentacao-cnae-2-0.html>. Acesso em: 07 ago. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Introdução à Classificação Nacional de Atividades Econômicas** – CNAE versão 2.0. Comissão Nacional de Classificação (CONCLA). 2020b. Disponível em:

<https://cnae.ibge.gov.br/documentacao/documentacao-cnae-2-0.html>. Acesso em: 07 ago. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de Influência das Cidades**: 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020c. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=publicacoes>. Acesso em: 20 jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Conheça cidades e estados do Brasil**. 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 06 fev. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas** – CEMPRE. 2022a. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/comercio/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 07 fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Materiais**. 2022b. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/materiais/guia-do-censo/glossario.html>. Acesso em: 16 abr. 2022.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Mapas** – Estado do Paraná: Regiões geográficas. 2010. Disponível em:

https://www.ipardes.pr.gov.br/sites/ipardes/arquivos_restritos/files/documento/2019-09/Regi%C3%B5es%20Geogr%C3%A1ficas%20%28Lei%20Estadual%202015.pdf. Acesso em: 07 jul. 2022.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Caderno estatístico – Município de Apucarana**. 2021a. Disponível em:

<http://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Cadernos-municipais>. Acesso em: 07 fev. 2021.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Caderno estatístico – Município de Arapongas**. 2021b. Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Cadernos-municipais>. Acesso em: 07 fev. 2021.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Caderno estatístico – Município de Cambé**. 2021c. Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Cadernos-municipais>. Acesso em: 07 fev. 2021.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Caderno estatístico – Município de Ibiporã**. 2021d. Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Cadernos-municipais>. Acesso em: 07 fev. 2021.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Caderno estatístico – Município de Jataizinho**. 2021e. Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Cadernos-municipais>. Acesso em: 07 fev. 2021.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Caderno estatístico – Município de Londrina**. 2021f. Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Cadernos-municipais>. Acesso em: 07 fev. 2021.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Caderno estatístico – Município de Rolândia**. 2021g. Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Cadernos-municipais>. Acesso em: 07 fev. 2021.

JATAIZINHO (Município). **História**. Câmara Municipal de Jataizinho. 2021. Disponível em: <https://www.jataizinho.pr.leg.br/institucional/historia>. Acesso em: 06 mar. 2021.

LATAM (Companhia Aérea). **Mapa de nossos destinos**. 2021. Disponível em: https://www.latam.com/pt_br/conheca-nos/mapa-de-nossos-destinos/Brasil/. Acesso em: 24 mar. 2021.

LAZZARATO, Maurizio. **La fábrica del hombre endeudado**: ensayo sobre la condición neoliberal. Buenos Aires: Amarrortu, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **O pensamento marxista e a cidade**. Lisboa: Ulisseia, 1972.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Paris: Éditions Anthropos, 2000. Tradução de: La production de l'espace.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2019. Tradução de: La révolution urbaine.

LENCIONI, Sandra. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande**, Santiago, n. 39, p. 7-20, 2008. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022008000100002. Acesso em: 15 out. 2020.

LIMONAD, Ester. Espaço-tempo e urbanização: algumas considerações sobre a urbanização brasileira. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 5, n. 8, p. 243-262, 2008. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/557>. Acesso em: 07 fev. 2021.

LOGAN, John Richard; MOLOTCH, Harvey Luskin. **Urban fortunes**. The political economy of place. Berkeley: University of California Press, 2007.

LOJAS CEM. **Nossa história**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://www.lojascem.com.br/site/nossa-historia/>. Acesso em: 08 out. 2021.

LONDRINA (Município). **Transporte urbano**. Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina (CMTU). 2017. Disponível em: <https://cmtu.londrina.pr.gov.br/index.php/transporte-urbano.html>. Acesso em: 25 mar. 2021.

LONDRINA (Município). **Londrina em dados**. Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Tecnologia. 2021a. Disponível em: <http://www.londrina.pr.gov.br/londrina-em-dados-2020-ano-base-2019>. Acesso em: 10 abr. 2021.

LONDRINA (Município). **Plano de mobilidade**. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL). 2021b. Disponível em: <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-de-mobilidade.html>. Acesso em: 07 fev. 2022.

LONDRINA (Município). **Revisão do Plano Diretor 2018-2028**. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL). 2021c. Disponível em: <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-diretor-2018-2028/revisao-das-leis-especificas.html>. Acesso em: 08 fev. 2022.

LONDRINA (Município). **Sistema de Informação Geográfica de Londrina (SIGLON) – Downloads**. 2021d. Disponível em: <http://www.londrina.pr.gov.br/downloads-siglton>. Acesso em: 10 mar. 2021.

LONDRINA (Município). **Terminal Rodoviário de Londrina**. Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina (CMTU). 2021e. Disponível em: <https://trl.londrina.pr.gov.br/>. Acesso em: 26 mar. 2021.

LONDRINA NORTE (*Shopping Center*). **O Shopping**. 2021. Disponível em: <https://www.londrinanorteshopping.com.br/o-shopping/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

LÓPEZ, Lisett Márquez; COBOS, Emilio Pradilla. La privatización y mercantilización de lo urbano. *In: XVII ENANPUR*, São Paulo, 2017. **Anais [...]**. Disponível em: http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%201/ST%201.1/ST%201.1-01.pdf. Acesso em: 17 nov. 2020.

MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. **CaderNAU – Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas**, Rio Grande, v. 8, n. 1, p. 11-22, 2015. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/5518>. Acesso em: 03 fev. 2020.

MARTINELLI, Marcello. **Mapas da Geografia e cartografia temática**. 6. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2003.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MARX, Karl. **Crítica da filosofia do direito de Hegel**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2010.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846)**. São Paulo: Boitempo, 2007.

MASSEY, Doreen. **Space, Place and Gender**. Minnesota: University of Minnesota Press, 1994.

MASTERPLAN LONDRINA 2040. **O projeto**. 2021. Disponível em: <https://www.2040.londrina.pr.gov.br/>. Acesso em: 27 jul. 2021.

MATOS, Marcelo Pessoa de; ARROIO, Ana. **Políticas de apoio a micro e pequenas empresas no Brasil: avanços no período recente e perspectivas futuras**. Documento de proyecto. Santiago (Chile): CEPAL, 2011. Disponível em: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/3947>. Acesso em: 27 mar. 2021.

MAX. **Lojas físicas**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://www.maxatacadista.com.br/lojas/>. Acesso em: 28 fev. 2021.

MELARA, Eliane; SILVA, William Ribeiro da. Elementos para refletir sobre a policentralidade e a fragmentação urbana em cidades médias: Resende e Volta Redonda (RJ). **Confins**, Paris, v. 38, 2018. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/16121?lang=pt>. Acesso em: 03 fev. 2020.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó**. 2008. 171 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista**. 2013. 305 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2013.

MOLICENTER. **Loja mais próxima**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://molicer.com.br/lojas/>. Acesso em: 28 fev. 2021.

MONTES, Silma Rabelo. **Entre o campo e a cidade: as territorialidades do distrito de Tapuirama (Uberlândia/MG) – 1975-2005**. 2006. 181 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.

MOUDON, Anne Vernez. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. **Urban Morphology**, v. 1, p. 3-10, 1997. Disponível em: https://www.urbanform.org/online_public/1997_1.shtml. Acesso em: 04 maio 2022.

MUFFATO. **Lojas físicas**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://www.supermuffato.com.br/lojas-fisicas/enderecos>. Acesso em: 27 fev. 2021.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MUSAMAR. **Supermercados Musamar**. Site institucional. 2020. Disponível em: <http://www.musamar.com.br/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

NASCIMENTO, Agnaldo da Silva. A espacialização dos vazios urbanos em Londrina (PR). **Confins**, n. 28, 2016. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/11088>. Acesso em: 30 out. 2020.

NATAL, Jorge. Desenvolvimento, espaço e iniquidades sociais no Brasil. *In*: NATAL, Jorge (org.). **Cidades e capitalismo** – a barbárie urbana contemporânea em diferentes espaços. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

NÉSPOLI, Luiz Carlos Mantovani *et al.* **A importância macroeconômica e socioambiental do transporte público por ônibus no Brasil**. Série Cadernos Técnicos, nº 27. Brasília: ANTP, 2020. Disponível em: <http://www.antp.org.br/biblioteca-vitrine/cadernos-tecnicos.html>. Acesso em: 24 fev. 2021.

OBERDIEK, Hermann Iark. **Fugindo da morte**: imigração de judeus alemães para Rolândia/PR na década de 1930. 2. ed. Londrina: Editora da UEL, 2007.

OLIVEIRA, Edilson Luis de. **Divisão do trabalho e circuitos da economia urbana**. Londrina: Editora da UEL, 2011.

OLIVEIRA, Edilson Luis de; FRESCA, Tânia Maria. Modernização e complexidade do circuito superior nas economias urbanas de Londrina e Maringá-PR. **Geosp** – Espaço e Tempo, São Paulo, v. 18, n. 3, p. 496-511, 2014. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/90065>. Acesso em: 08 mar. 2021.

OLIVEIRA, Francisco de. O Estado e o urbano no Brasil. **Revista Espaço & Debates**, São Paulo, n. 6, 1982. Disponível em: https://www.athuar.uema.br/?page_id=473. Acesso em: 02 mar. 2021.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista, o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

PARANÁ (Estado). **Lei Complementar nº. 81, de 17 de Junho de 1998**. Curitiba: Diário Oficial nº. 5272, 1998. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=8483&indice=1&totalRegistros=5&anoSpan=1999&anoSelecionado=1998&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2020.

PARANÁ (Estado). **Lei Complementar nº. 86, de 07 de Julho de 2000**. Curitiba: Diário Oficial nº. 5780, 2000. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=8040&indice=1&totalRegistros=2&anoSpan=2009&anoSelecionado=2000&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2020.

PARANÁ (Estado). **Lei Complementar nº. 91, de 05 de Junho de 2002**. Curitiba: Diário Oficial nº. 6244, 2002. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=8020&indice=1&totalRegistros=8&anoSpan=2009&anoSelecionado=2002&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2020.

PARANÁ (Estado). **Lei Complementar nº. 129, de 14 de Julho de 2010**. Curitiba: Diário Oficial nº. 8262, 2010. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=56182&indice=1&totalRegistros=10&anoSpan=2019&anoSelecionado=2010&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2020.

PARANÁ (Estado). **Lei Complementar nº. 144, de 05 de Abril de 2012**. Curitiba: Diário Oficial nº. 8690, 2012a. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=66634&indice=1&totalRegistros=12&anoSpan=2019&anoSelecionado=2012&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2020.

PARANÁ (Estado). **Lei Complementar nº. 147, de 16 de Julho de 2012**. Curitiba: Diário Oficial nº. 8755, 2012b. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=71574&indice=1&totalRegistros=12&anoSpan=2019&anoSelecionado=2012&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2020.

PARANÁ (Estado). **Lei Complementar nº. 157, de 09 de Julho de 2013**. Curitiba: Diário Oficial nº. 8995, 2013a. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=99135&codItemAto=653414#653414>. Acesso em: 10 set. 2020.

PARANÁ (Estado). **Lei Complementar nº. 165, de 14 de Novembro de 2013**. Curitiba: Diário Oficial nº. 9090, 2013b. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=109356&codItemAto=698832#698832>. Acesso em: 10 set. 2020.

PARANASHOP. **Assaí Atacadista inaugura segunda unidade em Londrina**. 2017. Disponível em: <https://paranashop.com.br/2017/09/assai-atacadista-inaugura-segunda-unidade-em-londrina/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

PAULA, Hugo Ribeiro Borges de; CUNHA, Fábio César Alves da. O alcance do sistema de transporte público metropolitano em Londrina-PR: algumas considerações. *In: XI Encontro Nacional da ANPEGE, Presidente Prudente, 2015. Anais [...]*. p. 1059-1071. Disponível em: <http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/3/111.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2021.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **A nova condição urbana: espaços comerciais e de consumo na reestruturação da cidade – Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP.** 2018. 485 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2018.

PÉREZ JAIME, Bárbara; AMADEO, Javier. O conceito de liberdade nas teorias políticas de Kant, Hegel e Marx. *In*: BORON, Atilio (org.). **Filosofia política moderna: de Hobbes a Marx.** São Paulo: CLACSO, 2006.

PERNAMBUCANAS. **Sobre a Pernambuco.** Site institucional. 2021. Disponível em: <https://www.pernambucanas.com.br/sobre-nos>. Acesso em: 08 out. 2021.

PINTAUDI, Silvana Maria. O mundo da troca em movimento. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, v. 20, n. 1, p. 6-15, 2018. Disponível em: <http://www.uvanet.br/rcgs/>. Acesso em: 03 fev. 2020.

PINTO, Álvaro Vieira. **Ciência e existência: problemas filosóficos da pesquisa científica.** Rio de Janeiro: Contraponto, 2020.

PINTO, Georges José. **Do sonho à realidade: Córrego Fundo – MG: Fragmentação territorial e criação de municípios de pequeno porte.** 2003. 248 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

POCHMANN, Márcio. **Nova classe média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira.** São Paulo: Boitempo, 2012.

PODER 360. **Brasil gastou R\$ 557 bilhões com ações de resposta à pandemia.** 2021. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/economia/brasil-gastou-r-557-bilhoes-com-acoes-de-resposta-a-pandemia/>. Acesso em: 08 out. 2021.

PORSSE, Alexandre; VALE, Vinícius. **Distribuição espacial das atividades.** Agosto de 2020. 53 p. Universidade Federal do Paraná. Curso de Ciências Econômicas: Curitiba. Notas de aula. Documento eletrônico. Disponível em: <http://www.nedur.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2020/08/03-distribuicao-espacial-das-atividades.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2022.

PORTAL DO TRÂNSITO E MOBILIDADE. **Em 2020, 80 pessoas morreram por dia em consequência de acidente de trânsito no país.** 2020. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/em-2020-80-pessoas-morreram-por-dia-em-consequencia-de-acidente-de-transito-no-pais/#:~:text=De%20janeiro%20a%20mar%C3%A7o%20de,%2C%20os%20acidentes%20di%20minu%C3%ADram%2013%25>. Acesso em: 24 fev. 2021.

PORTO-SALES, Andréa Leandra. A vida cotidiana na estruturação da cidade: consumo e transformações urbanas. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, v. 20, p. 32, 2018. Disponível em: <http://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/380>. Acesso em: 03 fev. 2020.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France. Fragmentación espacial y social: conceptos e realidades. **Perfiles Latinoamericanos**, n. 19, p. 33-56, dez. 2001. Disponível em:

<https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/315>. Acesso em: 03 fev. 2020.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France; PINEDA, Rodrigo Cattaneo. Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. **Revista Eure**, Santiago (Chile), v. 34, n. 103, p. 73-92, 2008. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0250-71612008000300004&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11 mar. 2021.

RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS (RAIS). **Bases estatísticas RAIS e CAGED**. Ministério da Economia. 2021. Disponível em: <https://bi.mte.gov.br/bgcaged/inicial.php>. Acesso em: 07 fev. 2022.

REOLON, Cleverson Aleksander; MIYAZAKI, Vitor Koiti. Cidades médias: um viés pelos deslocamentos pendulares. **Espaço Aberto**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 49-71, 2015. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/3314>. Acesso em: 26 mar. 2021.

RITCHIE, Hannah; ROSER, Max. **Urbanization** – Our World in Data. 2018. Disponível em: <https://ourworldindata.org/urbanization>. Acesso em: 06 dez. 2020.

ROCHA, Cássia Marques da. **Transferências de unidades produtivas e a intensificação da industrialização de Cambé-PR**. 2017. 166 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2017.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2019.

ROYAL PLAZA (*Shopping Center*). **O início**. 2021. Disponível em: <http://www.royalplazashopping.com.br/o-shopping>. Acesso em: 27 fev. 2021.

SAFFIOTI, Heleieth. **A mulher na sociedade de classes**. São Paulo: Expressão Popular, 2013.

SANTARÉM. **Santarém Supermercados**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://supermercadosantarem.com.br/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

SANTOS, Janio. **A cidade poli(multi)nucleada: a reestruturação do espaço urbano em Salvador**. 2008. 402 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008a.

SANTOS, Janio. Reestrutura urbana x reestruturação da cidade: o caso de Salvador. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. **Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica**, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo. 2008b. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/388.htm>. Acesso em: 10 jan. 2020.

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

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

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. 6. ed. São Paulo: Editora da USP, 2004.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da USP, 2013.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2. ed. São Paulo: Editora da USP, 2018.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SECCHI, Bernardo. A cidade contemporânea e seu projeto. *In*: REIS, Nestor Goulart; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta Soban (orgs.). **Dispersão urbana**. Diálogo sobre pesquisas Brasil-Europa. São Paulo: FAU, 2007.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS (SEBRAE). **Anuário do trabalho nos pequenos negócios**: 2016. 9. ed. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. São Paulo: DIEESE, 2018. Disponível em: https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/estudos_pesquisas/empregodestaque13,46c9f925817b3410VgnVCM2000003c74010aRCRD. Acesso em: 27 mar. 2021.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS (SEBRAE). **Data Sebrae – Inteligência para o desenvolvimento dos pequenos negócios**. 2021. Disponível em: <https://datasebrae.com.br/>. Acesso em: 07 fev. 2022.

SILVA, William Ribeiro da. Novos centros, novas centralidades, novas diferenças. A fragmentação do espaço urbano de Londrina. **Revista Geografia**, Rio Claro, v. 29, n.1, p. 55-70, 2004. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/842>. Acesso em: 03 fev. 2020.

SILVA, William Ribeiro da. **Para além das cidades – Centralidade e estruturação urbana: Londrina e Maringá**. 2006. 280 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

SILVA, William Ribeiro da. Londrina e a reestruturação urbana. Atividades econômicas, papéis, agentes e escalas. *In*: ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOARES, Beatriz Ribeiro (orgs.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional – Campina Grande e Londrina**. São Paulo: Outras Expressões, 2013.

SILVA, William Ribeiro da. Centralidade, *shopping centers* e reestruturação das cidades médias. *In*: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017a.

SILVA, William Ribeiro da. *Shopping centers* e a redefinição da centralidade em cidades médias brasileiras. *In*: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017b.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. 9. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983.

SMITH, Neil. The satanic geographies of globalization: uneven development in the 1990s. **Public Culture**, Durham, v. 10, n. 1, 169–192, 1997. Disponível em: <https://read.dukeupress.edu/public-culture/article-abstract/10/1/169/31522/The-Satanic-Geographies-of-Globalization-Uneven>. Acesso em: 10 out. 2021.

SMOLKA, Martim Oscar. O capital incorporador e seus movimentos de valorização. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, p. 41-78, 1987. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/ippur/issue/view/Issue/260/67>. Acesso em: 04 nov. 2020.

SOBARZO, Oscar. As cidades médias e a urbanização contemporânea. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 5, n. 8, p. 277-292, 2008. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/559>. Acesso em: 07 fev. 2021.

SOJA, Edward Willian. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SOLOMON, Steven. **A grande importância da pequena empresa: a pequena empresa nos Estados Unidos, no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Nórdica, 1986.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 17, n.33, p. 119-129, 2005. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/9206>. Acesso em: 03 fev. 2020.

SOUZA, Isabella Castro de. **Transformações no espaço agrário e industrial no município de Rolândia/PR**. 2014. 114 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2014.

SOUZA, Jessé (org.). **Ralé brasileira: quem é e como vive**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Da “diferenciação de áreas” à “diferenciação socioespacial”: a “visão (apenas) de sobrevôo” como uma tradição epistemológica e metodológica limitante. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 4, n. 6, p. 101-114, 2007. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/573/604>. Acesso em: 08 fev. 2021.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Ambientes e territórios: uma introdução à ecologia política**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2019.

SPOSITO, Eliseu Savério. **A vida nas cidades**. São Paulo: Contexto, 1996.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: Editora Unesp, 2003.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial. **Mercator**, Fortaleza, v. 19, 2020. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e19015>. Acesso em: 23 nov. 2020.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 1997.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Multi(poly)centralité urbaine. In : FISCHER, André ; MALEZIEUX, Jacques (orgs.). **Industrie et aménagement**. Paris: L'Harmattan, 1999, p. 259-286.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas**, Distrito Federal (México), n. 54, p. 114-139, 2004a. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/novos%20conte%20C3%BAAdos%20nas%20periferias%20urbanas%20das%20cidades%20m%20C3%A9dias%20do%20estado%20de%20s%20C3%A3o%20paulo,%20brasil.pdf>. Acesso em: 05 fev. 2021.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 2004. 508f. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004b.

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SANT'ANNA NETO, João Lima (orgs.). **Uma Geografia em movimento**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira**: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos. Projeto de pesquisa. Presidente Prudente, 2018. Disponível em: <https://bv.fapesp.br/pt/auxilios/101582/fragmentacao-socioespacial-e-urbanizacao-brasileira-escalas-vetores-ritmos-e-formas-fragurb/>. Acesso em: 11 mar. 2021.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Urbanização e produção do espaço**. Urbanização difusa e cidade dispersa. Estruturações e reestruturações. 19 de maio de 2020. 25 p. Universidade Estadual Paulista. Câmpus de Presidente Prudente. Programa de Pós-Graduação em Geografia: Presidente Prudente. Notas de aula. Documento eletrônico.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. Da diferenciação à fragmentação socioespacial. In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. Curitiba: Appris, 2019.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério. Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias. *In: XII Seminário da Rede Iberoamericana de Pesquisadores sobre Globalização e Território*. Belo Horizonte: UFMG, 2012.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. **Geosp** – Espaço e Tempo, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 462-479, 2017. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/131655>. Acesso em: 10 out. 2021.

STOTZ, Eduardo; NATAL, Jorge. Cidade e capitalismo centrais em tempos de ‘globalização’ – uma contribuição à crítica da barbárie urbana em processo. *In: NATAL, Jorge (org.). Cidades e capitalismo – a barbárie urbana contemporânea em diferentes espaços*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

SUPER GOLFF. **Lojas**. Site institucional. 2021. Disponível em: <http://www.supergolff.com.br/lojas>. Acesso em: 27 fev. 2021.

SVAMPA, Maristella. **As fronteiras do neoextrativismo na América Latina: conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências**. São Paulo: Elefante, 2019.

TAROBÁ NEWS. **Grupo Muffato abre mais de 200 vagas de emprego em Rolândia**. 2021. Disponível em: <https://tarobanews.com/noticias/economia/grupo-muffato-abre-mais-de-200-vagas-de-emprego-em-rolandia-qwEZD.html>. Acesso em: 28 fev. 2021.

TAVARES, José Humberto. **Agglomeração Urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos**. 2001. 243 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2001.

TINTAS DARKA. **Sobre nós**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://www.tintasdarka.com.br/pagTexto/sobre-nos>. Acesso em: 08 out. 2021.

TONHÃO. **Nossa história**. Site institucional. 2018. Disponível em: <https://www.supermercadostonhaomaxi.com/institucional>. Acesso em: 27 fev. 2021.

TRIBUNA SC. **2º maior pólo moveleiro do Brasil é o de Arapongas**. 2020. Disponível em: <http://www.tribunasc.com/distincao/2020/05/06/2o-maior-polo-moveleiro-do-brasil-e-o-de-arapongas/>. Acesso em: 06 mar. 2021.

TURRA NETO, Nécio. **Pesquisa qualitativa em Geografia**. Texto para a discussão. FCT/UNESP. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2013. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/236848335_Pesquisa_Qualitativa_em_Geografia. Acesso em: 20 maio 2020.

UOL. **Crédito emergencial em 2021 para microempresa será 8% do concedido em 2020**. 2021. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/06/08/micro-pequenas-medias-empresas-sem-programas-credito-emprestimo.htm>. Acesso em: 08 out. 2021.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. Barueri: Manole, 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. *In*: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA, 2016.

VERONA. **Nossas lojas**. Site institucional. 2021. Disponível em: <http://site.veronasupermercados.com.br/nossas-lojas.html>. Acesso em: 27 fev. 2021.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2001.

VISCARDI. **Nossas lojas**. Site institucional. 2021. Disponível em: <https://viscardi.com.br/nossas-lojas>. Acesso em: 27 fev. 2021.

VOLOCHKO, Danilo. Sociedade urbana e urbanização da sociedade: elementos para a discussão sobre a problemática da cidade contemporânea. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 5, n. 8, p. 215-242, 2008. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/556>. Acesso em: 07 fev. 2021.

WHITACKER, Arthur Magon. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto – SP**. 2003. 238 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

WHITACKER, Arthur Magon. Centro da cidade, centralidade intraurbana e cidades médias. *In*: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017a.

WHITACKER, Arthur Magon. Centro da cidade: consolidação e expansão. *In*: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017b.

WHITACKER, Arthur Magon. Relações hierárquicas e não hierárquicas entre as áreas centrais e complexificação das estruturas espaciais em cidades médias brasileiras. *In*: 56º Congresso Internacional de Americanistas. Salamanca, 2018. **Anais [...]**. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/329814776_Memoria_del_56_Congreso_Internacional_de_Americanistas. Acesso em: 02 set. 2020.

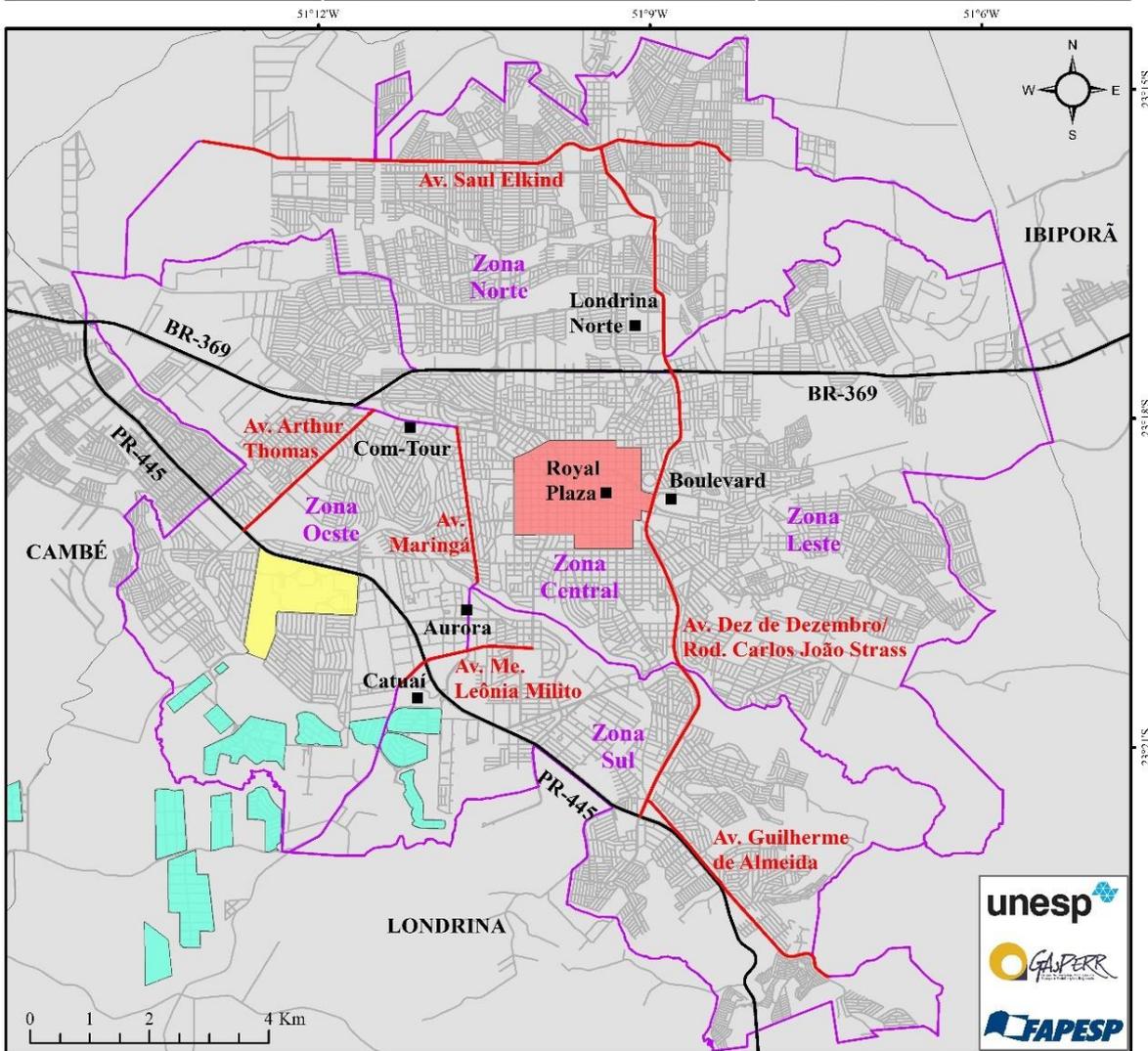
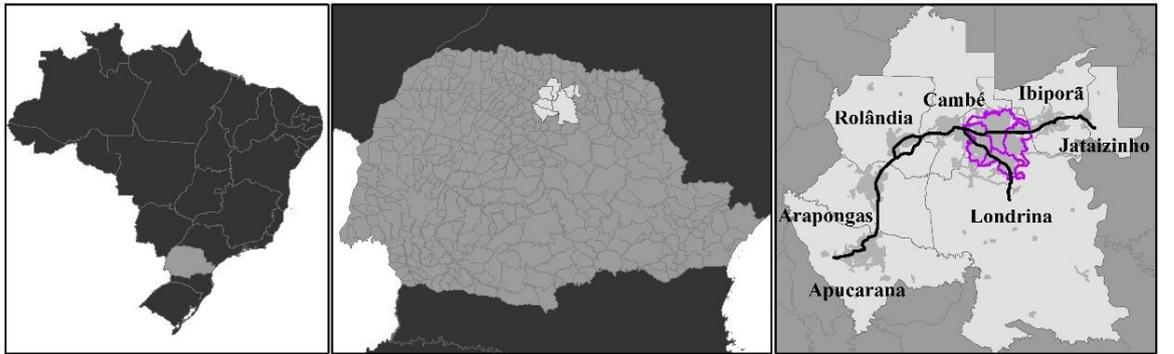
WHITACKER, Arthur Magon; MIYAZAKI, Vitor Koiti. O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia urbana. Apontamentos metodológicos. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, v. 2, p. 307-327, 2012. Disponível em: <http://cegot.org/ojs/index.php/GOT/article/view/2012.2.013>. Acesso em: 03 fev. 2020.

YOSHII, Atsushi. **Conheça a Gleba Palhano**. Blog institucional. 2020. Disponível em: <https://blog.ayoshii.com.br/mercado/gleba-palhano/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

ZUSMAN, Perla. La tradición del trabajo de campo en Geografía. **Geograficando**, La Plata (Argentina), v. 7, n. 7, p. 15-32, 2011. Disponível em: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.5089/pr.5089.pdf. Acesso: 10 jun. 2020.

APÊNDICE A – Mapa de referência

IMPORTANTES VIAS E LOCAIS DE REFERÊNCIA EM LONDRINA-PR E SUA AGLOMERAÇÃO (2022)



Brasil	Centro principal	Arruamento
Paraná	Condomínios fechados	Rodovias
Municípios da aglomeração	UEL	Vias importantes
Zonas urbanas de Londrina	Shoppings centers	

Datum: SIRGAS 2000.
Coordenadas Geográficas.

Fontes:
IBGE (2019a) e LONDRINA (2021d).

Elaboração:
Guilherme Pereira Cocato.

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista I


<p>Roteiro para entrevistas com agentes bem informados – Representante da Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL)</p>
Cidade:
Entrevistado:
Empresa:
E-mail:
Telefones:
Data:
Local/forma de realização da entrevista:
Nome do arquivo da gravação:
Nome do arquivo da transcrição:
Anotações:
Diretrizes básicas: Obter informações que ajudem a entender os papéis e as funções dos estabelecimentos e espaços de consumo na estruturação da cidade.
Temas a serem abordados: Formas de consumo na cidade, práticas de consumo, mudanças e alterações nas formas e conteúdos destes espaços.
Iniciar a entrevista explicando os objetivos principais da pesquisa, agradecendo a disponibilidade do entrevistado e, sobretudo, solicitando a ele que não restrinja suas respostas. São bem-vindas avaliações mais amplas e visões do cidadão que mora e também conhece a cidade por suas experiências cotidianas (profissionais, familiares, de grupos de interesses e círculos de amizade).
<ol style="list-style-type: none"> 1. Qual seu nome e cargo na ACIL? 2. Há quanto tempo você faz parte da associação e ocupa o cargo? 3. Pode falar um pouco da história da ACIL desde sua fundação? 4. Quais as formas de atuação da ACIL? 5. São quantos associados? Existem mensalidades? De quais valores?

6. São realizadas consultas e pesquisas periódicas com os comerciantes associados para orientar ações?
7. E com relação ao conjunto de comerciantes não associados?
8. Vocês possuem dados sobre quantos estabelecimentos comerciais existem na cidade?
9. Qual a importância econômica deles para a cidade?
10. Quais as relações existentes entre estes estabelecimentos e o crescimento e desenvolvimento da cidade?
11. Como se dá a relação dos estabelecimentos distribuídos pela cidade com os grandes espaços modernos de comércio (shoppings e hipermercados)? É de concorrência ou complementaridade?
12. Como você avalia o papel destes estabelecimentos no cotidiano das pessoas?
13. Como se encontra a saúde financeira média dos comerciantes? A crise os afetou em qual proporção? Os efeitos dessa queda econômica ainda permanecem?
14. Na sua visão, há uma preferência ou separação de estabelecimentos frequentados por diferentes classes socioeconômicas da população? Em quais localidades? Por quais razões?
15. Quais as transformações você pode destacar para estes estabelecimentos nas últimas décadas, tanto em termos de espaço físico como nas práticas de consumo da população?
16. Você considera os estabelecimentos comerciais existentes na cidade suficientes para as demandas de consumo da população, em termos de quantidade, distribuição espacial e diversificação de atividades econômicas?
17. Com a pandemia de Covid-19, quais foram as mudanças/impactos na dinâmica comercial do município? Houve aparente redução de funcionários nos estabelecimentos e/ou queda de faturamento médio?
18. Foi decretado o fechamento de estabelecimentos por longos períodos? Estabelecimentos encerraram suas atividades? Como está a circulação de consumidores?
19. Houve repasse de algum auxílio econômico aos estabelecimentos (escala federal, estadual e municipal)?
20. Quais ações a ACIL está realizando para amenizar os impactos da pandemia em relação ao funcionamento dos estabelecimentos?
21. Existe mais alguma observação que gostaria de fazer?

Concluimos essa entrevista, agradecendo sua disponibilidade e solicitando que confirme que autorizou a gravação dela.

APÊNDICE C – Roteiro de entrevista II


Roteiro para entrevistas com cidadãos
Nome do arquivo da gravação:
Nome do arquivo da transcrição:
Data:
Local/forma de realização da entrevista:
Entrevistado:
Cidade:
Perfil do(a) entrevistado(a):
Temas a serem abordados: Formas de consumo na cidade, práticas de consumo, mudanças e alterações nas formas e conteúdos destes espaços.
Iniciar a entrevista explicando os objetivos principais da pesquisa, agradecendo a disponibilidade do entrevistado e, sobretudo, solicitando a ele que não restrinja suas respostas.
<p>PERFIL</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Idade 2. Profissão 3. Situação civil 4. Composição da família 5. Faixa de renda 6. Local de moradia (bairro) 7. Nível de escolaridade <p>CONSUMO – FREQUÊNCIA E TIPO</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Poderia descrever as suas compras numa semana normal? Quantas vezes acontecem e que tipos de mercadorias e serviços são adquiridos? 9. Compra sempre roupas e sapatos e/ou novidades de informática e tecnologia?

10. Afora as compras cotidianas, que outros produtos de maior valor foram comprados nos últimos cinco anos (eletroeletrônicos, carro, moto, imóvel...)?

11. Tem saído para o lazer (restaurante, cinema, *shopping center*, parque, shows, bares...)? Com que frequência?

CONSUMO – ESPAÇOS E TIPOS DE ESTABELECIMENTOS

12. Para as mercadorias e serviços (restaurantes, bares etc.) que você informou que consome, poderia descrever os locais/estabelecimentos de consumo (principalmente os rotineiros)?

13. Poderia informar quais as áreas preferenciais de consumo? Centro principal? Camelódromo? Shopping centers? Subcentros de bairros? Galerias comerciais? Em cidades diferentes da que mora?

14. Há escolhas diferentes para diferentes tipos de compras? Costuma comprar determinados produtos em locais específicos? Quais?

15. Poderia citar alguns estabelecimentos que mais frequenta?

16. Por que escolhe estas áreas e estabelecimentos para comprar tais produtos e serviços?

17. São próximos ou mais distantes de sua residência? São de fácil acesso?

18. Existem espaços ou estabelecimentos em que não consegue consumir? Por quê?

19. Utiliza a internet para compras? Aplicativos? Para que produtos e serviços? Por quê?

20. Prefere comprar em empresas de grandes grupos ou em estabelecimentos menores em que conhece os proprietários?

COMO SE LOCOMOVE

21. Em relação ao uso do serviço de transporte, como é sua semana?

22. Que meios de transporte utiliza para fazer compras?

23. Por que esses? São satisfatórios?

24. Combina compras e lazer no mesmo espaço? A escolha dos locais de compra e lazer está relacionada ao meio de transporte disponível?

25. Há setores da cidade que gostaria de frequentar, mas não o faz porque o acesso é difícil? Quais?

26. Quais meios de transporte poderiam melhorar? Por quê? Como?

COMO FAZ SUAS COMPRAS DE BENS E SERVIÇOS:

27. Paga a prazo ou a vista?
28. Utiliza cartões de crédito?
29. Utiliza crediário ou cartão próprio das empresas?
30. As compras parceladas comprometem parte grande da renda familiar? Por quanto tempo?

MUDANÇAS NOS ÚLTIMOS ANOS E PERSPECTIVAS DE FUTURO EM TERMOS DO CONSUMO FAMILIAR

31. Que aspectos se modificaram em relação: à casa em que mora, às compras que faz, aos serviços que utiliza?
32. Por quais razões essas coisas se transformaram? Mudanças pessoais ou da cidade como todo?
33. Com a pandemia de Covid-19, quais foram as mudanças/impactos na frequência das compras, dos locais visitados, dos meios de transporte utilizados e do tipo de mercadorias e serviços comprados?
34. Recebeu algum auxílio econômico? Falta mais auxílio do poder público? De que tipo?
35. Quais dificuldades gerais têm enfrentado nesse período (relacionadas a trabalho, família, lazer etc.)?
36. Tem conseguindo fazer o isolamento corretamente e realizar as medidas protetivas?
37. O que você ou sua família desejaria que houvesse na cidade que ainda não está disponível ou não é acessível à sua família?
38. Quais são os pontos positivos e quais os negativos de morar nesta cidade?
39. Existe mais alguma observação que gostaria de fazer?

Concluimos essa entrevista, agradecendo sua disponibilidade e solicitando que confirme que autorizou a gravação dela.

APÊNDICE D – Roteiro de entrevista III


Roteiro para entrevistas com agentes bem informados – Lojistas
Cidade:
Entrevistado:
Empresa:
Tipo de estabelecimento (código e origem do capital):
E-mail:
Telefones:
Data:
Local/forma de realização da entrevista:
Nome do arquivo da gravação:
Nome do arquivo da transcrição:
Anotações:
Diretrizes básicas: Obter informações que ajudem a entender os papéis e as funções dos estabelecimentos e espaços de consumo na estruturação da cidade.
Temas a serem abordados: Formas de consumo na cidade, práticas de consumo, mudanças e alterações nas formas e conteúdos destes espaços.
Iniciar a entrevista explicando os objetivos principais da pesquisa, agradecendo a disponibilidade do entrevistado e, sobretudo, solicitando a ele que não restrinja suas respostas. São bem-vindas avaliações mais amplas e visões do cidadão que mora e também conhece a cidade por suas experiências cotidianas (profissionais, familiares, de grupos de interesses e círculos de amizade).
SOBRE O LOJISTA E O ESPAÇO DE CONSUMO
1. Qual seu nome, idade e naturalidade?
2. Quando e porque veio morar nesta cidade? (no caso do lojista ser de outro estado ou município).
3. Há quanto tempo você trabalha (ou é proprietário) neste estabelecimento?

4. Antes trabalhava em algum outro lugar? Se sim, com que? E por que mudou?
5. Em que ramo de atividade você atua? Sempre trabalhou no mesmo ramo ou mudou?
6. Essa empresa tem filiais em outros lugares? Outras lojas na cidade ou em outras cidades?
7. Quantos funcionários você emprega aqui?
8. O imóvel é de sua propriedade ou é locado? Se é de sua propriedade, desde quando e como foi a aquisição? Se é locado, você poderia nos dizer quanto custa o aluguel desse ponto?
9. Os horários de funcionamento são, na sua opinião, os mais adequados? Acha que necessita de mudanças?
10. Em relação às vendas, como têm sido nos últimos anos? Houve crescimento ou não?
11. Você acredita que a chegada dos grandes espaços de comércio (shopping centers, hipermercados etc.) teve impacto no funcionamento do seu negócio? Por quê e de que tipo?
12. Quais as origens dos produtos que você vende aqui?
13. Está satisfeito com a localização?
14. Pensa em mudar? Por quê? Para onde?

AS PRÁTICAS ESPACIAIS: CIDADINOS E SOCIABILIDADE

15. De onde são os clientes e consumidores que afluem ao seu estabelecimento?
16. Quais os meios de transporte que mais utilizam?
17. O que mais eles procuram?
18. Em que época do ano há mais afluência de consumidores?
19. Qual o perfil dos clientes que realizam compras no seu estabelecimento?
20. Qual a sua relação com seus clientes? São antigos ou novos clientes?
21. Na sua opinião, por que as pessoas compram no seu estabelecimento?
22. Quais as estratégias que você utiliza para atrair consumidores para sua loja?
23. Com a pandemia de Covid-19, quais foram as mudanças/impactos na dinâmica do seu estabelecimento? Houve redução de funcionários e/ou queda de faturamento?
24. Precisou fechar durante longos períodos? Como está a frequência de consumidores? Existe a perspectiva de encerramento das atividades do estabelecimento devido a esse contexto?

25. Houve auxílio econômico por parte de algum órgão público (escala federal, estadual e municipal)? Faltaram políticas de auxílio? De que tipo?

26. Existe mais alguma observação que gostaria de fazer?

Concluimos essa entrevista, agradecendo sua disponibilidade e solicitando que confirme que autorizou a gravação dela.

APÊNDICE E – Termo de consentimento

TERMO DE CONSENTIMENTO DO USO DA ENTREVISTA

Pesquisa de mestrado: “Reestruturações da cidade e fragmentação socioespacial a partir do comércio: o aglomerado de Londrina”, processo n.º. 2020/03423-3 na Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Essa pesquisa busca adquirir informações sobre as questões relacionadas ao comércio e aos serviços da cidade de Londrina e outros municípios que fazem parte da sua esfera de influência mais imediata, especificamente a respeito da importância dos hábitos de consumo dos moradores dessas cidades para o crescimento urbano de Londrina e sua região metropolitana. As entrevistas são, assim, o meio pelo qual o pesquisador visa produzir dados sobre as práticas dos consumidores, onde e porque se utilizam de tal serviço, o porquê vão àqueles lugares etc.

Os depoimentos ficarão sob sigilo ético e não serão divulgados até o momento de publicação da pesquisa na íntegra (a dissertação de mestrado) ou em partes (em eventos específicos sobre a temática da pesquisa), de modo que ela não oferece nenhum risco ao/à informante.

O pesquisador responsável pela pesquisa é Guilherme Pereira Cocato, mestrando em Geografia pela UNESP de Presidente Prudente-SP, que se compromete a esclarecer todas as dúvidas dos/as informantes, antes, durante e depois das entrevistas.

O pesquisador pode ser contatado pelo telefone (XX) XXXX-XXXX ou ainda pelos e-mails: guilhermecocato@gmail.com ou guilherme.cocato@unesp.br.

Eu, _____, portador(a) do RG _____, residente em _____, declaro para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista para que seja transcrita, analisada e utilizada, no todo ou em partes, no âmbito da pesquisa acima citada. Da mesma forma, autorizo que seja usada posteriormente por terceiros vinculados à Universidade Estadual Paulista/UNESP – Campus Presidente Prudente/SP, que ficará com a guarda do material após o término da pesquisa.

Também informo que:

- () permito a citação do meu nome na redação final da pesquisa
 () não permito a citação do meu nome na redação final da pesquisa

Londrina, _____ de 20____.

 Participante da Pesquisa

 Mestrando Guilherme Pereira Cocato

APÊNDICE F – Acesso aos registros fotográficos

QR Code (*Quick Response*) para acesso ao banco de registros fotográficos, na íntegra, de todas as localidades visitadas nas cidades da aglomeração urbana de Londrina-PR (2021).