

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA  
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

WILLIAM RIBEIRO DA SILVA

**PARA ALÉM DAS CIDADES**  
**Centralidade e Estruturação Urbana: Londrina e Maringá**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente (SP), para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito

Presidente Prudente (SP)  
2006

WILLIAM RIBEIRO DA SILVA

**PARA ALÉM DAS CIDADES**  
**Centralidade e Estruturação Urbana: Londrina e Maringá**

COMISSÃO JULGADORA

TESE PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE DOUTOR

---

---

---

---

---

Presidente Prudente (SP)  
2006

Para Lirian

Pelo aprendizado em curtir a vida

## **Para além das cidades**

### **Centralidade e estruturação urbana – Londrina e Maringá**

#### Resumo

As relações entre as áreas centrais e a estruturação de espaços urbanos expressam-se por meio de centralidades que se constituem em diferentes níveis e dimensões e, por esta razão, extrapolam a escala desses espaços. Este processo, dialeticamente, redefine os papéis e as articulações entre as cidades, na rede urbana regional, e são, por esta, modificados e redefinidos, de tal modo que as relações de concorrência e complementaridade tendem a determinar a localização dos meios de consumo coletivo. O estudo dessas dinâmicas em duas cidades do Norte do Paraná revela que, ainda que se reconheçam determinantes e traços comuns às cidades atuais, há, entre elas, diferenças. Em Londrina constatou-se a tendência à dispersão da centralidade e, em Maringá, a sua concentração. Observou-se que com o aumento do grau de complexidade das redes urbanas e das densidades informacionais, novos arranjos espaciais e territoriais são delineados e as desigualdades urbanas são reforçadas, ampliando, justapondo e articulando as contradições entre a cidade do *just in time* e a cidade da sobrevivência. Em função deste fato, quanto mais complexos os processos e formas espaciais, maior a conformação da cidade multi(poli)cêntrica.

Palavras-chave: Centralidade; Estruturação urbana; Londrina; Maringá; Rede urbana.

## **Beyond the cities**

### **Centrality and urban structuring - Londrina and Maringá**

#### Abstract

The relations between the central areas and the urban structuring are expressed through the centralities that occur in different levels and proportions, and for this reason exceed the scale of such areas. This process, dialectically, redefines the roles and the articulations among cities, in the regional urban system, and they are modified and redefined by it, in a way that competitive and complement relations tend to determine the location of the means of collective consumption. The study of these dynamics in two cities of North Parana shows that even recognizing determiners and similar aspects in present cities, there are differences between them. In Londrina, it was observed the tendency to centrality dispersal, and in Maringá the tendency to centrality concentration. It was observed that with the increase of the urban system complexity level and the information density, new area and territorial arrangements are made and urban inequalities are reinforced, amplifying, juxtaposing and articulating the contradictions between the just in time city and the city of survival. Due to this fact, the more complex the processes and area types, the bigger the conformity of the multi(poly)centric city.

Key-words: Centrality; urban structuring; Londrina; Maringá, Urban System.

## SUMÁRIO

|   | Pág. |
|---|------|
| Apresentação.....   | 16   |
| 1. Para iniciar: a proposta.....  | 17   |
| 2. Sobre a morfologia urbana. Londrina e Maringá.....   | 25   |
| 2.1. A forma.....   | 26   |
| 2.1.1. A Geografia Urbana e o estudo da forma. Uma elaboração.....  | 31   |
| 2.2. Da realidade aos planos – dos planos à realidade’.....   | 39   |
| 2.2.1. O plano do Norte do Paraná. Os parâmetros da produção.....   | 41   |
| 2.2.1.1. O plano de Londrina. Transições socioespaciais em marcha.....  | 46   |
| 2.2.1.2. O plano de Maringá. Da transição à consolidação da nova ordem.....   | 53   |
| 2.3. Forma urbana e centralidade em Londrina e Maringá. Iniciando a discussão.....  | 60   |
| 3. Atividades econômicas a e disposição espacial.....   | 63   |
| 3.1. Fixos e fluxos.....  | 64   |
| 3.1.1. A cidade do <i>just in time</i> X a cidade da sobrevivência.....   | 81   |
| 4. O embate entre o global e o local. As dinâmicas econômicas e a centralidade.....   | 87   |
| 4.1. Sobre a reestruturação produtiva e urbana. O circuito do <i>just in time</i> e os impactos na redefinição da centralidade..... | 87   |
| 4.1.1. Supermercados e Hipermercados em Londrina e Maringá.....   | 93   |
| 4.1.2. Lojas de departamentos.....  | 106  |
| 4.1.3. <i>Fast Food</i> .....   | 110  |
| 4.1.4. <i>Shopping Centers</i> .....  | 117  |
| 4.1.5. A espacialidade das agências bancárias.....  | 127  |
| 4.1.6. Setores de influência indireta na redefinição da centralidade nas cidades.....   | 133  |
| 4.2. A centralidade da esfera da sobrevivência.....   | 143  |
| 4.2.1. A questão da pobreza.....  | 143  |
| 4.2.2. Dinâmicas históricas e espaciais.....  | 145  |
| 5. Dos tecidos às malhas. Da cidade à rede urbana.....  | 157  |
| 5.1. Os transportes. Fluxos, movimentos e deslocamentos.....  | 157  |
| 5.1.1. Sobre a circulação em Londrina e Maringá.....  | 161  |
| 5.2. Das cidades à rede urbana.....   | 181  |
| 5.2.1. O Mito das Regiões Metropolitanas do Norte do Paraná.....  | 185  |
| 5.2.1.1. Cidades Médias?.....   | 192  |

|        |   |     |
|--------|---|-----|
| 5.3.   | Sobre as interações geográficas.....                                  | 198 |
| 5.3.1. | Transportes interurbanos coletivos e individuais.....                 | 198 |
| 5.3.2. | Fluxos imateriais.....  | 205 |
| 5.3.3. | Sintetizando as interações geoeconômicas.....                         | 211 |
| 6.     | A redefinição da centralidade: Londrina e Maringá.....                | 213 |
| 6.1    | Os centros principais e suas centralidades.....                       | 220 |
| 6.2.   | Outros centros e outras centralidades. A multi(poli)centralidade..... | 230 |
| 6.2.1. | Na articulação escalar. Concorrências e complementaridades.....       | 233 |
|        | Considerações finais.....   | 237 |
|        | Bibliografia.....   | 240 |
|        | Índice remissivo.....   | 261 |
|        | Anexos  |     |

## LISTA DE TABELAS

|  | Pág. |
|--|------|
| 1. Londrina. Evolução da População. 1935 a 2000.....   | 65   |
| 2. Maringá. Evolução da População. 1950 a 2000.....  | 65   |
| 3. Londrina e Maringá. Atividades Econômicas. Situação 2004.....   | 66   |
| 4. Londrina. Áreas com principais concentrações de estabelecimentos. 2003....  | 76   |
| 5. Maringá. Áreas com principais concentrações de estabelecimentos. 2003.....  | 76   |
| 6. Londrina. Características dos grupos com maior participação no setor de supermercados e hipermercados - 2004..... | 95   |
| 7. Maringá. Características dos grupos com maior participação no setor de supermercados e hipermercados - 2004.....  | 95   |
| 8. Londrina. Localização e características dos Supermercados Viscardi – 2005.  | 104  |
| 9. Maringá. Localização e características dos Supermercados Cidade Canção – 2005.....                                | 104  |
| 10 Londrina. Localização das agências bancárias, 2002.....   | 128  |
| 11 Maringá. Localização das agências bancárias, 2002.....  | 128  |
| 12 Londrina. Frequências de usuários do transporte coletivo urbano, por terminais. 2003.....                         | 174  |
| 13 Londrina. Terminais urbanos e linhas de ônibus. 2005.....   | 176  |
| 14 Londrina. Maiores deslocamentos rodoviários de passageiros do transporte coletivo interurbano, 2004.....          | 199  |
| 15 Maringá. Maiores deslocamentos rodoviários de passageiros do transporte coletivo interurbano, 2004.....           | 200  |
| 16 Londrina. Destinos e origens das chamadas telefônicas – 2005.....   | 210  |
| 17 Londrina e Maringá. Índice de escolaridade dos frequentadores dos Centros Principais – 2004.....                  | 222  |
| 18 Londrina e Maringá. Renda familiar dos frequentadores dos Centros Principais – 2004.....                          | 222  |
| 19 Londrina. Local de residência dos frequentadores do Centro Principal-2004.  | 223  |
| 20 Maringá. Local de residência dos frequentadores do Centro Principal-2004..  | 223  |
| 21 Londrina e Maringá. Meio de transporte utilizado para deslocamento aos Centros Principais – 2004.....             | 225  |
| 22 Londrina e Maringá. Bens e serviços procurados nos Centros Principais – 2004.....                                 | 225  |

|    |   |     |
|----|---|-----|
| 23 | Londrina e Maringá. Motivos de freqüentar os Centros Principais – 2004.....   | 225 |
| 24 | Londrina. Áreas apontadas como alternativas ao consumo no Centro Principal – 2004.....                                    | 226 |
| 25 | Maringá. Áreas apontadas como alternativas ao consumo no Centro Principal – 2004.....                                     | 226 |
| 26 | Londrina e Maringá. Periodicidade dos freqüentadores na freqüência aos Centros Principais – 2004.....                     | 227 |
| 27 | . Londrina e Maringá. Tempo médio de permanência de freqüentadores em seus Centros Principais, por ocorrência – 2004..... | 227 |
| 28 | Londrina. Estabelecimentos localizados na Avenida Tiradentes – 2005.....  | 235 |
| 29 | Maringá. Estabelecimentos localizados na Avenida Colombo – 2005.....  | 236 |

#### LISTA DE GRÁFICOS

|   | Pág. |
|---|------|
| 1. Londrina. Concentração de estabelecimentos por área - 2003.....  | 77   |
| 2. Maringá. Concentração de estabelecimentos por área - 2003.....   | 77   |
| 3. Londrina e Maringá. Relação proporcional comparativa entre as localizações de estabelecimentos dentro e fora dos Centros Principais. 2003. | 78   |
| 4. Londrina e Maringá. Valor do <i>ticket</i> médio nas Lojas Americanas – 2005.....  | 109  |
| 5. Londrina. Proporção de agências bancárias, por áreas, 2002.....  | 129  |
| 6. Maringá. Proporção de agências bancárias, por áreas, 2002.....   | 129  |
| 7 Londrina. Fluxos de pessoas nos terminais de transportes coletivos urbanos – 2003.....  | 175  |
| 8 Paraná. Freqüência de pousos e decolagens de aeronaves nos aeródromos – 1985-2003.....  | 204  |

## LISTA DE QUADROS

|   | Pág. |
|---|------|
| 1. Londrina e Maringá. Fluxos de objetos postais pelos correios. 2003.....  | 79   |
| 2. Londrina e Maringá. Volume das movimentações em instituições financeiras e Produto Interno Bruto Municipal (PIB). 2003.....                      | 80   |
| 3. Atividades e características dos circuitos, superior e inferior.....   | 82   |
| 4. Londrina. Empresas do <i>just in time</i> – 2004.....  | 91   |
| 5. Maringá. Empresas do <i>just in time</i> - 2004.....   | 92   |
| 6. Brasil - Grau de concentração do setor de Supermercados e Hipermercados - 1994, 1997, 1998 e 1999.....   | 97   |
| 7. Londrina e Maringá. Características das Lojas Americanas - 2005.....   | 108  |
| 8. Londrina e Maringá. Características dos McDonald's – 2005.....   | 114  |
| 9. Londrina e Maringá. Características dos <i>Shopping Centers</i> - 2005.....  | 119  |
| 10. Londrina. Lojas de operação nacional ou regional destinadas a um consumo de maior poder aquisitivo nos três <i>shopping centers</i> – 2005..... | 123  |
| 11. Maringá. Lojas de operação nacional ou regional destinadas a um consumo de maior poder aquisitivo nos três <i>shopping centers</i> - 2005.....  | 125  |
| 12. Brasil, Londrina e Maringá. Indicadores do transporte interestadual e internacional – 1970, 1980, 2002.....                                     | 160  |
| 13. Londrina. Cruzamentos com maior incidência de veículos. 1995-2005.....  | 168  |
| 14. Maringá. Cruzamentos com maior incidência de veículos. 2004.....  | 169  |
| 15. Contagem do fluxo de veículos individuais em rodovias do Paraná, nas praças de pedagiamento da Econorte e Viapar. 2003.....                     | 201  |
| 16. Londrina. Destinos e origens de aeronaves semanalmente. 2003.....   | 202  |
| 17. Maringá. Destinos e origens de aeronaves semanalmente. 2003.....  | 202  |
| 18. Paraná. Frequência de pousos e decolagens nos aeródromos – 1985-2003.....   | 203  |
| 19. Paraná-Transdata: Fluxos recebidos e emitidos na região de Londrina -1997   | 208  |
| 20. Paraná-Transdata: Fluxos recebidos e emitidos na região de Maringá - 1997   | 209  |

## LISTA DE MAPAS

|   | Pág. |
|---|------|
| 1. Londrina e Maringá. Centro e centralidade - Representação esquemática da proposta analítica.....                     | 21   |
| 2. Paraná. Localização dos municípios fundados pela CTNP entre 1930 e 1960.....   | 45   |
| 3. Londrina. Localização das atividades econômicas. 2004.....   | 73   |
| 4. Maringá. Localização das atividades econômicas. 2004.....  | 74   |
| 5. Catuaí Shopping Center e a reestruturação do espaço urbano de Londrina – 2004.....                                   | 122  |
| 6. Londrina. Localização das agências bancárias. 2004.....  | 131  |
| 7. Maringá. Localização das agências bancárias. 2004.....   | 132  |
| 8. Londrina. Cruzamentos com maiores incidências de veículos. Médias de 1995-2005.....                                  | 171  |
| 9. Maringá. Cruzamentos com maiores incidências de veículos. 2004.....  | 172  |
| 10. Londrina. Relação entre o número de linhas de ônibus e as frequências de pessoas de cada terminal urbano. 2003..... | 179  |
| 11. Maringá. Relação em o número de linhas de ônibus e os usuários no terminal de transporte coletivo urbano. 2004..... | 180  |
| 12. Londrina e de Maringá. Interações geoeconômicas. 2005 .....   | 212  |

## LISTA DE FIGURAS

|   | Pág. |
|---|------|
| 1. Londrina. Imagem de satélite com a área loteada Urbana .....   | 29   |
| 2. Maringá. Imagem de satélite com a área loteada Urbana .....  | 29   |
| 3. Conteúdo e amplitude da Geografia Urbana.....  | 38   |
| 4. Planta Inicial de Londrina – 1929.....   | 49   |
| 5. Tipos de planos de cidades localizadas na área colonizada pela CTNP.....                                   | 55   |
| 6. Maringá. Esquema do Plano inicial.....   | 58   |
| 7. Londrina e Cambé e Maringá e Sarandi. Destaques das áreas de aglomeração com contigüidade territorial..... | 189  |

## LISTA DE FOTOS

|  | Pág. |
|--|------|
| 1. Supermercado Viscardi - Avenida Higienópolis.....   | 105  |
| 2. Supermercado Viscardi - Avenida Winston Churchil.....   | 105  |
| 3. Maringá. Quiosque de sorvete do McDonald's. Avenida Brasil. Centro Principal....                        | 115  |
| 4. Maringá. Quiosque de sorvete do McDonald's. Avenida Brasil. Centro Principal....                        | 115  |
| 5. Maringá. Quiosque de sorvete do McDonald's. Terminal de ônibus urbanos (Centro Principal).....          | 115  |
| 6. Maringá. “Restaurante” McDonald's da Avenida Tiradentes (Centro Principal).....                         | 115  |
| 7. Corredores do “Camelódromo” de Londrina – 2005 – Centro Principal de Londrina. Total de lojas: 328..... | 152  |
| 8. Corredores do “Camelódromo” de Londrina – 2005 – Centro Principal de Londrina. Total de lojas: 328..... | 152  |
| 9. Antigo terminal rodoviário de Maringá – 2005 – Centro Principal de Maringá. Total de lojas: 52.....     | 152  |
| 10. Antigo terminal rodoviário de Maringá - 2005– Centro Principal de Maringá. Total de lojas: 52.....     | 152  |

## LISTA DE SIGLAS

ABRAS – Associação Brasileira de Supermercados  
ABRASCE - Associação Brasileira de Shopping Centers  
ACAL – Associação dos Camelôs de Londrina  
ACIL - Associação Comercial e Industrial de Londrina  
AGB – Associação dos Geógrafos Brasileiros  
ALL – América Latina Logística  
ANFAVEA – Associação nacional dos fabricantes de veículos automotores  
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres  
APRAS – Associação Paranaense de Supermercados  
BADEP – Banco de Desenvolvimento do Paraná  
BANESTADO – Banco do Estado do Paraná  
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
BRDE – Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul  
CBD - Central Business District  
CMNP - Companhia Melhoramentos Norte do Paraná  
CMTU - Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização  
COCAMAR – Cooperativa Agroindustrial de Maringá  
COMURB – Companhia de Urbanização de Londrina  
COPEL – Companhia Paranaense de Energia Elétrica  
CTNP - Companhia de Terras Norte do Paraná  
DENATRAN – Departamento Nacional de  
EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária  
FGV – Fundação Getúlio Vargas  
GAsPERR - Grupo de pesquisa “Produção do espaço e redefinições regionais”  
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
IBGE/CNAE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/ Classificação Nacional de Atividades Econômicas  
IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social  
IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas  
IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina  
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano  
ISS – Imposto Sobre Serviços  
PIB – Produto Interno Bruto  
SAEMF - Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda  
SERCOMTEL - Serviço de Comunicações Telefônicas de Londrina  
UNESP – Universidade Estadual Paulista – Júlio de Mesquita Filho  
UNOPAR – Universidade do Norte do Paraná.

## AGRADECIMENTOS

A tese que ora apresento, é resultado de um processo que não teria alcançado êxito, se não fosse a importante participação de várias pessoas que caminharam ao meu lado, que foram parceiros, companheiros e amigos. Este trabalho contém um pouco de todos, aos quais gostaria de destacar agradecimentos:

- A todas as pessoas dos órgãos públicos, das associações, ONGs ou das empresas privadas que contribuíram com informações ou, no mínimo, com a atenção ao desenvolvimento de nossa pesquisa;
- Aos londrinenses e maringaenses que se submeteram às enquetes e entrevistas;
- À CAPES pela concessão da bolsa de doutorado que foi fundamental para realização das atividades da pesquisa, que exigiu muitos deslocamentos, materiais etc.
- Ao pessoal da Seção de Pós-graduação da UNESP, Márcia, Erinat, Ivonete e Washington, pelo carinho desenvolvido durante toda a convivência e, é claro, por todos os documentos de última hora, prazos etc.
- Ao meu Tio Zé Maria, que me acolheu pelas tantas vezes que fiquei em Maringá fazendo trabalho de campo, pelas conversas e, obviamente, pelas cervejas;
- À Gracielli, pela elaboração do Abstract.
- À Miriam, agradeço muito a sua atenção na revisão de português da tese.
- Aos meus colegas do curso de Pós-graduação em Geografia da UNESP de Presidente Prudente, por todas as trocas e oportunidades de conversas;
- Ao Flávio e ao Reginaldo, com quem dividi apartamento em Presidente Prudente, por todos os momentos em que pudemos conversar.
- À Dona Nair e ao Sr. Celso (que partiu durante o curso), meus vizinhos em Presidente Prudente, que se tornaram pessoas inesquecíveis para minha vida;
- Aos que foram meus professores no curso de doutorado, Ariovaldo, Bernardo, Carminha, Douglas, Eliseu, Gislene, Vitte, Raul, Rogério, Saquet e Verdum, por todas as discussões, conversas e indicações bibliográficas;
- Aos colegas do GASPERR pelas importantes trocas em nossas reuniões;

- Ao Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Londrina, por onde tive uma importante passagem durante o doutorado, especialmente a Rose, Edna e Regina, que me aturaram monopolizando o telefone para os contatos da pesquisa;
- Ao Flávio, Júlio e Victor que participaram algum tempo de discussões e trabalhos de campo, iniciando um interesse pelo estudo da centralidade;
- Ao Edílson, pela leitura e importantes idéias para o relatório de qualificação, por todas as conversas e cervejas;
- Ao Eliseu, com quem tenho aprendido muito sobre a academia, por todas as dicas desde o mestrado;
- Ao Arthur e ao Raul, pelas fundamentais contribuições durante o Exame de Qualificação;
- À Alice, sempre prestativa e disposta a ajudar, pela leitura do relatório de qualificação e pelas importantes dicas e sugestões para a pesquisa;
- Aos meus grandes amigos, Wallace e Firmino, por todos os momentos em que podemos sentar e falar...
- À Ângela, ex-professora, ex-colega e grande amiga, por todas as reuniões, trabalhos, conversas e cervejas;
- À Fabiana e ao Mosart, por reforçarem de uma maneira tão gostosa o verdadeiro sentido da amizade. E, também, agradeço à Sophia por ser tão lindinha;
- À Carminha, pela dedicação, seriedade e amizade. Não tenho palavras para agradecer a sua participação no meu crescimento profissional e pessoal;
- À minha mãe, Dona Lucí, por acompanhar com todo o interesse os rumos da pesquisa e por continuar dando toda força para as etapas importantes da minha vida;
- À Lirian, por todos os nossos momentos, agradáveis ou difíceis, mas sempre juntos.

## APRESENTAÇÃO

A tese que apresentamos procura discutir a articulação entre formas, funções, estruturas e processos, por meio da centralidade urbana, desenvolvendo uma análise de amplitude resultante do embate entre as esferas da cidade e da rede urbana, de tal modo articuladas entre si, que se mostram engendradas em um movimento dialético.

Assim, iniciamos a partir da discussão da morfologia urbana, com as questões que envolvem as formas, os planos e as estruturações urbanas das cidades de Londrina e de Maringá.

Em seguida, avançamos dos fixos aos fluxos, passando pelas atividades e dinâmicas econômicas, bem como pelas disposições espaciais e suas contradições internas imanentes ao modo capitalista de produção que cria e recria desigualdades continuamente.

No momento seguinte, apresentamos a reflexão acerca das dinâmicas que articulam o espaço urbano às redes de modo a discutir questões em diferentes escalas, apreendendo variadas mobilidades, discutindo cidades médias, fluxos e discursos, para então, alcançar subsídios para a compreensão da ordem tópica da configuração atual, sobre a qual podemos alcançar respostas mais consistentes na diacronia.

Assim, abrem-se possibilidades para discutir o uso, a ocupação e a apropriação do espaço urbano, de maneira a conquistar elementos para reflexão sobre as diferenças de formas e processos de estruturação, mas com as mesmas lógicas de diferenciação capitalistas, portanto, compreendendo as diferentes expressões de centralidade que se materializam territorialmente, numa articulação escalar que interferem decisivamente no direito à cidade.

Porém, cabe-nos avisar ao leitor, que se trata de uma tese em que buscamos discutir processos em diferentes escalas, com variações de espaço e tempo e, assim, as metodologias e informações que compõem o trabalho são oriundas de fontes diversas, com grandes possibilidades de variações, onde buscamos durante todo o processo, um diálogo que possibilitasse comparações e mensurações coerentes. Por tal razão, o trabalho empírico precisou ser realizado, contemplando-se múltiplas dimensões da análise.

Pelas mesmas razões, esse trabalho pretende discutir a realidade em sua totalidade, mas em certos momentos corremos o risco de nos envolvermos em particularidades de finalidades que auxiliam a compreensão que consideramos absolutamente necessárias. Assim, entendemos que a centralidade somente pode ser vislumbrada em sua relação indissociável entre o universal e o singular.

## 1. PARA INICIAR: A PROPOSTA

Cidade oculta

Na cidade só chovia  
Noite imensa, só havia  
Luminosos, agonia  
E a vida escorria pela escuridão

Nossas ruas eram frias  
Como os homens desses dias  
Engrenagens tão sombrias  
Esquecidas pelos deuses  
A pulsar em vão

Misteriosamente uma andróide  
Gritou docemente  
Me mostrou a vida  
Me encheu de cores  
Desenhando um holograma em meu coração  
Com seus olhos foi pintando um dia  
Reinventando a alegria, brancas nuvens de verão  
E a poesia de repente volta a ter razão  
(Arrigo Barnabé, Eduardo Gudin e Roberto Riberti)

Centros principais e a estruturação do espaço urbano expressam centralidades em diferentes níveis e dimensões que terminam por extrapolar a escala dos seus espaços urbanos, processo este que, dialeticamente, redefine os papéis e as articulações entre as cidades, na rede urbana regional, e são, por esta, modificados e redefinidos. De modo que as relações de concorrências e complementaridades tendem a determinar a localização dos meios de consumo coletivo, de tal modo que em Londrina há a tendência à dispersão da centralidade e, em Maringá, a sua concentração.

Para analisar a complexidade do arranjo espacial que se consolida de acordo com o processo de estruturação dos espaços urbanos na rede urbana do Norte do Paraná, procuramos focar a análise no estudo da centralidade urbana, por conceber, que ela possibilita o entendimento da totalidade no que respeita a processos, funções, formas e estruturas do espaço urbano.

Portanto, apoiamo-nos na análise de Lefèbvre (1999 [1970]), quando afirma que:

Descobrimos o essencial do fenômeno urbano na centralidade. Mas na centralidade considerada com o movimento dialético que a

constitui e a destrói, que a cria e a estilhaça. Não importa qual o ponto possa tornar-se central, esse é o sentido do espaço-tempo urbano. A centralidade não é indiferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo.

(LEFÈBVRE, 1999, p. 110)  
(grifos nossos)

Assim, temos por meta uma análise das centralidades expressas pelas cidades de Londrina e de Maringá, por considerar que oferecem boas condições para o entendimento da articulação da centralidade em diferentes escalas de análise, sobretudo, das que se referem aos espaços urbanos e à rede urbana.

Considerando haver uma inexorável relação entre estas duas escalas mencionadas, buscamos como áreas para análise os centros principais destas cidades, pois, em hipótese, representam o nó da articulação de vários processos que terminam por cristalizar formas características que dão movimento à estruturação do espaço urbano.

A cidade, como resultado das dinâmicas de produção, circulação e consumo, portanto, inserida na lógica capitalista, suscita a necessidade de concentrar equipamentos, atividades e serviços de modo que as relações econômicas e sociais possam conquistar maior dinamicidade e maximização da possibilidade da reprodução capitalista.

Essa concentração conduz e possibilita os processos de centralização urbana, que materialmente constituem a formação de áreas dotadas de atributos que lhes permitem determinadas diferenças e se tornam “centrais”, o que implica em articulações distintas entre os usos do solo, alterando a forma urbana e tornando-a segmentada e/ou segregada social e espacialmente. As áreas centrais geram atrações, expressando centralidades urbanas de tais áreas, que podem ser múltiplas, com variadas determinantes numa mesma cidade ou na rede urbana. Nessa perspectiva, precisam ser entendidas a partir da configuração da base material e dos diferentes fluxos de pessoas, automóveis, capitais, decisões, informações, mercadorias etc.

É pela existência destes fluxos, que se dá a necessidade da concentração anteriormente mencionada, de modo que a agilidade seja favorecida e, por conseguinte, a (re)produção de capital se efetive mais facilmente.

Lefèbvre (1999) lembra que a mais-valia foi primeiramente produzida no campo, mas se deslocou para a cidade na medida em que esta se transformou na sede da

produção, do artesanato e depois da indústria, dando ao centro urbano um importante papel nas múltiplas formas de realização da mais-valia<sup>1</sup>.

Então, a própria forma do espaço urbano provoca a concentração e a dispersão de pessoas, de atividades, de infra-estrutura, de equipamentos, de ações, edificações, acumulações diversas, sendo estes, orientados pela busca de maior acessibilidade, procurando ampliar a (re) produção capitalista.

Segundo Sposito (1991),

O centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela.

(SPOSITO, 1991, p. 6)

Portanto, a articulação das determinantes da reprodução da cidade pela centralidade, que se expressa pelas relações entre formas, funções, estruturas e processos urbanos, leva a uma complexidade que pode ser modificada por vários fatores e que pode se expressar de formas diferenciadas, de acordo com as variações das condições de atratividade e acessibilidade. Assim, expressa-se a centralidade em diferentes escalas, que se articulam e se superpõem; que se manifestam nas relações entre as escalas da cidade e da rede urbana e, ainda, em diferentes padrões socioespaciais que configuram o aumento das desigualdades presentes no espaço urbano.

Para essa análise, tomamos a opção de estudar a centralidade inerente às cidades de Londrina e de Maringá, sob vários níveis e dimensões, considerando aspectos materiais e imateriais, de processos e formas que orientam ações circunscritas às dinâmicas de estruturação das cidades e da rede urbana em diferentes escalas. Evidenciando, assim, as diferenças quanto às formas, funções, usos e densidades, das múltiplas áreas centrais que se interligam em nós que garantem a maximização das potencialidades da reprodução capitalista, num confronto econômico, político, espacial e territorial entre as elites locais, regionais e globais. O recorte territorial escolhido propicia variações que permitem uma discussão que ultrapasse os limites da cidade, mas que não a perca de foco. Assim, pretende-se compreender a constituição e a redefinição da centralidade em tais áreas, pois:

---

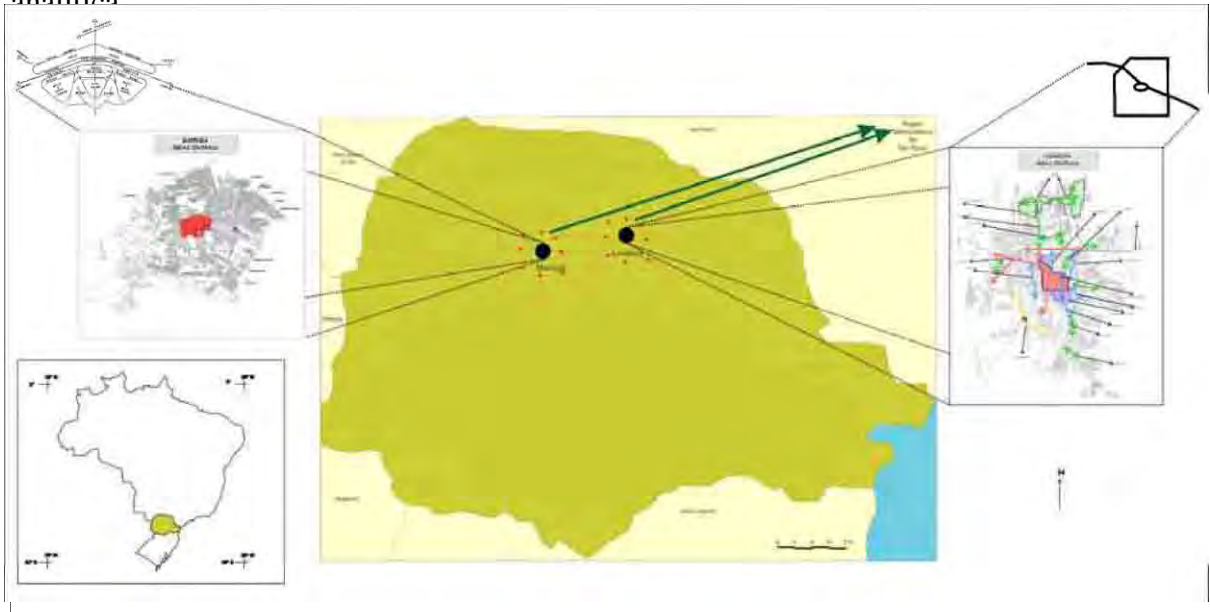
<sup>1</sup> A relevância em se mencionar a extração da mais-valia está na sua importância para compreender a (re) produção do modo capitalista de produção e, conseqüentemente, a concentração de riquezas. Esta concentração se expressa também no espaço urbano.

- correspondem a áreas centrais de cidades que resultaram de um mesmo processo de colonização, cujas origens são bastante similares, espacial e temporalmente, conforme Padis (1980), Muller (1956) e Westphalen, Machado e Balhana (1988);
- ainda que semelhantes quanto a suas gêneses, têm diferenças marcantes que podem ser evidenciadas sob vários aspectos: nas suas estruturações urbanas, nas lógicas de localizações das atividades econômicas e da própria forma urbana, sendo planos e traçados díspares, o que torna a centralidade e, sobretudo, a redefinição desta, um elemento que ressalta as contradições do espaço urbano;
- são áreas relativamente próximas entre si (90 km) e que constituem áreas de estudo de pesquisas do GASPERR (Grupo de pesquisa “Produção do espaço e redefinições regionais”), associado ao Departamento de Geografia da UNESP de Presidente Prudente-SP, ao qual esta pesquisa está vinculada;
- são cidades, cuja redefinição das centralidades ocorreu de formas diferentes, pois, na cidade de Londrina, instalou-se o Catuaí Shopping Center, em área distante do Centro Principal, numa via de acesso de outros municípios da região, gerando uma considerável redefinição na centralidade urbana, tanto no sentido espacial como temporal, pois se refere à centralidade móvel e/ou efêmera (NASCIMENTO, 2000; RIBEIRO, 2002); por outro lado, em Maringá, os dois maiores *Shopping Centers* estão instalados em pleno Centro Principal, não promovendo a descentralização, mas sim, o reforço da centralização já instituída, o que oferece elementos para uma profunda discussão sobre os Centros Principais em “cidades médias” e sobre a centralidade material e simbólica que eles exercem;
- propiciam o enfoque das características particulares referentes às relações de complementaridade e de concorrência no âmbito da rede urbana, o que possibilita, ainda, uma discussão sobre os papéis desempenhados pelas duas cidades e seus diferentes graus de centralidade interurbana.

Com base nos argumentos elencados anteriormente, tomamos como hipóteses para a elaboração da tese de doutorado a interpretação de que, em cidades de diferentes portes e com diferentes papéis, ainda que pesem as tendências gerais que orientam a produção do

espaço urbano, pode-se encontrar uma multiplicidade de expressões espaciais que revelam as relações entre essa produção e as formas de uso e apropriação dos espaços (Mapa 1)<sup>2</sup>.

Mapa 1. Londrina e Maringá. Centro e centralidade - Representação esquemática da proposta analítica<sup>3</sup>



Organização: William Ribeiro da Silva

No caso das cidades médias, foco de nossa pesquisa, essa diversidade revela-se, de forma bastante significativa, por meio das dinâmicas de estruturação do espaço urbano e da redefinição da centralidade que, mesmo orientadas pela similitude de papéis desempenhados por essas cidades no âmbito regional e pelo tamanho de seus mercados, revelam, ainda, diferenças nas formas como se realizam e se configuram seus usos de solo.

Em Londrina, detecta-se um movimento dialético de reforço e de multiplicação da centralidade, com o surgimento de novas áreas centrais com escalas diferenciadas e, em Maringá, um reforço da centralidade que se expressa no Centro Principal, pois há uma ampliação da concentração de equipamentos urbanos em tal área, como a instalação dos maiores *shopping centers* da cidade. Porém, verifica-se que, em ambas cidades, há uma ampliação na diferenciação socioespacial quanto aos usos, de modo que o poder aquisitivo termina por orientar díspares lugares de consumo da população, sendo esta, proveniente de

<sup>2</sup> Iremos adotar a nomenclatura de “mapas” para todas as representações cartográficas que tenham por propósito a expressão da espacialidade, na medida em que discordamos da necessidade de respeitar convenções da ciência cartográfica, que propõem a utilização de nomenclaturas como plantas, cartas ou mapas, de acordo com a escala adotada. Iremos nos pautar nas concepções de “mapa” de Souza e Katuta (2001) e Santos (2000) segundo os quais, o mapa é uma linguagem alternativa que expressa graficamente uma idéia, podendo dialogar em escalas diferentes ou somente indicar uma ordenação espacial ou interpretativa.

<sup>3</sup> Trata-se de uma representação elementar, portanto, não alcança todo o escopo da pesquisa, mas indica seus caminhos básicos.

diferentes escalas, o que redefine e complexifica a rede urbana do Norte do Paraná. Trata-se de diferentes escalas, pois tal redefinição de centralidade envolve fluxos provenientes dos próprios espaços urbanos e de outros municípios que se interligam diretamente por processos espaciais de aglomeração ou por relações econômicas de grande proximidade.

Assim, as diferentes lógicas econômicas e políticas, terminam por se configurar no espaço e serem redefinidas por este, de tal maneira, que se reproduzem as contradições imanentes, sendo que a produção espacial torna-se uma possibilidade de expressão que contempla a totalidade dos processos, pois seria resultante, condição e meio das ações e conflitos dos agentes atuantes sob diferentes lógicas. Portanto, as crescentes multiplicidade e diversidade das expressões espaciais constituem indicativo de uma maior complexidade econômica, social e política, que envolva processos e dinâmicas materiais e imateriais.

Então, a partir da reflexão de Lefèbvre (1999) que afirma que a centralidade não é indiferente ao que ela reúne, pois exige um conteúdo, temos como proposta de encaminhamento metodológico, a análise da essência da dinâmica em questão, sendo que, para entendermos as diferentes expressões da centralidade, concebemos a importância em isolar a questão para fins metodológicos em componentes de análise, como: - estudo da forma, em níveis simples e complexos como etapa inicial, pensando na resultante da ordem tópica e da formação de espaços arranjados; - passando ao entendimento das determinantes que conduzem às lógicas de territorialização das atividades funcionais que expressam centralidade; - seguindo para uma análise que avança dos fixos aos fluxos, focando o estudo nos movimentos e dinâmicas dos variados fluxos que se configuram; - chegando às determinantes do consumo sob a condição capitalista, evidenciando lógicas de diferenciação e segregação espaciais.

Assim, procuramos desenvolver questões que nos oferecem base para percorrer caminhos que compreendem as esferas da produção, distribuição, troca e consumo, sempre num percurso dialético que permite que o pensamento articule estas etapas da análise num constante movimento entre concreto e abstrato, entre singular e universal. Temos, então, em Marx (1983) um apoio para o embasamento da proposta, conforme se segue.

O concreto é concreto por ser a síntese de múltiplas determinações, logo, unidade da diversidade. É por isso que ele é para o pensamento um processo de síntese, um resultado, e não um ponto de partida, apesar de ser o verdadeiro ponto de partida e portanto igualmente o ponto de partida da observação imediata e da representação. O primeiro passo reduziu a plenitude da representação a uma determinação abstrata; pelo segundo, as determinações abstratas

conduzem à reprodução do concreto pela via do pensamento.

(MARX, 1983, p. 218-9)

(Grifos nossos)

Portanto, estamos concebendo que o conhecimento é um fato, desde a vida prática mais imediata, mas que pode avançar para níveis de abstração que garantem maiores complexidades ao mesmo, sendo que este avanço deve se articular com o concreto para que não haja uma dissociação entre sujeito e objeto.

Nosso objeto em questão é uma construção resultante da mediação entre o nível fenomênico e as nossas inquietações para o entendimento da realidade - o desconhecido. Sujeito e objeto estão em perpétua interação, sendo esta, dialética, pois representa a relação entre dois elementos opostos e, não obstante, partes de um todo. (LEFÈBVRE, 1979)

Assim, como numa discussão ou num diálogo, na relação de construção do objeto, há uma relação de reciprocidade, em que a construção do objeto pressupõe a (re)construção do sujeito e, este, após sua modificação, (re)constrói o objeto. (SILVA, 1992)

Com isso, temos uma relação que foca a produção de conhecimento, que parte de métodos, teorias, conceitos e categorias, que transcendem espaço e tempo e terminam por configurar o movimento do pensamento entre o singular e o universal diacronicamente.

Com base nos referidos questionamentos, procuramos fundamentar a construção de nossa tese de doutoramento no princípio filosófico da totalidade, porém, com a noção de estarmos partindo dos instrumentos de investigação da Geografia, uma ciência parcelar, e, portanto, com uma visão particular da realidade. Então, nosso objeto de pesquisa elaborado, abarca nossas questões no decorrer do diálogo, em que buscamos discutir a articulação das áreas centrais com o restante do tecido urbano e com a malha da rede urbana. Seguindo as relações de concorrências e complementaridades, revelando diferenças na produção espacial, leia-se, nos arranjos espaciais que se configuraram por meio de uma multiplicidade de conjecturas e elementos indutores e que possibilitam o entendimento das contradições das relações capitalistas.

Portanto, em nossa pesquisa temos como objetivos gerais, a busca pela compreensão e análise da dinâmica da centralidade urbana com suas possibilidades e tendências de redefinição e da discussão do uso e da apropriação do espaço urbano, a partir das áreas centrais e da estruturação das cidades e da rede urbana. Ingressamos nos objetivos específicos, que são relativos à tentativa de contribuir com elementos para a construção do conceito de “cidades médias”; à compreensão do processo de produção do espaço no Norte do Paraná, num diálogo entre a gênese e a atualidade, na perspectiva da centralidade; à análise da

relação entre forma, função, estrutura e processos, em Londrina e Maringá, na busca de identificar arranjos espaciais que revelem as dinâmicas da reprodução capitalista e as diferenças de cunho social e político na produção e apropriação do espaço que interfiram no direito à cidade.

## 2. SOBRE A MORFOLOGIA URBANA. LONDRINA E MARINGÁ

Sobre a relação misteriosa de dois objetos tão diferentes entre si como o tapete e a cidade, foi interrogado um oráculo. Um dos dois objetos – foi a resposta – tem a forma que os deuses deram ao céu estrelado e às órbitas nas quais os mundos giram; o outro é um reflexo aproximativo do primeiro, como todas as obras humanas.  
(Ítalo Calvino, 1990 [1972] – Cidades Invisíveis)  
(Eudóxia)

As cidades constituem objetos de muitas discussões, seja de cunho científico, jornalístico ou do senso comum, portanto, consistem em tema que inquieta os cidadãos, de modo geral. São reflexo e condicionante de suas ações e de suas atitudes, seja de maneira objetiva - na construção e (re)construção da base material - na perspectiva de alguém que possui possibilidade de controle dos rumos dos processos e define parcela significativa da produção do espaço ou na condição dos que, individualmente, apresentam reduzidas oportunidades de comandar os processos de produção.

Assim, a cidade constrói-se de maneiras variadas, em muitas direções ou sentidos, de acordo com as condicionantes físicas e sob vários e diferentes interesses. No entanto, há que se entender a existência de lógicas gerais que orientam a produção do espaço urbano. Estas lógicas refletem e/ou carregam consigo as marcas das condições de nossa existência social, que se relacionam aos variados parâmetros, como a existência de uma sociedade dividida em classes sociais com graus de desigualdades que terminam por configurar tendências de divisão social e territorial do trabalho que reforçam e são reforçadas pela base técnica, que retro-alimenta um conjunto complexo.

Pela existência de variações espaciais e temporais no processo de urbanização e de produção de cidades, temos a configuração de cidades com características bastante diferentes, mas, em todos os casos, estão presentes os elementos anteriormente mencionados e uma tendência à concentração para o fortalecimento e continuidade do processo. Esta concentração pode ocorrer de várias formas, conforme se percebe nos estudos considerados clássicos na Geografia Urbana, publicados nos chamados “manuais”. (TAYLOR, 1954 [1946]; GEORGE, 1969 [1961]; BEAUJEU-GARNIER e CHABOT, 1970; JOHNSON, 1974; CARTER, 1974; BEAUJEU-GARNIER, 1980; SANTOS, 1981; CLARK, 1991)

Para a compreensão do processo de estruturação urbana das cidades de Londrina e de Maringá, que acreditamos fornecer subsídios para a discussão da centralidade

nas escalas intra e interurbana, optamos por iniciarmos a reflexão pela análise da Morfologia Urbana, por uma questão de orientação metodológica. Buscamos partir da base elementar da discussão, expressa nas formas da cidade e do urbano e na maneira como estes se arranjam espacialmente.

As cidades de Londrina e Maringá possuem 447.065 e 288.653 habitantes, respectivamente, conforme dados do Censo 2000 do IBGE. Ambas apresentaram um crescimento relativamente acelerado e diferenças quanto a suas estruturações internas, de modo que uma análise em paralelo delas fornecerá elementos para a compreensão do processo.

Analisando-se a partir da escala da rede urbana, percebe-se que a participação das duas cidades dá-se sob condições diferentes, sendo que são complementares e concorrentes, o que possibilita uma reflexão sobre o conceito de cidades médias<sup>4</sup>. Desta maneira, o estudo da forma oferece elementos para o entendimento do conteúdo, e deste, para o desconhecido (a realidade).

Em alguns pontos do texto, trataremos da forma e da morfologia urbana, empírica e teoricamente, com o intuito de destacarmos elementos que nos auxiliem no alcance de nossos objetivos referentes ao estudo da centralidade e das articulações entre processos intra e interurbanos. Assim, não temos qualquer pretensão de realizar um estudo minucioso da morfologia das cidades em questão, pois tal tarefa não constitui nossa preocupação central.

## 2.1. A forma

Importante elemento para o entendimento das diferentes lógicas que orientam a produção do espaço e a definição dos diferentes arranjos espaciais, a forma constitui uma propriedade inerente à matéria e, como tal, é o contato que possibilita a comunicação e a constituição de representações cognitivas por parte do representante, ou seja, pelo sujeito que busca atribuir significado a um dado conteúdo. Portanto, a forma está entre as primeiras possibilidades de contato e, portanto, da produção de conhecimento.

Para o dicionário de Filosofia, de Abbagnano (2000), forma seria

[...] a essência necessária ou substância das coisas que têm matéria. Nesse sentido, que está presente em Aristóteles, forma não só se opõe a matéria, mas a pressupõe. [...] Daí a inseparabilidade entre forma e conteúdo. [...] Para Hegel [...] o modo de manifestar-se da essência ou

---

<sup>4</sup> Tal questão será discutida, sobretudo no capítulo cinco.

substância de uma coisa, na medida em que esse modo de manifestar-se coincide com a própria essência.

(ABBAGNANO, 2000, p. 468-469)

Seguindo na elaboração filosófica histórica, a forma seria o seguinte para Platão, Kant e Engels:

-Platão, é a configuração sensível, estrutura inteligível de uma coisa;  
-Kant, sendo aquilo que num fenômeno é apreendido a priori pelo espírito;

-Engels, na figura de efetividade, logo figura de exterioridade que o conteúdo interior de uma coisa necessariamente dá.

(LAROUSSE CULTURAL, 1998, p. 2.501)

Buscando uma concepção de sua essência, encontramos na enciclopédia Larousse Cultural que a forma seria o *ser ou objeto percebido confusamente; silhueta, vulto; maneira de exprimir o pensamento; maneira de uma coisa apresentar-se; estado; aspecto; maneira pela qual uma obra é tratada; cada uma das diferenças e configurações dos acidentes geográficos; organização de sons, cores, linhas, massas e vazios ou movimentos, animadas por um conteúdo* (LAROUSSE CULTURAL, 1998, p. 2.501).

Considerada como a aparência, a forma somente se movimenta e se constrói por e para um conteúdo, mesmo quando este lhe é atribuído externamente, personificando uma ausência de significado, ou seja, o que garante a possibilidade de comunicação e reconhecimento através das diferenças (LEFEBVRE, 1983).

A forma, portanto, estrutura-se na comunicação entre o interior e o exterior, sendo a materialidade que se constrói entre indivíduos com sentidos capazes de conhecer, entre o conteúdo e o outro.

Considerando a cidade como concretização do trabalho humano que nela se materializa adquirindo uma dinâmica particular contínua, temos na forma urbana uma primeira possibilidade de investigação das essências [conteúdos] que constróem e movimentam o urbano. As formas urbanas seriam os resultados da organização física dos elementos da cidade, dos padrões arquitetônicos, dos planos e traçados, dos aspectos culturais, da disposição e distribuição dos meios e equipamentos urbanos e de sua morfologia.

Nesta perspectiva, temos, nas cidades de Londrina e de Maringá, formas que se assemelham e que se distinguem, com variações de espaço e tempo, no tocante aos planos urbanos iniciais e à materialidade constituída. Sendo suas bases físicas articuladas em redes, sob escalas intra e interurbanas, mas, também, no que respeita à disposição e espacialização dos meios de consumo coletivos e equipamentos urbanos, sobretudo, quando se analisam as

disposições e concentrações das atividades funcionais. Essas constituem-se, quando analisadas em conjunto, em formas, pois produzem, organizam e reproduzem o espaço de acordo com os interesses subjacentes, permitindo vislumbrá-los. Assim, as atividades funcionais, sejam comerciais, de prestação de serviços ou industriais, produzem e assumem formas diferenciadas individualmente, mas, sobretudo, em conjunto, pois tendem por caracterizar as diferenças na produção socioespacial, sendo realizada sob continuidades e descontinuidades (Figuras 1 e 2)<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Note-se que as figuras apresentadas contendo as imagens de satélite das áreas urbanas de Londrina e de Maringá foram capturadas do programa gratuito, disponível na internet, Google Earth, sendo, portanto, um produto sem maiores possibilidades de precisão e exatidão, inclusive quanto à data a que se referem às imagens. Percebe-se não se tratarem de imagens que condizem com as áreas loteadas do ano de 2005, porém, optamos em utilizá-las por possibilitarem uma apreciação das formas urbanas, mesmo sem despendere dos custos de aquisição de uma imagem de satélite comercializada.

Figura 1. Londrina. Imagem de satélite com a área loteada Urbana



Fonte: Google earth, 2005. Disponível em [www.earth.google.com](http://www.earth.google.com) (acesso em 10/10/2005)

Organização: William Ribeiro da Silva

Figura 2. Maringá. Imagem de satélite com a área loteada Urbana



Fonte: Google earth, 2005. Disponível em [www.earth.google.com](http://www.earth.google.com) (acesso em 10/10/2005)

Organização: William Ribeiro da Silva

Assim, a relação com a morfologia urbana torna-se indissociável, pois conforme afirma Sposito (2004, p. 66),

[...] a forma urbana como elemento constitutivo da morfologia e o plano urbano como arcabouço dessa forma, poderíamos reconhecer a extensão urbana como designativa da morfologia de uma cidade, já que a extensão do plano ou da planta urbana é o que, via de regra, orienta a expansão territorial urbana, e dá materialidade real ou potencial à redefinição da morfologia urbana.

Esta análise inicial faz-se fundamental para o objeto em questão, na medida em que a discussão sobre a centralidade necessita e pressupõe distinções entre o fixo e a fixidez<sup>6</sup>, conforme aponta Santos (2005 [1979]),

Cada combinação de formas espaciais e de técnicas correspondentes constitui o atributo produtivo de um espaço, sua virtualidade e sua limitação. A função da forma espacial depende da redistribuição – a cada momento histórico, sobre o espaço total – da totalidade das funções que uma formação social é chamada a realizar. Esta redistribuição-relocalização, deve tanto às heranças, notadamente o espaço organizado, como ao atual, ao presente, representado pela ação do modo de produção ou de um dos seus momentos.

O movimento do espaço, isto é, sua evolução, é ao mesmo tempo um efeito e uma condição do movimento de uma sociedade global. Se não podem criar formas novas ou renovar as antigas, as determinações sociais têm de se adaptar. São as formas que atribuem ao conteúdo novo provável, ainda abstrato, a possibilidade de tornar-se conteúdo novo e real.

(SANTOS, 2005, p. 31)

Assim, temos nos movimentos das formas espaciais, a potencialidade de atribuição e criação, em sucessões temporais, de novos conteúdos e, conseqüentemente, novas formas-conteúdo.

Dando continuidade à análise, é necessário discutirmos o entendimento da forma e da morfologia urbana, na perspectiva de sua construção conceitual. Assim, o emprego dos conceitos de plano, estrutura e estruturação urbana, serão melhor desenvolvidos a seguir.

---

<sup>6</sup> Aspecto apontado por Santos (2004), em “A Natureza do Espaço”, com o objetivo de distinguir o que está fixo do que necessita estar fixo. Tal discussão terá maior aprofundamento, em nossa tese, ao se analisar a realização das atividades econômicas e a dinâmica dos negócios, pois faremos uma reflexão sobre a Economia de Acumulação Flexível (Toyotista) que, à primeira vista, pode transparecer o fim da necessidade da fixação pela garantia e necessidade de fluidez. Porém, Santos chama a atenção para a importância de se pensar também na fixidez, garantida pela territorialização diferencial do meio técnico-científico-informacional.

### 2.1.1. A Geografia Urbana e o estudo da forma. Uma elaboração

Os estudos sobre a forma urbana, na sua elaboração clássica, como se percebe nos manuais anteriormente citados, constituem importante material para a consulta acerca do tema - forma<sup>7</sup>, mas necessitam de uma rediscussão.

Nas obras consideradas como clássicas<sup>8</sup>, geralmente, aparecem importantes descrições sobre as formas urbanas, inclusive com suas articulações com a função e a estrutura urbanas<sup>9</sup>. Para os autores, as formas urbanas são produzidas por uma relação de causa e efeito, segundo a qual não se discutem os propósitos das atividades econômicas, os interesses envolvidos e as lógicas da reprodução capitalista, não se analisando, igualmente, um importante ponto de entendimento do crescimento urbano, que é a especulação imobiliária.

Na Escola Francesa, desponta o estudo de George (1969 [1961]), em livro intitulado, *Geografia Urbana*, que se constitui em manual para estudos dessa especialidade da Geografia e no qual se dedica um capítulo ao estudo da forma, do aspecto e do desenvolvimento. Neste capítulo, aponta-se a necessidade de se discutir o plano, a fisionomia do núcleo e a estrutura do organismo urbano. Ainda na Escola Francesa, Beaujeu-Garnier (1980) elabora um capítulo para discussão da relação entre o poder e as formas urbanas, em que destaca a importância das atividades comerciais nas “*estruturas do organismo urbano*”, considerando como formas, a constituição dos centros: de negócios, urbanos e secundários, adotando a denominação desenvolvida nos Estados Unidos, mais precisamente na Escola de Chicago de Sociologia Urbana, do CBD (*Central Business District*).

De origem Anglo Saxônica, comparecem os estudos de Carter (1974), de

---

<sup>7</sup> O emprego da expressão “forma” somente está sendo pensada em separado para de auxiliar a compreensão, pois seria uma tautologia a sua separação do espaço urbano, já que compreendemos que ela contém e está contida na essência da estruturação do espaço urbano. Portanto, para nós, o espaço urbano não pode ser estudado a partir de uma de suas partes, tanto no plano da produção de idéias, quanto no plano da produção da base material.

<sup>8</sup> Ressalte-se que a escolha das obras para análise deu-se em função de serem estas as mais representativas e/ou mais consultadas, portanto, não se trata de um estudo com rigor metodológico para o entendimento da produção francesa e anglo-saxônica na Geografia, mas sim, uma relação de algumas obras para a discussão da construção conceitual da forma e da morfologia urbana.

<sup>9</sup> Observe-se que, em muitas análises sobre a Geografia Clássica, esta é interpretada como constituída de textos simplistas que visam apenas a descrição. Tal fato não corresponde ao que se encontra nas obras que analisamos, pois estas apresentam estudos muito ricos, teórica e empiricamente. No entanto, são estudos que precisam ser entendidos no contexto em que foram realizados, ou seja, num momento em que o paradigma dominante era o da Geografia com base no positivismo.

Johnson (1974) e Clark (1991), que apresentam capítulos específicos para discussão da forma urbana, conforme consta, respectivamente: -um capítulo para discussão do plano da cidade, em que se percebe que o plano é entendido como o palco das ações das atividades funcionais; - da relação entre a sociedade urbana e a forma urbana, trazendo para a discussão a estrutura urbana, através da Morfologia Urbana, com relação ao que está pautado no território e o que se movimenta, mas numa tendência de modelização; - da estrutura interna das cidades, buscando a existência de padrões sociais e residenciais similares que determinem os princípios gerais de uso do solo e de localização, considerando que a explicação dos padrões e processos internos seja o tema principal da Geografia Urbana.

Há que se fazer um destaque especial para as obras anteriormente citadas por representarem análises que veiculam os conhecimentos, técnicas e metodologias desenvolvidas pelos estudiosos da Escola de Chicago, no segundo quartel do século XX, os quais desenvolveram estudos visando o entendimento de regularidades na disposição do uso do solo. Para tanto, criaram metodologias para o avanço dos estudos de escalas locais e/ou do espaço urbano, e desenvolveram as generalizações e elaborações de modelos (CORRÊA, 1998; SOUZA, 2003). Nesse sentido, estabeleceram uma importante tradição nos estudos de Geografia Urbana por meio da análise de processos que chamavam de ecológicos, sendo uma marca dos estudos produzidos dentro da postura positivista que é a transposição de lógicas que se relacionam à dinâmica da natureza, para dinâmicas sociais, naturalizando os processos sociais (LÖWY, 1998).

Pode-se, também, incluir a obra de Taylor (1946), que já trazia um estudo sobre o plano das cidades como importante elemento estruturador das mesmas, porém, sua análise faz-se de maneira restrita aos estudos de caso, de modo muito rico e detalhado. Coloca grande ênfase na topografia e constrói, portanto, um genuíno estudo geográfico, por articular de maneira muito interessante o plano às funções e aos meios de transporte, não se percebendo uma dicotomia entre o físico e o humano<sup>10</sup>.

A Geografia, desde seu processo de sistematização, baseado no idealismo alemão, com forte tendência do empirismo, acrescida da subjetividade do movimento romântico, contribuiu com o processo de Unificação da Alemanha em torno da Prússia sob o pulso forte de Bismarck, seguindo os interesses de uma elite que tinha evidentes anseios em

---

<sup>10</sup> Löwy (1998) chama a atenção para a importância que o positivismo teve no processo de sistematização da ciência, sendo considerado pelo autor, como revolucionário, em seu período inicial, pois representava uma ruptura crucial com os dogmas estabelecidos pelas crenças da Igreja, do misticismo e do senso comum. Representava, sem dúvida, a racionalidade burguesa que necessitava de uma base acadêmica [cientificista] que lhe garantisse suporte e legitimidade.

enriquecer e se tornar hegemônica (MORAES, 1980; BAUAB, 2001; RIBEIRO, 2004)<sup>11</sup>.

Na Geografia, em termos acadêmicos, reconhece-se uma sucessão de escolas de pensamento, que vieram por reforçar a tendência de que as ciências produzissem conhecimentos para uso direto das estratégias de expansão territorial dos Estados Nacionais. Esta vinculação foi possível pelo emprego dos pressupostos filosóficos do positivismo. Assim, na Geografia, o estudo detalhado dos lugares e a descrição dos territórios foram as grandes encomendas socialmente determinadas. Desta maneira, o contexto histórico contribuiu para a produção geográfica e esta, por sua vez, contribuiu para a mudança do contexto, na perspectiva de ampliar o poder dos Estados Nacionais e da nascente reprodução capitalista.

No Manual de Geografia Urbana de Santos (1981), há uma importante contribuição para os estudos sobre o tecido urbano, em que a morfologia urbana é considerada como ponto de partida. É feita uma análise baseada no entendimento das cidades dos países subdesenvolvidos, sendo um estudo que complementa os manuais já citados neste trabalho, pois abarca processos que somente se deflagram nos espaços urbanos destes países. O autor parte de uma concepção de que a cidade é o teatro das ações sociais e que o urbano possui uma dinâmica enquanto organismo. Desta maneira, aponta alguns passos que considera fundamentais para um estudo em morfologia urbana, como:

- grau de isolamento topográfico dos diferentes bairros da cidade; - amplitude do conjunto de índices segundo os diferentes bairros e o caráter contínuo ou fragmentado da transição entre cada categoria; -o grau de homogeneidade interna de cada bairro; os agrupamentos possíveis, segundo se considere o índice de equipamentos em serviços ou o de nível da vida etc.; -o caráter coerente ou não das hierarquias estabelecidas em função de cada um dos índices.

(SANTOS, 1981, p.174)

Em suma, percebemos que os estudos clássicos atribuem muita importância para a análise da forma e adotam o conceito de Morfologia Urbana, que representa um avanço considerável para a ciência geográfica, pois possibilita articular aspectos físicos e sociais. No

---

<sup>11</sup> Destaque-se que estamos utilizando uma periodização empregada por Vasconcelos (1999), em minucioso estudo intitulado “Dois séculos de pensamento sobre a cidade”, em que analisa vários autores em períodos selecionados. No entanto, o centro de suas preocupações parte do ano de 1810, na produção dos primeiros geógrafos sobre a cidade, passando pelo período de institucionalização da Geografia (1870-1913), no período entre guerras. Aponta uma importante fase de evolução da Geografia Urbana, com a produção de obras específicas nesta área, sobretudo na Europa, que serviriam de moldes para estudos em outros continentes, momento em que os estrangeiros produzem uma obra significativa no Brasil. Passa pela análise no pós-guerra (1945-1972) até chegar à produção em Geografia Urbana. Para o não alongamento desta questão, iremos adaptar a periodização de Vasconcelos agrupando esta “evolução” em: - Período de Sistematização da Geografia; - da Geografia Clássica; - da Geografia Quantitativa; - da Geografia Crítica e da - Geografia contemporânea. Ressalte-se que não seguimos uma sequência cronológica contínua.

entanto, estes estudos, mesmo quando interessados em discutir a gênese do plano urbano, não buscam entender qual a lógica que produz tal forma, mas sim, o estudo da forma em si, mesmo que com maestria na articulação com outros níveis de análise das cidades, como função e estrutura.

Os autores elaboraram os conceitos para um determinado contexto, que deve ser avaliado e entendido, pois a desconsideração dos mesmos, dificulta a compreensão de alguns processos importantes para o entendimento da realidade (o desconhecido). Assim, o plano e a estrutura urbana estão indissociavelmente imbricados, pois são articulados a processos que remontam às dinâmicas econômicas e que associadas à base física, compõem a forma urbana. Esta é analisada pela Morfologia Urbana, por meio da busca do desvendamento da origem e consolidação das formas, versando sobre suas conexões e relações com demais elementos do espaço geográfico, muitas vezes remontando a processos biológicos, como a morfologia do organismo, que faz alusão ao chamado organismo urbano. Assim, vai se considerar a cidade a partir de processos ecológicos, ou seja, naturalizando processos sociais.

Porém, para a Geografia, a forma deve comparecer como o primeiro contato na elaboração do seu objeto de estudo, constituindo uma primeira aproximação com o desconhecido, sendo, então, uma componente para o entendimento da cidade e do urbano.

Sposito (2004, p. 66), realizando uma rediscussão sobre o conceito de Morfologia Urbana, afirma o seguinte:

O conceito de morfologia urbana não se referiria a uma dada forma urbana (extensão e volume), tal como ela se apresenta configurada espacialmente, mas ao processo de sua gênese e desenvolvimento, segundo os quais podemos explicar essa morfologia e não apenas descreve-la ou representá-la gráfica ou cartograficamente. Aceitando-se essa perspectiva, a morfologia urbana refere-se não somente à forma, mas também aos conteúdos que orientam essa forma e são por elas redefinidos continuamente. É, por essa razão, que o estudo da morfologia vem, com frequência, associado ou identificado com o estudo da paisagem ou da fisionomia, concepções que contemplam o que é formal, mas também os conteúdos e dinâmicas que designam ou determinam essa forma e são por ela determinados.

Portanto, o estudo da morfologia constitui um importante passo para o estudo geográfico. Para isto, a análise deve avançar do entendimento estático para o dinâmico, na perspectiva diacrônica, do imediato ao mediato.

Na continuidade deste percurso, tivemos, na evolução do pensamento geográfico, algumas rupturas importantes para a definição dos rumos do estudo da forma. No período pós Segunda Guerra Mundial, ou seja, num período de considerável avanço na base técnica em escala mundial, em que o capitalismo, sob a roupagem fordista, atingiu de maneira

direta os países considerados como periféricos, através das multinacionais, o que significou um novo período da reprodução capitalista, da união entre fordismo e keynesianismo. As transformações no plano da materialidade serão discutidas em momento oportuno, mas aqui, interessa-nos as transformações no plano das idéias<sup>12</sup>.

A necessidade do desenvolvimento da base técnica invadiu a produção científica mundial e terminou por estimular que esta se vinculasse ao emprego de novas tecnologias, inaugurando a ciência sob os auspícios do positivismo lógico, conforme já mencionado.

Assim, passou-se a questionar o *status quo* determinado para as ciências que não abandonassem, em definitivo, o uso de metodologia que permitisse parcialidades ou subjetividades, pois a ciência deveria ser neutra e utilizar uma linguagem que permitisse o diálogo entre todas as ciências existentes, que seria a linguagem da matemática, ou seja, a linguagem relativa à lógica formal<sup>13</sup>.

Nessa perspectiva, a Geografia ingressa num período em que a quantificação, a abstração e a generalização tornam-se seus objetivos maiores, conforme já apontado sob a ocasião da discussão dos trabalhos de alguns autores anteriormente analisados. Isto reforçou o emprego dos estudos da Morfologia Urbana com pesquisas sobre os modelos de uso do solo e disposição de objetos, lógicas de localização, princípios e leis de distribuição etc.

Porém, nos anos de 1960, a *New Geography*, conforme ficou conhecida por se afirmar enquanto uma verdadeira Geografia em oposição à Geografia Clássica, sobretudo francesa, passou a ser fortemente questionada por não se interessar pelos estudos dos movimentos de caráter social que ocorriam em diversas partes do mundo, oriundos de minorias e grupos sociais excluídos do consumo proporcionado pelo avanço capitalista. Comparecem, neste período, os movimentos dos negros, dos homossexuais, das mulheres, dos pacifistas anti-Guerra do Vietnã ou de movimentos de luta pela moradia urbana, pela terra rural etc.

Em contundente crítica a esta postura da produção geográfica, Santos (1978), em livro intitulado “Por uma Geografia Nova. Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica” aponta como pecado maior da *New Geography* a não preocupação com as qualidades essenciais da sucessão temporal, no sentido que não analisava os processos, apenas os

---

<sup>12</sup> Note-se que ambos, plano das idéias e plano da materialidade representam condição de existência mútua, constituindo um movimento dialético de rebatimento direto.

<sup>13</sup> Por não constituir nosso objetivo de discussão e para não perdermos a objetividade da formação de nosso raciocínio não iremos nos alongar nesta questão, apesar de representar um importante ponto para entendimento da elaboração conceitual que nos interessa. Para uma ampliação do debate sugerimos a leitura de Andrade (1980); Moraes (1995); Moreira (2004); Santos (1978); Lefébvre (1974).

resultados destes, omitindo o estudo da gênese dos processos, que fora tão marcante na Geografia Clássica.

No panorama internacional, outros autores teceram pesadas críticas à Geografia de caráter positivista (clássica e lógica), incluindo Lacoste (1980) e Harvey<sup>14</sup> (1980). Neste decurso, a Geografia rompeu mais um paradigma dominante e adota a dialética marxista como método e referencial teórico de suas análises.

No Brasil, o marco do rompimento foi o famoso Congresso da AGB de 1978, em Fortaleza, onde se teve a transição paradigmática efetiva<sup>15</sup>, que contou com o retorno do geógrafo Milton Santos, que se encontrava exilado politicamente em outros países e que apresentava uma considerável produção em Geografia Urbana, iniciada pelo seu percurso por vários países de diferentes continentes, obtendo a possibilidade de analisar as disparidades sociais existentes.

Porém, pelo seu forte apego à denúncia e por seu comprometimento com os vencidos, a Geografia Crítica, conforme se convencionou chamar, teve um apelo social muito grande, ampliando a dicotomia entre o físico e o social, o que representou uma restrição epistemológica muito séria, pois significou um afastamento de seu tronco epistemológico inicial.

Assim, o estudo da Morfologia Urbana e, conseqüentemente, das bases físicas da cidade, passou a ser realizado em separado das discussões de caráter social, sendo realizada apenas pela Geomorfologia ou pela Biogeografia, com enfoque no estudo da Paisagem (BERTRAND, 1980).

A Geografia Urbana, predominantemente, passou a ser estudada com base nos referenciais da dialética marxista, abandonando o considerável conhecimento acumulado que já se havia produzido e se cometendo equívocos epistemológicos, que conduziram aos momentos atuais, questionamentos quanto a cientificidade dos estudos em Geografia, pois em muitos casos os geógrafos, sem terem clareza de seus objetos de estudo, produziam, para citar alguns exemplos, uma Sociologia, uma Economia, ou uma História, incompletas.

Na atualidade, desenvolve-se um forte debate acerca do rompimento com os estudos que dicotomizam aspectos físicos e humanos, na perspectiva de que se faça uma

---

<sup>14</sup> Note-se que Harvey (1980), apresenta uma mudança brutal em sua maneira de produzir a Geografia, sendo que abandona sua produção de caráter quantitativo e adota os pressupostos marxistas para a elaboração do seu pensamento, tendo como marco da mudança a obra “Justiça Social e a Cidade”.

<sup>15</sup> Monteiro (1980) propõe uma sistematização da produção da Geografia Brasileira a partir de 1934, com a seguinte periodização: - a implantação da Geografia Científica (1934-1948); - a cruzada Agebeana de difusão da Geografia (1948-1956); - a caminho da afirmação: 1ª. Época (1956-1968); - a caminho da afirmação: 2ª. Época (1968-1977), sendo adianta, de acordo com a conjuntura de 1977, que processos de ruptura estavam em curso.

Geografia que inclua ambos, sem a necessidade de adjetivação<sup>16</sup>. Com isto, tem-se, na Geografia Urbana um retorno a conceitos que haviam sido abandonados, como o de Morfologia Urbana.

O debate desenvolvido, na Espanha, por Vilagrasa (1991) sobre aproximação da Morfologia Urbana, o de Capel (2002) sobre a Morfologia das cidades, bem como os estudos de Harvey (1996 [1989]) e Soja (1993 [1989]) visam o entendimento da influência do novo contexto histórico, econômico e cultural na produção espacial e na reestruturação do urbano. No Brasil, entre outros, temos os estudos de Roberto Lobato Corrêa que tem uma considerável produção sobre o uso do solo urbano, na tentativa de compreensão de formas e processos espaciais<sup>17</sup>.

Nestes trabalhos contemporâneos, percebe-se uma tentativa de compreender a morfologia de maneira mais dinâmica, como nas palavras de Capel (2002):

[...] reflejo de la organización económica, la organización social, las estructuras políticas, los objetivos de los grupos sociales dominantes. Si el espacio y el paisaje son un producto social, será posible partir de las formas espaciales que produce la sociedad para llegar desde ellas a los grupos sociales que las han construido.

El estudio de morfología urbana supone siempre una atención a los elementos básicos que configuran el tejido urbano y los mecanismos de transformación de las estructuras. Exige a la vez una aproximación estructural, es decir, que tenga en cuenta los diversos elementos componentes y sus interrelaciones, y diacrónica, es decir histórica, que de cuenta de las transformaciones. [...]

(CAPEL, 2002, p. 21)  
(Grifos nossos)

Portanto, a Morfologia Urbana precisa ser pensada na perspectiva da identificação de sua gênese, das lógicas que levam à sua constituição, incluindo aí os agentes envolvidos, em uma análise que transcenda o tempo e o espaço. Assim, temos um estudo que possibilita o olhar para a paisagem na busca de elementos explicativos para um determinado contexto.

No entanto, a morfologia não deve se ater somente à escala urbana, como se tem convencionado em muitos trabalhos, mas considerar que ela faz parte de uma articulação que pode alcançar um diálogo escalar, do global ao local<sup>18</sup>.

Por considerar que o estudo das formas não possibilita o alcance da totalidade da questão posta, é que optamos por vinculá-la à análise da centralidade, pois conforme já

<sup>16</sup> Conforme podem ser encontradas propostas nos trabalhos de Cassetti (1989) e Monteiro (1980).

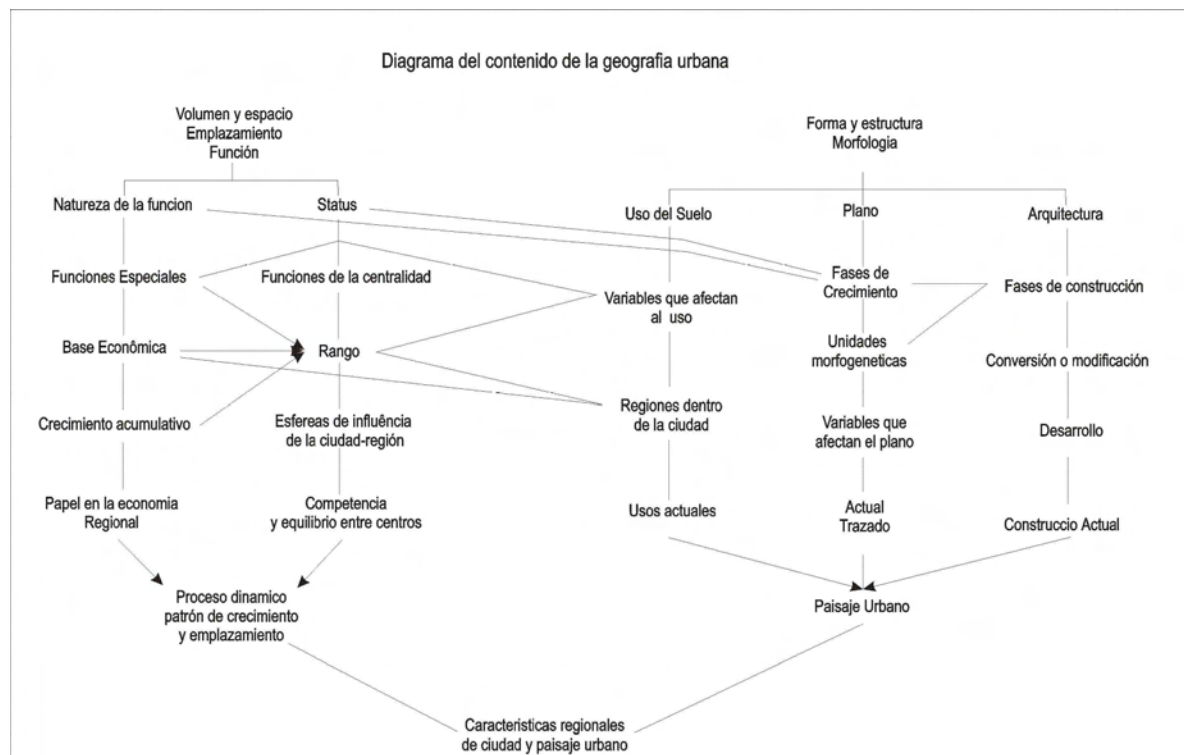
<sup>17</sup> Sposito (2004) traz uma análise do urbano que incorpora a morfologia como elemento importante no estudo das cidades, da maneira que se evidenciam as lógicas subjacentes.

<sup>18</sup> Iremos nos debruçar sobre este tema no capítulo 4.

dito, por meio dela podemos realizar a articulação entre os componentes que compõem a realidade urbana, na perspectiva em que este conceito designa o elemento que atribui conexão entre o imóvel e o que se movimenta. Assim, nestes termos, é na centralidade que se encontra a possibilidade da compreensão da realidade.

Carter (1974) apresenta um diagrama que contém sua visão dos componentes e pontos de discussão da Geografia Urbana, conforme segue na figura 3:

Figura 3. Conteúdo e amplitude da Geografia Urbana



Fonte: Carter (1974, p. 18)

Este é um esquema bastante completo, que dá dimensão da potencialidade das pesquisas em Geografia Urbana, no qual se ressalta a importância destinada ao estudo da forma, compondo um dos eixos de possibilidades de análise. O autor mostra os fatores e componentes envolvidos no estudo e suas respectivas conexões e interações.

É, justamente, nas interações e conexões que apontamos uma discordância em relação ao diagrama de Carter, pois acreditamos que a centralidade, e não apenas a composição de hierarquia, conforme apontado pelo autor, representa o nó articulador da construção do objeto da Geografia Urbana. A centralidade é inerente aos centros e estes são fundamentais na produção do espaço urbano, pois expressam a atuação dos agentes que o produzem o espaço urbano, sendo resultante dos jogos e disputas de suas lógicas e interesses.

Assim, as expressões de centralidade, as hierarquias que configuram de acordo

com a complexidade econômica, social e política e de acordo com a divisão social e territorial do trabalho, representam a ligação direta entre os processos oriundos da estrutura interna das cidades e da rede urbana, sendo que, pela centralidade, definem-se os padrões e arranjos locais. Assim, propomos uma adequação ao diagrama de Carter com certas adaptações teóricas e práticas para a reflexão da cidade contemporânea.

Considerando todos os avanços alcançados pela produção em Geografia Urbana nos diferentes períodos analisados, consideramos que as possibilidades da simultaneidade e da relação diacrônica na justaposição de espaços e tempos, precisam constar da elaboração do pensamento sobre a cidade e sobre o urbano.

## **2.2. Da realidade aos planos - dos planos à realidade<sup>19</sup>**

Conforme o próprio nome designa, o plano urbano pressupõe a prática do Planejamento, na perspectiva de induzir a ordem das relações que são travadas na produção e reprodução do espaço urbano. Neste sentido, temos que refletir sobre como se constroem os planos urbanos, as dimensões e agentes envolvidos, buscando na construção histórica, as respostas aos processos e formas que configuram a estruturação urbana hodierna.

Os planos de Londrina e de Maringá possuem configurações significativamente diferentes, sendo que os traçados e as dimensões das ruas, quadras, praças e parques constituem formas que expressam práticas de produção diferenciadas.

Num movimento de rebatimento, as formas também induzem processos espaciais diferenciados, que conduzem ao reforço de diferenças quanto à estruturação dos espaços urbanos.

Seguindo a relação criada por Calvino (1990), em cidades invisíveis, citada na epígrafe deste capítulo, temos que o tapete de Eudoxia, no caso, interpretado como o plano urbano que sai da prancheta do planejador e adquire concretude, transfigura-se em realidade induzida, tornando-se referência aos moradores. Assim, o plano criado é capaz de orientar as lógicas sociais, políticas e econômicas, travadas no cotidiano urbano, sendo portanto, um elemento que exige atenção especial na análise.

Assim, concordamos com Capel (2002), quando afirma que:

La extensión y la forma de la ciudad se moldean dentro del marco

---

<sup>19</sup> Ressalte-se que utilizamos o termo [realidade'] para designar uma realidade outra, modificada pela ação dos planos.

físico. Situación y emplazamiento íntimamente asociados confieren al plano su originalidad. Según se presente la intersección de los ejes circulatorios que definen una posición de encrucijada, aquélla puede influir directamente en el dibujo del plano, cuyos ejes figuran como coordenadas principales. La busca del lugar para la ciudadela y los espacios necesarios para el mercado y la habitación ejercen, con todo, una influencia, ya que, en algún caso, generan el desdoblamiento del plano [...]

(CAPEL, 2002, p. 77)

Seguimos, ainda, o pensamento desenvolvido por Davis (1993), em Cidade de Quartzos, em que analisa a cidade de Los Angeles e constrói seu raciocínio a partir da idéia de que a cidade seria capaz de cristalizar os interesses e conflitos adjacentes. Tal autor traz uma reflexão sobre o planejamento [não somente da prancheta] e sua relação entre passado e futuro, quando analisa a Los Angeles futurista e orientalizada, representada em Blade Runner, afirmando que:

Se alguém tentasse distinguir o incrementismo do velho, deveríamos dizer que, enquanto o movimento do Renascimento das Missões pela geração de Lummis ligava-se a um passado ficcional, o alvoreço em torno da Cidade Mundo dos dias de hoje prospera sobre um futuro ficcional. Se o idílio imaginário de padres e de seus alegres neófitos apagou uma história de expropriação e de violência racial, então cantantes amanhã de LA 2000 e da Associação Central da Cidade são uma repressão preventiva do cenário de Blade Runner que muitos angelenses temem já ser inevitável. Assim como Adamic McWilliams desmascararam, durante os anos trinta e quarenta, a pseudo-história supremacista branca dos incrementadores, os intelectuais de oposição de hoje devem contestar a mitologia de crescimento eterno e controlado.

(DAVIS, 1993, p. 87-8)

Neste sentido, conforme havíamos mencionado em nossa proposta, temos, em Londrina, formas que produzem e são produzidas por lógicas que conduzem a processos de centralização [concentração ao limite e implosão-explosão<sup>20</sup>], descentralização e (re) centralização multi(poli)nucleada, de modo que permita e incentive a produção de novas áreas centrais que expressam centralidades diferenciadas, de acordo com a escala e com os padrões socioespaciais de que são expressão. Este é um processo que gera o aumento de barreiras que dificultam o convívio entre pessoas de diferentes camadas sociais, através de processos de diferenciação e de segregação socioespaciais.

Já, em Maringá, suas formas, permitem que haja um maior espraiamento das atividades funcionais por meio de avenidas que se comportam como indutoras e que terminam

---

<sup>20</sup> Conceito criado por Lefèbvre (1991; 1999), que iremos discutir em momento posterior.

por não saturar o Centro Principal, como no caso de Londrina. Tais fatos, acrescidos pela noção de extensão e de complexidade, orientam as lógicas da produção e reprodução do espaço urbano de ambas as cidades e fazem que tenham na redefinição da centralidade, um reforço em suas diferenças funcionais e estruturais comparativas.

Assim, em Maringá, encontramos um processo de reforço do Centro Principal, de maneira que certas atividades que, no caso de Londrina, procuraram outras áreas para se estabelecerem; lá, permaneceram no Centro Principal.

Por esta razão, temos a produção de uma estruturação do espaço urbano diferenciada, perceptível ao nível da forma, uma vez que os traçados de ambas, foram adquirindo orientações que podem fornecer elementos para a compreensão das dinâmicas que se desenvolvem nas duas cidades.

Porém, ambas possuem sua gênese pautada no mesmo processo de colonização do Norte do Paraná, ao qual nos reportaremos para a discussão para o entendimento da construção das formas, de tal sorte que os planos ortogonais e as concepções urbanísticas e tendências que ainda podem ser evidenciadas, possuem a referida origem histórica.

### **2.2.1. O plano do Norte do Paraná. Os parâmetros da produção**

Muitos dos processos e formas que se encontram determinantes na configuração da centralidade urbana em Londrina e em Maringá possuem sua origem no processo de colonização implementado no início do Século XX, pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP).

Tal empreendimento foi realizado, segundo lógicas da geopolítica internacional, de acordo com os interesses do imperialismo britânico que obteve consideráveis vantagens no processo de loteamento das terras do Norte do Paraná<sup>21</sup>. Houve, no período em questão, a difusão de um discurso que propugnava o “progresso” e que legitimava, a tomada da Região pelos “valentes, guerreiros e pioneiros” que desbravaram as matas virgens para ocupação das terras.

Em livro sobre o cinquentenário do empreendimento, lançado pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), sucessora da CTNP, percebe-se o teor dos

---

<sup>21</sup> Um episódio que ressalta a expressividade do empreendimento foi a visita às Terras da Companhia e a Londrina, em 1933, do então Príncipe de Gales, que posteriormente viria a ser o Rei Eduardo VIII da Inglaterra, que era grande acionista da Paraná Plantations Co.

discursos e de sua ideologia, conforme segue:

Como acontece em todas as grandes conquistas feitas pelo homem, no decorrer da exploração econômica racional das terras roxas do Norte do Paraná os desbravadores que se dedicavam à empreitada acabaram por verificar que estavam realizando, na verdade, missão de elevado interesse público. Eles agiam como empresários, é verdade, mas nessa condição desempenhavam o papel de parcela propulsora da sociedade liberal que ajudavam a construir. Cada decisão era maduramente pesada porque os altos interesses da empresa e de seus clientes estavam em jogo. Mas é justamente a soma de todas as decisões cuidadosamente tomadas na intimidade das empresas que conduz às boas decisões superiores, já no âmbito do Estado, para resguardo dos interesses da Nação. É por essa razão que nas empresas constituídas com base nos princípios sadios do liberalismo cada ato deve ser pensado como ato de governo, como decisão destinada a resguardar o interesse público. Tal é a diretriz desejável. Tal é a oportunidade de sobrevivência do capitalismo democrático.

(COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ,  
1975, p. 8)

Podemos, também, perceber tal apologia à atividade dos loteadores e dos pioneiros, em outras obras, como na reconstituição biográfica de Celso Garcia Cid, feita por Domingos Pellegrini, “O tempo de Seo Celso”, em que o autor exalta a figura do pioneiro transformando-o num herói, ou ainda, em vários livros e artigos escritos com finalidades semelhantes, como o “Poder emergente no sertão” produzido pela ACIL (Associação Comercial e Industrial de Londrina) (SCHWARTZ, 1997). Por outro lado, temos a produção de obras críticas sobre o empreendimento do Norte do Paraná, como “Londres. Londrina” do literato José Jofilly e “Norte do Paraná: Imagens e Fantasmagorias”, do sociólogo Nelson Dácio Tomazzi, em que se encontram importantes visões sobre os mitos constituídos acerca das imagens dos “colonizadores”, desmanchando a idéia dos “bravos heróis guerreiros e pioneiros que foram ao sertão para enriquecerem e gerarem riquezas ao povo”.

O projeto de loteamento do Norte do Paraná realizado pelo capital inglês teve, para sua efetivação, uma forte vinculação com o poder do Estado Brasileiro e, para manter a ideologia difundida, buscou-se apoio nas concepções urbanísticas que floresciam na Europa do início do século XX, sendo que a noção do planejamento comparecia nos debates e garantia o vislumbre da resolução dos problemas e conflitos sociais através da ordenação territorial das cidades.

Os planos urbanos do Norte do Paraná, claramente, seguiram a orientação do planejamento, pois foram pensados de maneira a visar a continuidade da dinâmica da economia cafeeira paulista, com o objetivo de auferir renda por meio da comercialização dos lotes, mas buscando dotá-los de infra-estrutura que lhes garantisse possibilidades de

continuidade entre os projetos urbanos e rurais.

Segundo Müller (2001 [1956]), em clássico artigo sobre o Norte do Paraná, os lotes rurais foram planejados da seguinte maneira:

O loteamento começou em 1933, seguindo planos predeterminados. Os lotes, traçados em longas fitas, estendem-se dos espigões aos vales, tendo, ao mesmo tempo, frente para a aguada e para a estrada. Em média, a extensão é de 16 alqueires paulistas, embora o tamanho, na realidade, varie conforme a localização: vão de 1 a 5 alqueires ao redor dos núcleos urbanos, passando depois para a classe de 5 a 10 alqueires, para, nas áreas mais afastadas, atingirem superfícies que vão acima de 10 alqueires<sup>22</sup>.

(MÜLLER, 2001, p. 102)

O eixo do loteamento seguia a orientação do relevo, sendo que era acompanhado pela construção de vias ferroviárias e rodoviárias, construídas sobre o divisor de águas das bacias dos Rios Ivaí e Paranapanema, a partir de onde foram projetados os núcleos urbanos principais.

O planejamento urbano implementado demonstra uma visão particular de integração das escalas do interurbano com o intra-urbano, sendo que as cidades foram estruturadas numa hierarquia determinada no âmbito da qual se realizavam as articulações, a partir das estradas principais, no divisor de águas anteriormente citado, no qual se assentavam os principais núcleos urbanos. Delas, partiam estradas secundárias e vicinais com a estruturação de núcleos urbanos secundários, a intervalos aproximados de 20 Km, com um distanciamento de cerca de 100 Km entre as cidades que iriam assumir papéis regionais de comando da rede urbana - Londrina (1929) e Maringá (1947) – e, de tal maneira, que nenhum lote rural ficasse a uma distância maior do que 15 Km de um núcleo urbano (MÜLLER, 2001; CASTELNOU, 2002; CMNP, 1975 e outros). Ressalte-se que, para tal configuração da rede urbana, foram traçados planos urbanos que suportassem as funções assumidas pelos núcleos.

Assim, foram projetadas cidades, a serem implantadas, em seqüência cronológica e no sentido Leste-Oeste, pois era esse o sentido da implantação dos loteamentos e da expansão da economia cafeeira proveniente do Estado de São Paulo.

O processo iniciou-se com a subdivisão da companhia inglesa “Paraná Plantations Co.” em:- “Companhia de Terras Norte do Paraná”, responsável pela implementação do loteamento das terras; e - “Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Paraná”

---

<sup>22</sup> A título de informação, ressalta-se que um alqueire equivale a 2,4 hectares e que, um hectare, é o equivalente a 10.000 m<sup>2</sup>.

<sup>23</sup>, que comprou o ramal Ourinhos-Cambará e iniciou a expansão da linha férrea, criando condições estruturais para o empreendimento, já que a região já tinha o cultivo de café e lotes rurais desde 1908, mas sempre com possibilidades de expansão limitadas e dadas pela distância da cidade de Ourinhos, que possuía a função de “Boca de Sertão”.

Vencida a dificuldade dos transportes, com o prolongamento da linha férrea para Cambará (1930); para Jataizinho (1931); para Londrina (1935); para Apucarana (1937) e para Maringá (1950), o loteamento do Norte do Paraná tornou-se realidade e foi sendo rapidamente ocupado pela forte dinâmica da economia cafeeira, com amplo crescimento das cidades e dando continuidade à estratégia de comercialização dos lotes, penetrando em sentido oeste nas terras da companhia.

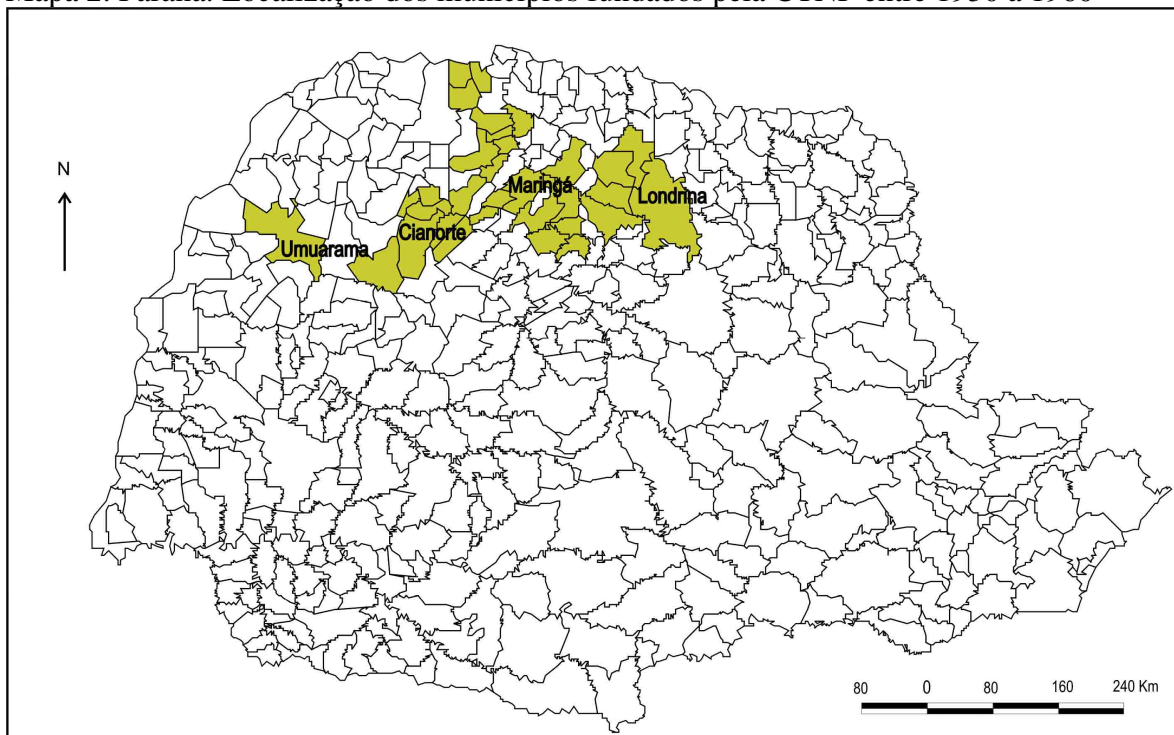
Assim, entre os municípios fundados pela Companhia de Terras Norte do Paraná, no chamado Norte Novo, entre 1930 e 1961, estão: Londrina, Cambé, Rolândia, Araçongas, Apucarana, Jandaia do Sul, Mandaguari, Astorga, Marialva, Maringá, Paiçandu, Nova Esperança, Bom Sucesso, Sabáudia, São João do Caiuá, São Jorge, Floraí, Cruzeiro do Sul, Lobato, Atalaia, Flórida, Marumbi, Inajá, Uniflor, Santo Antônio do Caiuá, Dr. Camargo, Presidente Castelo Branco, totalizando uma área de 9.668 Km<sup>2</sup> (CMNP, p. 257)<sup>24</sup> (Mapa 2).

---

<sup>23</sup> Companhia que construiu a estrada de ferro do ramal da Estrada de Ferro Sorocabana em Ourinhos, passando por Londrina, Maringá até a cidade de Cianorte, que constitui, nos dias atuais, o fim da linha ou a “boca de sertão” termo empregado na época do loteamento. Tal estrada de ferro tinha, em seu projeto inicial chegar até Guaíra e fazer ligação de São Paulo - Porto de Santos com o Paraguai. No entanto, acredita-se que este projeto, após ter passado às administrações públicas foi esquecido ou pouco apoiado pelos governantes paranaenses, a pretexto da perda de integração de território paranaense, pois as relações com São Paulo seriam fortalecidas. Aliás, é uma constante, na História do Norte do Paraná, a ocorrência de estratégias para diminuir a centralidade de São Paulo com relação a esta região.

<sup>24</sup> Ressalte-se que foram criados, ainda, por iniciativas particulares, outros municípios, como: Mandaguaçu, Alto Paraná, Paranacity, Califórnia, São Pedro do Ivaí, Iguaçu, Floresta, Itambé, Ivatuba, Ourizona, Cambira, Kaloré, Jardim Olinda e Paranapanema, com área total de 3.260Km<sup>2</sup> (CMNP, p. 258).

Mapa 2. Paraná. Localização dos municípios fundados pela CTNP entre 1930 a 1960



Fonte: CMNP (1975, p. 272). Base Cartográfica: (IBGE, 2002).  
Organização: William Ribeiro da Silva

No chamado Norte Novíssimo, houve a criação, pela Companhia de Terras, entre os anos de 1955 e 1967, dos seguintes municípios: Cianorte, Jussara, Terra Boa, Umuarama, São Tomé, Tuneiras d'Oeste, Japurá e Indianópolis, com área total de 5.253 Km<sup>2</sup>.

Assim, consideramos que no processo de avanço do empreendimento de loteamento do Norte do Paraná, configuram-se algumas similitudes com o momento descrito por Smith (1988), referente à marcha para o oeste nos Estados Unidos na construção do território estadunidense. Houve, em ambos os casos, a elaboração de uma visão particular de natureza, sendo que a percepção do “selvagem” era tida como algo a ser explorada e dominada, já que o avanço em direção oeste, no caso do Norte do Paraná, consistia no desmatamento, na construção de uma base fixa de conexão em rede, no caso, a estrada de ferro, e na produção de lotes urbanos e rurais a serem comercializados. Portanto, a natureza em questão assume o sentido da necessidade de domínio para fins comerciais.

Ressaltamos, ainda, o fato da área do Norte do Paraná, ser objeto de uma (re)ocupação, pois Tomazi (2000) chama atenção para a distinção entre o processo de ocupação – o longo período percorrido por povos que ocuparam o território, hoje constituído pelo Norte do Estado do Paraná, há milhares de anos atrás e que utilizavam o território para provimento de suas necessidades materiais – e a (re) ocupação – como o processo que se

desenvolveu a partir de meados do século XIX, com a preocupação de integrar estas terras consideradas ‘vazias’, ao processo de valorização do capital ou ao desenvolvimento do capitalismo no Brasil.

### **2.2.1.1. O Plano de Londrina. Transições socioespaciais em marcha.**

Sendo o primeiro plano projetado pela CTNP, era considerado o ponto alto do projeto da companhia. Seria o núcleo urbano onde se concentrariam as riquezas do Norte do Paraná – um município de grande produção de café e uma cidade que continha os armazéns para a comercialização do café. Seria o lugar de moradia dos proprietários de terras, dos funcionários da CTNP, dos imigrantes e dos trabalhadores. Se a CTNP e os proprietários de terras tinham como estratégia para o empreendimento a valorização ideológica do “desenvolvimento” regional, Londrina, então “Boca de Sertão”, seria o lócus da expressão desta perspectiva.

O plano de Londrina foi projetado para atender as demandas regionais que o empreendimento de loteamento exigia e, assim, adquiriu uma forma bastante particular, pois foi traçado no contexto de expansão do capitalismo liberal, com a concepção do plano do Norte do Paraná desenvolvida por um grupo privado de capital inglês<sup>25</sup>, conforme apresentado no item anterior.

No panorama mundial, ocorria a expansão do capitalismo de cunho fordista/taylorista, acompanhada da economia liberal que prevaleceu crescente até a crise de 1929 e o início das duas guerras mundiais (1914-19 e 1939-45). Houve o início de uma reestruturação e uma aproximação da atuação econômica pela doutrina do liberalismo, com princípios intervencionistas oriundos das proposições Keynesianistas, sendo esta uma alternativa para a superação das crises e dificuldades econômicas e garantias de novas possibilidades de expansão capitalista, mesmo que a primeira vista soasse como paradoxal<sup>26</sup> (HARVEY, 1996, BENKO, 1999, RAGO e MOREIRA, 1986).

Com esse pano de fundo, o grupo de ingleses fundou a cidade de Londrina, em pleno ano de 1929, sob os estrondos da grande crise internacional da Quebra da Bolsa de Valores de Nova Iorque, ou seja, num momento histórico de bastante particularidade em que

---

<sup>25</sup> Entre os projetistas, encontram-se Alexandre Razgulaeff, Carlos Rothmann e William Reid que chegaram a Região de Londrina no ano de 1929 (YAMAKI, 2003).

<sup>26</sup> Leborgne e Lipietz (1990, p. 21) advertem sobre a impropriedade do emprego do “keynesianismo” para a discussão da ação do Estado garantir os mecanismos da regulação fordista, porém, empregam a terminologia.

transições e tomadas de novos rumos se faziam necessárias para a manutenção das hegemonias nos jogos de poder já estabelecidos.

No Brasil, a partir dos anos de 1930, houve uma modificação na estrutura econômica brasileira, que se ampliou nos anos posteriores a 1955, quando da mudança de privilegiamento dos investimentos do Estado para a economia urbano-industrial em detrimento da agrário-exportadora (SANTOS, 1998; OLIVEIRA, 1998; SZMERECSÁNYI, 1990, ANDRADE, 1973a, 1973b; OLIVEIRA, 1993).

Analisando a importância e os impactos dos períodos de crise na estruturação urbana e econômica, Fernandes (2001, p. 28) à luz da Teoria da Regulação, afirma que *a cada nova crise, sucede-se ajuste na socioeconomia. Esta, por sua vez, instaura uma nova hierarquia de poder econômico setorialmente definida, novos arranjos institucionais para dar consistência a esta hierarquia e para organizar a sociedade e a relação capital-trabalho, bem como novos arranjos espaciais funcionais à estrutura da produção daí resultante.*

Assim, o plano de Londrina reflete em seu espaço-tempo urbano, o contexto de transição, marcado pelo liberalismo, sob o comando do capital inglês. Seus interesses eram privilegiados em função das relações bilaterais entre Brasil e Inglaterra, pois o endividamento do Estado Brasileiro era crescente e as ações dos capitalistas ingleses bastante ágeis em várias partes do mundo. Segundo esse raciocínio, os ingleses, recém ingressos na chamada Segunda Revolução Industrial, transportaram os princípios de precisão, objetividade e velocidade da atividade de produção industrial para a produção urbanística, elaborando planos que buscavam a exatidão do ângulo reto, em linhas retas que aglutinadas comporiam um traçado rígido, que representasse a ordem na conformidade das doutrinas econômicas hegemônicas.

No entanto, tratava-se de um momento de grandes transições, em que o comando das diretrizes e rumos da produção do espaço urbano assumia cada vez mais a face da burguesia liberal e com suas concepções de cunho iluministas. Goitia (1996) chega a afirmar que esse período de transição fez surgir a cidade da burguesia liberal que se sobrepõe à cidade industrial. Esse fato ocorreu de maneira acelerada na Europa, sobretudo, com a elaboração de concepções urbanísticas que surgiam na tentativa de buscarem resolução aos graves problemas que a cidade industrial havia proporcionado, sobretudo o aumento constante da miséria, da falta de moradia, da mortalidade e da expansão das doenças epidêmicas (HOBSBAWM, 1996; 2000).

Neste contexto, surgiram profissionais, sobretudo, oriundos das áreas de saúde coletiva, como os chamados higienistas sociais, que desenvolveram novas maneiras de produzir e organizar o espaço urbano, de tal sorte que as formas orientariam novas práticas

sociais que baniriam tais problemas resultantes da expansão da atividade industrial e da inexorável proletarização e consumação das condições de vida e de trabalho da população desprovida de meios de produção.

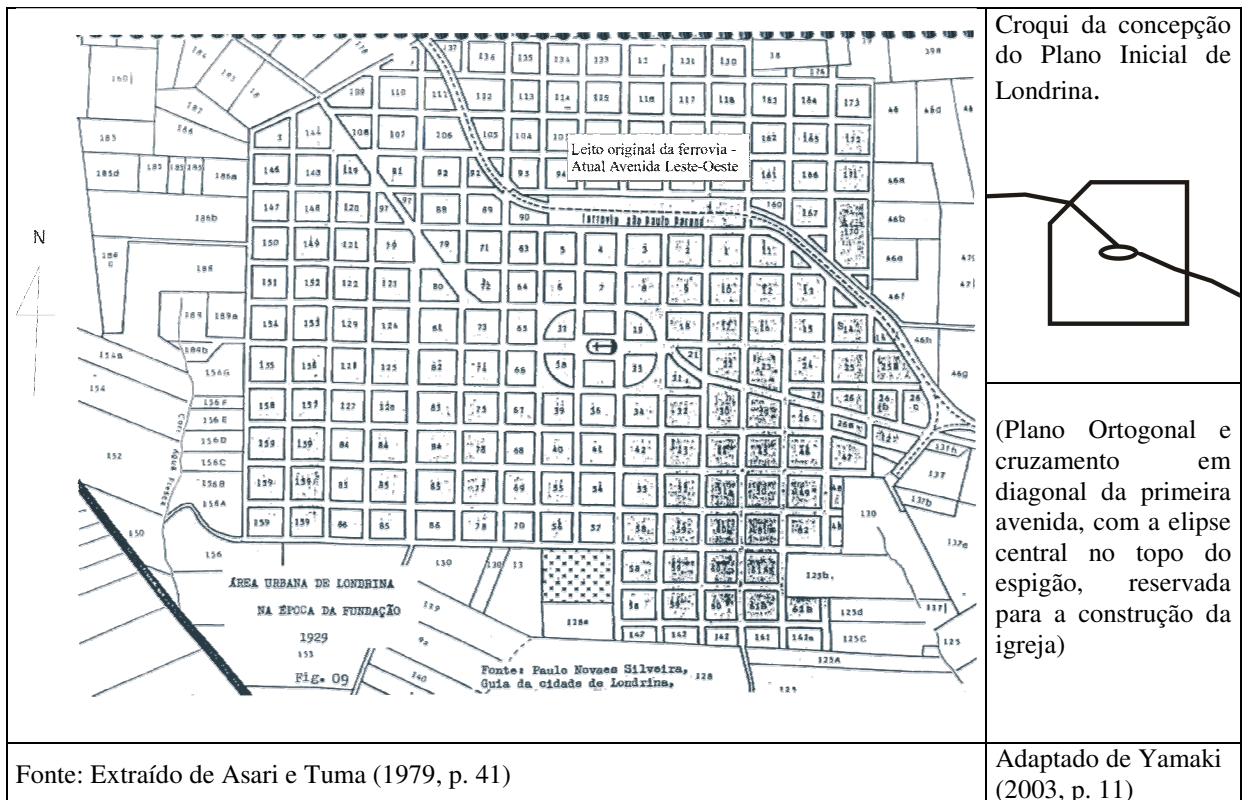
Eram as concepções urbanísticas que floresciam na Europa do Século XIX, com as vilas operárias e subúrbios e das chamadas Cidades-jardins de Ebenezer Howard, que possuíam formas circulares e anéis contendo jardins que permitissem o acesso rápido ao ar puro, diferente das cidades com planos ortogonais geométricos de tradição clássico-renascentista, os quais Ebenezer Howard queria suplantar.

O plano original de Londrina implantado em 1929, apresenta formato retangular, podendo ser encaixado em um retângulo geral de 2,0 x 1,65 Km, com tecido constituído por ruas e praças com traçado ortogonal, assemelhando-se a um tabuleiro de xadrez, com 237 quadras (162 com forma retangular, 27 trapezoidal, 14 com forma triangular e 34 com formas mistilínea e irregular), 54 vias públicas, sendo 50 ruas e quatro avenidas. As ruas possuem larguras de 15 m e as avenidas 20 m, sendo que a Avenida projetada para abrigar as elites londrinenses, a Higienópolis, possui largura de 25 m<sup>27</sup>. Ainda existem duas vias públicas denominadas de alamedas [denominação própria do planejamento inglês], na elipse central, com larguras de 40 m, que circundam a área destinada à igreja (CARVALHO, 2000; CMNP, 1975; CASTELNOU, 2002; YAMAKI, 2003) (Figura 4).

---

<sup>27</sup> Yamaki (2003), citando Rasgulaeff em depoimento de 1972, afirma que a cidade teria sido projetada para ter ruas de 24m e avenidas de 30m, mas que foi vetado pelos ingleses, que sugeriram que diminuíssem as ruas para 12m de largura, as quais, no final, ficaram com 16 m e as avenidas com 24 m.

Figura 4. Planta Inicial de Londrina – 1929



Ressalte-se que não há a indicação de um zoneamento prévio das atividades funcionais no plano urbano de Londrina, sendo que se trata de um traçado bastante simples, que se adapta ao topo arredondado do interflúvio dos Ribeirões Quati e Cambezinho, com elevação maior na área destinada à igreja – elipse central. Trata-se de um plano elaborado para abarcar uma população de até 30.000 habitantes, estimativa que foi rapidamente superada, gerando a necessidade de uma expansão do traçado urbano e uma readequação das formas e usos.

Goitia (1996 [1982], p. 184) analisando o período de transição a que se refere o contexto do plano urbano de Londrina, afirma tratar-se de uma transformação incongruente, pois, segundo o autor, *o fato de ir acumulando na cidade uma população composta de imigrantes que vão se distribuindo ao acaso pelas franjas mais miseráveis e abandonadas*, permite o crescimento que foge ao traçado do planejamento inicial, necessitando um novo planejamento.

Assim, na observação do traçado, não se encontram semelhanças com as idéias do urbanismo de Howard<sup>28</sup>, mesmo que tenham sido reservadas áreas verdes da mata original.

<sup>28</sup> Yamaki (2003) afirma que durante a divulgação da comercialização dos lotes da CTNP, entre as grandes cidades mundiais e, sobretudo, na cidade de São Paulo, não existem registros do emprego do termo “cidades-jardins” ou qualquer que seja a referência próxima, para o caso das cidades do Norte do Paraná.

Porém, quando se observam outros aspectos relacionados às concepções, como a conexão com a rede urbana, o tamanho e o espaçamento projetado para as cidades, a questão da presença e importância da linha férrea e separação das moradias entre as camadas sociais, as semelhanças afloram.

Ottoni (1996), analisando a proposta de Howard, em introdução à edição brasileira do livro *Cidades-Jardins*, afirma o seguinte:

Normalmente, são peculiaridades da Cidade-Jardim unitária, com seus 32.000 habitantes [...]. Entretanto, deve também ser levada em consideração a proposta de crescimento de uma Cidade-Jardim, vindo a formar o que Howard denominou de “constelação de cidades” [...] onde aparecem seis Cidades-Jardins de 32.000 habitantes, interligadas entre si e com a Cidade Central de 58.000 habitantes por meio de ferrovias e rodovias, formando um conjunto de 250.000 habitantes.

(OTTONI, 1996)

Na obra de Howard, percebe-se que o autor admitia que o desenho planejado teria que ser adaptado para cada realidade e peculiaridades geográficas, mas sempre, segundo Howard (1996 [1902]), com o intuito de propiciar uma interligação que possibilitaria o uso comum de atividades comerciais, culturais e de lazer, enriquecendo a vida coletiva e individual dos habitantes<sup>29</sup>.

Portanto, por ocasião do planejamento do Norte do Paraná, percebe-se que havia uma influência das idéias de Howard, pois a maneira como se pensou a distribuição das cidades, partia de uma visão de totalidade de acordo com os interesses econômicos da CTNP<sup>30</sup>.

O projeto foi realizado sobre o terceiro planalto paranaense, em local de grande movimentação geomorfológica, com relevo escalonado, com a presença de espigões com topos planos, em forma de meseta ou suavemente arredondados, em solos oriundos de derrames basálticos, obtendo a formação de latossolos vermelhos eutróficos – Londrina – e distróficos – Maringá (EMBRAPA, 1999).

Conforme anteriormente mencionado, o eixo de penetração e povoamento seguia a orientação do relevo, de acordo com a continuidade da linha férrea, sempre pelos interflúvios. Assim, o plano da companhia foi o de fundar quatro cidades principais, localizadas no eixo principal, que seriam desenvolvidas em seqüência cronológica: Londrina,

---

<sup>29</sup> Segundo Yamaki (2003), têm-se como possíveis provas da ressonância do urbanismo europeu, a rede de cidades hierarquizadas, a população ideal de 30.000 habitantes, o cinturão verde de chácaras e a propriedade irrefutável das terras.

<sup>30</sup> Segundo a CMNP (1975), o projeto foi inspirado no empreendimento de James Müller e de Robert Clark, em área de 40.000 alqueires situada em Birigui, noroeste do Estado de São Paulo.

Maringá, Cianorte e Umuarama, que ofereceriam melhores possibilidades geográficas e geométricas de expressarem centralidades regionais.

Assim, discordamos da idéia de que o plano do Norte do Paraná tenha sido projetado segundo as concepções de Walter Christaller, pois, a obra em que lança a Teoria dos lugares centrais, “Die Zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung Über die – Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit stätischen Funktionen”, foi publicada originalmente em Jena, pela Editora Fischer, em 1933, sendo posterior ao projeto da CTNP, que se trata de uma ação induzida e com poderes de decisão centrados em um único grupo, sendo, portanto, uma realidade criada pelo planejamento e, dialeticamente, destruída por sua própria funcionalidade, ou seja, pela realidade, como no tapete da Eudoxia de Calvino.

A Teoria dos Lugares Centrais, por se tratar de uma teoria, possui uma amplitude de análise de alcance universal, com variações de espaço-tempo e, por tal motivo, permite que sejam estudadas diferentes realidades empiricamente, seguindo as suas orientações e procedimentos, como o estudo de Ablas (1982), que se trata de uma aplicação metodológica da Teoria dos Lugares Centrais e as análises de Fresca (2000; 2002) que apontam a constituição de um padrão de rede de tipo Christalleriano no Norte do Paraná, nos anos de 1960.

É preciso considerar o ponto de vista a partir do qual se analisa a teoria. As teorias [e entre elas a dos lugares centrais], oferecem ferramentas para entender a realidade e, por rebatimento, podem induzi-la. No entanto, ao tentarem elaborar modelos com base na realidade, é possível e desejável encontrar casos anteriores à própria teorização acerca desta realidade. Assim, não se pode pensar o projeto do Norte do Paraná, como inspirado na Teoria dos Lugares Centrais, tendo em vista a antecedência dele em relação à data da divulgação da teoria, mas se pode ver nele semelhanças com o que esta teoria viria propor.

Do ponto de vista da inspiração, podemos afirmar que o projeto do Norte do Paraná, aproxima-se mais das idéias e concepções urbanísticas de Howard, do início do século XX, que buscava criar cidades que resolvessem os problemas criados pela sociedade industrial, através das formas<sup>31</sup> e que também tinha por concepção a composição de uma rígida hierarquia entre as cidades, numa formação de complementação e dependência, que

---

<sup>31</sup> No trabalho de Rago (1997 [1985]), “Do cabaré ao lar. A Utopia da Cidade disciplinar – Brasil: 1890-1930” são apresentados importantes elementos para o entendimento da transposição das concepções urbanísticas da Europa para o Brasil no período a que a obra se refere. As concepções que geraram as vilas operárias, com aspirações nos subúrbios-jardins, foram desenvolvidas pelos higienistas e sanitaristas, que analisavam os problemas como se fossem biológicos e não sociais.

garantissem a auto-suficiência. Assim como a Teoria de Christaller, as cidades estariam articuladas de maneira que houvesse homogeneidade de funções respeitadas as hierarquias.

O que é importante relatar para diferenciação é que as idéias de Howard são relativas ao Urbanismo e, portanto, têm caráter de intervenção, ou seja, são criadas para propor uma nova realidade urbana e, em contrapartida, a Teoria de Christaller são para o entendimento da realidade, para a realização de pesquisas de caráter científico sobre o padrão de regularidade na distribuição espacial das cidades.

A Teoria de Christaller gerou desdobramentos entre pesquisadores quanto ao estudo da centralidade, produzindo, elementos que foram assimilados e aproveitados por aqueles que vieram a compor a chamada Escola de Chicago, os quais utilizaram essa teoria, que se refere à escala de Rede Urbana, para a análise do espaço intraurbano, produzindo modelos interpretativos, como o das “Áreas Concêntricas” de Burgess, em 1923, o dos “Setores” de Hoyt, em 1939, e o dos “Núcleos Múltiplos” de Harris e Ullman, em 1945.

Ainda analisando a questão das formas, de maneira bem sintética, verificamos que, no processo de estruturação urbana de Londrina, encontrou-se, no período inicial, a produção de construções em madeira, sobretudo, com a utilização do palmito para as casas sobre o chão batido (anos de 1930); passando para construções em alvenaria, no estilo arquitetônico de “Art Decó” (anos de 1940) e, aparecendo, a partir dos anos de 1950, construções em estilo modernista, com características monumentais, que refletiam e forjavam a pujança do crescimento econômico, que levou Londrina a ser considerada como “Novo Eldorado” (CASTELNOU, 2004; 2002; WADA, 1984).

Deste período em diante, passaram a ser erguidos prédios altos, iniciando o processo de acelerado de verticalização, que atribui à Londrina, características bastante particulares, passando de 60 edifícios no período de 1971-1980 para 1174, no período de 1991-1996 (FERREIRA JUNIOR e FRESCA, 2004).

Com isso e com o avanço das relações econômicas, que dinamizam a localização e as formas das atividades funcionais urbanas, temos a configuração da forma da Londrina contemporânea, conforme pode-se visualizar na imagem de satélite da figura 01. Londrina é constituída, como já mencionado e discutido em nossa dissertação de mestrado (RIBEIRO, 2002), pela concentração elevada de estabelecimentos em seu Centro Principal, fato que conduziu ao processo implosão-explosão – e, conseqüentemente, à descentralização e redefinição da centralidade, reorientando o processo de estruturação urbana, por meio da valorização de novas áreas e ampliação da segmentação, da segregação e da fragmentação do espaço.

Tem-se, portanto, um processo resultante da forma adquirida, de acordo com o processo que a originou, ou seja, de raízes históricas, desde a concepção do plano que cerca o Centro Principal, de área reduzida e ruas estreitas, por avenidas de fluxo intenso (intra e interurbano), como a Juscelino Kubitscheck, a Leste Oeste e a Duque de Caxias. Assim, o Centro Principal, após o acelerado crescimento urbano dos anos de 1970, expandiu-se, desdobrou-se, redefinindo sua centralidade e permitindo o surgimento de novas áreas centrais, como subcentros, eixos especializados, *shopping centers* etc.

Daí a necessidade de se entender o funcionamento destas novas expressões de centralidade e das novas orientações do processo de estruturação urbana interescalar, conforme antecipado na proposta da nossa tese.

### **2.2.1.2. O Plano de Maringá. Da transição à consolidação da nova ordem**

Passado o período de instabilidade nos rumos da economia mundial, relativo à crise de 1929 e à 2ª Guerra Mundial, houve nova expansão capitalista com dimensões globais através da aliança entre fordismo e keynesianismo, (HARVEY, 1996; BENKO, 1999; ANTUNES, 2000) e novas estratégias econômicas passaram a ser adotadas no Brasil.

Em função da crise que se instaurou na Europa de pós-guerra, houve um enfraquecimento dos antigos impérios, sobretudo, pelo endividamento com as despesas bélicas e com as restrições impostas pelo “Plano Marshall” (HOBSBAWM, 2004 [1994]). No plano interno, houve um aquecimento no processo de industrialização, que havia conquistado, pela contraditória ação imperialista, uma considerável base física de infra-estruturas, com a construção de estradas de ferro, consolidação da expansão urbana, emprego de tecnologias de ponta e impulso econômico, principalmente, após o novo governo de Getúlio Vargas que se iniciou em 1951.

Na continuação do empreendimento de loteamento e comercialização do Norte do Paraná, a CMNP avançou com o projeto, em busca de novos “eldorados”, sempre na marcha para o oeste, com distanciamento aproximado de 100 Km de Londrina, chegando à

área com topografia favorável, no planalto arenito-basáltico, com relevo em forma de *Trapp*<sup>32</sup>, com espigões de topos planos, em formas de meseta, ou suavemente arredondados, sendo que um topo plano foi destinado à fundação da cidade de Maringá, no ano de 1947. A localização tem imediata fronteira com o afloramento do Arenito Caiuá, sobretudo em direção oeste, para o Município de Paranavaí (MAACK, 2003).

No ano de 1944, em função de conflitos gerados pela Segunda Guerra Mundial e, por dificuldades criadas pelo governo brasileiro quanto à propriedade de terras por estrangeiros, os ingleses, que se encontravam endividados com a crise do pós-guerra, tiveram que vender a Companhia de Terras para um grupo de brasileiros paulistas. Esses, liderados por Gastão Vidigal, proprietário do Banco Mercantil de São Paulo, que manteve os mesmos rumos tomados pela CTNP, já que o Diretor continuou sendo Mr. Arthur Thomas. Porém, já haviam sido detectadas algumas dificuldades quando ao plano urbano de Londrina, fato que demandou grande atenção dos planejadores e equipe técnica, o que levou a uma tendência de leve mudança, que motivou o novo nome da companhia, que passou a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Ou seja, o projeto continuava como tal, mas haveria “melhoramentos”.

Ressalte-se que a estrada de ferro de ligação Ourinhos-Londrina-Maringá fora comprada pelo governo federal. A este respeito, sobre a transição da propriedade, duas afirmações contrastantes, ilustram o episódio.

A fala do alto dirigente da CMNP,

Foram dois anos de negociações difíceis e pesadíssimas, principalmente por que alguns participantes do grupo financeiro interessado desejavam desistir da compra diante da insistência do governo federal em ficar com a estrada de ferro por preço inferior ao exigido pelos ingleses. Não fosse a fibra do banqueiro Gastão Vidigal tudo teria ido por água abaixo.

(Hermann Moraes Barros, diretor gerente da CMNP in: CMNP, 1975, p. 108)  
(grifos nossos)

E ainda, a clássica análise sobre a História Econômica do Brasil, de Caio Prado Júnior,

[...] E por isso a maior parte de nossos créditos no exterior (particularmente na Grã-Bretanha) foi liquidada com a aquisição pelo

---

<sup>32</sup> São beirais abruptos, escadas de degraus sucessivos, a faixa de diaclases horizontais e de textura amigdalóide, decompõem-se mais intensamente dada a maior retenção da água formando o piso de degrau. Esse desgaste morfológico de uma dada região, principalmente em rochas efusivas basálticas molda uma morfologia em escadas, devido à base menos resistente, assim, a erosão remontante auxiliada pelo diaclasamento vertical formase os *canyons*, que são sulcos profundos. Como exemplo, a topografia do sul do Brasil com mais de um milhão de quilômetros quadrados formado no derrame basáltico da bacia do Paraná, iniciado no fim do triássico (GUERRA, 1980, p. 422; LEINZ, 1987, p. 101 e 290).

governo brasileiro, em condições desvantajosas para nós, de empresas ferroviárias (a antiga São Paulo Railway, hoje estrada de Santos-Jundiaí; a Leopoldina Railway, a Great Western, etc).

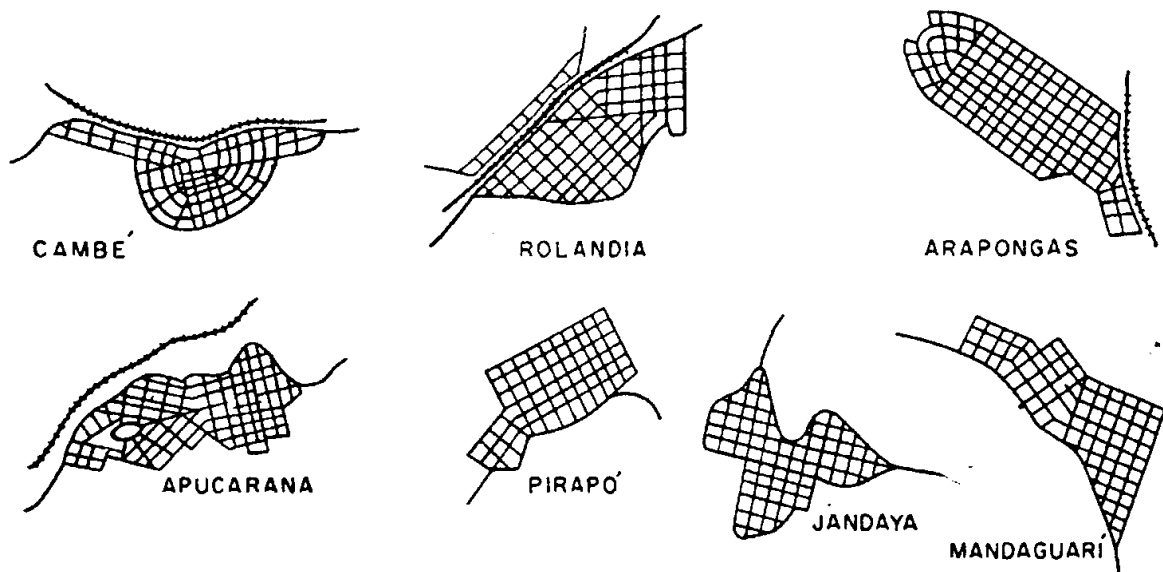
(PRADO JUNIOR, 1967, p. 303)

(grifos nossos)

Portanto, dois posicionamentos díspares: no primeiro percebe-se a forte carga ideológica de tentativa de encobrir os favorecimentos que os capitalistas ingleses receberam em seus empreendimentos no Brasil; e no segundo, uma análise crítica do episódio, em que o autor, não cita o empreendimento da CTNP, mas comenta como se deu em outros fatos semelhantes, caso que podemos aplicar à realidade que ora discutimos.

Com a nova orientação de “melhoramentos”, a CMNP previu novidades para os novos planos urbanos, pois houve necessidade de alteração do projeto de Londrina, em curto período de tempo, sobretudo em função da construção de novos loteamentos, como o Shangri-lá, que já seguia uma outra orientação quanto ao traçado das ruas, o chamado “traçado orgânico”, sendo citado como um dos pioneiros no país em que o arruamento acompanha a orientação do relevo, com forma semicircular, de acordo com a variação altimétrica (CASTELNOU, 2002). Assim, as demais cidades projetadas já seguiam novas orientações e traçados menos rígidos que o plano original de Londrina, assumindo proximidades com os traçados das cidades-jardins, conforme podemos verificar na figura 5

Figura 5. Tipos de planos de cidades localizadas na área colonizada pela CTNP



Fonte: Extraído de MÜLLER, 2001 [1956] p. 108. Desenho de RUFINO. Organização de Muller.

A nova etapa do empreendimento deveria, conforme já mencionado, conter

“melhoramentos”, sendo que o plano de Maringá fora projetado com um grau de minúcias muito maior do que em Londrina<sup>33</sup>. Assim, Maringá representava no momento de sua fundação a continuidade das operações da CMNP, já que os lotes na região de Londrina estavam praticamente esgotados. Assim, com a chegada das estradas de ferro e de rodagem, com o início da construção e venda dos lotes urbanos em Maringá, realizou-se a transferência da sede da companhia para Maringá (arquivo e contabilidade), exigindo novas construções, instalação de um grande escritório e seção de vendas, departamento técnico, agrônômico, almoxarifado, garagens, fiscalização etc (CMNP, 1975).

Assim, a nova etapa do empreendimento previa que Maringá se tornasse um grande centro de vendas de lotes urbanos e rurais, dando continuidade à marcha para o oeste. Os próximos passos, no que diz respeito à construção de planos urbanos tidos como principais, previstos no plano inicial foram: a fundação de Cianorte (1953) e Umuarama (1955).

Se Londrina representa o marco consignatário das atividades da Companhia de Terras, Maringá é o expoente dos trabalhos da Companhia Melhoramentos. Cidade Canção, foi comentada em prosa e verso pelo Brasil afora por ser agradável e por ter proporcionado fortuna a muitos que nela se radicaram. Seu projeto foi desenvolvido por Gastão de Mesquita Filho e Cássio Vidigal, com base em anteprojeto de Jorge Macedo Vieira.

(CMNP, 1975, p. 137)

Tais mudanças de concepção permitiram que o plano de Maringá tivesse alguns aspectos urbanísticos diferentes dos elaborados, até então, pela companhia, como: duas áreas preservadas para bosques com fundos de vale; critérios para posicionamento das praças; programação dos ramais ferroviários na zona dos armazéns; sistema viário com proposta de acompanhamento da topografia e zoneamento de uso do solo urbano bem delineado (CARVALHO, 2000, p. 132).

Assim, percebemos que existem algumas concepções que foram relativamente inovadoras no plano urbano de Maringá e que sugerem que o planejamento foi realizado com maior atenção, sendo que se mantiveram algumas das concepções instauradas no plano de Londrina, sobretudo, as relações do conjunto e da distribuição das cidades projetadas, porém, com uma efetiva aproximação com as idéias de Howard, das “Cidades Jardins”, razão pela

---

<sup>33</sup> Segundo Yamaki (2003, p. 10), nos projetos de Maringá e Cianorte, a então Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, contratou Jorge de Macedo Vieira, que havia trabalhado anteriormente na Companhia City em São Paulo. O empreendimento da City, Jardim América, tinha projeto de Parker & Unwin, autores da Cidade Jardim de Letchworth na Inglaterra. Portanto, nestas cidades, pode ter ocorrido maior aproximação com o ideário em voga.

qual um dos codinomes atribuídos à Maringá é o de “Cidade Jardim”.

Percebe-se que o número ideal de habitantes não fora mantido conforme as proposições de Howard, o que sugere que os planejadores tomaram consciência que as cidades brasileiras possuem dinâmicas e escalas de crescimento diferentes das européias. A proposta do verde e da presença maciça de avenidas mais largas demonstra a modificação e a vinculação urbanística.

Havia um total de 208 vias públicas, sendo 33 avenidas, com larguras de 25,00 m, 28,00 m, 30,00 m, 35,00 m e 45,00 m, havendo predomínio nas de 35,00 m, ou seja, com 15m metros a mais que o plano de Londrina. Contava, ainda, com ruas e travessas em número de 175, com largura de 20 m na área central e 16 m nos bairros, sendo em torno de 5 metros mais largas que as do Plano de Londrina. Como inovações, havia a presença de praças, em formato circular, posicionadas no decorrer das avenidas principais, que possuem função de distribuir os fluxos entre as mesmas, na condição de rotatórias (CARVALHO, 2000; MENEGUETTI, 2001; CMNP, 1975, MENDES, 1992).

O traçado do sistema viário segue a orientação do “traçado orgânico”, sendo que acompanha a movimentação altimétrica do sítio urbano, passando pelas quadras que se diferenciam das projetadas até então pela CTNP, por serem mais alongadas, ou seja, com predomínio da forma retangular em oposição às formas quadriculares utilizadas nos planos anteriores (CARVALHO, 2000; MENEGUETTI, 2001; CMNP, 1975, MENDES, 1992).

Assim, observando as formas do plano urbano de Maringá, percebemos uma continuidade em relação à visão urbanística contida nos planos já implementados, mas acrescida de melhorias, seguindo as concepções urbanísticas das “Cidades-Jardins” de Howard. No entanto, quando se analisa o zoneamento, o uso e a ocupação do solo, encontram-se modificações de concepção consideráveis, que marcam a diferença entre ambas as cidades.

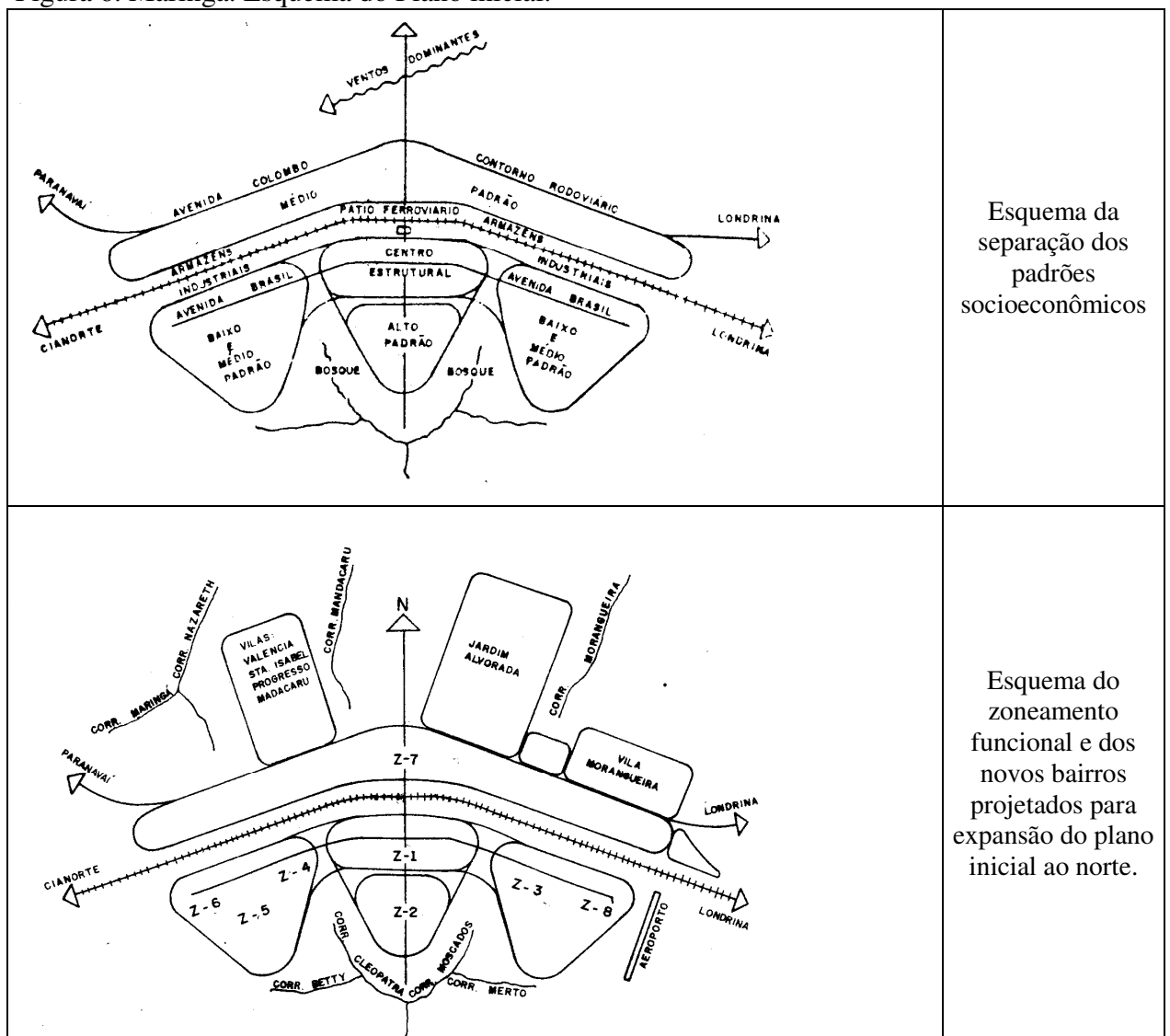
A implementação de um zoneamento de uso e ocupação do solo urbano bem explícito, reflete as idéias debatidas no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, ocorrido em 1933, a bordo do “Patris II”, concluído em Atenas no qual se produziu a conhecida “Carta de Atenas”, sob a organização de Charles–Edouard Jeanneret, mais conhecido como Le Corbusier.

A Carta de Atenas, enquanto opção política, do ponto de vista urbanístico, representou a inauguração do chamado Urbanismo Modernista, segundo o qual a arquitetura preside os destinos da cidade, e tem como metas fundamentais a instituição do zoneamento funcional, do planejamento regional e da produção de conjuntos habitacionais populares, de tendência racionalista, sempre direcionado para o que considera como necessidades básicas da

cidade, que seriam habitar, trabalhar, recrear-se e circular. Parte do princípio da neutralidade do Estado e da compreensão da existência de classes sociais diferentes, porém, não antagônicas. Entre seus postulados estão: - obrigatoriedade do planejamento regional e intra-urbano; - padronização das construções; - edificação concentrada, com destaque para a arborização, separação da circulação de veículos e pedestres e estética geometrizarante (LE CORBUSIER, 1993 [1941]).

No plano de Maringá, a cidade foi dividida em oito zonas distintas, sendo numeradas de um a oito: - áreas destinadas à armazenagem; - áreas destinadas à implantação de indústrias; - áreas destinadas à habitação; - áreas destinadas ao comércio; - áreas periféricas de chácaras, compondo o já clássico, nos projetos da CTNP, cinturão verde (Figura 6).

Figura 6. Maringá. Esquema do Plano inicial.



Fonte: Adaptado de Mendes (1992, p. 99 e 125)

Os lotes urbanos oriundos do parcelamento das quadras centrais possuem área e medidas menores do que os situados nos bairros fora do centro, onde as áreas menores de frente [testadas] favorecem o aumento do número de lotes, os quais eram, preferencialmente, ao uso comercial. Nos bairros afastados do centro, os lotes possuem maior largura, sendo apropriados ao uso residencial (CARVALHO, 2000).

Os lotes que margeiam a ferrovia foram projetados com dimensões apropriadas ao estabelecimento de pequenas indústrias, de prestadores de serviços, de atacadistas e de armazéns (CARVALHO, 2000).

O plano urbano de Maringá seguiu a orientação previamente pensada pela CMNP, vinculada às suas pretensões junto ao projeto maior de loteamento do Norte do Paraná, até meados dos anos de 1970, quando as conjunturas nacional e internacional sofreram mudanças significativas, alterando a velocidade e as características do crescimento urbano e, também, a dinâmica da estruturação da rede urbana, que não tinha mais o mesmo ritmo do período da marcha para o oeste, o que fez com que a própria estruturação interna fosse modificada<sup>34</sup>.

Com isso, temos um plano urbano que fora construído de acordo com a orientação do zoneamento funcional, predeterminando o uso e a ocupação do solo urbano, que chega a atualidade marcado por um processo acelerado de verticalização, conforme, analisa Mendes (1992), e com a tendência já mencionada de reforço da centralidade do Centro Principal, pois este, por ser constituído por avenidas que, diferente do Centro Principal de Londrina, não cercam sua área, mas sim, permitem um maior espraiamento da concentração, agem como indutoras da expansão central.

Assim, a forma é um dos componentes que influem na expressão da centralidade e possui raízes históricas que são reveladoras de processos atuais. No entanto, outros elementos precisam ser analisados para a compreensão do processo de estruturação urbana e da expressão de centralidade, como os fluxos relativos a diferentes escalas, o padrão e dinâmica das atividades funcionais e as diferentes lógicas da reprodução capitalista, induzindo a seletividade para o consumo no/do espaço e os processos de fragmentação, exclusão e segregação.

---

<sup>34</sup> Esta discussão será desenvolvida com maior profundidade no capítulo referente à análise da Rede Urbana.

### 2.3. Forma urbana e centralidade em Londrina e Maringá: iniciando a discussão.

Com base no exposto, temos a configuração de formas, que influem nos processos que se desenvolvem no tocante à estruturação urbana e das cidades de Londrina e de Maringá e que são determinantes para as diferentes constituições de áreas centrais que passam a expressar as centralidades urbanas.

Iremos nos basear em Sposito (2004), para quem a estruturação urbana refere-se a processos que ocorrem nas escalas meso e macro, ou seja, correlacionadas à rede urbana e a estruturação da cidade está relacionada aos processos em escala micro, ou seja, referentes à escala do intra-urbano. Tal alternativa deve-se ao fato de não existir consenso sobre a terminologia que diferencie a análise regional da análise da cidade, fato já discutido por Villaça (1998), autor que, mesmo considerando redundante, emprega o termo intra-urbano.

Assim, a análise ainda precisa avançar do que está fixo, referente às localizações das diversas funções urbanas, o que encontramos nos manuais designado pela expressão “estrutura urbana”, para incluir o movimento ou seja o conjunto de relações que se estabelecem entre os diferentes usos do solo da cidade, no sentido de apreender a produção do espaço em significado *lato sensu*, e, neste caso, estamos nos referindo à “estruturação urbana”. Esta nomenclatura serve para que possamos diferenciar o espaço entendido enquanto “palco” das ações sociais, do espaço entendido enquanto produto, condição e meio para e das ações socialmente estabelecidas.

Assim, recorreremos à elaboração conceitual das “Formações Socioespaciais” de Santos, que desenvolve um raciocínio que possibilita enfoque que compreende relações entre as formações econômicas e sociais oriundas da Teoria Marxista e uma ampla geografização para a reflexão e compreensão da realidade.

Modo de produção, formação social, espaço – essas três categorias são interdependentes. Todos os processos que, juntos, formam o modo de produção (produção propriamente dita, circulação, distribuição, consumo) são histórica e espacialmente determinados num movimento de conjunto, e isto através de uma formação social.

(SANTOS, 1979, p. 14)

É importante ressaltar que o emprego do conceito de formação socioespacial aplica-se a uma escala mais ampla do que a do espaço urbano, porém, consideramos que suas expressão materiais dão-se na articulação entre o singular e o universal, pois *a formação social, totalidade abstrata, não se realiza na totalidade concreta, senão por uma metamorfose onde o espaço representa o primeiro papel* (SANTOS, 1979, p. 15). Então,

temos o espaço como elemento que atribui nexo às relações que estruturam a formação socioespacial que, por sua vez, é inexoravelmente relacionada às formações econômicas e sociais e que, pela mesma lógica, representam recortes da totalidade do modo de produção.

O espaço realiza e é realizado pelo social e, por tal motivo, iremos utilizar, em algumas passagens, expressões como “produção socioespacial” apenas para fins de auxiliar a compreensão, pois a adjetivação “social” ao espaço, nessa compreensão, torna-se redundante, já que o espaço é absolutamente indissociável da sociedade por ser a sua possibilidade de concretude, condição e variável de existência e resultados das suas ações.

Ainda sobre a relação entre a forma urbana e a centralidade, algumas considerações são necessárias, pois tratamos de um componente da dinâmica urbana de produção e reprodução, que está intimamente correlacionado aos padrões locacionais, nas variáveis que atribuem diferencialidade<sup>35</sup> à valorização da terra urbana, já que o atributo de ser central, constitui-se do e pela raridade do espaço.

Denominado por Carlos (2001) e por Damiani; Carlos e Seabra (1999), o espaço como nova raridade, é uma maneira de analisar as diferentes lógicas de produção e reprodução do espaço, assim como, a apropriação e uso do mesmo. Mesmo com as análises que profetizaram o fim da Geografia em função do avanço das tecnologias de comunicação e transporte que anunciavam que o espaço e as espacialidades eram dificuldades e/ou obstáculos superados, a necessidade das bases físicas e dos deslocamentos materiais nunca deixaram de ser importantes, apenas passaram por redefinições, inaugurando uma nova lógica de localização das atividades econômicas, que leva em conta o fixo e as potencialidades para os fluxos, materiais e imateriais.

Nesse sentido, a forma urbana garante muitas possibilidades, pois ela é um dos elementos que pode atribuir a adjetivação de raridade ao espaço, gerando e/ou acelerando um processo de valorização e adensamento de atividades que tendem a conquistar vantagens com tal concentração.

Portanto, a forma é de fundamental importância para todos os processos espaciais, pois é o elemento que dá exterioridade, que é sensível à percepção e que possibilita mobilidade e dinâmicas apropriadas para determinadas atividades.

Nesse sentido, nas cidades de Londrina e de Maringá, as formas de padrões diferenciados, por razões históricas explicitadas, garantem possibilidades de que processos

---

<sup>35</sup> Estamos considerando a diferencialidade como uma adjetivação do diferente; ou seja, característica que torna um elemento/indivíduo/objeto/coisa diferente perante seus pares. Refletindo sobre a “diferencialidade” Marx (1985 [1867]) desenvolve o conceito de Renda da Terra através da diferencialidade, que foi chamada de Renda Diferencial da Terra.

espaciais ocorram de maneiras distintas, pois a base física assume outras proporções e disposições com a expressão de centralidades diferentes, porém, com certas analogias, as quais iremos discutir no sexto capítulo, no qual trataremos da redefinição da centralidade.

Portanto, iremos seguir na análise com o que atribui movimento à estrutura e a transforma em movimento na estruturação ou reestruturação, sendo necessário compreender as dinâmicas econômicas e os diferentes fluxos resultantes, que operam de acordo com as dinâmicas que conduzem às redefinições da centralidade multi(poli)cêntrica e das respectivas estruturas das cidades.

### 3. ATIVIDADES ECONÔMICAS E A DISPOSIÇÃO ESPACIAL

Em seguida vem a informática. É verdade que o *software* não poderia exercer seu poder de leveza senão mediante o peso do *hardware*; mas é o *software* que comanda, que age sobre o mundo exterior e sobre as máquinas, as quais existem apenas em função do *software*, desenvolvendo-se de modo a elaborar programas de complexidade cada vez mais crescente. [...] As máquinas de metal continuam a existir, mas obedientes aos *bits* sem peso.

(Ítalo Calvino, 1990 [1988], p. 20)  
(Leveza)

No conflito travado entre a leveza e o peso, Ítalo Calvino atribui muitas vantagens à leveza, mas ressalta a relação indissociável que entre ambos se constitui, o que associamos com a necessidade da exterioridade da matéria, que não constitui a essência e nem está no comando dos processos. Por isso, o *hardware*, amplamente necessário, é sujeito às determinações imprescindíveis do *software*, sendo que atribui dinamicidade e comanda o movimento<sup>36</sup>.

Analisaremos as dinâmicas econômicas na perspectiva de entender como elas podem influir na consolidação e formação de áreas centrais e na respectiva expressão de suas centralidades, como determinante que impulsiona os diferentes movimentos, seja de pessoas, de mercadorias, de idéias etc, aliada a dimensões que se referem ao simbólico, ao cultural. Em síntese, trataremos das materialidades e imaterialidades que envolvem essa análise.

Com isto, temos como objetivos para esta discussão, a compreensão da realização dos negócios e das respectivas empresas existentes, analisando estrutura e funcionamento, características socioespaciais, lógicas de localização e os respectivos movimentos ocasionados por essas determinantes, tanto os coletivos como os individuais. Nosso interesse é selecionar elementos para o entendimento da inserção das estruturações de Londrina e de Maringá junto à Rede Urbana, ou seja, refletindo sobre a constituição de arranjos espaciais com configurações e amplitudes diferenciadas.

---

<sup>36</sup> Aqui a relação metafórica deve ser entendida em seu objetivo de destaque da questão, pois sabemos que *hardware* e *software*, como equipamentos eletrônicos ou programas são desenvolvidos pela lógica da racionalidade industrial. Assim, seguem um padrão de exatidão, repetitividade, precisão e de aniquilação de diferenças diferentemente do que não se encontra na realidade do mundo vivido, que é heterogêneo em sua excelência de variações geográficas, ainda que com similitudes.

Estamos, portanto, compreendendo que os deslocamentos existentes obedecem às lógicas de reprodução do capital, com todas as suas contradições e conflitos, de tal maneira, que as diferentes expressões de centralidades, que possuem os atributos da leveza, comandam os processos e atribuem lógicas aos processos. Sendo assim, faz-se necessária a compreensão das territorializações das atividades funcionais, que têm no peso características dominantes, bem como das diferentes expressões de centralidades, que se aproximam mais da leveza, pois é ela que comanda os demais processos e que atribui lógica aos diferentes fluxos e deslocamentos das relações sociais e econômicas que terminam por se refletirem na produção do espaço.

### **3.1. Fixos e fluxos**

O estudo da relação entre a base física e a centralidade urbana, necessita da abordagem dos fixos e dos fluxos que integram o espaço urbano. Partimos da concepção de que a centralidade que se expressa no e pelo espaço urbano tem variações e conexões de espaço-tempo seguindo, portanto, a orientação dos fluxos de pessoas, idéias, mercadorias, capitais etc.

No entanto, devemos considerar que, para se expressar determinada centralidade, é necessário que haja uma territorialidade significativa de equipamentos urbanos que possibilitem as movimentações anteriormente mencionadas – relação entre leveza e peso.

Seguindo a orientação do tapete da Eudoxia de Calvino [Plano da CTNP no início do Século XX], Londrina e Maringá apresentaram crescimentos populacionais relativamente rápidos, pois correspondiam a nós de uma rede com elevada dinamicidade. Com o processo de modernização da agricultura, nos anos de 1970, após as grandes geadas, principalmente a de 1975, o fluxo migratório em sentido campo-cidade foi acelerado, fazendo com que ambas as cidades crescessem em área e demograficamente, significando profundas modificações na rede urbana do Norte do Paraná e, conseqüentemente, em suas estruturações urbanas (tabelas 1 e 2).

Tabela 1. Londrina. Evolução da População. 1935 a 2000

| Ano  | População Urbana | %  | População Rural | %  | Total   |
|------|------------------|----|-----------------|----|---------|
| 1935 | 4.000            | 27 | 11.000          | 73 | 15.000  |
| 1940 | 19.531           | 14 | 64.765          | 86 | 75.296  |
| 1950 | 33.707           | 50 | 33.144          | 50 | 66.851  |
| 1960 | 77.382           | 57 | 57.439          | 43 | 132.821 |
| 1970 | 163.871          | 78 | 64.661          | 22 | 288.532 |
| 1980 | 267.102          | 89 | 34.647          | 11 | 301.749 |
| 1991 | 376.676          | 94 | 23.424          | 6  | 390.100 |
| 1996 | 396.530          | 96 | 16.364          | 4  | 412.894 |
| 2000 | 433.369          | 97 | 13.696          | 3  | 447.065 |

Fonte: Censos Demográficos do IBGE. 1950, 1960, 1970, 1980, 1991 e 2000; IBGE. Contagem da População, 1996.

Tabela 2. Maringá. Evolução da População. 1950 a 2000

| Ano  | População Urbana | %  | População Rural | %  | Total   |
|------|------------------|----|-----------------|----|---------|
| 1950 | 7.270            | 18 | 31.318          | 82 | 38.588  |
| 1960 | 47.592           | 45 | 56.639          | 55 | 104.231 |
| 1970 | 100.100          | 82 | 21.274          | 18 | 121.374 |
| 1980 | 160.645          | 95 | 7.549           | 5  | 168.194 |
| 1991 | 233.732          | 97 | 6.198           | 3  | 239.930 |
| 1996 | 260.909          | 97 | 6.969           | 3  | 267.878 |
| 2000 | 283.978          | 98 | 4.675           | 2  | 288.653 |

Fonte: Adaptado de Mendes e Negri (1998, p. 72); Censo demográfico 2000. (IBGE, 2001)

Nesta direção, Londrina e Maringá assumiram novos papéis junto à rede urbana, passando a nelas se instalar atividades funcionais que atendessem às novas demandas criadas, internas e externas, com um aprofundamento da divisão social e territorial do trabalho, numa rede urbana bastante complexa (FRESCA, 2000) onde as demais cidades participantes também apresentaram diversificações funcionais significativas.

Na atualidade, Londrina e Maringá apresentam uma grande amplitude quantos às atividades económicas por possuírem consideráveis concentrações de equipamentos e estabelecimentos, em escala e escopo, atendendo demandas diferenciadas urbanas e regionais (tabela 3).

Tabela 3. Londrina e Maringá. Atividades Econômicas. Situação 2004

| Estabelecimentos  | Londrina |       | Maringá |       |
|---|----------|-------|---------|-------|
|   | Nº.      | %     | Nº.     | %     |
| <b>Comércio</b>   |          |       |         |       |
| <u>Abastecimento</u> (supermercados, mercearias, confeitarias, padarias, casa de carnes, laticínios, adegas, quitandas e peixarias, tabacarias)   | 3.284    | 18,12 | 854     | 12,13 |
| <u>Artigos agropecuários e veterinários</u>   | 248      | 1,36  | 196     | 2,78  |
| <u>Comércio de veículos</u> automotores e motocicletas; e peças e acessórios  | 596      | 3,28  | 252     | 3,57  |
| <u>Comércio e varejo de combustíveis e lubrificantes; produtos químicos</u>   | 115      | 0,63  | 65      | 0,92  |
| <u>Comércio para Construção Civil; Ferro velho</u>  | 510      | 2,81  | 75      | 1,06  |
| <u>Comércio por atacado e representantes comerciais</u> e agentes do comércio/ distribuidoras em geral  | 350      | 1,93  | 786     | 11,16 |
| <u>Comércio varejista e reparação</u> de objetos pessoais e domésticos  | 19       | 0,10  | 9       | 0,12  |
| <u>Equipamentos para serviços de saúde</u> - farmácia, drogaria, perfumaria e conveniência  | 529      | 2,91  | 89      | 1,26  |
| <u>Loja de equipamentos elétricos, eletrônicos e mecânicos</u> (máquinas e equipamentos de escritório, artigos de eletricidade e laboratório, caça e pesca e artigos religiosos, equipamentos de comunicação)   | 483      | 2,66  | 223     | 3,16  |
| <u>Lojas de artigos para casa</u> (móveis, tapetes, decorações, cortinas, antiguidades, artesanato, lustres e molduras, presentes domésticos, quinquilharias, segurança, eletrodomésticos e artigos de limpeza) | 385      | 2,12  | 93      | 1,32  |
| <u>Lojas de artigos pessoais</u> (confeções femininas, masculinas, e infantis, uniformes, sapatos, bolsas, malas, tecidos, aviamento, armarinhos, cosméticos, brinquedos, artigos esportivos)                   | 661      | 3,64  | 278     | 3,94  |
| <u>Lojas de utilidades várias</u> (discos, livros, distribuidoras de revistas, jornais, artigos fotográficos, joalheria, bijouteria, galerias de arte, floricultura, lojas de departamentos)                    | 553      | 3,05  | 250     | 3,55  |
| Sub-total   | 7.733    | 42,67 | 3.170   | 45,01 |
| <b>Serviços</b>   |          |       |         |       |
| Administração pública, defesa e seguridade social   | 29       | 0,16  | 19      | 0,27  |
| Agência de emprego, de propaganda, de turismo, cartório e tabelionato   | 218      | 1,20  | 69      | 0,98  |

| Estabelecimentos   | Londrina |      | Maringá |      |
|--|----------|------|---------|------|
|  | Nº.      | %    | Nº.     | %    |
| <u>Alojamento e alimentação</u> (Hotéis, pensões, pousadas, restaurantes, lanchonetes, bares, botequins, cafés, churrascarias)   | 1.493    | 8,23 | 603     | 8,56 |
| Aluguel de veículos, máquinas e equipamentos sem condutores ou operadores e de objetos pessoais e domésticos   | 150      | 0,82 | 74      | 1,05 |
| Ajardinamento, topografia, agrimensura, terraplenagem  | 91       | 0,50 | 12      | 0,17 |
| Atividades associativas (culturais, religiosas, conventos, museus, bibliotecas, instituições sociais, políticas, sindicatos, cooperativas)   | 250      | 1,3  | 184     | 2,61 |
| Atividades de informática e serviços relacionados  | 56       | 0,30 | 32      | 0,45 |
| Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas / despachos em geral  | 397      | 2,19 | 85      | 1,20 |
| Atividades recreativas e desportivas   | 105      | 0,57 | 34      | 0,48 |
| Construção   | 282      | 1,55 | 89      | 1,26 |
| Correio e telecomunicações   | 200      | 1,10 | 54      | 0,76 |
| Empresas de tecnologia e assistência técnica   | 78       | 0,43 | 55      | 0,78 |
| <u>Diversões</u> (lazer, cinema, teatro, boate, discoteca, clube, boliche e diversões eletrônicas, locações de filmes, organização de festas; promoção cultural)   | 232      | 1,28 | 102     | 1,44 |
| <u>Educação</u> (Infantil, fundamental, médio, superior e profissionalizante)  | 292      | 1,61 | 162     | 2,30 |
| <u>Escritórios</u> (representações, importações, exportações, despachantes, auto-escolas, corretagem, bens imóveis, administração, bens móveis, promoções, informações comerciais, processamento de dados)   | 1.668    | 9,20 | 682     | 9,68 |
| <u>Intermediações financeiras</u> (agência bancária, sociedade financeira, casa de câmbio, consórcios, bolsa de valores, seguros e corretagem em geral)  | 201      | 1,10 | 52      | 0,73 |
| Limpeza Urbana, saneamento, esgoto e atividades relacionadas; segurança  | 40       | 0,22 | 19      | 0,27 |
| Mecânica Industrial  | 74       | 0,40 | 54      | 0,76 |
| <u>Oficinas</u> (mecânica e manutenção de veículos automotores - automóveis, motocicletas, aeronaves, embarcações e outros veículos - serralheria, marcenaria, tornoaria, funilaria e pintura); borracharias | 567      | 3,12 | 189     | 2,68 |

| Estabelecimentos   | Londrina     |              | Maringá      |              |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
|  | Nº.          | %            | Nº.          | %            |
| Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais  | 2            | 0,01         | 2            | 0,02         |
| Pesquisa e desenvolvimento   | 18           | 0,09         | 8            | 0,11         |
| Produção e distribuição de eletricidade, gás e água  | 2            | 0,01         | 1            | 0,01         |
| <u>Saúde e serviços sociais</u> (Medicina, médico, clínica médica, laboratório de análise, protético, banco de sangue, radiografia, pronto-socorro, posto de saúde, hospital, veterinária) | 580          | 3,20         | 203          | 2,88         |
| <u>Serviços domésticos</u> (alfaiate, sapateiro, tinturaria, lavanderia, engraxate, encanador, pedreiro, chaveiro, eletricista, asseio e detetização, consertos e manutenção em geral)     | 656          | 3,62         | 320          | 4,54         |
| Serviços gerais prestados principalmente às empresas, auto-atendimento, impressão e gráfica ; cobrança   | 221          | 1,22         | 78           | 1,10         |
| Serviços pessoais (manutenção pessoal, barbearia, instituto de beleza, pedicuro, sauna, higiene pessoal, estética)   | 554          | 3,05         | 298          | 4,23         |
| Transporte, armazenagem e comunicações/ estacionamento   | 440          | 2,42         | 256          | 3,63         |
| <b>Sub-total</b>   | <b>8.896</b> | <b>49,09</b> | <b>3.736</b> | <b>53,05</b> |

### **Fabricação**

|  |     |      |     |      |
|--|-----|------|-----|------|
| <u>Indústrias Extrativas</u>   | 9   | 0,05 | 4   | 0,05 |
| <u>Indústrias de Transformação em geral</u>  | 46  | 0,25 | 32  | 0,45 |
| Confecção de artigos do vestuário e acessórios e oficinas de costura                               | 298 | 1,64 | 140 | 1,98 |
| Fabricação de produtos alimentícios e de bebidas   | 180 | 0,99 | 78  | 1,10 |
| Fabricação de produtos de fumo   | 1   | 0,01 | 1   | 0,01 |
| Fabricação de produtos têxteis   | 14  | 0,07 | 27  | 0,38 |
| Fabricação de produtos de madeira  | 60  | 0,33 | 32  | 0,45 |
| Fabricação de celulose, papel e produtos de papel  | 26  | 0,14 | 15  | 0,21 |
| Fabricação de coque, refino de petróleo, elaboração de combustíveis nucleares e produção de álcool | 3   | 0,01 | 1   | 0,01 |
| Fabricação de produtos químicos  | 30  | 0,16 | 16  | 0,22 |

| Estabelecimentos   | Londrina      |             | Maringá      |             |
|--|---------------|-------------|--------------|-------------|
|  | Nº.           | %           | Nº.          | %           |
| Fabricação de artigos de borracha e material plástico  | 32            | 0,17        | 16           | 0,22        |
| Fabricação de produtos minerais não-metálicos  | 11            | 0,06        | 7            | 0,099       |
| Metalurgia básica  | 9             | 0,05        | 3            | 0,04        |
| Fabricação de produtos de metal - exceto máquinas e equipamentos   | 25            | 0,13        | 12           | 0,17        |
| Fabricação de máquinas e equipamentos  | 54            | 0,29        | 22           | 0,31        |
| Fabricação de máquinas para escritório e equipamentos de informática   | 9             | 0,05        | 5            | 0,07        |
| Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos  | 5             | 0,02        | 4            | 0,05        |
| Fabricação de material eletrônico e de aparelhos e equipamentos de comunicações  | 33            | 0,18        | 25           | 0,35        |
| Fabricação de equipamentos de instrumentação médico-hospitalares, instrumentos de precisão ópticos, equipamentos para automação industrial, cronômetros e relógios | 4             | 0,02        | 2            | 0,02        |
| Fabricação e montagem de veículos automotores, reboques e carrocerias  | 26            | 0,14        | 19           | 0,27        |
| Fabricação de móveis e indústrias diversas   | 58            | 0,32        | 22           | 0,31        |
| Fabricação de cimentos e peças em cimento  | 43            | 0,23        | 26           | 0,36        |
| Preparação de couro e fabricação de artefatos de couro, artigos de viagem e calçados   | 18            | 0,09        | 8            | 0,11        |
| Fabricação de Instrumentos musicais  | 1             | 0,01        | 0            | 0           |
| Reciclagem   | 25            | 0,13        | 45           | 0,63        |
| <b>Sub-total</b>   | <b>1.020</b>  | <b>5,62</b> | <b>562</b>   | <b>7,98</b> |
| <b>Uso Misto</b>   | <b>430</b>    | <b>2,37</b> | <b>120</b>   | <b>1,70</b> |
| <b>Agropecuário</b>  | <b>42</b>     | <b>0,23</b> | <b>17</b>    | <b>0,24</b> |
| <b>Total</b>   | <b>18.121</b> | <b>100</b>  | <b>7.043</b> | <b>100</b>  |

Fonte: Prefeitura Municipal de Londrina e Prefeitura Municipal de Maringá

| Estabelecimentos | Londrina |   | Maringá |   |
|------------------|----------|---|---------|---|
|                  | Nº.      | % | Nº.     | % |

Cadastro de ISS<sup>37</sup>, 2004. Pesquisa de Campo, 2004.

Classificação: Adaptada de IBGE/CNAE, 2004<sup>38</sup>; Cordeiro (1980); Muller (1958) e dados das prefeituras municipais.

Organização: William Ribeiro da Silva

Observando a tabela 3, percebe-se significativa variedade de estabelecimentos, sendo que há uma grande diferença no que diz respeito aos dados de Londrina e Maringá sendo que, quanto à primeira, o número total foi de 18.121 e o da segunda, foi de 7.043, ou seja, uma diferença de 11.078 estabelecimentos<sup>39</sup>. Em parte, podemos atribuir tal diferença à maior população de Londrina, mas se analisarmos os dados proporcionais, veremos que, realmente, nessa cidade, há uma tendência de um número maior de estabelecimentos, pois se verifica que há 24,67 habitantes por estabelecimento, proporção bastante elevada enquanto, em Maringá, esta proporção é de 40,98 habitantes por estabelecimento<sup>40</sup>.

O número parece muito alto, mas deve ser ainda relativizado, pois entre os estabelecimentos incluem-se, também, atividades desenvolvidas em “fundo de quintal” sendo considerados “bicos”, e que podem ser registrados, mas na prática constituem atividades secundárias, de complementação dos rendimentos. Outro fator atenuante aos dados refere-se ao fato de que pode também existir mais de uma razão social em funcionamento na mesma localidade. Assim, o número real de estabelecimentos, acredita-se, ser menor que o indicado na tabela.

<sup>37</sup> Ressalte-se que a opção de adotar o cadastro de cobrança de ISS das Prefeituras Municipais ocorreu em função de ser essa a única fonte que continha dados de localização, razão social e atividade desenvolvida, com maior confiabilidade.

<sup>38</sup> Para a adaptação realizada para a classificação das atividades econômicas, utilizamos apenas as subdivisões, chamadas pelo IBGE de Seções, que variam de “A” a “Q” e de Divisões, que varia de “1” a “99”, que são os níveis mais abrangentes, portanto, não chegando ao grau de detalhamento da classificação, que não possibilitaria uma visão de conjunto para a análise posterior.

<sup>39</sup> Antes do uso dos dados, realizamos um teste de confiabilidade, através da conferência em campo, a partir das listagens fornecidas, de um trecho da Avenida Higienópolis, em Londrina e da Avenida Brasil, em Maringá. Os resultados demonstraram um índice de veracidade das informações de 76,3%, em Londrina e 81,42%, em Maringá. Sendo assim, como se tornaria inviável uma verificação no total das cidades, optamos por usar os dados, mas sabendo que teríamos certas distorções, sobretudo, em função desse grau de generalização decorrente destes percentuais. Porém, a maior problemática encontrada referiu-se à atribuição de atividades por parte das duas prefeituras municipais, as quais utilizam critérios e nomenclaturas diferentes, sendo necessária uma atenção maior quanto à classificação dos estabelecimentos para análise. Assim, os dados apresentados não são completamente precisos, mas são os únicos disponíveis e que atendem nossos objetivos, já que, o que nos interessa diretamente é a tendência e a predominância e não a exatidão.

<sup>40</sup> A título de oferecer um parâmetro para comparação, a cidade de Curitiba possui 33,76 habitantes por estabelecimento, ou seja, há nestes dados um indicador de que Londrina é uma cidade que possui um número relativamente elevado de estabelecimentos.

No entanto, na comparação entre as duas cidades, temos uma significativa diferença, mesmo na análise proporcional. Então, questionamo-nos sobre a razão de tamanha diferença, para o que encaminhamos a seguinte discussão.

O ramo que apresenta maior percentual de estabelecimentos é o que também apresenta a maior diferença entre as cidades de Londrina e de Maringá, é o de abastecimento (18,12 % e 12,13 %, respectivamente). Destacam-se, também, os ramos de escritórios (9,20 % e 9,68 %, respectivamente) de alojamento e alimentação (8,23 % e 8,56 %, respectivamente), pois contribuem para o entendimento das lógicas que resultam nas diferenças quantitativas e qualitativas entre os estabelecimentos de Londrina e de Maringá.

Por meio de escolha qualitativa, os ramos anteriormente elencados acerca da dinâmica empresarial nas cidades de Londrina e de Maringá convidam a uma discussão mais aprofundada sobre suas características e relações com a estruturação das cidades, enquanto totalidade concreta.

Assim, no primeiro caso, trata-se de um setor de atividades que pode apresentar uma grande diferença quanto aos portes dos estabelecimentos, os quais podem ser desde hipermercados que, em Londrina, são em número de dois<sup>41</sup> - Carrefour e SuperMuffato - e, em Maringá, apenas um - BIG -, até pequenos comércios de bairro, que acreditamos ser a predominância dos números que comparecem nas listagens fornecidas pelas prefeituras.

No segundo ramo, temos o caso dos escritórios, que assim como se observou no setor de abastecimento, pode ter uma grande variação quanto ao porte, podendo ser o escritório de administração de uma grande empresa, assim como, pequenas salas de representação comercial que, em muitos casos, sabe-se que são instaladas nas próprias casas dos representantes.

E, no terceiro caso, a mesma análise é cabível, pois a alimentação também pode oferecer grande discrepância, no que se refere ao padrão e ao porte, sendo que a maior parte dos dados, deva ser de pequenas lanchonetes, quiosques ou *traillers*.

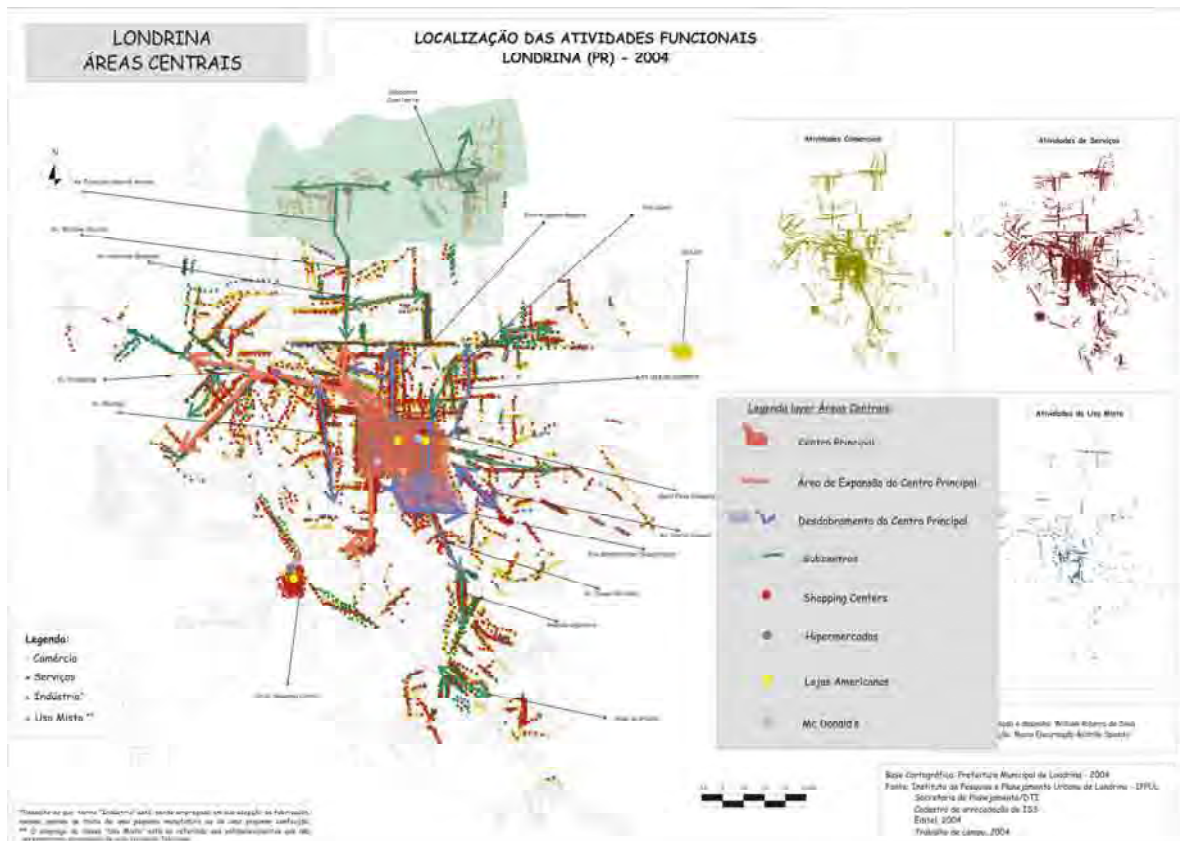
Os fatos destacados acima merecem uma maior atenção quanto à natureza das concentrações que se constituem, pois muitos estabelecimentos de pequeno porte concentrados, tanto quanto alguns poucos de grande porte, são capazes de propiciarem condições para a formação e/ou consolidação de áreas centrais, em diferentes níveis e

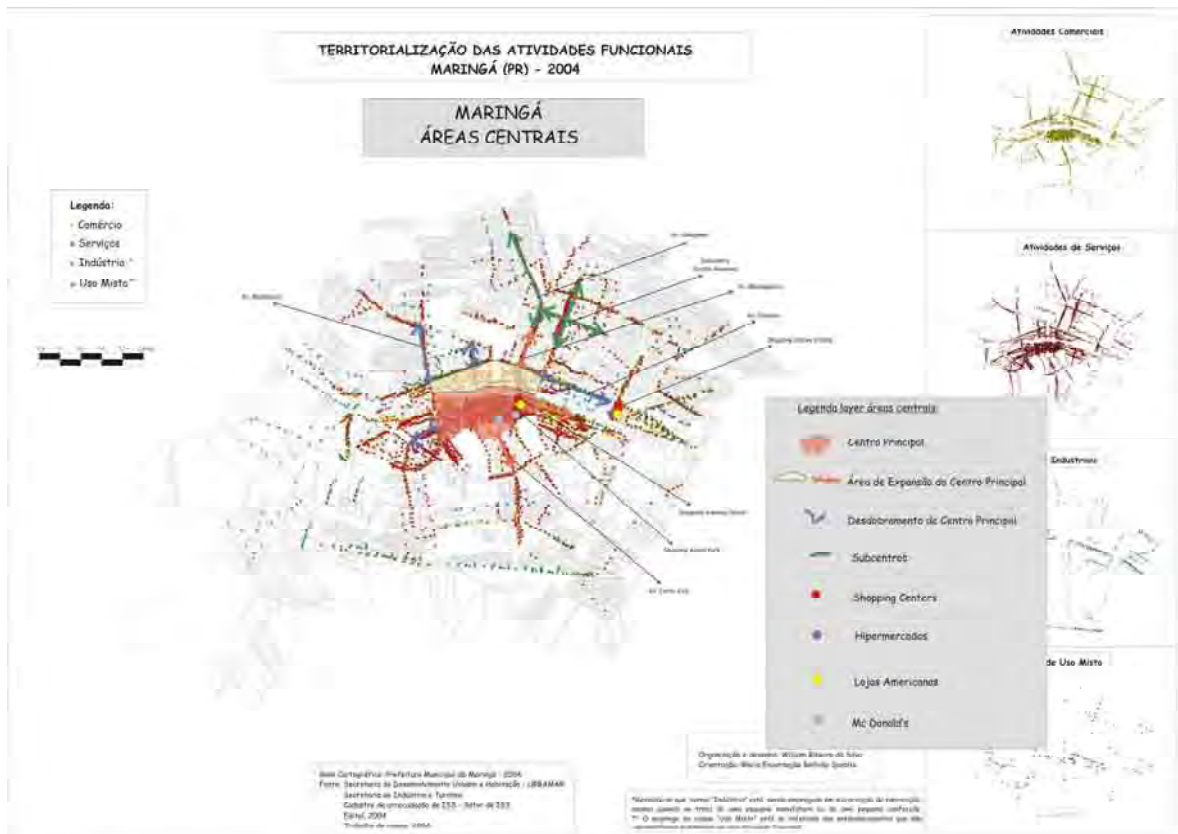
---

<sup>41</sup> Ressalte-se que no cadastro de arrecadação de ISS no Município de Londrina, consta apenas dois Hiper-Mercados, porém, a partir de entrevistas junto a estabelecimentos do setor e de dados da ABRAS - Associação Brasileira de Supermercados e APRAS - Associação Paranaense de Supermercados -, o Condor, também pode receber o *status* de Hipermercado. Porém, na prática, o porte e perfil de atuação dos três outros SuperMuffato (Quintino Bocaiúva; Duque de Caxias; Saul Elkind) também podem ser considerados como Hipermercados, conforme a empresa mesmo adota tal denominação (tal discussão será retomada).

dimensões, para públicos variados socioeconomicamente ou espacialmente, dinamizando a redefinição da centralidade. De tal sorte, que todas as áreas podem tornar-se centrais, com escalas, homogeneidades e heterogeneidades distintas, complexificando a estruturação dos espaços urbanos.

Com a observação da localização das atividades econômicas nas cidades de Londrina e de Maringá, podemos vislumbrar determinadas diferenças quanto às lógicas subjacentes à localização e que orientam padrões díspares de concentração espacial e, conseqüentemente, centros e centralidades bastante distintos quanto à sua constituição, seus vetores e suas intensidades. É importante salientar que tais lógicas encontram-se amplamente vinculadas aos processos históricos, características físico-naturais e dinâmicas econômicas desenvolvidas no capítulo anterior quando do debate acerca das formas urbanas (mapas 3 e 4).





Com o auxílio dos *layers* para sobreposição, podemos analisar as áreas centrais que são constituídas em ambas as cidades e que serão objeto de investigação mais apurada no capítulo 6, sobre a multi(poli)centralidade urbana<sup>42</sup>. Aqui, é mais importante uma apreciação das intensidades das concentrações que expressam centralidade, sobretudo quanto aos padrões de localização, pois no que se refere a este aspecto, encontram-se grandes diferenças na estruturação das cidades de Londrina e Maringá. Contribuindo, portanto, com elementos para reforçar a tese de que essas cidades conheceram e conhecem diferentes processos de redefinição da centralidade, mesmo que tenham também, amplas dinâmicas de segmentação (tabelas 4 e 5 e gráficos 1 e 2).

Assim, já é possível adiantarmos a existência e identificar as áreas que apresentam significativas concentrações de estabelecimentos nas áreas urbanas de Londrina e de Maringá, sendo que, para uma análise mais precisa sobre a constituição de áreas centrais e as suas respectivas centralidades, ainda é necessário um aprofundamento sobre outras dinâmicas que influem decisivamente em tal processo de centralização e expressão de centralidade. Entre estes, as dinâmicas econômicas que se desenvolvem a partir do espaço e interferem em sua produção, como os fluxos materiais e imateriais envolvidos e as características socioespaciais subjacentes.

---

<sup>42</sup> Alertamos ainda que a discussão acerca das classificações adotadas: expansão do Centro Principal, desdobramento, subcentro e subcentro regional será objeto do capítulo 6.

Tabela 4. Londrina. Áreas com principais concentrações de estabelecimentos. 2003

| Áreas                            | Estabelecimentos | %    |
|----------------------------------|------------------|------|
| Centro Principal                 | 5.887            | 32,5 |
| Zona Norte de Londrina           | 1.373            | 7,6  |
| Eixo Bandeirantes-Souza Naves    | 1.345            | 7,4  |
| Eixo Tiradentes                  | 762              | 4,2  |
| Eixo Maringá                     | 360              | 2,0  |
| Catuaí Shopping Center           | 275              | 1,5  |
| Av. Dez de dezembro              | 243              | 1,3  |
| Vila Casoni                      | 205              | 1,1  |
| Av. Inglaterra                   | 130              | 0,7  |
| Av. Henrique Mansano             | 121              | 0,7  |
| Av. Madre Leônia Milito          | 79               | 0,4  |
| CEASA                            | 66               | 0,4  |
| Estabelecimentos em outras áreas | 7.480            | 41,3 |
| Total fora do Centro Principal   | 12.439           | 68,6 |
| Total de estabelecimentos        | 18.121           | 100  |

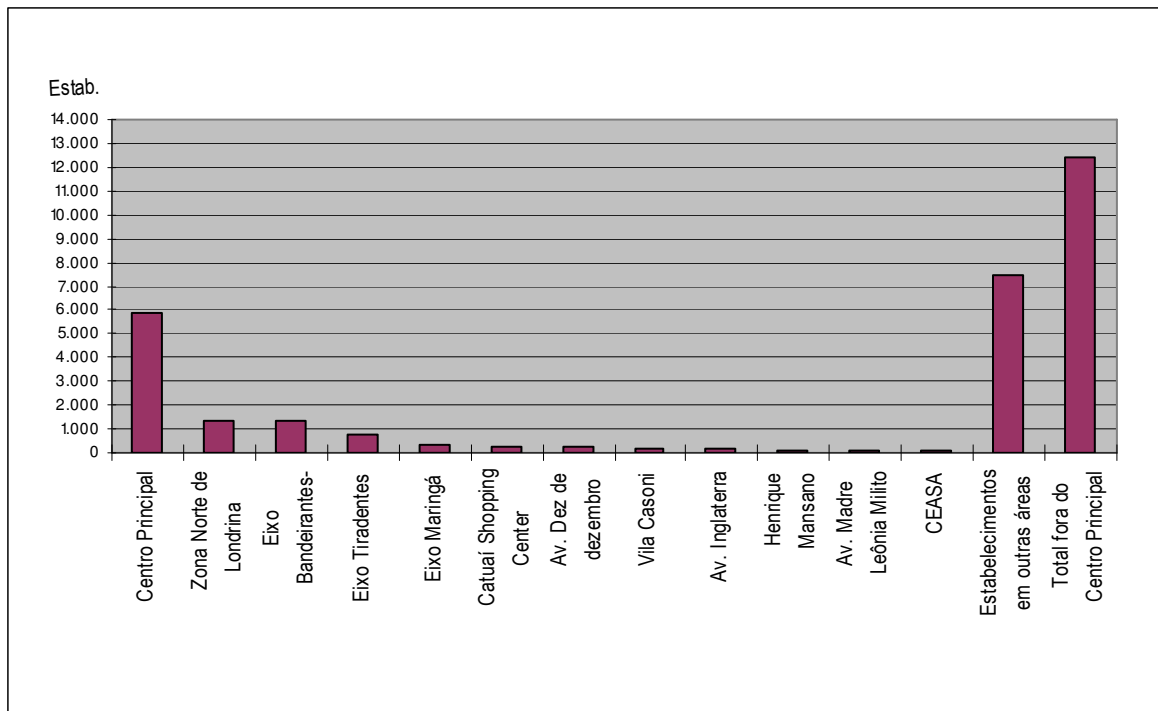
Fonte: Prefeitura Municipal de Londrina, 2004. Cadastro de ISS, 2004. Pesquisa de Campo, 2004.  
Organização: William Ribeiro da Silva

Tabela 5. Maringá. Áreas com principais concentrações de estabelecimentos. 2003

| Áreas  | Estabelecimentos | %    |
|--|------------------|------|
| Centro Principal                                   | 2.905            | 41,2 |
| Área de Expansão do Centro Principal               | 1.264            | 17,9 |
| Jardim Alvorada                                    | 433              | 6,1  |
| Av. Colombo (leste)                                | 350              | 5,0  |
| Av. Kakogawa                                       | 218              | 3,1  |
| Eixo de desdobramento Mandacaru                    | 190              | 2,7  |
| Av. Morangueira                                    | 164              | 2,3  |
| Av. Paranaguá                                      | 98               | 1,4  |
| Av. Cerro Azul                                     | 66               | 0,9  |
| Estabelecimentos em outras áreas                   | 1.355            | 19,2 |
| Total de estabelecimentos fora do Centro Principal | 2.874            | 40,8 |
| Total de estabelecimentos                          | 7.043            | 100  |

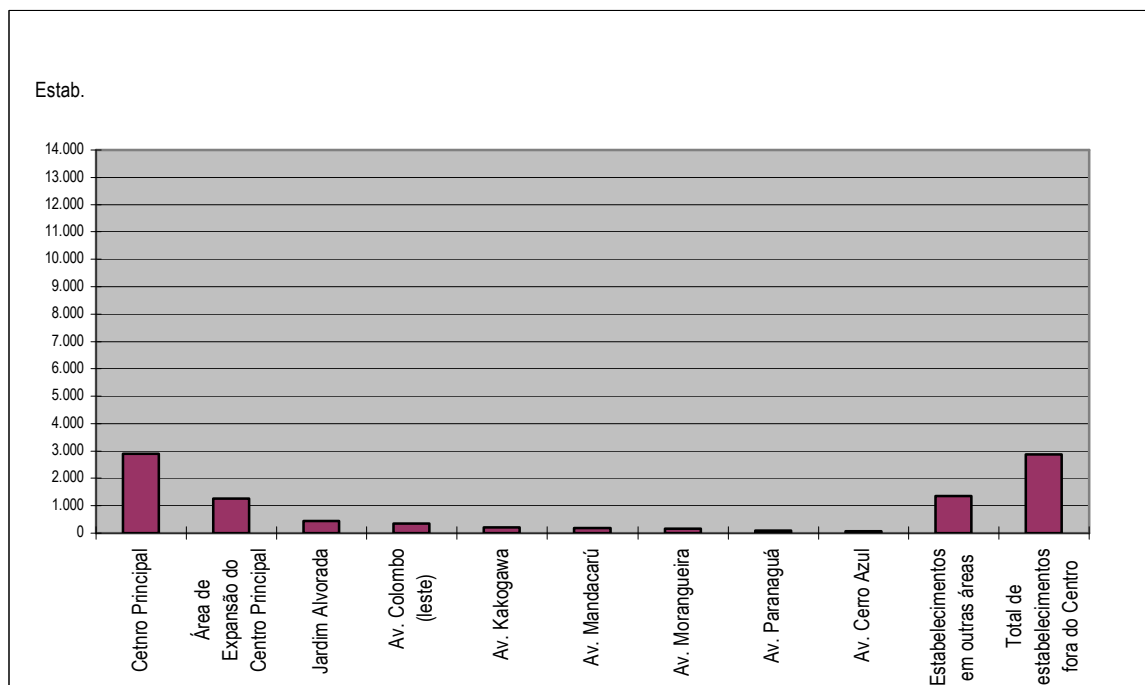
Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2004. Cadastro de ISS, 2004. Pesquisa de Campo, 2004.  
Organização: William Ribeiro da Silva

Gráfico 1. Londrina. Concentração de estabelecimentos por área - 2003



Fonte: Prefeitura Municipal de Londrina, 2004. Cadastro de ISS, 2004. Pesquisa de Campo, 2004.  
 Organização: William Ribeiro da Silva

Gráfico 2. Maringá. Concentração de estabelecimentos por área - 2003

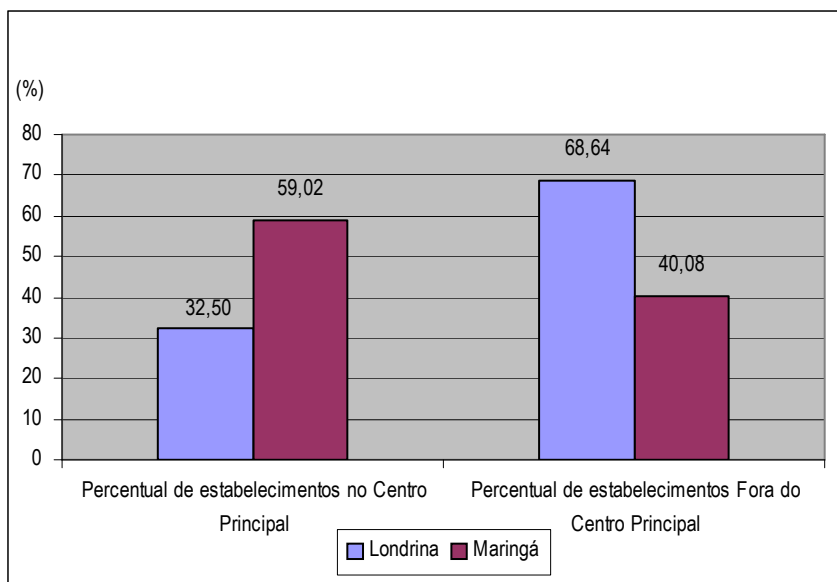


Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2004. Cadastro de ISS, 2004. Pesquisa de Campo, 2004.  
 Organização: William Ribeiro da Silva

Para um melhor entendimento das diferenças espaciais nas representações dos gráficos, tabelas e mapas contendo a localização e distribuição das atividades econômicas em

Londrina e Maringá, apresentamos o gráfico 3, que evidencia que, em Londrina, há uma tendência de localização fora do Centro Principal e, em Maringá, um reforço da localização no Centro Principal.

Gráfico 3. Londrina e Maringá. Relação proporcional comparativa entre as localizações de estabelecimentos dentro e fora dos Centros Principais. 2003



Fonte: Prefeitura Municipal de Londrina, 2004. Cadastro de ISS; Prefeitura Municipal de Maringá, 2004. Cadastro de ISS, 2004. Pesquisa de Campo, 2004.  
Organização: William Ribeiro da Silva

Assim, o que se territorializa e se encontra fixo é um elemento fundamental para a consolidação de áreas centrais, porém, a relação indissociável que se constitui em um par dialético, entre os fixos e fluxos, é que nos aproxima da totalidade do processo, pois somente ocorre a fixação, leia-se localização, quando há a possibilidade de participação dos fluxos necessários (materiais e imateriais) para o funcionamento satisfatório de determinado ramo da atividade econômica, sendo que há aqui uma variação grande de acordo com as especialidades e graus de mobilidade, gerando, assim, centralidades específicas.

Para analisar e mensurar os fluxos materiais, pautamo-nos no indicativo referente aos dados de volume de objetos postais distribuídos com entrada e saída nas/das cidades de Londrina e de Maringá, conforme Quadro 1.

## Quadro 1. Londrina e Maringá. Fluxos de objetos postais pelos correios. 2003

Quantidade de objetos distribuídos na Região Norte do Paraná com as respectivas origens dos objetos.

| Origem                    | Correspondências simples | Correspondências e Encomendas Registradas |
|---------------------------|--------------------------|---|
| Região Norte do Paraná*   | 10.550.643               | 1.870.611                                 |
| Outros Municípios do PR * | 4.331.893                | 341.841                                   |
| Outros Estados *          | 69.622.087               | 1.540.810                                 |
| Total                     | 84.504.623               | 3.753.262                                 |

\* Não contempla a carga que é triada no CTC/CTE Curitiba

Quantidade de objetos distribuídos nas duas principais cidades da Região

| Cidades  | Correspondências Simples | Correspondências e Encomendas Registradas |
|----------|--------------------------|---|
| Londrina | 31.466.226               | 1.637.711                                 |
| Maringá  | 25.270.162               | 1.702.459                                 |

Quantidade de objetos gerados na Região e respectivos destinos dos objetos

| Destino                       | Correspondências Simples | Correspondências e Encomendas Registradas |
|-------------------------------|--------------------------|---|
| Outros Municípios do PR (397) | 3.581.367                | 1.204.263                                 |
| Outros Estados                | 12.786.461               | 2.204.065                                 |

Fonte: ECT. Centro de Tratamento de Cartas e Encomendas de Londrina (CTCE Londrina), 2004.

\*Terminologia:

“Região”: Área de atuação do Centro de Tratamento de Cartas e Encomendas de Londrina (CTCE Londrina), que corresponde à região Norte do Paraná ou, mais precisamente, todos os municípios cujos CEPs estejam entre os números 86000-000 e 87999-999.

Organização: William Ribeiro da Silva

Os dados da circulação de objetos postais apresentam uma diferença entre Londrina e Maringá, numa outra magnitude, de tal maneira que confirmam que o número elevado de estabelecimentos na cidade de Londrina refere-se, sobretudo, aos de pequeno porte. Quando se observa o volume de correspondências simples distribuídas, no ano de 2003, se tem o número de 31.466.226, para Londrina, e de 25.270.162, para Maringá. Porém, quando se verificam as correspondências registradas, que se pressupõe que sejam referentes às empresas e/ou pessoas com poder aquisitivo de médio a elevado, encontram-se dados que contrastam, pois há um volume maior em Maringá, mesmo com o número menor de habitantes e de estabelecimentos, sendo de 1.637.711, para Londrina, e 1.702.459, para Maringá, o que representa uma média de 3,66 e 5,89 correspondências por habitante/ano, em 2003, sendo esta uma diferença significativa.

Resumindo, em Londrina, tem-se um número maior de estabelecimentos que, em hipótese, são em grande número de porte pequeno e, em Maringá, tem-se estabelecimentos que, mesmo em número menor, possuem participação econômica significativa, que chega a se aproximar proporcionalmente a alguns indicadores dos movimentos de Londrina, conforme se observa no Quadro 2. Tal fato possibilita afirmar que, em Maringá, há uma quantidade relativa superior de estabelecimentos de maior porte.

Quadro 2. Londrina e Maringá. Volume das movimentações em instituições financeiras e Produto Interno Bruto Municipal (PIB). 2003.

|                             | Londrina         | Maringá          | Unidade  |
|-----------------------------|------------------|------------------|----------|
| Número de agências          | 52               | 34               | Agências |
| Operações de crédito        | 1.004.214.385,53 | 612.563.859,78   | Reais    |
| Depósitos à vista – governo | 9.399.937,65     | 4.879.345,65     | Reais    |
| Depósitos à vista – privado | 206.769.963,29   | 142.592.455,91   | Reais    |
| Poupança                    | 472.013.733,73   | 296.892.746,33   | Reais    |
| Depósitos a prazo           | 404.653.341,43   | 351.022.872,20   | Reais    |
| PIB Municipal               | 4.080.674000,00  | 2.957.689.000,00 | Reais    |

Fonte: BACEN/Ministério da Fazenda, 2003 In: IBGE CIDADES, 2005. IBGE. Produto Interno Bruto Municipal, 2003.

Organização: William Ribeiro da Silva

Analisando-se o PIB Municipal percebe-se que, quando observado em sua relação *per capita*, nota-se que Londrina, em números absolutos, é o 9º. maior da Região Sul do Brasil, apresentando R\$ 8.105 per capita e Maringá é o 17º. da mesma região<sup>43</sup>, apresentando R\$ 9.603, ou seja, superior ao proporcional de Londrina<sup>44</sup>.

Nessa perspectiva, encaminhamos nossa discussão para a análise das dinâmicas das empresas de Londrina e de Maringá, selecionando uma amostragem representativa de perfil qualitativo, que possibilite o entendimento da lógica das atividades econômicas, da realização dos diferentes negócios e do respectivo rebatimento sobre a expressão da centralidade urbana.

Assim, selecionamos as maiores empresas de Londrina e de Maringá para a compreensão do Circuito Superior da Economia Urbana (SANTOS, 1979c), as quais possuem uma dinâmica que iremos chamar de *just in time* e outras empresas que seguem uma outra lógica de formação e de organização, estando no Circuito Inferior (Santos, 1979c), ou seja, pequenas empresas vinculadas à economia da “sobrevivência”.

<sup>43</sup> Dados referentes à situação de 2003. Fonte: IBGE, 2005.

<sup>44</sup> A título de comparação, o PIB *per capita* de Curitiba era de 9.105 reais, no ano de 2003, segundo dados do IBGE, 2005.

### 3.2. A cidade do *just in time* X a cidade da sobrevivência

A busca da compreensão da dinâmica dos negócios realizados nas cidades de Londrina e de Maringá decorreu da necessidade de se conhecer o alcance de suas centralidades em escalas intra e interurbanas. A partir deste enfoque é possível evidenciar a articulação junto à rede urbana que se constrói e se organiza segundo uma complexidade que escapa aos padrões das rígidas hierarquias com características fordistas, que constituíam as redes urbanas do início do século XX, as quais foram detalhadamente estudadas, analisadas e modeladas por Walter Christaller, nos anos de 1930.

Quando nos deparamos com a existência de números tão expressivos de estabelecimentos nestas cidades, tivemos de recorrer à compreensão teórica de Santos, quanto aos dois circuitos da economia urbana (SANTOS, 1979c; SANTOS, 1979a, E. SPOSITO, 1983; E. SPOSITO, 1999a), pois se trata de uma teoria destinada à compreensão dos reflexos das relações de desigualdade sociais e econômicas, em variadas escalas.

Santos elaborou esta teoria *de e para os países subdesenvolvidos* (E. SPOSITO, 1999a, p. 44) e buscava entender como se desenvolvia o processo de avanço, em escala e complexidade, da divisão internacional do trabalho que ampliava as diferenças entre os países desenvolvidos e os subdesenvolvidos. O autor partia da constatação da existência de uma nova realidade, a partir do fim da Segunda Guerra Mundial, em que a tecnologia e a informação assumiam grande destaque. Ele destacava: *as modernizações atuais, criações do sistema tecnológico, são comandadas pela força da grande indústria, representada essencialmente pelas firmas multinacionais e seus suportes, tais como as formas modernas de difusão de informações* (SANTOS, 1979c, p. 27-8).

Para o autor, a nova dinâmica da reprodução capitalista amplia a dependência dos países subdesenvolvidos, sendo que os tornam mais dependentes em termos de tecnologias em função das novas formas de produção e comércio, pois, na conjuntura analisada por Milton Santos, *a escala e as condições das produções dependem dos progressos tecnológicos que vêm dos pólos* (SANTOS, 1979c, p. 29).

Sendo assim, o autor, após análise da relação existente entre pobreza acentuada e processo de urbanização em países subdesenvolvidos, constata a existência de uma bipolarização na configuração da economia das cidades do mundo subdesenvolvido. O que o levou a concluir que as cidades dos países subdesenvolvidos não funcionam *como um aparelho maciço. Ao contrário, no interior do sistema urbano, em si mesmo depende de*

*outros sistemas de nível superior, pode-se reconhecer a existência de dois subsistemas, dois circuitos econômicos* (SANTOS, 1979c, p. 30).

Para Santos, a formação dos circuitos vincula-se aos novos padrões de produção e consumo, conforme segue:

[...] a existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não têm condições de satisfazê-las. Isso cria ao mesmo tempo diferenças quantitativas e qualitativas no consumo.

(SANTOS, 1979c, p. 29)

Portanto, na teoria de Milton Santos, seriam essas diferenças que causariam a criação e manutenção dos dois circuitos da economia urbana: - o superior, relacionado a uma dinâmica internacional direta, dominada geralmente por capitais multinacionais e transnacionais, de alto coeficiente de capital, criado em função dos progressos tecnológicos da modernização; e - o inferior, constituído por atividades de pequenas dimensões, dominado e utilizado pelo superior para sua própria manutenção, reflexo da modernização, mas de maneira indireta, pois atua sobre os que não se beneficiam ou se beneficiam parcialmente destes progressos.

Quadro 03. Atividades e características dos circuitos, superior e inferior

|                   |  |
|-------------------|--|
| Circuito Superior | <p>Comércio varejista moderno; a indústria (equipamentos, <i>Know-How</i>, capital etc., de dependência externa); comércios de exportação; os bancos – elo de ligação para a exportação de divisas a partir dos países subdesenvolvidos; empresas multinacionais e conglomerados econômicos.</p> <p>Capital abundante; tecnologia mais avançada na exportação dos produtos acabados; organização bem burocratizada; assalariamento de toda a força de trabalho; e grande estocagem de produtos; centralidade fundamental do capital.</p> |
|-------------------|--|

|                   |   |
|-------------------|---|
| Circuito Inferior | Sub-emprego, não-emprego ou terciarização; pobreza; criatividade, compreendendo a pequena produção manufatureira, frequentemente artesanal, o pequeno comércio de uma multiplicidade de serviços de toda espécie, de dimensões reduzidas; pulverização de atividades e estoque reduzido (trabalho em casa e vendedores de rua); Controle dos custos e dos lucros é raro e a contabilidade praticamente ausente; equipamentos de má qualidade; artesanato. Centralidade fundamental do trabalho <sup>45</sup> – <i>o lucro é menos importante que a sobrevivência.</i> |
|-------------------|---|

Adaptado de E. Sposito (1999a, p. 44 a 47).

Sendo assim, percebemos forte vinculação entre os dois circuitos da economia urbana, sendo que para o superior encontramos uma atuação de capitais com maiores intensidades, propiciando e necessitando de maiores velocidades de reprodução e, para o inferior, uma atuação capitalista com diferentes ações, sendo que se encontram alternativas que terminam contribuindo com a reprodução do circuito superior.

Concordamos com E. Sposito (1999a) a respeito da necessidade de se continuar a discussão sobre a Teoria dos dois circuitos da economia urbana, para avaliar se há sua superação ou seu esgotamento, pois, desde 1978, a reprodução capitalista avançou numa direção que ampliou ainda mais as desigualdades, de modo que essa rediscussão impõe-se.

Os dados que obtivemos sobre Londrina e Maringá, conduzem-nos a uma reflexão acerca da evolução do modo capitalista de produção, pois há mudanças estruturais que podem justificar que, na atualidade, continuamos tendo a produção e a permanência de dois circuitos articulados da economia urbana. Porém, as barreiras são cada vez menos delineadas e difíceis de demarcar, pois a articulação é crescente, os ganhos de velocidades e o acesso à tecnologia chegam ao circuito inferior. Estamos partindo da interpretação de que o processo de reestruturação produtiva ampliou as desigualdades socioespaciais e colocou em condição de subordinação, quantidade considerável dos estabelecimentos formalmente constituídos.

Assim, a lógica continua correspondendo à teoria miltoniana, pois há um circuito que se organiza de cima para baixo e outro que se organiza de baixo para cima,

<sup>45</sup> As atividades desenvolvem-se, neste setor, apoiadas, predominantemente, no trabalho familiar, não se constituindo, formalmente, uma relação entre patrão e empregado. O trabalho ganha neste circuito centralidade principal porque sua proporção é grande, comparativamente à adoção de tecnologias e formas de organização do trabalho avançadas.

constituindo uma lógica imbricada de pólos extremos com várias gradações intermediárias de produção e reprodução da economia na/da cidade.

No entanto, ressaltamos que, conforme afirmado por Santos (1979c), trata-se de uma bipolaridade e não de uma dualidade, ou seja, há forte interdependência entre os circuitos, sendo que ambos articulados é que constituem a totalidade do processo que se expressa no urbano sob processos e formas espaciais que tendem a diminuir as perspectivas de convívio entre as variadas diferenças socioespaciais. Com isso, registramos que nossa abordagem estará pautada na constituição das contradições entre o *just in time* e a sobrevivência, os quais integram-se por uma lógica de imbricações diretas ou mais tênues, mas com efetiva inter-relação entre os pólos, de tal sorte que termina por ocorrer uma multipolarização intermediária, que varia em termos de funcionalidade, de tecnologia, de utilização de mão-de-obra etc.

Uma tradução que se aproximaria do usual, segundo o dicionário Cambridge – International Dictionary of English (1995), seria “no tempo certo” ou “no tempo preciso”, sendo uma valorização e um controle maior do tempo, ampliando seu sentido capitalista, direcionando para o tempo do trabalho. Segundo Rodrigues (2005), juntamente com as técnicas de gerenciamento do Kanban, constitui em um instrumento de gestão e controle de mercadorias que procura minimizar o nível de estoques nos armazéns das empresas industriais. Criada em 1960 pela nipônica Toyota, foi considerada como uma das ferramentas de gestão que mais contribuiu para o milagre industrial japonês. A idéia base é bastante simples: cada etapa do ciclo de produção só deve solicitar novas encomendas à etapa anterior na medida em que precisar delas. Implica igualmente uma redução do número de fornecedores.

Segundo Coriat, citado por Tumolo (1997), o *just in time*, enquanto modelo japonês da reestruturação produtiva, trata-se nada mais nada menos que pensar ao contrário toda a herança legada pela indústria ocidental. Produzir não segundo o método norte-americano, que encadeia grandes séries de produtos altamente padronizados, estoques e economias de escala, mas em séries restritas, sem economias de escala e sem estoques, produtos diferenciados e variados. E, ainda assim, pois aí está o verdadeiro desafio, obtém ganhos de produtividade: produzir a custos sempre e cada vez mais baixos. Na prática, segundo Oliveira (2005), a aplicação de algumas técnicas na produção japonesa permitiu reduzir estoques, em todos os níveis, incrementar a capacidade disponível em grandes investimentos adicionais, diminuir tempos de fabricação, melhorar a produtividade e a qualidade dos produtos fabricados etc. E uma destas técnicas foi o *just in time* que tem o

objetivo de dispor da peça necessária, na quantidade necessária e no momento necessário, pois para lucrar necessita-se dispor do inventário para satisfazer as demandas imediatas da linha de produção. Para Benko (1999, p. 238) trata-se de um modelo da organização de produção inventado no Japão por Sei-ichi Ohno (um ex-vice-presidente da firma Toyota) em meados dos anos de 1960 e cada vez mais difundido no mundo inteiro.

No entanto, estamos nos referindo às economias hegemônicas, aos grandes capitais, que buscam agilidade na sua reprodução, mesmo que estejam vinculados em alguns aspectos ao funcionamento da empresa fordista, ou mesmo, com características mais arcaicas, porém, com autonomia de atuação, podendo, em grande parte dos casos que iremos analisar estar próximo do que se chama de “Fordismo Híbrido” (LIPIETZ, 1988).

É importante esclarecer tal fato, pois alguns autores utilizam o termo *just in time* de uma maneira que ressaltam ideologias patentes, como a “resolução dos problemas da produção e administração”, da completa derrocada do fordismo, chegando em alguns casos, a afirmar a superação da modernidade e ingresso na chamada pós-modernidade. Mas, para nós, o emprego do termo deve-se ao seu relacionamento com os novos rumos das atividades econômicas dos setores e grupos hegemônicos da sociedade em diferentes escalas. Trataremos, pois, de gradações de modernização, no sentido de identificar quais elementos da flexibilidade toyotista e rigidez fordista foram incorporados nos negócios sob análise.

A reestruturação produtiva impõe tal multi-polarização acompanhada de uma forte centralização de comandos, porém, de forma modificada, rompe com a estrutura dos sistemas e passa a operar em redes, de tal sorte que cria novas possibilidades e cria novas divisões do trabalho, com o aparecimento de novas funções. Neste sentido, *a cidade que é uma totalidade, feita de coisas e pessoas, de objetos e relações, de formas e ações, num movimento desigual e combinado, numa dinâmica de cooperação e conflito*, (SILVEIRA, 2004, p. 59) amplia a criação de riquezas e de pobreza, numa crescente interconexão indissociável. Assim, *a cidade não é apenas reino das grandes corporações e dos grandes bancos, o reino do circuito superior* (SANTOS, 1975), *mas também o lugar do trabalho não-especializado, das produções e serviços banais, das ações ligadas aos consumos populares* (SILVEIRA, 2004, p. 60).

Daí, acreditarmos que a cidade como totalidade não pode ser formada por subsistemas do sistema global (SANTOS, 2005 [1979], p. 93), mas sim, ela participa deste como integrante na divisão social e territorial do trabalho, que ganhou e atribuiu complexidade às novas dinâmicas impostas pela economia global, necessitando uma passagem, mesmo que gradual ou lenta, de maneira desigual, porém combinada, do

paradigma dos sistemas para o das redes. Portanto, a imbricação entre as ações dos grupos de pessoas físicas e/ou jurídicas que se beneficiam da modernização tecnológica, na reprodução capitalista ou nas esferas do consumo e os grupos dos que são atingidos pela modernização tecnológica, de maneira indireta, pois ficam alijados dos benefícios e distantes do consumo de elite, é crescente e somente se realiza com a formação das redes nas cidades: leia-se redes de ações, pessoas e objetos da vida cotidiana urbana, que estão articuladas sobremaneira com outras redes distantes ou próximas, em sentido relativo ou físico, mas que garantem que a totalidade dos processos possa se realizar, ou seja, a relação direta entre a cidade do *just in time* e a cidade da sobrevivência.

Nessa perspectiva, concordamos com os argumentos propostos por Santos (1979c) em sua teoria dos dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos, mas, diante da grande alteração das dinâmicas contemporâneas que modificaram as estruturas sociais e produziram novas lógicas de produção e apropriação do espaço, acrescido do fato que encontramos na teoria da regulação econômica um suporte para embasamento da discussão acerca da nossa problemática, utilizaremos os termos de “cidade do *just in time*” e “cidade da sobrevivência” para analisarmos as redes que estruturam as cidades. Além do fato de estamos analisando a economia em si, mas a estruturação do espaço em suas relações com a centralidade, por isso, o foco não deve ser o dos circuitos, mas o da forma como a cidade se estrutura em função dessa economia de diferenças articuladas.

## 4. O EMBATE ENTRE O GLOBAL E O LOCAL: AS DINÂMICAS ECONÔMICAS E A CENTRALIDADE

Diante do que é o mundo atual, como disponibilidade e como possibilidade, acreditamos que as condições materiais já estão dadas para que se imponha a desejada mutação, mas seu destino vai depender de como disponibilidades e possibilidades serão aproveitadas pela política. Na sua forma material, unicamente corpórea, as técnicas talvez sejam irreversíveis, porque aderem ao território e ao cotidiano. De um outro ponto de vista existencial, elas podem obter um outro uso e uma outra significação. A globalização atual não é irreversível.

(Milton Santos, 2000, p. 174)

Após a análise do universo dos estabelecimentos e os seus graus de concentração e dispersão a partir de sua localização nas cidades de Londrina e de Maringá, ainda é necessária uma abordagem qualitativa dos processos econômicos e seus rebatimentos espaciais, de tal modo a buscar respostas para as situações diferenciadas dos arranjos e disposições espaciais das cidades em questão.

Para tanto, partiremos de alguns casos que consideramos relevantes para a compreensão dos processos e formas espaciais na cidade e iniciaremos com uma análise das relações entre a redefinição da centralidade e a reestruturação produtiva para discutirmos a importância e o papel de diferentes setores da economia nesse processo, como: hiper e supermercados; lojas de departamentos; *fast foods*; *shopping centers* e outras atividades de relação indireta com a redefinição da centralidade.

### 4.1. Sobre a reestruturação produtiva e urbana. A lógica do *just in time* e os impactos na redefinição da centralidade

Considerando as conjunturas da atualidade temos nas cidades de Londrina e de Maringá, uma lógica que reproduz processos emanados de economias em várias escalas, sendo, nacional, regional e local. Por tal motivo, há a necessidade de estudar como se deu o processo de reestruturação produtiva, sob perfil “Pós-fordista”, chamado de “Economia de acumulação flexível” (HARVEY, 1996 [1989]; LIPIETZ, 1988; BENKO, 1999 [1995]) ou de “Toyotismo” (ANTUNES; 1998; CHESNAIS, 1996; MAMIGONIAN, 2000; DRUCK, 2001 [1999]).

Portanto, trata-se de uma análise que abrange determinações relativas à lógica capitalista, que se constituem na macro-escala e têm como consequência rearranjos em toda a economia, pois exige modificações em várias esferas, inclusive a pública. Para entender como este processo se deu/dá nas cidades de Londrina e de Maringá optamos por partir da análise da Teoria da Regulação, de maneira a entender tal processo como uma etapa de reorganização e posterior avanço econômico, de tal maneira a relacionar com a teoria da constituição da economia cíclica, de acordo com as crises cíclicas de Kondratieff (MAMIGONIAN, 2000)<sup>46</sup>.

Selecionamos, então, as maiores empresas de Londrina e de Maringá para realizarmos entrevistas e podermos mensurar qualitativamente como se efetivam os negócios sob as regras da economia do *just in time* nas referidas áreas sob estudo, assim como, as características e as lógicas que criam e atraem, segundo novas lógicas de subordinação quanto à terceirização e sub-contratação, ocorrendo uma diminuição da necessidade de mão-de-obra formalizada. Assim, ocorre uma reordenação nas estruturas do mercado de trabalho, com o aumento da flexibilidade na produção, no aparato tecnológico e nas novas engenharias de produção, mas, sobretudo, relacionado à flexibilidade dos contratos de trabalho e produção, enquanto maneiras impostas pelos grandes capitais para garantir maior velocidade de

---

<sup>46</sup> Note-se que adoção do enfoque das crises cíclicas de Kondratieff deve-se ao fato de a considerarmos importante para o entendimento dos ajustes e reestruturações em momentos de descendência econômica, porém, consideramos que se trata da formulação de um modelo que busca o entendimento da realidade via a generalização, datando e agrupando informações de realidades diferentes, sob geografias absolutamente diferentes. Portanto, acreditamos que a Regulação Econômica seja mais condizente com as explicações das “complicações” geográficas contemporâneas. Sobre as crises cíclicas, Jacob Gorender (1985) na apresentação de edição brasileira de *O Capital*, refere-se às formulações de Schumpeter acerca dos ciclos econômicos e tece algumas considerações sobre os ciclos das crises. Ao estudar, no Livro Segundo, a reprodução do capital social total, assinalou Marx, em diversas passagens, a natureza cíclica dessa reprodução. Ultrapassada a fase de crise, cada novo ciclo se renova através de fases sucessivas de depressão, reanimação e auge, que desemboca na crise seguinte, a partir da qual se origina novo ciclo. Esta natureza cíclica do movimento da reprodução tem a causa fundamental no impulso inelutável do capital à sua valorização (de outra maneira, não seria capital), o que o leva a chocar-se numa frente geral, periodicamente, com as barreiras que a própria valorização cria para o desenvolvimento das forças produtivas. Tais barreiras inexistiriam se o capital não precisasse valorizar-se e conduzir a acumulação ilimitada a colidir com a forma capitalista de sua concretização (GORENDER, 1985, p. LIX; LX).

produção, respostas rápidas às dificuldades relativas à diminuição da taxa de lucro e gerando socialização dos possíveis prejuízos<sup>47</sup>.

Desta maneira, tem-se um aumento das relações entre a lógica do “*just in time*” e da lógica da “sobrevivência”, pois os vínculos se estreitam na medida em que as chamadas empresas terceiras passam a ser dirigidas indiretamente pela empresa central, de acordo com a sua demanda, gerando relações de subordinação dos pequenos empresários em relação aos grandes empresários. Em muitos casos, a estratégia adotada pelo grande capital refere-se a pulverizar a produção e aumentar o grau de dependência dos terceiros e, com isso, ampliar suas possibilidades de exploração indireta, com riscos progressivamente menores.

Há, ainda, a transição de comando da economia de escala para a economia de escopo<sup>48</sup> (LIMONAD, 2003), sendo que as empresas se tornaram, via de regra, menores, do ponto de vista das plantas industriais, mas com uma produtividade sempre maior e crescente e segundo novas lógicas de localização.

Assim, consideramos que a Teoria dos dois circuitos da economia urbana, desenvolvida por Santos (1979c) precisa de uma rediscussão em seus aspectos estruturais no que concerne ao entendimento e classificação dos circuitos, pois no atual estágio de desenvolvimento do capitalismo, as relações entre os circuitos precisam ser revistas, pois houve um aprofundamento das desigualdades com um aumento das perspectivas de exploração (E. SPOSITO, 1999a).

---

<sup>47</sup> O setor de Educação, sobretudo, do ensino superior, é bastante relevante nas duas cidades em questão e apresenta um rebatimento direto sobre a centralidade urbana e regional, uma vez que atrai estudantes de variados municípios do Paraná e outros estados, principalmente São Paulo. É uma atividade geradora de concentrações que conduzem à formação de áreas centrais com tais especificidades impactando na estruturação dos espaços urbanos, como o caso da Zona 7, ao lado da Universidade Estadual de Maringá, que apresenta um processo de verticalização e concentração de atividades para atendimento da demanda dos estudantes e o caso da recente cidade universitária em Londrina, já citada, localizada ao lado da Universidade Estadual de Londrina. Além das universidades estaduais, outras privadas também promovem um significativo impacto sobre a estruturação urbana, porém, tal análise necessitaria de completo levantamento de dados, que nos obrigaria a nos desviar do foco desta pesquisa. Assim, não iremos tratar de tal impacto, mas indicamos o trabalho de pesquisa acerca da importância dos impactos das universidades no Estado do Paraná coordenado por Ângela Massumi Katuta e Fabio César Alves da Cunha, desenvolvida junto à Universidade Estadual de Londrina.

<sup>48</sup> Economias de escopo é uma denominação empregada por Limonad (2003) para referir-se às variantes quantitativas e qualitativas da atividade de produção industrial, no que diz respeito as seguintes características: redução da dimensão da planta industrial em virtude da sub-contratação e da produção global; redução do número de plantas únicas no gênero; intensificação da presença de capital com alta composição orgânica; elasticidade para adaptar-se e produzir outros produtos, com capacidade reduzida; externalização e terceirização; modulação com produtos simultâneos; produção segmentada; quantidade reduzida de empregos; crescente internacionalização do capital; constituição de grandes complexos de redes empresariais (horizontal); controle de estoques. No trabalho citado, a autora faz uma análise comparativa da produção industrial da Volkswagen em São Bernardo do Campo (SP), implantada na economia de escala, e a de Rezende (RJ), construída com base na economia de escopo. Ou seja, a economia de acumulação flexível, com funcionamento em *just in time*, preocupa-se mais com o escopo dos processos, enquanto a economia da rigidez fordista atribui destaque para a escala dos processos. Benko (1999) utiliza a expressão “economias de variedade” (“economies of scope”).

Por tal motivo, optamos por trabalhar com a concepção da Teoria dos dois circuitos da economia urbana, mas a partir de adaptações que possibilitem o desenvolvimento de respostas às nossas questões analíticas e empíricas acerca das expressões da centralidade. Enquanto teoria, sua aplicação se refere a uma determinada realidade, com recortes temporais e espaciais específicos, portanto, a necessidade de revisão se reforça, sobretudo, a partir da realização de uma pesquisa com foco central sobre a referida teoria para analisar com graus de detalhes, o funcionamento da economia sob esta perspectiva<sup>49</sup>.

Para tanto, buscaremos entender a dinâmica dos negócios que se realizam nas cidades de Londrina e de Maringá, através de análise setorializada entre empresas que configurem o que estamos chamando de empresas em “*just in time*” organizando a reflexão a luz dos aspectos destacados por Sposito (2004; 2001b); Santos e Silveira (2004 [2001]); Carlos (2001); Lipietz e Leborgne (1990) acerca dos rebatimentos das novas dinâmicas econômicas que conduzem a novas características e condições das esferas da produção, circulação e consumo, perante a reestruturação das cidades, sobretudo, por inserir elementos novos que modificam as lógicas que orientam as localizações dos fixos e os direcionamentos dos fluxos.

Como meio de verticalizarmos o debate, selecionamos por critérios qualitativos, empresas representativas das atuais dinâmicas econômicas, no caso, as 150 maiores contribuintes de ISS dos municípios e realizando-se, ainda, uma nova filtragem considerando-se os setores de atuação de acordo com a classificação do CNAE/IBGE-2004. Assim, trataremos do setor de auto-serviços; do *fast food*; dos serviços de transportes; dos magazines; dos comércios automotivos; do setor agropecuário e da atividade industrial, sempre tomando por referência as ações e expressões espaciais nas cidades de Londrina e Maringá<sup>50</sup> (quadros 4 e 5).

---

<sup>49</sup> Temos conhecimento de pesquisas que estão sendo desenvolvidas a partir da Teoria dos dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos por Maria Laura da Silveira, que estuda a cidade de São Paulo e por Edílson Luiz de Oliveira, que está desenvolvendo uma tese de doutorado acerca do circuito inferior de Londrina.

<sup>50</sup> A seleção das empresas foi realizada a partir de listagens fornecidas pelas Prefeituras Municipais de Londrina e de Maringá, contendo as 150 maiores empresas por contribuição de ISS nos anos de 1999 e 2004, respectivamente. Dessas listagens, realizamos uma atualização através de verificação de campo e uma nova seleção, buscando uma amostragem com grande variedade funcional e com representatividade para o entendimento da situação atual das empresas do *just in time* nas cidades em estudo e que possibilitassem a discussão da redefinição da centralidade.

Quadro 4. Londrina. Empresas do *just in time* selecionadas para entrevista. 2004

| Empresas |   | Ramo de atuação   | Nº. de Funcionários | Ano de Instalação em Londrina | Local da Sede                        | Ranking Municipal por ISS |
|----------|---|---|---------------------|-------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|
| 1.       | Viação Garcia   | Transporte Rodoviário de passageiros e cargas             | 2.000               | 1938                          | Londrina PR                          | 1                         |
| 2.       | Viscardi  | Supermercados   | 750                 | 1955                          | Londrina PR                          | 4                         |
| 3.       | Cia. Cacique de Café Solúvel*                                     | Indústria alimentícia                                     | 340                 | 1959                          | Londrina PR                          | 5                         |
| 4.       | Bratac  | Fiação  | 600                 | 1977                          | Londrina PR                          | 6                         |
| 5.       | Carrefour   | Hipermercados   | 300                 | 1992                          | França<br>No Brasil:<br>São Paulo SP | 7                         |
| 6.       | Dixie Toga*   | Fabricação de material plástico                           | 351                 | 1998                          | São Paulo SP                         | 9                         |
| 7.       | Elevadores Atlas  | Fabricação de estruturas metálicas - elevadores e escadas | 480                 | 1998                          | Suíça<br>No Brasil:<br>São Paulo SP  | 11                        |
| 8.       | Iramãos Muffato   | Hipermercados   | (não disponível)    | 1975 (rede)                   | Cascavel PR                          | 12                        |
| 9.       | Cativa  | Laticínio   | 97                  | 1964                          | Londrina PR                          | 21                        |
| 10.      | Instituto Filadélfia  | Educação  | 700                 | 1945                          | Londrina PR                          | 22                        |
| 11.      | Rede Paranaense de Comunicação – TV Coroados e Jornal de Londrina | Comunicação   | 197                 | 1961                          | Curitiba PR                          | 63                        |
| 12.      | Gran Sapore   | Fornecimento de comida preparada                          | 1.200               | 2001                          | Campinas SP                          | 24                        |
| 13.      | Fast Frio   | Metalurgia e estruturas metálicas                         | 140                 | 1999                          | Londrina PR                          | 28                        |
| 14.      | Milênia Agrociências  | Fabricação de defensivos agrícolas                        | 700                 | 1998                          | Londrina PR                          | 29                        |
| 15.      | Lojas Americanas  | Comércio Varejista – supermercado                         | 130                 | 1968                          | Rio de Janeiro RJ                    | 41                        |
| 16.      | Eliane  | Fabricação de   | 127                 | 1976                          | Cocal do Sul                         | 43                        |

|     | Revestimentos Cerâmicos                     | produtos cerâmicos                           |                      |      | SC                                       |     |
|-----|---|--|----------------------|------|--|-----|
| 17. | Hidromar                                    | Fabricação de bombas hidráulicas             | 120                  | 1950 | Londrina PR                              | 46  |
| 18. | Cipasa                                      | Comércio de veículos automotores             | 140                  | 1958 | Londrina PR                              | 52  |
| 19. | Norpave                                     | Comércio de veículos automotores             | 150                  | 1969 | Curitiba PR                              | 55  |
| 20. | Transportadora Falcão                       | Transporte Rodoviário                        | 180                  | 1979 | Londrina PR                              | 69  |
| 21. | Três Barras Com. de Alimentos (Mc Donald's) | Serviços de Alimentação                      | 60 (Catuaí Shopping) | 1990 | Franquia: Londrina PR<br>Corporação: EUA | 102 |
| 22. | Dedic                                       | Serviços de comunicações                     | 1240                 | 1998 | São Paulo SP                             | -   |
| 23. | Bordignon                                   | Comércio varejista de material de construção | 300                  | 1998 | Quatiguá PR                              | -   |

-Empresa que não consta da classificação por ter sido instalada posteriormente ou o dado não estava disponível.

\* Não foi possível realizar entrevista.

Quadro 5. Maringá. Empresas do *just in time* selecionadas para entrevista. 2004

| Empresas                              | Classe de atuação                     | Nº. de Funcionários | Ano de Instalação em Maringá | Matriz ou filial em Maringá | Ranking Municipal por ISS |
|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| 1. COCAMAR*                           | Cooperativa agrícola e agroindustrial | 3.500               | 1963                         | Maringá PR                  | 1                         |
| 2. Usina de açúcar Santa Terezinha*   | Fabricação de Refino de Açúcar        | 7.500               | 1964                         | Maringá PR                  | 2                         |
| 3. Transporte Coletivo Cidade Canção* | Transporte Urbano                     | 848                 | -                            | Maringá PR                  | 3                         |
| 4. Expresso Maringá                   | Transporte Rodoviário                 | 425                 | 1954                         | Maringá PR                  | 9                         |
| 5. SPAIPA S/A                         | Fabricação de bebidas                 | 2.300               | 1995                         | Curitiba PR                 | 10                        |
| 6. GVT *                              | Telefonia                             | 1.800               | 1999                         | Curitiba PR                 | 15                        |
| 7. Cooperfios                         | Fiação                                | 240                 | -                            | Maringá PR                  | 21                        |
| 8. Nobel Sistema de Ensino            | Educação                              | 200                 | 1988                         | Maringá PR                  | 23                        |
| 9. Indel                              | Equipamentos de telecomunicações      | 450                 | 1976                         | Maringá PR                  | 30                        |
| 10. Atacadão                          | Comércio atacadista                   | 173                 | 1962                         | São Paulo SP                | 34                        |
| 11. VISOLUX                           | Comunicação                           | 120                 | 1979                         | Maringá PR                  | 35                        |

|     |  | Visual  |       |       |   |    |
|-----|--|---|-------|-------|---|----|
| 12. | Lojas Americanas                           | Comércio Varejista – supermercado             | 101   | 1979  | Rio de Janeiro RJ                       | 46 |
| 13. | Zacarias Veículos                          | Comércio de Veículos                          | 163   | 1975  | Curitiba PR                             | 57 |
| 14. | Mc Donald's                                | Alimentação                                   | 130   | 1992  | Franquia: Maringá PR<br>Corporação: EUA | 59 |
| 15. | Sociedade Emissora Paranaense – TV Cultura | Comunicações                                  | 106   | 1970- | Curitiba PR                             | 67 |
| 16. | MR Malharia (Marion & Marion)              | Confecção de artigos do vestuário             | 300   | 1979  | Maringá PR                              | 73 |
| 17. | Dismar                                     | Atacado e varejo de móveis e eletrodomésticos | 1.350 | 1992  | Maringá PR                              | 74 |
| 18. | Supermercado s São Francisco               | Supermercados                                 | 1.350 | 1982  | Maringá PR                              | -  |
| 19. | ALL  | Transporte Rodoviário e Ferroviário de cargas | 3.200 | 1997  | Curitiba PR                             | -  |

-Empresa que não consta da classificação por ter sido instalada posteriormente ou o dado não estava disponível.

\* Não foi possível realizar entrevista.

#### 4.1.1. Supermercados e Hipermercados em Londrina e Maringá

Com a recente expansão do ramo em função das transformações culturais e econômicas que fortalecem o consumo por meio do auto-serviço, tal segmento bastante atuante em todo panorama nacional reflete algumas características que influenciam o processo de reestruturação das cidades, pois suas dinâmicas interferem decisivamente na composição dos fluxos e, inclusive, na localização de outros estabelecimentos atacadistas ou que se beneficiam por uma integração externa direta. Principalmente quando se refere às cidades médias e pequenas, uma vez que, em função da complexidade e tamanho desses espaços urbanos, a operacionalização de grandes empreendimentos termina por redefinir praticamente toda a sua estruturação urbana e regional<sup>51</sup>.

Como nas palavras de Santos e Silveira (2004):

<sup>51</sup> Para maior profundidade da história de implantação e expansão dos supermercados, consultar a dissertação de mestrado de Pintaudi, acerca dos Supermercados na Grande São Paulo, 1981.

Os supermercados são, hoje, elos fundamentais nas cadeias de distribuição e produção, pois participam das diversas instâncias, criando marcas agindo como oligopsônios em algumas produções, modificando os calendários de pagamentos e comandando assim uma importante parcela do comércio varejista. O número de supermercados cresceu 7,8 vezes entre 1966 e 1976 (997 lojas e 7.800 lojas, respectivamente). Em 1998 eram 51.500 supermercados, mostrando, em 22 anos, um crescimento de 6,6 vezes. Hoje eles são responsáveis por 85 % do abastecimento nacional de produtos de grande consumo e por 655 mil empregos.

(SANTOS E SILVEIRA, 2004 [2001], p. 150)

Nas cidades sob estudo, o setor dos supermercados e hipermercados<sup>52</sup> reflete o estado de arte em nível nacional, pois há a presença de empresas de diferentes portes e características, porém, têm-se destacado nas lideranças do setor as empresas de capital local que conseguiram se organizar e grandes capitais internacionais que tem aumentado gradativamente suas participações.

Trata-se de uma dinâmica muito intensa em que grandes fusões e incorporações de nível nacional interferem grandemente nos processos locais. A listagem com os grupos que apresentam liderança no setor pode ser visualizada nas tabelas 6 e 7, de acordo com dados do *ranking* realizado pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda em 2004.

---

<sup>52</sup> Consideram-se supermercados e hipermercados os estabelecimentos que apresentam, em geral, as seguintes características: **supermercados** - principais seções de vendas constituídas de mercearia, bazar e perecíveis; cerca de 1.500 a 5.000 itens em exposição; de 3 a 40 *check-outs* e mais de 300 m<sup>2</sup> de áreas de vendas; **hipermercados** - principais seções de vendas constituídas de mercearia, bazar, perecíveis, têxteis e eletrodomésticos; mais de 5.000 itens em exposição; mais de 40 *check-outs* e mais de 5.000 m<sup>2</sup> de áreas de vendas e uma “área de influência” superior a 5 km<sup>2</sup>. (ABRAS – Associação Brasileira de Supermercados - citada por SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO, Ministério da Fazenda., 2004)

Tabela 6. Londrina. Características dos grupos com maior participação no setor de supermercados e hipermercados. 2004<sup>53</sup>

| Grupos   | Nº. de lojas | Nº. de lojas no Brasil | CDs <sup>54</sup> Brasil | Check outs | Média de check outs (loja) | Área comercial (m <sup>2</sup> ) | Média de área comercial (loja) (m <sup>2</sup> ) |
|--|--------------|------------------------|--------------------------|------------|----------------------------|----------------------------------|--|
| 1 Irmãos Muffato & Cia. Ltda.                                    | 04           | 22                     | 01                       | 131        | 32                         | 15.480                           | 3.870  |
| 2 Carrefour (Carrefour Comércio e Indústria Ltda.) <sup>55</sup> | 01           | 368                    | 11                       | 46         | 46                         | 10.189                           | 10.189   |
| 3 Supermercados Viscardi (Casa Viscardi S.A.)                    | 09           | 11                     | 01                       | 67         | 07                         | 10.100                           | 1.122  |
| 4 Condor Super Center Ltda. (Condor Londrina)                    | 01           | 20                     | 02                       | 40         | 40                         | 6.200                            | 6.200  |
| 5 Atacadão Distribuição Comércio e Indústria Ltda.               | 01           | 29                     | 05                       | 16         | 16                         | 3.200                            | 3.200  |
| Total  | 16           | 442                    | 21                       | 300        | 28                         | 45.169                           | 6.722  |

Fonte: Pesquisa de campo, 2005; Ministério da Fazenda. Secretaria de Acompanhamento Econômico, 2004.  
Organização: William Ribeiro da Silva

Tabela 7. Maringá. Características dos grupos com maior participação no setor de supermercados e hipermercados. 2004

| Grupos   | Nº. de lojas | Nº. de lojas no Brasil | CDs Brasil | Check outs | Média de check outs (loja) | Área comercial (m <sup>2</sup> ) | Média de área comercial (loja) (m <sup>2</sup> ) |
|--|--------------|------------------------|------------|------------|----------------------------|----------------------------------|--|
| 1 Supermercados São Francisco                                    | 07           | 11                     | 01         | 100        | 12                         | 9.581                            | 1.368  |
| 2 Rede Canção de Supermercados                                   | 05           | 09                     | 01         | 53         | 10,6                       | 4.700                            | 940  |
| 3 Rede Bom Dia de Supermercados                                  | 07           | 34                     | 01         | -          | -                          | -                                | -  |
| 4 Atacadão Distribuição Comércio e Indústria Ltda. <sup>56</sup> | 01           | 29                     | 05         | 20         | 20                         | 4.500                            | 4.500  |
| 5 Wal-Mart (BIG e Mercadorama) <sup>57</sup>                     | 02           | 293                    | 05         | 37         | 37                         | 6.124                            | 4.062  |
| Total  | 22           | 376                    | 13         | 210        | 19,9                       | 24.905                           | 2.717  |

Fonte: Pesquisa de campo, 2005.

-Dados não disponíveis.

Organização: William Ribeiro da Silva

<sup>53</sup> Na continuidade do *ranking*, seguem, Wal-Mart (Mercadorama); Supermercados Luedgil Ltda (Almeida Mercados); Muffato Lamboia & Cia Ltda (Supermercado Fatão); Obara Miyamoto & Cia Ltda (Supermercado Musamar); Supermercado Santarém Ltda (Supermercado Santarém); C. Salles & Cia. Ltda. (Supermercado Golfinho)

<sup>54</sup> CDs – Centro de Distribuição de Mercadorias.

<sup>55</sup> Total de lojas no Brasil, incluindo 100 Hipermercados; 60 supermercados; 208 Maxidescontos.

<sup>56</sup> Aos valores de área comercial do Atacadão, deve-se acrescentar ainda 1.258 m<sup>2</sup> de área referente ao seu depósito, pois o mesmo também atua junto ao atacado e necessita de uma reposição mais imediata, portanto de um depósito considerável em anexo. Ressalte-se que apresenta também vendas ao consumidor final.

<sup>57</sup> Para o número que consta como referente aos Centros de Distribuição do Grupo SONAE Brasil, não estão computados os CDs do Grupo Wal-Mart Brasil.

Entre os líderes que atuam em Londrina, apenas os Supermercados Viscardi são constituídos por capital local, sendo os demais líderes do mercado, de Capital regional paranaense (Super Muffato [Cascavel - PR] e Condor [Curitiba - PR]); de Capital Nacional (Atacadão Distribuição Comércio e Indústria Ltda [São Paulo - SP]) e de Capital internacional (Carrefour [França]). No caso de Maringá, os Supermercados São Francisco, Rede Canção de Supermercados e Rede Bom Dia de Supermercados são de capitais originados em Maringá, sendo apenas o grupo SONAE de capital externo, no caso Internacional (Estados Unidos)<sup>58</sup>.

A entrada dos grandes capitais internacionais do ramo dos supermercados e hipermercados acompanha o processo de reestruturação da economia mundial, com a formação dos grandes conglomerados e grupos econômicos, iniciando grandes fusões e aquisições, com absoluto crescimento internacionalizado de grandes redes, sobretudo, posterior aos anos de 1990.

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.

Porém, o que se percebe, posteriormente, é que os processos ocorreram de forma acelerada, atropelando etapas importantes de proteção gradual dos capitais locais como maneira de preparação dos agentes econômicos nacionais ao novo ambiente de competitividade acirrada. Assim, a partir dos anos de 1990, houve o crescimento das importações e o início de uma grande crise econômica que tem dificultado as ações dos grupos nacionais. Tais políticas de ingresso na economia de cunho neoliberal foram mantidas nos governos seguintes, formatando um quadro bastante propício para que as “reestruturações

---

<sup>58</sup> Recentemente, final de 2005, as lojas localizadas no Brasil do grupo SONAE, de capital português, foram adquiridas pelo grupo estadunidense Wal-Mart, representando uma forte expansão do grupo no mercado brasileiro. A rede Wal-Mart tentou, no ano de 2004, ingressar na cidade de Londrina com a construção de um Hipermercado localizado na Rua Quintino Bocaiúva (Área de expansão do centro Principal), porém, a Prefeitura Municipal decretou interesse de finalidade pública para a área e impediu que a transação se efetivasse alegando pretender construir na área um Teatro Municipal. Tal fato foi ocasionado também por forte pressão da Associação Comercial e Industrial de Londrina, em defesa de seus associados, por considerar que a rede estadunidense iria desequilibrar muito o comércio no Centro de Londrina. Com a aquisição das lojas da rede portuguesa, o Wal-Mart passou a controlar um hipermercado e um supermercado, em Maringá - BIG e Mercadorama - e um supermercado, em Londrina - Mercadorama.

dolorosas” (BENKO, 1999) fossem ocorrendo. Daí seguem-se as privatizações, as fusões e as aquisições.

Portanto, ocorrem modernizações em vários segmentos, inclusive no que respeita aos supermercados e hipermercados, pois diante do quadro econômico e com a ampliação da urbanização posterior aos anos de 1960, modificações nos padrões de consumo foram originadas, fortalecendo o auto-serviço. Assim, grandes capitais aproveitaram-se do contexto e iniciaram um processo de expansão. (ver quadro 6)

Quadro 6. Brasil - Grau de concentração do setor de Supermercados e Hipermercados. 1994, 1997, 1998 e 1999

| Classes   | 1994 | 1997 | 1998 | 1999 |
|---|------|------|------|------|
| Faturamento das duas maiores / Faturamento das 300 maiores  | 26%  | 26%  | 39%  | 40%  |
| Faturamento das cinco maiores / Faturamento das 300 maiores | 37%  | 40%  | 48%  | 60%  |
| Faturamento das 10 maiores / Faturamento das 300 maiores    | 47%  | 49%  | 58%  | 69%  |
| Faturamento das 20 maiores / Faturamento das 300 maiores    | 57%  | 60%  | 67%  | 76%  |

Fonte: BNDES. Gerência Setorial de Comércio e Serviços, 2000. Disponível em <http://www.bndes.gov.br/conhecimento/setorial/get2is25.pdf>. Acesso em 20/12/2005.

A seguir iremos realizar uma discussão das dinâmicas recentes ocorridas no setor, nas duas cidades em questão, de tal modo, que seja possível destacar elementos acerca da influência das atividades econômicas perante os processos e formas espaciais. Para tanto, faremos breves descrições sobre algumas dinâmicas setorializadas selecionadas.

Até o ano de 1992, o setor era dominado por supermercados de capital local, sobretudo, o maior deles, “Casa Viscardi”, que possuía 11 lojas em operação em Londrina, sendo responsável por cerca de aproximadamente 80% do mercado<sup>59</sup>. Ressalte-se que, em 1991, segundo o IBGE, a população era de 390.000 habitantes, ou seja, a representatividade de ação desse grupo era muito grande. Semelhante processo ocorreu em Maringá, pois até o ano de 1992, o setor era dominado por supermercados de capitais locais, dos quais, sobressaíam-se os Supermercados Musamar, os Supermercados São Francisco e os Supermercados Cidade Canção.

A Casa Viscardi foi fundada, em 1955, pelo paulista residente em Londrina, Guilherme Viscardi, que operava no sistema de vendas de secos e molhados e no varejo e atacado, via sistema de balcão. Em 1964 tornou-se um supermercado, sendo o primeiro do interior do Paraná com o sistema de auto-serviço. Nesse momento, ingressavam na direção da

<sup>59</sup> Informação prestada por dirigente da Casa Viscardi em entrevista no ano de 2005.

empresa Carlos Machado e Clodoaldo Viggiani. Em 1962, o grupo já possuía três lojas e optou, como diretriz de operação da empresa, por uma estratégia de se localizar em bairros com as características de um comércio de vizinhança. Após a consolidação do grupo e modificação cultural dos padrões de consumo na cidade, em decorrência do acelerado processo de urbanização, a empresa expandiu-se rapidamente, chegando a ter, em 1992, 12 lojas em Londrina e mais uma em Cambé e uma em Ibiporã. Possui escritório de administração e centro de distribuição localizado nas proximidades do Centro Principal de Londrina, ao lado do Terminal Rodoviário.

Em Maringá, o Supermercado Musamar foi fundado em 1947, com loja de secos e molhados, por uma família de imigrantes japoneses, “(re)emigrados” do Estado de São Paulo (MELCHIOR, 2003) que havia se estabelecido em Londrina. No momento da expansão dos negócios da CTNP em rumo ao oeste com a construção de Maringá, a família do Sr. Tadashi Obara partiu para montar tal estabelecimento, que prosperou bastante nos anos posteriores. Em 1977, foi fundado o Supermercado Cidade Canção por uma família de Maringá que também conseguiu se firmar rapidamente no setor. Em 1982, foi fundado o Supermercado São Francisco, por Valdir Nogareli, proveniente de uma família também de Maringá.

Portanto, em ambas as cidades, o setor dos supermercados apresentava um desenvolvimento com capitais próprios, observando-se uma evolução dos primeiros que conseguiram se estabelecer e dominar o mercado. Tal realidade perdurou até os anos de 1990.

Conforme já destacado, os anos de 1990 representaram um momento propício para a entrada e reprodução dos grandes capitais no interior do Brasil, acrescido da acelerada modificação no potencial de mobilidade e padrões de consumo.

É com esse pano de fundo que houve, em 1992, a instalação do Carrefour em Londrina, ao lado do Catuaí Shopping Center, situado na PR-445 – Rodovia Celso Garcia Cid, representando um importante impacto no ramo de supermercados e na estruturação urbana e regional de Londrina, alterando significativamente os destinos de fluxos e deslocamentos na estrutura urbana.

O Carrefour, empresa de capital francês, instalado no Brasil desde 1975, iniciou, nos anos de 1990, uma política de expansão pelo interior do país, com a abertura de novas lojas e aquisição de outras. O hipermercado instalado em Londrina possui: 10.189m<sup>2</sup> de área comercial, com 46 *check outs*; 300 funcionários; estacionamento de grandes proporções; cartão de crédito próprio; caixa eletrônico; agência bancária e lojas de apoio. Além do fato de

beneficiar e ser beneficiado pela localização ao lado do Catuaí Shopping Center<sup>60</sup>, distante sete quilômetros do Centro Principal.

Em seu primeiro ano de funcionamento, esse hipermercado teve uma política bastante agressiva de concorrência, operando, inclusive, com preços inferiores aos de custo, com objetivo claro de conquistar mercado consumidor. Tem uma força muito grande de divulgação publicitária, com inserções pela Rede Globo de Televisão de 30 segundos por três vezes por semana, além do Jornal de Londrina e Rádio Paiquerê FM.

A partir de 1997, este grupo implantou, no Brasil, uma nova concepção de logística com fins de diminuição dos custos de transportes e centralização das compras, realizadas em grande escala com preços reduzidos se comparados à concorrência. A centralização das compras é feita em São Paulo, onde se localiza sua sede administrativa no Brasil, que controla todas as operações financeiras e gerencia o departamento de Recursos Humanos. Quando necessários, os cursos de capacitação são realizados em São Paulo.

As decisões dos momentos e das mercadorias a serem compradas junto aos fornecedores para reposição de estoque diário são tomadas em São Paulo, por meio de sistema automático de controle de estoque, tendo o gerente local autonomia para realizar apenas compras num limite de 5% do total de mercadorias. Nesses 5 %, incluem-se os produtos rapidamente perecíveis, que são em sua maioria, de origem local ou regional, comparecendo entre os fornecedores, a título de exemplo, os produtos: Café Pelé; Vinhos Guaravera; de Londrina; produtos Itamaraty e Big Frango de Rolândia e de movelaria, provenientes de Arapongas (PR).

Do total de mercadorias que abastecem o hipermercado, 90% são provenientes do Estado de São Paulo, com transportadoras contratadas pela sede administrativa ou por contratos de concessão de frete na venda. O Carrefour exige um padrão para todos os fornecedores, incluindo preços “competitivos”, periodicidade regular de entrega e, em alguns casos, contratos de exclusividade. Há, também, a prática de compras em larga escala, com preços reduzidos, em que o Carrefour emprega sua marca às mercadorias, sendo a chamada “marca própria”.

Portanto, percebe-se que o Carrefour apresenta uma operacionalização que pode ser considerada de ponta, sendo líder no setor no Brasil. Porém, algumas de suas

---

<sup>60</sup> Referimo-nos a localização “ao lado” do Catuaí Shopping Center por razões administrativas, pois o prédio onde está instalado o Carrefour foi comprado pela rede, não sendo considerado como integrante do Catuaí Shopping Center. Porém, na prática, o mesmo faz parte das instalações do referido shopping, tendo um portão de acesso de grandes dimensões, sendo o que possui maior movimento (RIBEIRO, 2002) e comparece nas inserções publicitárias do *shopping* como parte integrante.

características são absolutamente rígidas, como a forte centralização administrativa e operacional, o que lhe aproxima do gerenciamento da economia de escala. E, por outro lado, com algumas características da economia flexível, sobretudo, nos contratos temporários, nas terceirizações de mão-de-obra; na nomenclatura e tratamento dos funcionários, pelo que são chamados pela expressão já no meio de administração, de “colaboradores”; e pelo seu rápido sistema de controle de estoque, que fisicamente, em Londrina é de tamanho reduzido, mesmo para um empreendimento desse porte. Existe, ainda, uma “Quase Integração Vertical pobre” – QIV-pobre. (Houssiaux, 1957; Enrietti, 1983 citados por LEBORGNE e LIPIETZ, 1990, p. 30), pois, em alguns casos há uma forte subordinação dos fornecedores perante o Carrefour, sobretudo por adotar políticas em alguns segmentos que claramente configuram práticas de oligopsônio. Assim, trata-se de um empreendimento de grande porte, que apresenta um fluxo médio de 110.000 clientes por mês e que contribui com a redefinição das dinâmicas espaciais dos fixos e fluxos e insere uma nova lógica concorrencial a esse ramo.

E, em Maringá, foi instalado em 1992, o Hipermercado Mercadorama<sup>61</sup>, localizado na Avenida Tuiuti, com 6.124 m<sup>2</sup>; com 300 funcionários e estacionamento para 1.100 veículos. Inaugurou uma alternativa de localização do auto-serviço na cidade, pois se situa a cerca de quatro quilômetros do Centro Principal, no setor leste, na saída para Londrina.

O Hipermercado Mercadorama, atualmente BIG Hipermercados, construído pelo Grupo Demeterco, proveniente de Curitiba, instalou uma política agressiva de *marketing* e de promoções. Levou para Maringá uma logística de compras e de controle de estoque que possuía centralização em Curitiba, mas que, no início de seu funcionamento, contava com uma grande área para depósito. Assim, como em outras redes de grande porte, implantou-se a prática da marca própria em algumas mercadorias de alguns fornecedores e uma nova estética arquitetônica para o setor. Sua centralização de compras é em Curitiba, porém, assim como nos demais supermercados, o Estado de São Paulo comparece como detentor dos maiores números de fornecedores.

Assim, o mercado de auto-serviço em Londrina e em Maringá tornou-se bastante competitivo, porém, o impacto sentido pelos dois Hipermercados mencionados – Carrefour e BIG – ocorreu de maneira díspar nas duas cidades. Apesar de ambos conquistarem importante parcela do mercado, percebemos que o comportamento das demais empresas tomou rumos distintos. Em Londrina, havia um potencial de expansão em virtude do

---

<sup>61</sup> Em 1998, o grupo português SONAE adquire a totalidade das lojas Mercadorama do Grupo Demeterco, que passa a administração para Porto Alegre (RS). A partir de então, o hipermercado de Maringá passa ser chamado de BIG.

crescimento populacional e aquecimento econômico nos anos de 1990, culminando com uma maior complexidade na estruturação urbana.

Com isso, configurou-se uma significativa ampliação na divisão social e territorial do trabalho e houve, em 1996, a instalação de mais uma grande Rede de super e hipermercados, o Super Muffato, enquanto que em Maringá, os supermercados de capital local conseguiram manter suficientes parcelas do mercado que lhes permitissem a manutenção, ou mesmo, a expansão.

A rede proveniente de Cascavel (PR), SuperMuffato, do Grupo Irmãos Muffato, instalou-se em Londrina no ano de 1996, com um supermercado de 4.000 m<sup>2</sup> de área comercial, com 30 *check outs*, localizado na Avenida Duque de Caxias, o qual é chamado pelo grupo e consta em suas divulgações publicitárias e em sua *home page* empresarial como um hipermercado, mesmo que nos quesitos de área e número de *check outs* não preencha os critérios da ABRAS, porém, possui mais de 5.000 itens em exposição e um significativo anexo de 28 lojas de apoio, incluindo cinco caixas eletrônicos de bancos; restaurantes; salão de beleza; lojas de roupas, banca de jornal, foto e lanchonete, inclusive um quiosque de sorveteria do McDonald's. Portanto, trata-se de um empreendimento de grande porte, também instalado fora do Centro Principal de Londrina, redirecionando os fixos e fluxos e alterando, profundamente, o mercado do ramo em questão.

Posteriormente, o SuperMuffato instalou outros dois supermercados, na Avenida Quintino Bocaiúva (Área de Expansão do Centro Principal de Londrina) e na Avenida Saul Elkind (Subcentro na Zona Norte de Londrina) e, pela mesma lógica, também os chama de hipermercados, por apresentarem itens em exposição em número superior aos 5.000 mencionados pela ABRAS e “área de influência”<sup>62</sup> maior do que cinco quilômetros de raio.

Aproveitando o mercado em expansão, o grupo Muffato implantou em Cambé, em área aglomerada à Londrina, com contigüidade territorial, na Rodovia Celso Garcia Cid (PR445) o seu Centro de Abastecimento, com 8.000 m<sup>2</sup> de área, com funcionamento de 24 horas por dia, com frota de 50 caminhões e mais 20 terceirizados, passando a atender os demais super e hipermercados de toda a rede (que conta com mais 22 lojas no Estado do Paraná e São Paulo), além de atender no Atacado e nas vendas por internet e telefone – “SuperMuffato Delivery”.

---

<sup>62</sup> Denominação utilizada pela ABRAS e pelos empresários do setor.

Possui um sistema de atualização de estoque que aciona seus fornecedores de imediato, os quais são, em números aproximados, 50% do Estado de São Paulo e os restantes, divididos entre os Estados do Paraná, Rio de Janeiro e Santa Catarina. Como seu volume de compras é, indubitavelmente, menor do que o praticado pelo Carrefour, sua estratégia de compras não pode ser tão centralizada, ao ponto que os fretes tomam percentual importante na composição dos preços para compra.

No ano de 2000, foi inaugurado, em Londrina, o Hiper Mercado BIG, com forte atuação, área comercial de 6.758 m<sup>2</sup>, 44 *check outs* e considerável inserção no meio publicitário nacional. Nesse momento, era pertencente ao Grupo SONAE<sup>63</sup>. Recentemente, o grupo Muffato adquiriu tal hipermercado, localizado na Avenida Tiradentes (Desdobramento do Centro Principal de Londrina), no setor oeste na saída para Cambé e Maringá, consolidando-se como líder do segmento na cidade de Londrina. Assim, os capitais externos à Londrina, nacionais e internacionais, ingressaram de maneira agressiva e conquistaram a liderança no *Market Share* de super e hipermercados.

Frente a tais impactos, alguns supermercados londrinenses não resistiram à nova concorrência e abandonaram o mercado. Os supermercados Viscardi fecharam duas lojas que apresentaram diminuição de clientes, uma na Zona Norte de Londrina e outra na Avenida Duque de Caxias (local onde, posteriormente, foi construído o HiperMuffato)<sup>64</sup>.

Tínhamos um grande mercado e permitimos a entrada de outros concorrentes. Nós não estávamos preparados para este novo momento. A partir de 1993, iniciamos uma reestruturação profunda em nosso funcionamento, como a reformulação de compra e estoque e sua informatização, controle de vendas, mas não modificamos nossa política de mercados de vizinhança e não aumentamos a exploração sobre os nossos funcionários, aos quais nossos diretores chamam e são chamados pelos seus nomes (sic), muito diferente de alguns de nossos concorrentes.

(Virgínia, Diretora dos Supermercados Viscardi, 2005)

Assim, os Supermercados Viscardi também se modernizaram, com controle de estoque, modificação na estrutura de compras e implantação de cartão de crédito próprio. Mas mantiveram sua estratégia de localização com uma orientação espacial diferenciada dos outros dois grandes grupos já apresentados, pois se refere ao supermercado de vizinhança, com lojas de pequenas e médias dimensões, com estacionamentos pequenos, para atender um público que reside em suas proximidades.

<sup>63</sup> No Brasil, a rede SONAE, agora sobre controle do grupo Wal-Mart, opera seus empreendimentos com as seguintes bandeiras: BIG, Nacional, Mercadorama, Maxxi Atacado, e Maxxi Distribuidora.

<sup>64</sup> Informações prestadas por dirigentes dos Supermercados Viscardi, em entrevista de 2005.

Aos comerciantes de capital local de Maringá também coube uma reestruturação em suas atuações, de maneira a adquirir consistência e poder de concorrência. Houve a saída do Supermercado Musamar da atuação em Maringá, em ocasião de venda e separação do grupo, que se dividiu permanecendo com as lojas de Londrina e de Umuarama. Porém, percebemos que, em Maringá, a penetração foi mais modesta do que em Londrina, de tal sorte que os capitais locais mantiveram-se como líderes do mercado na atualidade, restando ao Hipermercado BIG, apenas a quinta colocação. Já em Londrina, os supermercados Viscardi, únicos de capital local ainda com força de atuação, permaneceram na liderança de faturamento até o ano de 1999, quanto foram superados pelo Carrefour e pelo SuperMuffato, que atualmente é o líder<sup>65</sup>.

Em ambas as cidades, outra estratégia de “sobrevivência” dos comerciantes de empreendimentos menores foi a de criação de redes cooperativas com padronização de fachadas e centralização das compras, seguindo uma tendência nacional no setor, em fins dos anos de 1990.

Em Maringá, constituiu-se a Rede UNISUPER, criada em 1995, que em 2000 passou a se chamar Rede Bom Dia. Tal rede unificou 34 lojas de municípios próximos de Maringá, sendo que sete delas estão em Maringá. Em Londrina, formou-se a Rede Ales, que também uniu comerciantes londrinenses e da Região para centralização e padronização de ações. Porém, a Rede Ales não comparece na listagem das maiores do setor, em virtude da força dos grandes capitais atuantes, porém, em Maringá, A Rede Bom Dia localiza-se na terceira colocação, atrás do Supermercado São Francisco e do Cidade Canção.

Quanto à orientação espacial, na cidade de Londrina, diferentemente do Carrefour e do SuperMuffato, o mercado consumidor do Viscardi não percorre grandes distâncias para chegar ao estabelecimento, pois reside nas vizinhanças, sendo estimado pelos seus dirigentes um número de 80% de consumidores dos bairros locais, dentre os quais apresentam grande destaque os aposentados, que segundo os mesmos dirigentes, *gostam e tem prazer de poderem ir ao mercado à pé, sozinhos [...] muitos vão para passear. Suas compras são em média em valores baixos, pois mantêm o hábito de frequência diária*. Para a realidade maringaense, percebemos que o BIG continua sendo o único grande empreendimento em hipermercados, sendo que os demais mantiveram suas localizações na área central ou nos bairros com adensamento populacional.

---

<sup>65</sup> Dados da ABRAS (2004), do Ministério da Fazenda, Secretaria de Acompanhamento Econômico e pesquisa de Campo (fontes orais).

Diante do fato de que os consumidores dos supermercados menores são em sua maioria oriundos da “vizinhança” é possível, ainda, realizar uma análise das desigualdades locais dos padrões de consumo. Para tanto, iremos nos pautar nas localizações dos supermercados Viscardi, para Londrina e Cidade Canção, para Maringá (ver tabelas 8 e 9).

Tabela 8. Londrina. Localização e características dos Supermercados Viscardi – 2005

| Supermercados                                   | Área (m <sup>2</sup> ) | Check outs | Ticket Médio (R\$) |
|---|------------------------|------------|--------------------|
| Av. Winston Churchill (subcentro da Zona Norte) | 1.320                  | 7          | 24,00              |
| Av. Quintino Bocaiúva (eixo de expansão)        | 1.484                  | 12         | 23,16              |
| Av. Inglaterra (subcentro em eixo)              | 1.159                  | 8          | 22,58              |
| Av. Bandeirantes (eixo de desdobramentos)       | 856                    | 6          | 21,07              |
| Av. Duque de Caxias (eixo de expansão)          | 596                    | 6          | 20,78              |
| Av. Celso Garcia Cid (eixo de expansão)         | 1.462                  | 8          | 19,27              |
| Av. Guarani (subcentro da Vila Casoni)          | 1.339                  | 8          | 17,68              |
| Av. Guaporé (eixo de expansão)                  | 1.339                  | 8          | 17,18              |
| Av. Higienópolis (eixo de expansão)             | 407                    | 4          | 16,10              |
| Total   | 10.100                 | 67         | 20,20              |

Fonte: Dados fornecidos em entrevista com Dirigentes dos Supermercados Viscardi, 2005.  
Organização: William Ribeiro da Silva

Tabela 9. Maringá. Localização e características dos Supermercados Cidade Canção – 2005<sup>66</sup>

| Supermercados  | Área (m <sup>2</sup> ) | Check outs |
|--|------------------------|------------|
| Av. São Domingos – Vila Morangueira                  | 450                    | 8          |
| Av. Melvin Jones – Jardim Bandeirantes (setor leste) | 1.550                  | 20         |
| Av. Brasil - Maringá Velho (área de expansão)        | 800                    | 8          |
| Av. Lucílio Held – (subcentro Jardim Alvorada)       | 1.000                  | 9          |
| Av. Tuiuti – Pq. Ney Braga (setor leste)             | 900                    | 8          |
| Total  | 4.700                  | 53         |

Fonte: Dados fornecidos em entrevista com Dirigentes dos Supermercados Viscardi, 2005.  
Organização: William Ribeiro da Silva

<sup>66</sup> Dados contendo os valores dos *tickets* médios não foram disponibilizados.

Observando a Tabela 8, podemos perceber que a lógica de localização dos Supermercados Viscardi, num processo dialético, segue e orienta a dinâmica do processo de redefinição da centralidade em Londrina, pois encontram-se, justamente, nas áreas que apresentam condições de constituição de nova área de concentração de atividades comerciais e de serviços e, por sua vez, ao se instalarem, terminam por reforçar e criar novas possibilidades para esta nova área. Refletindo sobre as localizações, é possível destacar que: - as escolhas locacionais levam em consideração loteamentos com expressivas densidades demográficas; - essas escolhas recaem sobre vias com elevados fluxos de tráfego de veículos individuais coletivos; - analisando suas fachadas, é possível depreender que também se adaptam e, em certo sentido, recriam as condições socioespaciais das áreas de instalação, conforme se verifica na comparação das fotografias 1 e 2 mostrando as fachadas das lojas da Avenida Higienópolis (Eixo de Expansão com tendência histórica de frequências de consumidores de poder aquisitivo mais elevado) e da Avenida Winston Churchill (Subcentro da Zona Norte, com relativa especialização socioeconômica para o consumo mais popular).



Foto 1. Supermercado Viscardi  
Avenida Higienópolis



Foto 2. Supermercado Viscardi  
Avenida Winston Churchill

Fotos: William Ribeiro da Silva, 2005

Acerca das diferenças de perfil socioeconômico e cultural dos consumidores, os entrevistados ainda comentaram que:

Há mercadorias que somente disponibilizamos em algumas lojas, por exemplo, há uma lingüiça, com preço bastante popular, que é campeã de vendas na loja da Av. Winston Churchill, que nós nem colocamos para venda na Avenida Higienópolis, pois não teria a mesma saída, inclusive, é bem provável que perdesse o prazo de validade e estragasse.

(Dirigentes dos Supermercados Viscardi, 2005)

Analisando os *tickets* médios, percebemos mais um paralelo interessante entre os dois mercados, quanto às suas expressões de centralidade, pois a maior média é a do supermercado localizado na Zona Norte de Londrina, e o menor, localizado na Avenida Higienópolis. Tal fato contrasta com as fachadas e acabamentos de ambos, pois quanto ao primeiro constata-se que é bastante popular e quanto ao segundo, observa-se certos detalhes de sofisticação. Assim, de acordo com os dirigentes dos Supermercados Viscardi, a loja da Avenida Higienópolis é destinada para o consumo de necessidades imediatas, por isso o valor mais baixo nos *tickets*, pois seus consumidores têm facilidade para se deslocarem para supermercados maiores para realizarem compras em maior volume.

Quanto aos Supermercados Cidade Canção de Maringá, percebemos que apresentam localizações em áreas de perfil mais popular, evidenciando características de um típico comércio de vizinhança, sempre com lojas pequenas, sendo a maior delas com 20 *check outs*. Isto denota que não é um concorrente em potencial de grandes hipermercados, já que seus consumidores dificilmente se deslocam por grandes distâncias para a prática do consumo.

Portanto, o setor de super e hipermercados convive, adapta-se, cria e reforça as contradições do espaço urbano, de tal modo que influi de maneira importante na constituição de áreas centrais e na expressão de diversas centralidades, sob variadas escalas e é capaz, portanto, de produzir alterações e redefinições na estruturação urbana das cidades, de modo geral, sendo que envolve e articula agentes da produção e da circulação na cidade e na rede, sobretudo quando se tratam de redes nacionais ou internacionais.

#### **4.1.2. Lojas de departamentos**

Buscando uma discussão acerca das expressões de centralidade das lojas de departamento de maneira que possamos realizar inferências acerca das estruturações do espaço urbano de Londrina e de Maringá, temos como base para discussão, as Lojas Americanas. Tal escolha se deve em função de se tratar de uma empresa que atua nacionalmente e que está presente nas duas cidades em questão, apresentando algumas similaridades e algumas diferenças.

As lojas de departamentos representam um setor que reflete a expansão do mercado dito moderno. Cria e necessita de ampla centralidade, pois se localizam em áreas de

grandes fluxos de pessoas e, por sua vez, terminam por atrair fluxos, pois são, no geral, empresas de médio a grande porte.

As Lojas Americanas operam com 175 lojas e três centros de distribuição estrategicamente distribuídos por 19 estados brasileiros mais o Distrito Federal, além de ter forte penetração no comércio eletrônico através da rede mundial de computadores<sup>67</sup>. No terceiro trimestre de 2005, apresentou um lucro líquido da ordem de 13 milhões de reais (LOJAS AMERICANAS, 2005).

As lojas de departamento referem-se a um tipo de consumo eminentemente urbano, com alguns pontos de sofisticação no sentido que oferecem mercadorias com grau de variedade bastante elevado.

Nos anos de 1980 e 1990, as Lojas Americanas iniciaram um processo de interiorização, penetrando em locais que considerava como *propícios para suas atividades*, não mais se concentrando exclusivamente nas grandes capitais. Foi a primeira grande rede em escala nacional a centralizar a distribuição, sendo que opera com três centros de distribuição – Recife (PE); Rio de Janeiro (RJ); São Paulo (SP). Esse processo, além de agregar agilidade na reposição, permitiu redução drástica das áreas de apoio – estrutura de recebimento; conferência; estocagem; área administrativa etc – tornando as lojas espaços de focados em vendas ao consumidor final, ou seja, houve também, uma redução significativa de mão-de-obra. As compras que antes eram feitas por loja, agora são realizadas unicamente no Rio de Janeiro<sup>68</sup>, fato que dificulta a entrada de fornecedores locais e/ou regionais<sup>69</sup>. Atualmente, operam em média com 55 funcionários por loja<sup>70</sup>.

Nas cidades de Londrina e de Maringá, as lojas Americanas estão presentes de maneira significativa, com duas lojas em cada uma delas. Recentemente, houve a inauguração de uma loja na cidade de Maringá e há a previsão da inauguração de mais uma loja em Londrina em março de 2006. A nova estratégia de expansão adotada pela rede refere-se a lojas com área reduzida, em torno de 1.000 m<sup>2</sup>, sendo uma recente guinada em suas

---

<sup>67</sup> Em agosto de 2005, através de sua controlada indireta “Americanas.com S.A. Comércio Eletrônico” adquiriu o equivalente a 98,85 % de capital da Shoptime S.A., pelo valor de 118.191.000 reais, assumindo destaque pela liderança alcançada. (LOJAS AMERICANAS, 2005)

<sup>68</sup> Ressalte-se que as compras são realizadas no Rio de Janeiro, porém, os fornecedores estão localizados em vários estados do país, sobretudo São Paulo e Rio de Janeiro. Porém, há uma logística preparada para obter os melhores preços de compras levando em consideração os fretes a serem pagos e as características de vendas de cada loja. Utilizam telefone, canal de voz e intranet para manter comunicação entre as lojas do Brasil.

<sup>69</sup> Cada loja possui aproximadamente 30.000 itens cadastrados; ao vender 20% da grade, o sistema gera automaticamente uma reposição para aquele item, que entre 12 e 24 horas já está na loja. A loja, por intermédio do gerente, pode fazer uma reposição “complementar” desde que haja aprovação do comprador e do gerente regional.

<sup>70</sup> Informações repassadas por José Nilson, Diretor Executivo da Regional Centro-Sul das Lojas Americanas, que possui sua “plataforma operacional” na loja do centro de Curitiba (PR).

características, já que era frequente a atuação em lojas com mais de 3.000m<sup>2</sup>, como é o caso das lojas do Centro Principal de Londrina e do Centro Principal de Maringá.

Há uma assumida preferência em escolha de instalação dentro de *shopping centers*, pois *apresentam as maiores e melhores oportunidades*, pois *é um mercado que cresce e os horários são mais flexíveis*.<sup>71</sup> Das 29 lojas inauguradas no terceiro trimestre de 2005, apenas duas não estão localizadas em *shopping centers*. A loja recentemente implantada, em Maringá, localiza-se no Shopping Cidade, possui uma área de 400m<sup>2</sup>, ou seja, uma área reduzida que segue a nova lógica de expansão da rede. Em Londrina, a loja a ser inaugurada localiza-se no Shopping Royal Plaza, no Centro Principal.

Assim, trata-se de importantes equipamentos urbanos que centralizam importantes movimentações de pessoas, mercadorias, etc, e permitem tecermos algumas considerações sobre as diferentes expressões de centralidades. Um dado importante para mensurarmos as diferenças na centralidade em Londrina e em Maringá está nos volumes de clientes e nos valores dos *tickets* médios (Quadro 7 e Gráfico 4).

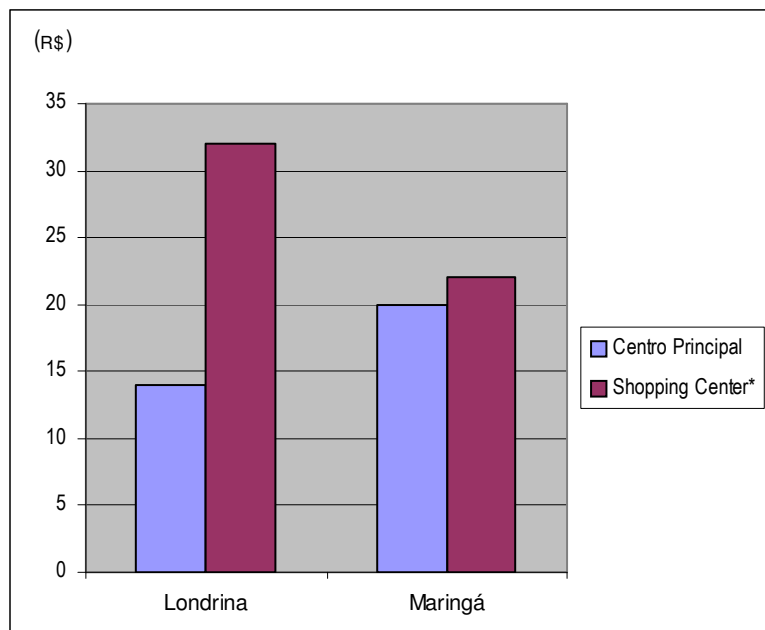
Quadro 7. Londrina e Maringá. Características das Lojas Americanas - 2005

| Lojas              | Volume médio de clientes diário<br>(pessoas) | Valor do <i>ticket</i> médio diário<br>(R\$) |
|--------------------|--|--|
| Centro de Londrina | 8.000  | 13,00  |
| Catuaí Shopping    | 3.500  | 32,00  |
| Centro de Maringá  | 5.000  | 20,00  |
| Shopping Cidade    | 1.500  | 22,00  |

Fonte: Lojas Americanas, 2005. Medição pelo sistema *on-line* de controle de vendas. Pesquisa de campo, 2005 - fonte oral.

Organização: William Ribeiro da Silva

<sup>71</sup> José Nilson, Diretor Executivo da Regional Centro-Sul.

Gráfico 4. Londrina e Maringá. Valor do *ticket* médio nas Lojas Americanas - 2005

Fonte: Lojas Americanas, 2005. Medição pelo sistema *on-line* de controle de vendas. Pesquisa de campo - fonte oral.

\* Catuaí Shopping Center para Londrina e Shopping Cidade para Maringá.

Organização: William Ribeiro da Silva

O consumo no centro de Londrina, com volume elevado de clientes (média considerada alta pela rede) possui um valor de *ticket* médio considerado dos mais baixos, ou seja, quando comparado com a loja do Catuaí Shopping Center, que apresenta um volume de clientes menor, porém, com uma média no valor das compras muito superior, percebe-se uma considerável diferença e seletividade quanto às áreas de consumo, sendo que, segundo o funcionário entrevistado das Lojas Americanas de Londrina, há também diferença nas mercadorias vendidas, conforme cita um exemplo:

Teve uma semana que estávamos com duas grandes promoções em rede nacional, de uma caixa de bombons por 2,00 reais e de um conjunto de panelas em aço inox por 200,00 reais. Logo após o almoço da quarta-feira, percebemos pelo sistema de controle de vendas que a loja do centro já estava com os bombons esgotados e com muito estoque de conjuntos de panelas, enquanto que na loja do Catuaí, a situação era a inversa, tínhamos bombons em estoque e jogos de panelas já esgotados. A decisão que tomamos foi de realizar as trocas de mercadorias, pois o ritmo de vendas era elevado, então, fizemos o transporte imediato por taxistas.

(Funcionário das Lojas Americanas em entrevista cedida, 2005)

Já, em Maringá, percebemos uma lógica diferente, sendo que mesmo havendo uma diferença considerável no volume de consumidores entre a loja do Centro Principal e a loja do Shopping Cidade, em favor da primeira, os valores dos *tickets* médios não variam

muito, sendo que o perfil de consumo dos freqüentadores não é muito diferente, conforme percebemos nos contatos realizados com os funcionários das lojas.

Assim, é possível afirmar, por tal indicador, que a freqüência de pessoas nas áreas das lojas da cidade de Londrina apresenta uma maior variação de caráter socioeconômico, encontrando valores muito baixos de compra no Centro Principal e muito elevados no Catuaí Shopping Center, enquanto que em Maringá, tal lógica não se verifica, contribuindo com elementos para afirmar que em Londrina se configura como uma cidade poli(multi)cêntrica<sup>72</sup> e Maringá, de reforço predominante monocêntrico, ainda que já compareçam algumas presenças de processo de descentralização, como a inauguração da loja no Shopping Cidade. Isso não significa uma evolução linear dos processos, mas sim, que processos e tendências diferentes podem coexistir na estruturação das cidades, na realização de continuidades e descontinuidades.

#### 4.1.3. *Fast Foods*

Continuando a análise dos diferentes impactos sobre a redefinição da centralidade por parte dos agentes em *just in time*, optamos por incluir o ramo de alimentação em *fast food* por ser bastante emblemático da esfera em questão, representando complexidades da divisão social do trabalho e alterações na vida cotidiana do mundo moderno. Trata-se, portanto, de equipamentos voltados ao consumo rápido de alimentos para pessoas, em que o tempo para alimentação é considerado um problema, ou seja, uma ausência “custosa” e momentânea da esfera do mundo do trabalho. Seria, então, uma demanda para uma parcela da sociedade da cultura do trabalho que *não se incomoda*<sup>73</sup> em alimentar-se mal em prol da acumulação capitalista.

A Marca/franquia “McDonald’s” representa uma outra empresa que não produz apenas coisas, mas sim, imagens da marca, sendo que o alimento vendido não é considerado como dos “melhores”, mas se trata de uma empresa líder de mercado mundial.

De acordo com Boaventura de Souza Santos, o fenômeno do *fast food* refere-se ao modo de produção geral de globalização, o qual seria um caso típico de localismo globalizado.

---

<sup>72</sup> Tais conceitos e afirmações serão melhor desenvolvidas no Capítulo 6.

<sup>73</sup> Gostaríamos de relativizar o emprego do termo “não se incomodam”, pois é uma questão que envolve entre outros vários aspectos, a alienação da vida moderna, em as pessoas, de maneira individual não são totalmente controladoras dos seus deslocamentos e opções, sendo envolvidas por uma gama de imposições que comparecem em seus imaginários como sendo “algo prazeroso”.

A primeira forma de globalização é o localismo globalizado. Consiste no processo pelo qual determinado fenômeno local é globalizado com sucesso, seja a actividade mundial das multinacionais, a transformação da língua inglesa em língua franca, a globalização do *fast food* americano ou da sua música popular, ou a adopção mundial das mesmas leis de propriedade intelectual, de parentes ou de telecomunicações promovida agressivamente pelos EUA. Neste modo de produção de globalização o que se globaliza é o vencedor de uma luta pela apropriação ou valorização de recursos ou pelo reconhecimento da diferença. A vitória traduz-se na faculdade de ditar os termos da integração, da competição e da inclusão.

(SANTOS, 2002, p. 65)

Para tanto, optamos por realizar uma breve discussão sobre as dinâmicas das ações e maneiras e estratégias de localização da marca de *fast food* internacionalmente localizada e iconizada, o McDonald's, sobretudo, pelo fato desta empresa ser bastante emblemática do setor e por apresentar lógicas que contribuem para o entendimento da dinâmica urbana das cidades de Londrina e de Maringá, de tal sorte que expressam uma centralidade bastante particular e engendram práticas que envolvem aspectos nitidamente geográficos.

Antigamente os terrenos mais caros do mundo pertenciam à igreja católica, atualmente, as esquinas mais caras do mundo possuem os dois arcos dourados do McDonald's.

(Gerente do McDonald's entrevistado, 2005)

Presente em 119 países, com mais de 31 mil restaurantes<sup>74</sup> com frequência diária de 47 milhões de clientes, o McDonald's é uma marca global de grande expressão. O Brasil figura como um dos oito maiores mercados da corporação e está entre os cinco, com o maior crescimento desde 2000. Instalada no país desde 1979, a empresa ocupa posição de grande importância no setor de alimentação, sendo líder no segmento de serviço rápido de alimentação e respondendo por mais de 1.100 pontos de venda em 21 estados e no Distrito Federal. Sua complexa cadeia produtiva faturou mais de R\$ 3,3 bilhões, em 2003, recebendo 1,5 milhão de clientes diariamente, em cerca de 1.200 pontos de venda espalhados pelo país e emprega diretamente cerca de 30 mil funcionários (FGV, 2005).

Fontenelle (2002) faz uma análise sobre o processo de expansão da corporação McDonald's, desde seu processo de consolidação, a partir dos princípios fordistas da produção e consumo em massa nos anos de 1950, até o momento em que realiza uma reestruturação em sua base produtiva, de circulação e de *marketing* para consumo. Conforme segue:

---

<sup>74</sup> Terminologia utilizada pela Corporação Mc Donald's.

Foi aplicando os conceitos fordistas de produção – já iniciados pelos irmãos McDonald's – e desenvolvendo esses conceitos através da disseminação de franquias por toda parte da América que o McDonald's conseguiu sair na frente no já então promissor ramo do *fast food*. A importância da rapidez do serviço tornou-se uma premissa básica do novo sistema de atendimento e Kroc continuou a usar o bonequinho Speedee como imagem-signo por excelência da marca McDonald's.

[...]

Durante a o lançamento da idéia desse novo sistema, Mike Quinlan apareceu, em 1991 – numa reportagem de revista de circulação interna -, em uma foto insólita: com um sanduíche de peixe numa mão e uma alface na outra. A mensagem, porém, era clara: mostrar como o sistema, agora permitiria flexibilidade na composição dos sanduíches. [...] Nesse aspecto, o foco na variedade e na personalização só ganha sentido por meio de flexibilidade e resposta rápida, processo possível graças a avanços tecnológicos e uso de ferramentas gerenciais também avançadas.

(FONTENELLE, 2002. p. 67; p. 134)

Atualmente, apresenta uma forte centralização em suas decisões e ações, sendo que a produção e contatos com seus fornecedores, no Brasil, é feita pela sua sede central localizada em Alphaville, município de Barueri (SP).

Em sua cadeia produtiva alguns elementos evidenciam as relações que envolvem e dinamizam a rede urbana. A fabricação do pão utilizado pelo McDonald's é feita exclusivamente pela FSB Foods, a maior fabricante de pães de hambúrguer da América Latina, nas fábricas de São Paulo e Minas Gerais. A farinha de trigo é fornecida pela Cargill, cujo moinho fica em Tatuí (SP). Esta última empresa compra o trigo plantado no Brasil e na Argentina. Os demais produtos que entram na fabricação dos pães também têm seus respectivos fornecedores industriais: o fermento da Fleischmann vem de Itu, São Paulo, a gordura vegetal produzida em Mairinque (SP), é fornecida pela Cargil e o açúcar vem da Usina Santa Helena, de São José do Rio Preto, também em São Paulo. Outros ingredientes fundamentais são os hambúrgueres e os queijos (FGV, 2005).

A produção do hambúrguer envolve unicamente a carne bovina, mas esta relação começa com a criação de bois em Minas Gerais e em Mato Grosso do Sul, passa pelo abate do gado e a conservação nos frigoríficos Marfrig e Mataboi e chega à industrialização do hambúrguer, feita na fábrica da Braslo/OSI, em São Paulo. O queijo tem como insumo básico o leite produzido nas fazendas dos estados de São Paulo e do Paraná, que é levado para o processo de pasteurização e é transformado em queijo pela Polenghi e pela Schreiber (FGV, 2005).

Por sua vez, a alface e outras folhas são produzidas por inúmeros hortifrutigranjeiros, a maior parte de Minas Gerais, porém, para os “restaurantes” do Paraná, a alface e os demais vegetais são produzidos e distribuídos congelados a partir de Curitiba (PR). Eles vendem sua produção para a Refricon, de Itapeverica da Serra (SP), que beneficia a alface — lavando, cortando e juntando outros tipos de folhas que entram nas saladas (FGV, 2005).

A fornecedora das embalagens utilizadas pelo McDonald's é a Dixie Toga, que possui sua unidade de produção em Londrina, porém, ainda assim, a distribuição é feita a partir de Curitiba, inclusive para Londrina.

No norte do Paraná, existem estabelecimentos do McDonald's, apenas em Londrina e em Maringá, sendo uma empresa que se abre para expansão, principalmente por via de franquias<sup>75</sup>, através de escolha direta da Corporação McDonald's, que se reserva o direito de escolher o local e as características do empreendimento, cabendo ao franqueado, apenas a incumbência de pagar o valor estipulado em contrato e administrar o negócio<sup>76</sup>.

Existe quatro “restaurantes” localizados em Londrina, sendo um no Catuaí Shopping Center, um localizado no Royal Plaza Shopping (Centro Principal), um localizado na Avenida Higienópolis e um localizado na Avenida Tiradentes (zona oeste, saída para Cambé/Maringá).

Em Maringá, existe dois “restaurantes” McDonald's, um localizado na Avenida Tiradentes (no Centro Principal, próximo à Zona 02) e outro localizado no Shopping Aspen Park (também no Centro Principal).

Trata-se de uma estratégia muito diferenciada, pois se refere a um tipo de serviço que usa a imagem da marca como estratégia de *marketing*. Dos estabelecimentos de Londrina, apenas o localizado no Catuaí Shopping ainda é franqueado, sendo os demais pertencentes à Corporação McDonald's e os de Maringá são todos franqueados (Quadro 8).

---

<sup>75</sup> Ressalte-se que é um ramo que apresenta certas dificuldades no Brasil, em função de forte concorrência instalada após os anos de 1990 e pela crescente disseminação de propagandas e manifestações em prol de alimentações mais saudáveis, demonstrando os malefícios dos *fast food*, com a perfeita coincidência entre os crescimentos desse tipo de setor de alimentos e a expansão do índice de obesidade. Destaca-se a publicação do livro que tomou grande proporção junto à mídia, “País Fast Food. O lado nocivo da comida norte-americana”, de Eric Schlosser, em 2001 e do recente filme “Super Size-me”, de Morgan Spurlock. Por tais razões, a abertura de novas franquias está paralisada há três anos e muitas franquias foram adquiridas pela corporação para que não fechassem, fato que não é recomendado em função da manutenção da imagem de prosperidade da marca. Entre a produção mais “acadêmica” é relevante mencionar o livro resultado da tese de doutorado de Isleide Arruda Fontenelle (2002) ‘O nome da marca. McDonald's, fetichismo e cultura descartável’, publicado pela Editora Boitempo.

<sup>76</sup> O valor médio para implantação de uma franquia do McDonald's é de 500.000 dólares.

Quadro 8. Londrina e Maringá. Características dos McDonald's – 2005.

| “Restaurantes”                                  | Ano de fundação | Funcionários | Valor do ticket médio (R\$) |
|---|-----------------|--------------|-----------------------------|
| <u>Londrina</u>                                 |                 |              |                             |
| Catuaí Shopping Center (Setor sudoeste)         | 1990            | 60           | 14,50                       |
| Shopping Royal Plaza (Centro Principal)         | 1999            | 40           | 10,00                       |
| Av. Higienópolis (Expansão do Centro Principal) | 1996            | 80           | 17,00                       |
| Av. Tiradentes (Desdobramento – zona oeste)     | 2001            | 50           | 11,00                       |
| <u>Maringá</u>                                  |                 |              |                             |
| Shopping Aspen Park (Centro Principal)          | 1992            | 46           | 12,00                       |
| Av. Tiradentes (Centro Principal)               | 1997            | 86           | 7,00                        |

Fonte: Dados fornecidos pelos gerentes dos “restaurantes”. Pesquisa de campo, 2005.

Organização: William Ribeiro da Silva

Observando suas localizações nos mapas 3 e 4 percebe-se que, na cidade de Maringá, há uma concentração exclusiva no Centro Principal, enquanto em Londrina, dois “restaurantes” localizam-se no Centro Principal e os outros dois em áreas distantes deste. Existe, ainda, os quiosques de sorvetes que também seguem a mesma orientação de localização, sendo que, em Maringá, dos quatro existentes, três estão no Centro Principal (Av. Brasil, Terminal de ônibus urbanos, Shopping Avenida Center) e um no Shopping Cidade (setor leste) e, em Londrina, dos quatro existentes, um está no Centro Principal (Royal Plaza Shopping) e os outros três em outras áreas da cidade, sendo Av. Duque de Caxias (HiperMuffato), Avenida Quintino Bocaiúva (HiperMuffato) e Catuaí Shopping Center.

Quanto aos quiosques, alguns fatos necessitam ser destacados em função de revelarem também uma lógica distinta na expressão de centralidades entre as cidades que focam essa tese. Em Londrina, a localização dos quiosques está restrita aos *shopping centers* e aos hipermercados, seguindo a tendência de localização fora do Centro Principal, porém, em Maringá, há outros direcionamentos.

Os dois quiosques localizados no Centro Principal de Maringá estão instalados em áreas populares, sendo na parte interna de uma loja na Avenida Brasil (Centro Principal) chamada “Lojão da economia - direto da fábrica”<sup>77</sup> (fotos 3 e 4) e o outro, dentro do terminal de ônibus urbanos (foto 5).

<sup>77</sup> Observe-se que tal loja comercializa produtos bastante populares, aproximando-se das chamadas “lojas de 1,99”.



Foto 3. Maringá. Quiosque de sorvete do McDonald's. Avenida Brasil. Centro Principal



Foto 4. Maringá. Quiosque de sorvete do McDonald's. Avenida Brasil. Centro Principal



Foto 5. Maringá. Quiosque de sorvete do McDonald's. Terminal de ônibus urbanos (Centro Principal)



Foto 6. Maringá. "Restaurante" McDonald's da Avenida Tiradentes (Centro Principal)

Fotos: William Ribeiro da Silva, 2005

Diante do exposto, até o momento, acerca da lógica do *just in time* com suas estratégias operacionais, suas dinâmicas de reprodução e localização, percebe-se o McDonald's nitidamente incluso, sobretudo, quando feita a comparação entre as fotos 3, 4 e 5 com a foto 6. Até poderia parecer que estamos diante de um quadro paradoxal, porém, a questão é mais complexa e pode ter outras explicações. Estaríamos diante de uma articulação direta entre o *just in time* e a sobrevivência? Acreditamos que sim, já que ambos são contraditórios e, portanto, desiguais e combinados, conforme já mencionamos a respeito do ingresso da modernidade e a da produção de pobreza. Porém, não significa que seja uma aceitação de convívio entre as diferenças urbanas, pois há outros elementos que redirecionam o debate.

Verificando o Quadro 8 com os valores dos *tickets* médios<sup>78</sup>, nos “restaurantes”, percebemos que na cidade de Londrina não se detectam muitas diferenças de perfil de consumo, pois os lugares onde há uma dimensão territorial que impõe uma frequência seletiva aos McDonald’s, obtendo, praticamente a mesma lógica de acesso restritivo configurada nos *shopping centers*.

Porém, em Maringá, como os “restaurantes” e os quiosques de sorvetes localizam-se predominantemente no Centro Principal, onde, em virtude de uma centralidade historicamente desenvolvida há a convergência e a dispersão de pessoas oriundas de todo o tecido urbano, inclusive em seus limites de atração regional, a proximidade dos estabelecimentos torna-se um convite à quebra da barreira de acesso.

Em virtude da pesada inserção publicitária do McDonald’s, em vários veículos de mídia, sobretudo a televisão, que configura a adoção de formas de comunicação de massa, essa empresa atinge diretamente públicos de diferentes camadas sociais. Acrescente-se o fato de que o público alvo do McDonald’s está nas crianças, o que explica sua fachada convidativa com parque de diversões e com palhaços, os brinquedos fornecidos junto com as refeições, com o título bastante provocativo de “McLanche Feliz”. Assim, cria-se uma atração muito forte por parte de parcela da população, sobretudo, crianças e jovens. Porém, como é tácito, estamos num país muito desigual socialmente, onde algumas camadas ficam alijadas do consumo de alguns bens, mas isso não significa que não tenham desejo de consumo, tal qual, percebemos nas pessoas que freqüentam *shopping centers*, sem poder de compra, somente como espaço para passeio (RIBEIRO, 2002).

Porém, o preço de uma casquinha de sorvete gira entre 1,50 e 2,00 reais, ou seja, sem grandes dificuldades de um consumo esporádico, mesmo para pessoas com poder aquisitivo baixo, fazendo com que um *grande número de pessoas se dirigissem ao “restaurante”, onde o preferido é o da Avenida Tiradentes*<sup>79</sup>, em função de sua localização, estética /arquitetura e disponibilidade de brinquedos no parque, e lá consumissem uma casquinha de 2,00 reais, ocupando mesas e lugares<sup>80</sup>.

---

<sup>78</sup> Destaque-se que os custos dos restaurantes que operam como *Drive Thru* são maiores que os outros, pois precisam produzir em velocidade maior e, conseqüentemente, apresentam perdas de produtos não vendidos em maior número.

<sup>79</sup> O “restaurante” da Avenida Tiradentes representa um faturamento de 80% quando comparado com o localizado no Aspen Park, que, aliás, o franqueado pretende transferi-lo para o Shopping Avenida Center (Centro Principal de Maringá). O motivo alegado é a *baixa de vendas em função do fechamento dos cinemas do Aspen Park e do fato das pessoas não gostarem de subir quatro andares para comer* (fonte oral).

<sup>80</sup> Relato de entrevista com dirigente.

Assim, o “restaurante” da Avenida Tiradentes<sup>81</sup>, que apresenta uma boa margem de vendas, com potencial para ampliar seu *ticket* médio, já razoavelmente elevado, opera há alguns anos com sua capacidade máxima, sendo que nos finais de semana, sextas-feiras e sábados não é possível atender à toda a demanda em balcão e em *drive thru*<sup>82</sup>. Ressalte-se que o “restaurante” em formato de *drive thru*, para manter o padrão de velocidade de atendimento necessita realizar uma produção em série de lanches. Nesse sistema, o volume de produção é definido por critério que avalia, por horários, o perfil do consumo, porém, há um rígido controle do prazo de armazenagem dos lanches prontos que, quando vencidos, são imediatamente jogados no lixo<sup>83</sup>. Por isso, o *drive thru* apresenta um custo operacional maior.

Assim, interpretamos que a estratégia de abertura de quiosques em lugares populares, como uma maneira de atender ao consumo das pessoas com baixo poder aquisitivo e, conseqüentemente, diminuir suas frequências nos restaurantes, sobretudo no da Avenida Tiradentes, que tem problemas de falta de espaço. Além disso, vender sorvetes em grande quantidade também é lucrativo<sup>84</sup>.

Tais fatos contribuem para fundamentar nossa tese do reforço da monocentralidade em Maringá, mas insere alguns novos elementos importantes, como o fato de que mesmo que as lógicas espaciais permitam proximidade territorial, entre camadas de diferentes extratos sociais, o convívio não chega a ser configurado, revelando novas nuances ao problema do direito à cidade. Mas, para a efetivação de tal discussão, ainda, necessitamos de mais alguns elementos a serem apresentados e analisados, portanto, deixemos para retomá-la nos próximos capítulos.

#### 4.1.4. *Shopping Centers*

*Os shopping centers* são grandes equipamentos comerciais e de serviços, cuja produção, no espaço urbano, contempla, em geral, interesses fundiários e imobiliários relativos aos grandes empreendimentos, gerando impactos na estruturação do espaço urbano, o que varia segundo o porte do *shopping center* e das cidades. Assim, por movimentarem

---

<sup>81</sup> Os “restaurantes” e quiosques de Maringá são todos de um mesmo franqueado.

<sup>82</sup> Segundo a gerente do restaurante, há uma reforma com ampliação já prevista pela corporação, porém, o projeto da corporação é recuperar primeiro os restaurantes de Curitiba que foram adquiridos dos franqueados.

<sup>83</sup> Tal procedimento é realizado em todos os “restaurantes”, porém, no *drive thru*, a velocidade precisa ser maior.

<sup>84</sup> Ressalte-se que os “restaurantes” e os quiosques de sorvetes de Maringá, são todos pertencentes a um mesmo franqueado.

muitos consumidores e frequentadores, mercadorias e capitais expressam centralidades, em alguns casos, de alcance regional.

Nas palavras de Pintaudi (1987, p. 29) tal fato nos parece mais evidente, pois:

O *shopping-center* é um empreendimento imobiliário e comercial que permite a reunião em um ou mais prédios contíguos, das mais variadas lojas de vendas a varejo, diferentes umas das outras não só pelos tipos de mercadorias que comercializam (ainda que a presença de várias lojas do mesmo ramo possibilite a compra por comparação), como também pela sua natureza (lojas de departamentos, supermercados, boutiques, serviços, etc.).

Segundo dados da ABRASCE, em 2004 havia 235 *shopping centers* em operação no Brasil, com 40.803 lojas, 6,2 milhões de m<sup>2</sup> e com uma estimativa de frequência da ordem de 185 milhões de pessoas por mês. Assim, nota-se como foi rápida a expansão deste tipo de empreendimento pelo Brasil, pois na pesquisa realizada por Pintaudi (1987), no ano de 1987, existiam somente 38 *shopping centers* no Brasil.

Sua localização tem impactos diretos sobre a valorização das áreas em que se localizam e gera alterações nos fluxos e nas tendências de localização das atividades comerciais e de serviços.

Nesse sentido, a implantação dos *shopping centers* nas cidades de Londrina e de Maringá merece atenção para nossa análise pela influência que exercem no processo de redefinição da centralidade. Assim, iremos analisar o papel que esses empreendimentos tiveram na consolidação de novas áreas centrais e na redefinição da expressão de centralidade. Trataremos, então, do Comtour Shopping Center, do Catuaí Shopping Center e do Shopping Royal Plaza, em Londrina e do Shopping Avenida Center; o Aspen Park Shopping Center e o Shopping Center Cidade, em Maringá<sup>85</sup> (Quadro 9).

---

<sup>85</sup> Note-se que os *shopping centers* destacados, foram selecionados, a partir dos resultados das entrevistas junto às empresas e junto aos frequentadores dos centros principais de ambas as cidades. Porém, existe outras empreendimentos que também se intitulam “shopping centers”, porém, estamos aqui considerando como galerias, mesmo que o Comtour Shopping Center, na atualidade, também não preencha todos requisitos para tal status. Os únicos que são associados à ABRASCE (2005) são o Catuaí Shopping Center e o Aspen Park.

Quadro 9. Londrina e Maringá. Características dos *Shopping Centers* - 2005

| <i>Shopping Centers</i>    | Ano de fundação | ABL (m <sup>2</sup> ) | Número de lojas | Vagas em estacionamento | Localização                                |
|----------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|-------------------------|--|
| <u>Londrina</u>            |                 |                       |                 |                         |  |
| Contour Shopping Center    | 1973            | 17.301                | 31              | 800                     | Av. Tiradentes<br>Setor Oeste              |
| Catuai Shopping Center     | 1990            | 43.713                | 275             | 2.700                   | Rodovia Celso Garcia Cid<br>Setor Sudoeste |
| Royal Plaza Shopping       | 1999            | 9.075                 | 131             | 450                     | Centro Principal                           |
| <u>Maringá</u>             |                 |                       |                 |                         |  |
| Shopping Avenida Center    | 1989            | -                     | 143             | 250                     | Centro Principal                           |
| Aspen Park Shopping Center | 1996            | 9.838                 | 140             | 380                     | Centro Principal                           |
| Shopping Center Cidade*    | 1999            | 27.324                | 120             | 1.000                   | Av. Tuiti<br>Setor leste                   |

Fonte: ABRASCE, 2005; Dados fornecidos pelos *shopping centers*. Pesquisa de Campo, 2005

\*Note-se que, na área bruta locada (ABL) do Shopping Cidade, inclui-se a área do Hipermercado BIG, com de 17.130m<sup>2</sup>. Esse shopping iniciou como sendo “lojas de apoio” ao então hipermercado Mercadorama, porém, quando houve a venda ao grupo SONAE, o prédio não foi vendido, continuando de propriedade do grupo Demeterco, que passou a locar aos novos controladores do hipermercado e, após uma expansão da área construída, passou a locar as lojas do “Shopping Cidade”. Assim, o ano de fundação é 1992, porém, a razão social de Shopping Control Administração e Participações Ltda e seu nome de fantasia de Shopping Cidade, foi registrado em 1999.

Organização: William Ribeiro da Silva

No caso de Londrina, o primeiro *Shopping Center* a ser construído, foi o Comtour, em 1973, de capital local, representando uma época de expansão da economia urbana no Norte do Paraná e da expansão deste tipo de empreendimento no Brasil. A escolha da área já reflete o processo de redefinição da centralidade, com a expansão urbana dos setores com maiores graus de sofisticação, em sentido oeste, ainda de acordo com a lógica iniciada pela CTNP, que direcionava os investimentos nessa mesma direção.

Assim, as atividades funcionais com alcance regional passaram a se localizar, sobretudo, na Av. Tiradentes, com saídas para Cambé e para Maringá, contribuindo com as relações da rede urbana. Tal empreendimento, de porte considerável para a época de sua construção, atraiu mais investimentos do setor imobiliário para a respectiva área, ocorrendo

um rápido processo de valorização e um processo de descentralização, ainda tímido, mas que já reorientava os fluxos urbanos e regionais.

No ano de 1990, foi inaugurado o Catuaí Shopping Center, construído pela Construtora Khouri, de capital local, associada à Catuaí Construtora, Banco Pontual, Banco Multi Stock, Badressa Participações, Ceres Fundação, Fundação Braslight, PRHOSPER, Instituto Rhodial, Prebeg Caixa e Regius Sociedade. Demandou um investimento da ordem de 55 milhões de dólares, oriundos da Caixa Econômica Federal e dos fundos de previdência privada da Light e da White Martins.

Possui uma área de 69.873,75 m<sup>2</sup> (área bruta locável somada à área bruta vendida)<sup>86</sup>, com 249 lojas e 26 franquias, sendo cinco lojas âncoras, quatro “megalojas” e 266 lojas satélites; possui estacionamento para 2.700 automóveis. Conta com um fluxo de 200.000 veículos e uma frequência de 800.000 pessoas por mês, expressando uma centralidade de escala intra-urbana e interurbana, ou seja, sua atração extrapola os limites de Londrina e alcança a população de outras cidades da região e de outros estados, sendo 78,64 % oriunda de Londrina e 21,35 % de outras cidades e estados (CATUAÍ SHOPPING CENTER, 2005)<sup>87</sup>.

Tal empreendimento, com forte vinculação entre os setores comercial e o imobiliário, apresentou um forte impacto na estruturação do espaço urbano de Londrina, sendo que redireciona os vetores de expansão urbana para o setor sudoeste, ocorre uma forte valorização da terra urbana, são alocados investimentos públicos de grande monta para viabilizarem uma conexão com o tecido urbano de Londrina, pois anteriormente a sua construção, o local servia para plantio de soja. Em virtude de suas dimensões, alterou processos de toda a cidade de Londrina e da região, constituindo uma nova área central para Londrina, porém, com grande seletividade de caráter socioeconômico (RIBEIRO, 2002).

Dez anos após sua inauguração, já consolidado como líder no *market shares* de Londrina e região, verifica-se que seu impacto na produção do espaço de suas imediações foi absolutamente elevado, tornando-se uma das áreas com maior valorização, com a construção de loteamentos fechados e outros empreendimentos destinados às camadas de poder aquisitivo de médio a elevado. Tal modificação nos padrões espaciais também gerou redefinições no próprio Catuaí Shopping Center, sendo que passou, por amplas reformas e expansões, com investimento da ordem de 15 milhões de reais, ampliando o grau de seletividade, com a

---

<sup>86</sup> Ressalte-se que houve, no ano de 2004, uma expansão de 21,04 % de área construída, considerando a inauguração do chamado “Catuaí Casa”, ou seja, um acréscimo de 12.147,78 m<sup>2</sup>.

<sup>87</sup> Segundo a ABRASCE (Associação Brasileira de Shopping Centers), o Catuaí Shopping Center é o que possui a maior área bruta locável do Sul do Brasil ([www.abrasce.com.br](http://www.abrasce.com.br)) (acesso em 10/10/2005).

cobrança do estacionamento e atraindo uma gama de novos investimentos de marcas de atuação nacional e internacional.

Portanto, uma estratégia de incorporação imobiliária que possibilita por uma conjuntura particular de modificação nas lógicas de movimentação dos fluxos de pessoas, que passa a ser mais seletiva, numa modificação do “status” de qualidade de vida, na busca da “natureza intocada”, da tranquilidade e da segurança<sup>88</sup>, o que se reflete num novo arranjo espacial que se dá como produto, condição e meio da reprodução capitalista.

Sendo assim, aproximadamente dez anos após a implantação do Catuaí Shopping Center, inicia-se a (re)produção de novos espaços na sua área de entorno, conforme segue:

- a) as imediações da margem direita do Lago Igapó II (Gleba Palhano), com um processo de verticalização destinado ao perfil de rendimento médio e elevado que consideramos, somente se tornou viável por dois principais motivos: a oportunidade de vista para o Lago e a facilidade de acesso ao Catuaí Shopping Center. Ressalte-se que a reestruturação é intensa, pois no ano de 2000 realizou-se sobreposição do Lago Igapó pela Avenida Maringá e, atualmente, está em obras, a construção da Avenida Ayrton Senna que facilitará ainda mais o acesso ao Catuaí Shopping.
- b) a instalação de dois *campi* de duas universidades privadas (UNOPAR e Metropolitana/IESB), na Rodovia Celso Garcia Cid ao lado do Catuaí Shopping Center, mostrando uma centralidade particular que se instaura, pois passa a movimentar diariamente pessoas que possuem poder aquisitivo elevado, considerando os preços das mensalidades que variam de R\$ 300,00 a R\$ 1.300,00.
- c) a implantação, de um hotel destinado a pessoas com poder aquisitivo de médio a elevado, o Confort Suítes, que pertence a uma rede internacional de hotéis – Choice Hotels International – que opera com as marcas Clarion, Quality, Comfort Suítes, Comfort Inn, Sleep Inn, Main Stay Suítes, Econo Lodge, Rodeay Inn, que possui o valor de diária para um adulto, em apartamento modelo “standart”, de 80 dólares.
- d) o surgimento de moradias universitárias, ao lado da Universidade Estadual de Londrina/UEL (próxima ao Catuaí Shopping Center), em blocos de apartamentos de um ou dois quartos, com aluguéis que variam de R\$ 300,00 a R\$ 400,00.
- e) a implantação de 12 loteamentos horizontais fechados a sudoeste do Catuaí Shopping Center (Gleba Ribeirão Esperança e Cafezal), de padrão médio a elevado, representando um novo padrão de moradia e de “status” da qualidade de vida. Ressalte-se que a localização é da extrema periferia geométrica da cidade de Londrina, porém, geograficamente, representa um novo centro, no entanto, extremamente

---

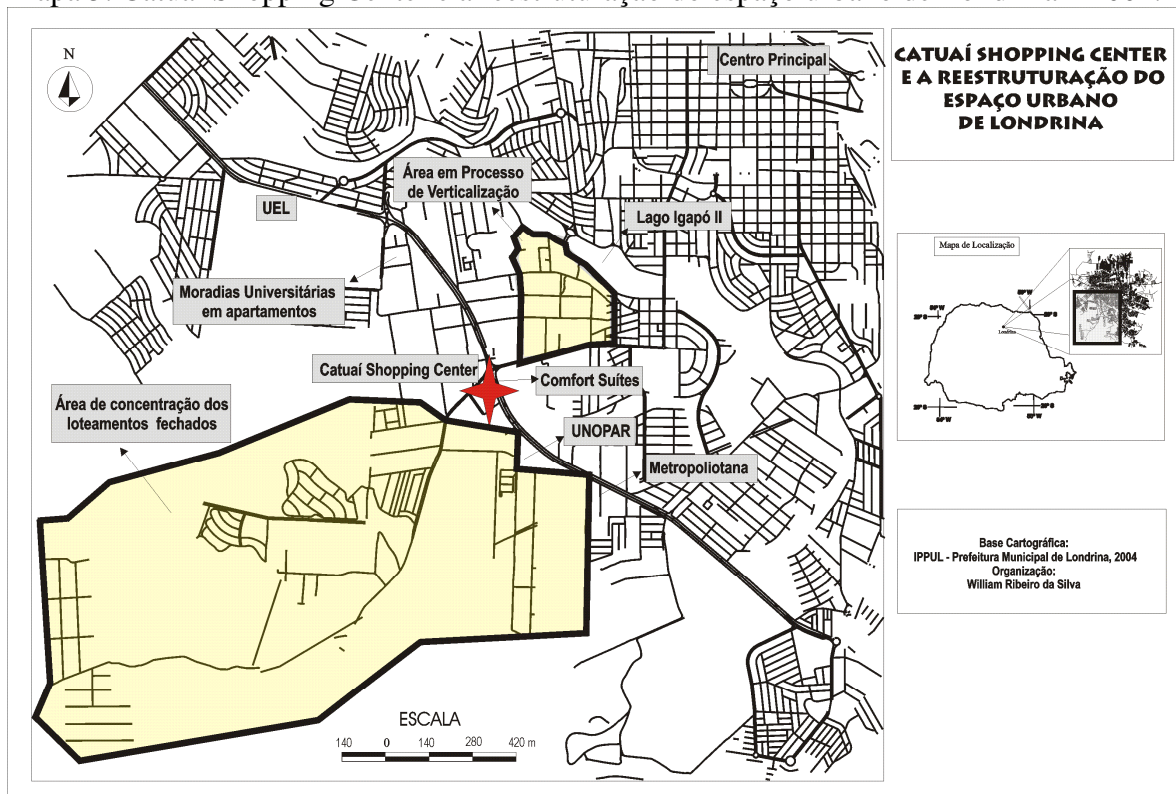
<sup>88</sup> Discussão acerca das estratégias de *marketing* das loteadoras que abusam do apelo da chamada “qualidade de vida” e como um lugar de “segurança”. Para melhor entendimento, consultar o livro de Sennet, (1975 [1970]) sobre a qualidade de vida nas cidades.

seletivo, excludente e com um novo teor de apropriação privada de áreas públicas.

(RIBEIRO, 2005)

Assim, complexifica-se sobremaneira a estruturação do espaço urbano de Londrina, sendo que a divisão social e territorial do trabalho se acentua revelando uma significativa diminuição da convivência entre as diferenças urbanas. (Mapa 5)

Mapa 5. Catuaí Shopping Center e a reestruturação do espaço urbano de Londrina – 2004.



Fonte: Extraído de Ribeiro (2005)

No ano de 1999, houve a inauguração do Royal Plaza Shopping, localizado no Centro Principal de Londrina, o que torna o processo ainda mais dinâmico, pois atribui novos papéis ao Centro Principal, traz novos investimentos e faz um apelo mercadológico em torno do “resgate dos valores espaciais do centro” (HEIDECK, 2001)

Com isso, muitos investimentos foram atraídos e ocorreu uma redinamização em um setor do centro que apresentava uma deterioração percebida nas fachadas comerciais. Houve, assim, uma concorrência por mercado consumidor, mas sobretudo, com os lojistas do próprio Centro Principal, pois há uma nítida diferença de porte e padrão da estrutura do shopping e de suas lojas, quando comparados com o Catuaí Shopping Center. Nesse sentido,

na divisão territorial do trabalho houve uma grande complexificação que introduziu novos elementos e que contribuiu com o processo de redefinição da centralidade que passou a assumir a configuração de multi(poli)cêntrica (Quadro 10).

Quadro 10. Londrina. Lojas de grupos ou franquias de operação nacional ou regional destinadas a um consumo de maior poder aquisitivo nos três *shopping centers* – 2005.

|    | Comtour Shopping Center<br>(Setor oeste) | Catuaí Shopping Center<br>(Setor sudoeste) | Shopping Royal Park<br>(Centro Principal) |
|----|--|--|---|
| 1  | O Boticário                              | 5 à séc do Brasil                          | 775                                       |
| 2  |  | 775  | Anticorpus                                |
| 3  |  | Anticorpus                                 | Ortobom                                   |
| 4  |  | Arezzo                                     | Empório do Couro                          |
| 5  |  | Bergerson                                  | O Boticário                               |
| 6  |  | Bob's                                      | Botti                                     |
| 7  |  | Bunny's                                    | Puro Sangue                               |
| 8  |  | Camisaria Colombo                          | McDonald's                                |
| 9  |  | Carmen Steffen's                           | Jin Jin                                   |
| 10 |  | Casa, cozinha & Cia                        | Giraffa's                                 |
| 11 |  | Castor Exclusiva                           | Roasted Potato                            |
| 12 |  | Ortobom                                    |   |
| 13 |  | Contém 1 g                                 |   |
| 14 |  | CVC – Viagens                              |   |
| 15 |  | Damylar                                    |   |
| 16 |  | Directv                                    |   |
| 17 |  | Ellus                                      |   |
| 18 |  | Fórum                                      |   |
| 19 |  | H <sub>2</sub>                             |   |
| 20 |  | Habib's                                    |   |
| 21 |  | Iódice                                     |   |
| 22 |  | J4   |   |
| 23 |  | Kopenhagen                                 |   |
| 24 |  | Le Postiche                                |   |
| 25 |  | Lee  |   |
| 26 |  | Levi's                                     |   |
| 27 |  | Livrarias Porto                            |   |
| 28 |  | Lupo                                       |   |
| 29 |  | M. Martan                                  |   |
| 30 |  | M. Officer                                 |   |
| 31 |  | McDonald's                                 |   |
| 32 |  | Modulaque                                  |   |
| 33 |  | Monalisa Jóias                             |   |
| 34 |  | Móveis Masotti                             |   |
| 35 |  | Nat West                                   |   |
| 36 |  | Nutty Bavarian                             |   |
| 37 |  | O Boticário                                |   |
| 38 |  | Osmoze                                     |   |
| 34 |  | Polo Play                                  |   |
| 40 |  | Side Walk                                  |   |
| 41 |  | Sweet Comfort                              |   |
| 42 |  | Taco                                       |   |
| 43 |  | TNG  |   |

---

|    |             |
|----|-------------|
| 44 | Victor Hugo |
| 45 | Yck's       |
| 46 | Yachtsman   |
| 47 | Zoomp       |

---

Fonte: Dados dos *shopping centers* e pesquisa de campo, 2005

Organização: William Ribeiro da Silva

Já, em Maringá, o processo se mostra inverso, pois os seus maiores shopping Centers, localizam-se no Centro Principal, significando um reforço da centralidade deste, uma caracterização de cidade com graus de monocentralidade.

Em 1990, foi inaugurado o Shopping Avenida Center, localizado no Centro Principal de Maringá, à época com 100 lojas e aproximadamente 6.000m<sup>2</sup> de área bruta locável. Como primeiro *shopping center* de Maringá, significou uma novidade para tal tipo de consumo, tanto que é um shopping que apresenta um diferencial que são as lojas externas, com as portas voltadas para as ruas, tal como as lojas tradicionais, com a diferença de serem de propriedade do Shopping Center.

Porém, mesmo que representasse uma novidade para o consumo, com porte razoável para o tamanho e complexidade de Maringá, o fato de localizar-se no Centro Principal, conduz a uma reestruturação da área no sentido de reforçar a centralidade do Centro Principal, concentrando fluxos e valorizando o preço da terra urbana.

Comentando sobre a centralidade do Centro Principal de Maringá, reforçada em sua porção Oeste, ao eixo da Avenida Brasil, César Miranda Mendes e Vanderlei Grzegorzcyk (2003) destacam o papel da implantação do Shopping Avenida Center e, posteriormente, do Shopping Aspen Park, em 1996, conforme segue:

Esta centralidade foi reforçada com a inauguração do Shopping Avenida Center de Maringá, em 1989, na Avenida Mauá esquina com a Avenida São Paulo, no Prédio do antigo Ceasa, a uma quadra das Lojas Americanas, e no divisor do centro e a zona de armazéns, fortalecendo o comércio nessa área da cidade e aumentando a convergência dos fluxos bem como a sua centralidade, a qual vai ser consolidada com a inauguração do Shopping Aspen Park, em 1996.

(MENDES e GRZEGORCZYK, p. 97)

Assim, construído por empresários locais, o Shopping Avenida Center, expressa uma tendência das elites maringaenses e de seus interesses na valorização do Centro Principal, sendo que havia uma grande área como estoque de terras, situadas onde anos mais tarde seria lançado o projeto do “novo centro”, que consistiu num empreendimento de grande porte, com obras de grandes dimensões e muito financiamento público, mas cuja ocupação efetiva ainda não foi concretizada até os dias atuais.

Seguindo a mesma tendência e, conforme já mencionado, o Aspen Park, inaugurado em 1996, também veio reforçar a centralidade do Centro Principal, sobretudo, para as camadas com poder aquisitivo mais elevado, pois se trata de um equipamento destinado a este perfil de consumo.

Se compararmos estes dois empreendimentos, Shopping Avenida Center e Aspen Park, podemos afirmar que o primeiro apresenta uma arquitetura e lojas com padrão mais popular, atraindo este perfil de consumo e que apresenta um número de 12 lojas de marcas nacionais destinadas aos consumidores com maior poder aquisitivo, contra 17 do Aspen Park, que mesmo apresentando atualmente um número menor de lojas em função de muitos fechamentos, ainda mantém um número superior para esse segmento. Em 1992, conforme já mencionamos, o Hipermercado Mercadorama, localizado na Avenida Tuiuti, no setor leste da cidade de Maringá, representou um princípio de processo de descentralização e constituição de uma nova centralidade, porém, algumas considerações fazem-se necessárias.

Teve seu início como um hipermercado com suas lojas de apoio, porém, houve uma expansão na área comercial e abertura de um número maior de lojas, sendo que, no ano de 1999, passou a ser chamado de Shopping Cidade. O que percebemos é que representa uma nova expressão de centralidade, pois freqüentam mensalmente, 150.000 veículos, possui quatro salas de cinema e três lojas âncoras. Porém, o que verificamos é que seu impacto no arranjo espacial não é tão expressivo como percebemos na cidade de Londrina, com a implantação do Catuaí Shopping Center, pois são contemporâneos e a reestruturação causada nas imediações é bastante diferente. No caso maringaense, o máximo ocorrido foi uma tímida transformação de edificações residenciais em comerciais, mas nada muito significativo<sup>89</sup>. Quando analisado o número de lojas de operação nacional ou regional, destinado a um consumo que exija maior poder aquisitivo, o número é bem inferior aos dois outros *shopping centers*, localizados no Centro Principal, sendo de apenas seis (Quadro 11).

Quadro 11. Maringá. Lojas de grupos ou franquias de operação nacional ou regional destinadas a um consumo de maior poder aquisitivo nos três *shopping centers* - 2005.

|   | Shopping Avenida Center<br>(Centro Principal) | Aspen Park<br>(Centro Principal) | Shopping Cidade<br>(Setor Leste) |
|---|---|----------------------------------|----------------------------------|
| 1 | 775   | 775                              | B1                               |
| 2 | Arezzo  | Bergerson                        | Bunny's                          |
| 3 | B1  | Big Ben                          | Bonny                            |
| 4 | Anticorpus                                    | Bom Livro                        | O Boticário                      |
| 5 | Bonny   | Bonny                            | Ortobom                          |
| 6 | Carmen Steffens                               | Kopenhagen                       |                                  |

<sup>89</sup> Tal fato terá mais elementos para a análise com a discussão dos fluxos de veículos nas áreas urbanas, o que ressaltará os argumentos ora levantados.

---

|    |                |             |
|----|----------------|-------------|
| 7  | Le Pastiche    | Fórum       |
| 8  | Lee            | J4          |
| 9  | Nat West       | Lacoste     |
| 10 | O Boticário    | M. Officer  |
| 11 | Osmoze Fashion | Mc Donald's |
| 12 | Giraffa's      | O Boticário |
| 13 |                | Pólo Play   |
| 14 |                | Ortobom     |
| 15 |                | Victor Hugo |
| 16 |                | TNG         |
| 17 |                | Zoomp       |

---

Fonte: Dados disponibilizados pelos *shopping senter* e pesquisa de campo, 2005

Organização: William Ribeiro da Silva

A partir do exposto, afirmamos que os shopping centers são equipamentos urbanos que são muito importantes para o entendimento da centralidade urbana, já que concentram uma grande quantidade de lojas que se diferenciam por padrão socioeconômico, expressando centralidades variadas. Assim, os portes, características, históricos, origens e localizações dos shopping centers instalados nas cidade de Londrina e de Maringá, oferecem argumentos que vão ao encontro da nossa tese de que os espaços urbanos com diferenças quanto à estruturação e às lógicas de expressão de centralidades, no caso, Londrina – poli(multi)cêntrica – e Maringá – de reforço monocêntrico – constituem diferenças na produção dos arranjos espaciais, porém, ambos promovem processos de diferenciação e de segregação, mesmo que de maneiras díspares. Portanto, a lógica subjacente às dinâmicas dos *shopping centers*, reforça tal tese.

Realizando uma comparação acerca das amplitudes em escala e escopo dos empreendimentos das duas cidades e considerando que apresentam relevada importância para o consumo das camadas mais abastadas, é possível afirmar que há uma interação em nível interurbano entre as cidades, sendo que na complexificação da divisão social e territorial do trabalho no segmento dos shopping centers há uma tendência de centralidade para a cidade de Londrina, atraindo consumidores deste perfil, já que apresenta uma maior variedade e especificidades de mercadorias que poderiam ser chamadas de “mais sofisticadas”. Com isso, segundo a direção do Catuaí Shopping Center, há um interesse significativo no investimento em publicidade na região de Maringá, o que apresenta um retorno satisfatório. Tal fato se reforça com a indicação dos investimentos nas empresas de telecomunicações entrevistadas, TV Coroados e TV Cultura, emissoras afiliadas da Rede Globo de Televisão, pois, segundo seus dirigentes, as empresas localizadas em Londrina, investem em publicidade em nível regional num raio de 100 Km, atingindo a cidade de Maringá como público alvo, sendo que o inverso, não se verifica com a mesma intensidade.

Portanto, há uma relação de concorrência que termina como complementaridade na divisão territorial do trabalho da rede urbana do Norte do Paraná, sendo que tal centralidade não se refere diretamente ou exclusivamente a toda área urbana de Londrina, mas sim, da complexidade da estruturação urbana de Londrina que produz especialidades funcionais e sociospaciais que se expressam por meio do Catuaí Shopping Center, que representa, portanto, um equipamento resultante de dinâmicas oriundas de Londrina e região (leia-se Norte do Paraná e alguns Municípios do interior do Estado de São Paulo), criando, assim, um centro regional<sup>90</sup>.

#### 4.1.5. A espacialidade das agências bancárias

As dinâmicas que envolvem as lógicas espaciais das agências bancárias também constituem com elementos para o entendimento da formação de áreas centrais e, portanto, para a discussão acerca das diferenças fundamentais de estruturação e centralidade de Londrina e de Maringá.

Assim, nesse item, nos interessa a discussão sobre a localização das agências bancárias, sendo que não iremos realizar uma discussão com maiores profundidades acerca do sistema financeiro ou do setor bancário, pois escaparia dos nossos objetivos nessa tese<sup>91</sup>.

As agências bancárias apresentam uma orientação para definição de sua localização que leva em conta o volume de movimentação financeira da área, o potencial de negócios e clientes e a acessibilidade, entre outros fatores comuns a todos as empresas, como preço do imóvel ou aluguel, disponibilidade etc. Nesse sentido, suas localizações não ocorrem em função da pura densidade demográfica, mas sim, da densidade dos negócios. Assim, também terminam por contribuir com o entendimento das influências das atividades funcionais no processo de redefinição da centralidade.

A localização das agências bancárias em Londrina e em Maringá mostra-se diferente, pois em Londrina encontramos uma concentração expressiva de agências no Centro Principal, o que evidencia que as atividades financeiras no Centro Principal de Londrina continuam fortes, negando qualquer afirmação de “empobrecimento” de “deterioração” etc.,

---

<sup>90</sup> Dados obtidos na pesquisa de Mestrado no ano de 2002 mostram uma grande presença de frequentadores das áreas mencionadas no Catuaí Shopping Center (RIBEIRO, 2002) e, também, conforme se depreende das informações publicadas pelo empreendimento em seu site institucional. ([www.catuaishopping.com.br](http://www.catuaishopping.com.br))

<sup>91</sup> Para melhor entendimento do estado de arte do setor no Brasil, indicamos a leitura dos trabalhos de Videira (2001) e de Dias (2005).

fato que já afirmávamos em nossa dissertação de mestrado, no ano de 2002. Porém, há em algumas áreas da cidade, que acompanham as áreas de localização de outros estabelecimentos discutidos anteriormente e a formação de áreas centrais que iremos discutir no capítulo 5. Já em Maringá, há uma concentração praticamente absoluta das agências no Centro Principal, reforçando a tese que aqui procuramos defender (tabelas 10 e 11 e gráficos 5 e 6).

Tabela 10. Londrina. Localização das agências bancárias, 2002.

| Áreas   | N. de Agências | Percentual    |
|---|----------------|---------------|
| Centro Principal                                | 52             | 50,48         |
| Eixo Bandeirantes/Souza Naves                   | 9              | 8,74          |
| Av. Tiradentes (Setor oeste)                    | 9              | 8,74          |
| Duque de Caxias (área fora do Centro Principal) | 6              | 5,83          |
| Eixo Araguaia/Guaporé                           | 5              | 4,85          |
| Av. 10 de Dezembro (ao norte da Rodoviária)     | 5              | 4,85          |
| Rod. Celso Garcia Cid (setor sudoeste)          | 4              | 3,88          |
| Av. Higienópolis (Centro-Sul)                   | 3              | 2,91          |
| Av. Saul Elkind (Zona Norte)                    | 2              | 1,94          |
| Robert Koch (Setor leste)                       | 2              | 1,94          |
| Jardim Quebec (Av. Maringá)                     | 2              | 1,94          |
| Av. Santos Dumont (Prox. Aeroporto)             | 2              | 1,94          |
| Av. Quintino Bocaiúva (expansão do centro)      | 1              | 0,97          |
| Rod. Melo Peixoto (Zona Leste)                  | 1              | 0,97          |
| <b>Total</b>                                    | <b>103</b>     | <b>100,00</b> |

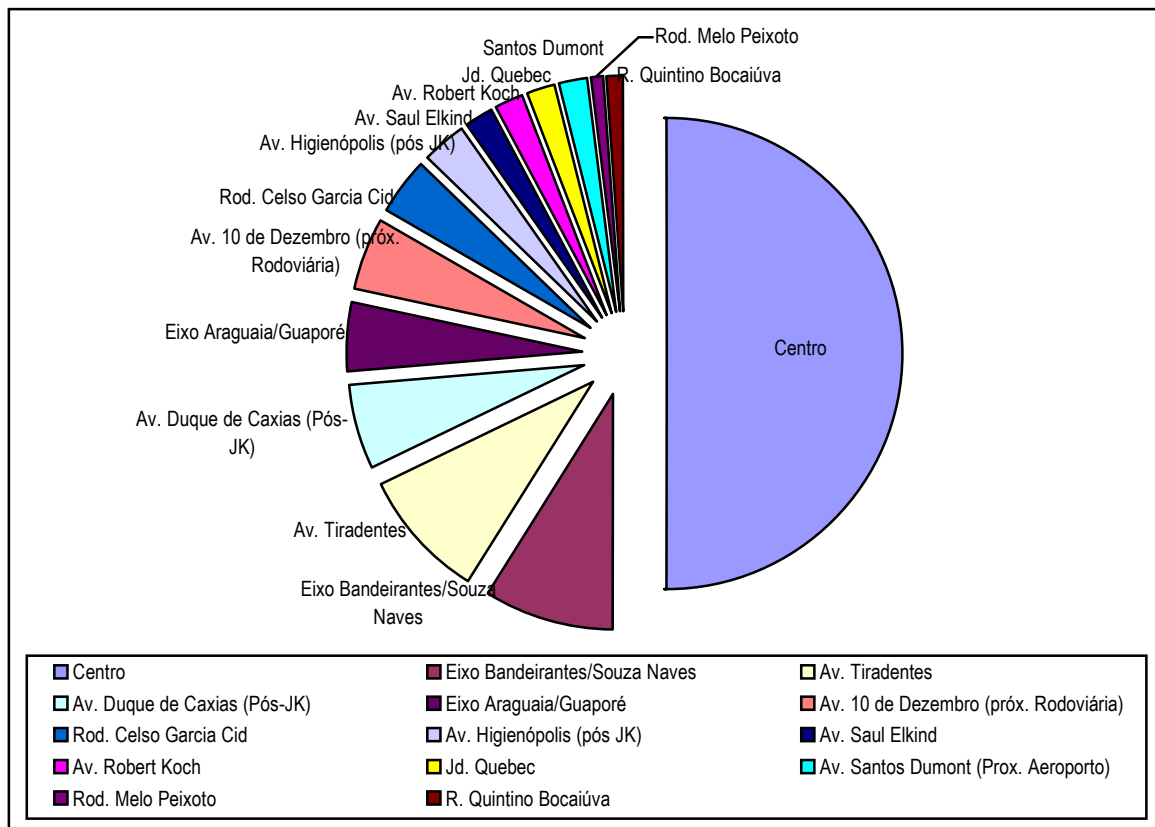
Fonte: Editel,(2002); Pesquisa de Campo, 2004.

Tabela 11. Maringá. Localização das agências bancárias, 2002.

| Áreas                              | N. de Agências | Percentual |
|------------------------------------|----------------|------------|
| Centro Principal                   | 34             | 68         |
| Maringá Velho (Av. Brasil)         | 3              | 6          |
| Av. São Paulo (expansão do centro) | 3              | 6          |
| Rod. PR 317                        | 2              | 4          |
| Av. Pedro Taques                   | 2              | 4          |
| Av. Tiradentes                     | 2              | 4          |
| Av. Tuiuti                         | 2              | 4          |
| Av. Mauá                           | 1              | 2          |
| Av. Colombo                        | 1              | 2          |
| <b>Total</b>                       | <b>50</b>      | <b>100</b> |

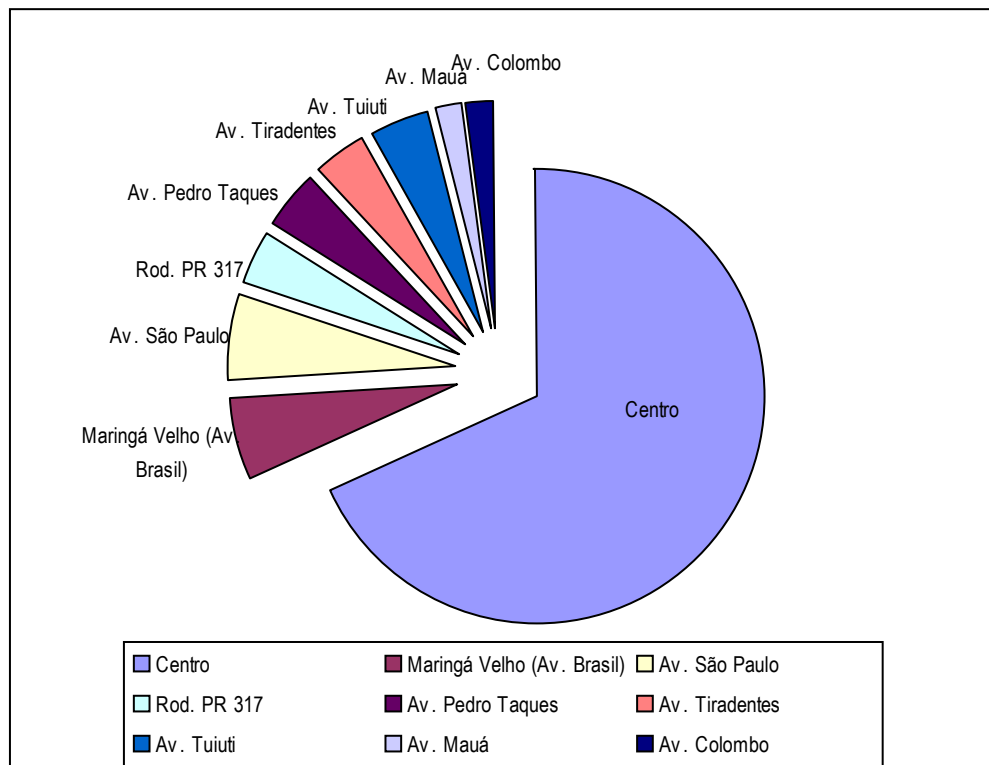
Fonte: Editel,(2002); Pesquisa de Campo, 2004.

Gráfico 5. Londrina. Proporção de agências bancárias, por áreas, 2002.



Fonte: Editel,(2002); Pesquisa de Campo, 2004

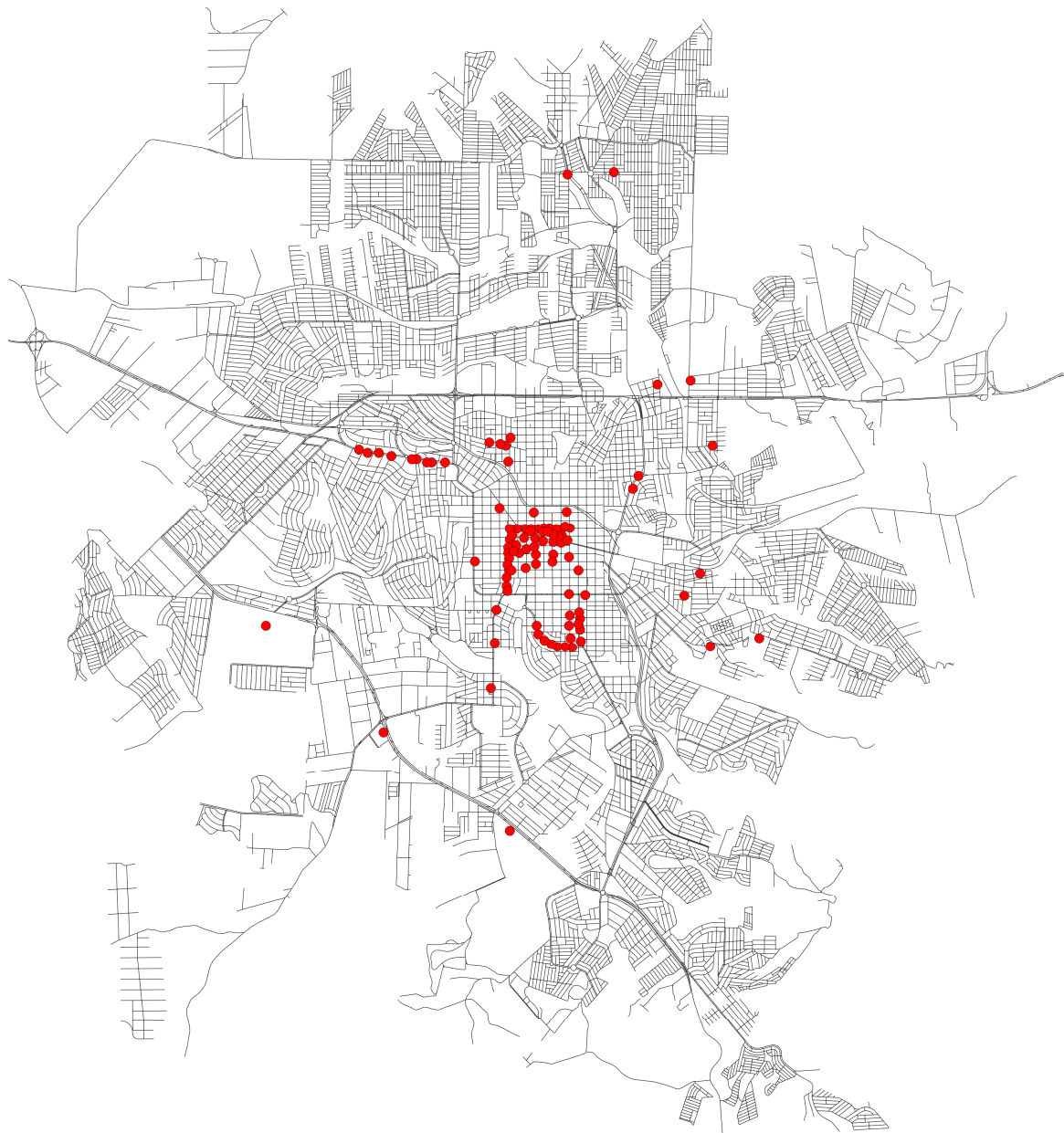
Gráfico 6. Maringá. Proporção de agências bancárias, por áreas, 2002



Fonte: Editel,(2002); Pesquisa de Campo, 2004

Portanto, temos uma espacialidade que demonstra arranjos espaciais que evidenciam que existem outras áreas na cidade de Londrina que projetam relações econômicas que conseguem atrair a localização de agências bancárias, que, inclusive, em alguns casos se sobrepõem às áreas que já mencionamos em setores já apresentados, enquanto que em Maringá, as agências que consideramos como fora do Centro Principal, localizam-se nas suas áreas de expansão ou de desdobramentos vinculados às dinâmicas do Centro Principal, salvo raras exceções, conforme podemos verificar nos mapas 6 e 7.

Mapa 6. Londrina. Localização das agências bancárias.  
2004



● Agências Bancárias

0 0,9 1,8 2,7 3,6 Km

Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de Londrina  
IPPUL, 2004  
Fonte: Editel, 2002; Pesquisa de Campo, 2004  
Org.: William Ribeiro da Silva

Mapa 7. Maringá. Localização das Agências Bancárias.  
2004



0 0,8 1,6 2,4 3,2 Km

Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de Maringá  
URBAMAR, 2004  
Fonte: Editel, 2002; Pesquisa de Campo, 2004  
Org.: William Ribeiro da Silva

#### 4.1.6. Setores de influência indireta na redefinição da centralidade nas cidades

Prosseguindo com a análise das formas, dos fixos e das interações econômicas, políticas, sociais, espaciais e territoriais, é necessário discutir os fluxos que envolvem as cidades de Londrina e de Maringá, através das ações e práticas empresariais de grande escala.

Este item tem por finalidade iniciar a articulação entre as dinâmicas, que apresentam influência direta na produção de novas áreas centrais nas cidades, e outras atividades relacionadas ao circuito do *just in time*, que influem, mesmo que indiretamente em tal processo.

Neste sentido, as articulações estabelecidas aqui seriam aquelas que se dão, sobretudo, em nível de macro processos, envolvendo a centralidade para além das cidades, junto à rede urbana. Para tanto, realizaremos breves análises sobre algumas relações travadas pelo setor produtivo, que se articula a outros setores já discutidos, pois em muitos deles, a relação entre as escalas é direta, pois estão conectados com esferas decisórias externas que comandam ou influem nas decisões tomadas.

Referindo-se às economias de aglomeração como importantes na orientação da localização industrial de alta tecnologia, Benko (1993) faz inferências acerca da correlação direta com as economias urbanas, as quais podemos ampliar para as atividades industriais em geral e aos serviços interligados regionalmente ou nacionalmente, conforme segue:

Os novos espços industriais que se afirmaram nasceram próximos às metrópoles (Boston, Los Angeles, Paris, etc.). Os estudos empíricos levam-nos a concluir que as economias de aglomeração são essenciais à atividade de pesquisa e desenvolvimento, e que os spin-offs diminuem na mesma proporção que a população adjacente.

[...]

As economias urbanas facilitam a formação das redes de informação e os contatos face à face são dificilmente substituíveis pelas transações técnicas. Afertilização cruzada só é possível então num meio denso.

Os efeitos de escala são também perceptíveis no funcionamento dos mercados locais de trabalho. A rotatividade de mão-de-obra torna-se fácil: ela se exprime por uma forte mobilidade entre empresas, num âmbito intra-regional. O grande número de empresas presentes num espaço limitado reduz proporcionalmente os custos fixos da infraestrutura. Nos novos complexos de produção, uma nova vida social instala-se com novos modos de vida, de formação, de ritmo, com uma divisão social do trabalho acentuada. O nascimento dessa comunidade humana, ligada e uma reprodução social, contribui diretamente para a redução do custo da produção na zona considerada e, por conseguinte, atrai novamente empresas.

(BENKO, 1993, p. 12-13)

Escolhemos para tal debate, algumas empresas representativas das duas cidades que possam evidenciar os graus de inserção delas junto à rede urbana e que conduzem a relações de concorrência e complementaridade na divisão social e territorial do trabalho. As empresas que comporão a discussão deste item serão industriais, comerciais e de serviços, entre os quais: Elevadores Atlas Shindler; Bratac; Fast Frio; Eliane Revestimentos Cerâmicos; Milênia Agrociências; Dedic; Hidromar, Gran Sapore; Transportadora Falcão; Viação Garcia; Rede Paranaense de Comunicação (Tv Coroados e Tv Cultura); Bratac e Cativa, em Londrina; e Spaipa S/A (Coca Cola); Cooperfios; Indel; Visolux; Dismar; MR Malharia e ALL, em Maringá. Todas elas foram selecionadas de acordo com os indicadores de contribuição de ISS das prefeituras municipais, procedimento também adotado para a escolha das empresas de outros setores<sup>92</sup>.

A industrialização no Norte do Paraná era praticamente inexistente até os anos de 1960 em função da sua recente ocupação das terras (FRESCA, 2004, p. 196) e dos papéis que desempenhava no conjunto da economia nacional, sendo produtora e comercializadora de produtos primários.

Fresca (2004) apresenta uma periodização da industrialização do Norte do Paraná, em que cita os seguintes momentos e acontecimentos como sendo importantes para entendimento das dinâmicas atuais do setor: - consolidação de iniciativas nos anos de 1960 e 1970 e que, em função de épocas recessivas nos anos de 1980 e 1990, realizaram um processo de reestruturção produtiva, conquistando manutenção e expansão de seus mercados; - processo de transferências industriais de unidades produtivas da Região Metropolitana de São Paulo, de capitais nacionais ou estrangeiros; - implantação de indústrias mediante processos de fusão ou compra de unidades preexistentes.

Os estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, seguem, em grande parte dos casos, uma tendência nacional de fusões e aquisições, sendo que é possível perceber uma forte tendência das centralizações econômicas nestes setores.

Para nossa análise, faz-se importante uma apreciação dos fluxos e relações externas que as empresas selecionadas realizam, de modo que se possa obter elementos para a

---

<sup>92</sup> Ressalte-se que a não incluímos no rol de discussões a Dixie Toga; a Cacique de Café Solúvel; a Cocamar e a Usina de Açúcar Santa Terezinha, por não ter sido possível a realização de entrevistas com as mesmas, em função da não disponibilidade delas para nos atender. Porém, algumas informações colhidas por fontes indiretas, permitem-nos tecer alguns comentários e considerações.

Aqui destacamos que a Cocamar possui um papel muito importante na conjuntura econômica de Maringá, tendo ampla influência nos processos de estruturação urbana. Para melhor conhecimento das relações existentes entre o meio rural e a produção do espaço urbano, sugerimos a leitura do trabalho de Elias (2005).

compreensão de suas influências na produção das cidades a partir de processos e determinantes oriundos de escalas articuladas - das cidades à rede urbana e vice-versa.

A seguir apresentamos breves descrições das inter-relações de algumas das empresas que consideramos serem mais significativas para tal compreensão.

1. Sendo fundada em Londrina, em 1959, de capital local, a Cia Cacique de Café Solúvel<sup>93</sup>, após vários processos de reestururações, é uma empresa que apresenta grande parte de seu faturamento ligado à exportação para 76 países e ao mercado nacional. Sua sede administrativa e sua maior unidade de produção localizam-se em Londrina, com capacidade de produção da ordem de 70 toneladas ao dia. Entre suas articulações interurbanas consolidadas em virtude de suas reeestruurações, sobretudo, as posteriores aos anos de 1990, pode-se citar a transfêrencia de sua sede da divisão de alimentos para Barueri (SP), instalada dentro da área comercial de AlphaVille, onde são realizadas a produção do café expresso e da linha matinal e os contatos comerciais. Assim, transferiu-se para a aglomeração metropolitana de São Paulo a sua centralidade dos negócios, mesmo que tenha se mantido o gerenciamento e administração em Londrina. Possui, também, uma loja de fábrica em AlphaVille e filiais no Rio de Janeiro e em São Paulo.
2. Do mesmo período, destacam-se, em Maringá, a Usina Santa Terezinha, fundada em 1964, produtora de açúcar e álcool, que possui quatro unidades de produção mais terminais de logística instalados em locais estratégicos, no Estado do Paraná e a COCAMAR, fundada em 1963, que passou a atuar na agroindustrialização a partir do final dos anos de 1970 e, após um intenso processo de reestruturação produtiva e organizacional, sobretudo posterior aos anos de 1990, consolidou-se como segunda maior cooperativa do Brasil. Hoje, a Cocamar possui um diversificado parque industrial, conta com 3.200 funcionários e um quadro de 6.500 produtores associados. No final dos anos de 1970, fundou sua primeira unidade industrial, para fabricação de óleo e farelo de soja; nos anos oitenta, funda outras fábricas, sendo destinadas à produção de óleo semi-refinado de caroço de algodão, fios de algodão e seda, café torrado e

---

<sup>93</sup> Apresentou a classificação de número 415 no ranking das 500 maiores empresas do Brasil, divulgada pela revista Conjuntura Econômica de setembro de 2005. Segundo informações contidas em seu site institucional, a unidade de Londrina é a maior unidade produtiva de café solúvel em uma única planta do mundo.

moído. Posteriormente, construiu a fábrica de suco concentrado e congelado de laranja em Paranavaí, a destilaria de álcool em São Tomé, as três novas fábricas (sucos de frutas, bebidas à base de soja, maioneses, atomatados e molhos), em Maringá. Assim, passou a centralizar uma produção regional agrícola com processos industriais que dinamizam suas ações e fazem necessárias modificações na estruturação urbana para otimização de suas atividades. Seus produtos finais conquistaram mercados em vários estados brasileiros.

3. Construída em 1976, como “Indústria Cerâmica Florença S/A”, após 1985, em decorrência de dificuldades administrativas, o Banco de Desenvolvimento do Paraná - Badep, (Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul - BRDE e Banco do Estado do Paraná - Banestado - assumiram a empresa que passou a chamar-se “Florâmica Indústria Cerâmica S/A; em 1988, o Grupo Eliane de Cocal do Sul (SC) adquire 100 % das ações e em 1996, passou a razão social para Maximiliano Gaidzinski S/A Indústria de Azulejos Eliane – Unidade Paraná. O grupo Eliane possui 11 unidades fabris, sendo, seis em Santa Catarina; uma no Paraná (Londrina); uma no Espírito Santo; uma em Minas Gerais; uma na Bahia e uma no Estado de São Paulo. Sua administração foi amplamente centralizada em Cocal do Sul (SC), sendo que para a comunicação entre as unidades, é utilizado um canal de voz, MSN, e-mail (intra-net) e telefone. A matéria-prima para funcionamento em Londrina é extraída, em sua maioria, em jazidas próprias, em Ibaiti, Curiúva, Tamarana e Ortigueira, no Estado do Paraná e Itapeva (SP) e Ponta Grossa (PR) , de terceiros. Apresenta uma produção média mensal de 331.000 m<sup>2</sup> , com controle de estoque via software específico. Seus clientes são de âmbito internacional (70% da produção), sendo seus mercados, Estados Unidos, Canadá, África do Sul, Europa, Oriente Médio e Mercosul e de âmbito nacional seu maior cliente é o Bordignon (loja de materiais de construção de grande porte, com duas lojas e um Centro de Distribuição em Londrina).
4. Outra empresa que passou por uma reestruturação intensa foi a Fast Frio Equipamentos Ltda. O início de suas atividades deu-se, em 1977, em Londrina, ainda com o nome de Husmann, sendo que atuava com refrigeração e

metalurgia. Em 1983, foi formada uma *joint venture* e em 1999 foi realizada uma cisão, com a empresa sendo dividida em duas, uma permanecendo como Husmann e a outra passando a chamar-se Fast Frio, controlada pela Eletrofrio, com sede em Curitiba e escritório comercial e administrativo em São Paulo (SP)<sup>94</sup>. Nesse mesmo ano, foi construída sua planta industrial com grande automação, produção informatizada, investimentos em tecnologia, aproveitamento de espaço e controle de produção e estoque via software. Atualmente, produz gôndolas e *check outs*, com volume de produção em média mensal de manufaturamento de 400 toneladas de chapas de aço, sendo que cada produção é feita de acordo com projeto elaborado em conjunto com o cliente (específico e flexível). Seu fornecedor principal é a Gerdau (São Paulo) e possui parcerias com quatro empresas de ex-funcionários que produzem parte da produção em suas unidades localizadas em Londrina e Cambé. Seu mercado consumidor é, sobretudo, do Brasil, dos estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina, e atua também no exterior, na Argentina, México, Chile e Venezuela, sendo que seus principais clientes são Carrefour, Macro, Atacadão, Pão de Açúcar e, em Londrina, SuperMuffato, Condor e Drogarias Vale Verde.

5. Fundada em 1976, em Maringá, no bairro do Maringá Velho, a Indel, empresa que atua na produção de equipamentos de telecomunicações, infra-estrutura e serviços de manutenção e instalação, opera nos estados do Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Acre, Rondônia, Goiás, Tocantins e no Distrito Federal. Seu principal cliente é a Brasil Telecom. Seus fornecedores são em cerca de 90% oriundos do Estado de São Paulo. Produz em média, 120 sistemas retificadores por ano. Não tem estoques e a produção é feita de acordo com a demanda. Recentemente transferiu sua localização para o Distrito Industrial no setor sudoeste da cidade.
6. A Nutriself, do ramo de produção e distribuição de refeições para outras empresas, foi fundada em Londrina, em 1977, tendo sido adquirida no ano de 2000, quando passou a se chamar GranSapore Brasil S/A, com sede em Campinas. Atua em vários estados brasileiros e seus principais clientes

---

<sup>94</sup> A unidade da Fast Frio Londrina possui autonomia para tomada de decisões acerca da produção.

nacionais são: a rede Globo de Televisão (CGP/Projac), SBT (Anhanguera), Motorola, Basf, Carrefour, BIG, Fiat, Nestlé, Petrobras e outras de grande porte, e em Londrina, elevadores Atlas, Carrefour e outras. Possui, em Londrina, 1.200 funcionários que atendem a uma demanda do Estado do Paraná. Apresenta uma centralização administrativa em Campinas e seus fornecedores, são, essencialmente, do Estado de São Paulo. Seu sistema de compras é centralizado em Campinas e a distribuição para Londrina é realizada a partir de Curitiba. Cada cliente possui um projeto de execução diferenciado, personalizado, a partir de alguns padrões – alta flexibilidade.

7. Fundada em 1970, de capital local, com no nome de Herbitécnica, após um processo de aquisição internacional, passou a chamar-se Milênia<sup>95</sup> Agrociências, possuindo também uma unidade de produção em Taquari (RS), produz 23 tipos de herbicidas, seis fungicidas, oito inseticidas e quatro Acaricidas. A unidade de Londrina produz, em média, 32 milhões de litros por ano. A Matriz é em Londrina e possui depósitos em Rondonópolis (MT) e Assis (SP). Seus fornecedores são aproximadamente 50 % do Estado de São Paulo, 10 % do Paraná, 10 % de Santa Catarina, 10 % do Rio de Janeiro e 20% da Bahia. Seu mercado consumidor distribui-se aproximadamente, pelos estados: 40 % no Mato Grosso e o restante distribuído por Paraná, Rio Grande do Sul, Goiás, Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e Maranhão. Produz de acordo com as demandas dos clientes.
8. Formada em 1988, em Maringá, a Dismar, empresa que atua no ramo de comércio, em varejo e atacado, é a controladora das Lojas Dudony. Possui um Centro de Distribuição, 69 lojas, em 39 municípios do Estado do Paraná, atuando em vendas no atacado nos Estados do Paraná, Santa Catarina, Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso e um call center localizado no prédio da sua sede. Possui administração e centralização das compras em Maringá. Possui uma logística bem dinâmica com fornecedores de várias partes do Brasil, sendo, 35% do Estado de São Paulo, 23 % de Arapongas (PR), 20 % de Manaus (AM) e o restante de seus fornecedores estão distribuído nos outros estados.

---

<sup>95</sup> Apresentou a classificação de número 191 no ranking das 500 maiores empresas do Brasil, divulgada pela revista Conjuntura Econômica de setembro de 2005.

9. Seguindo uma lógica de transferências industriais da Metrópole Paulistana, encontram-se, em Londrina, a Dixie Toga e a Elevadores Atlas.

a) A Dixie Toga formada em Julho de 1995, resultado da união de duas grandes empresas de embalagens: A Dixie Lalekla deu início à sua história em 1945 e era considerada uma das melhores do Brasil na produção de potes para margarinas, iogurtes e descartáveis; e a Toga, que era uma das maiores fabricantes de embalagens flexíveis e semi-rígidas da América Latina, foi fundada em 1935. Possui 10 unidades de produção localizadas em Buenos Aires (Argentina) - produção de *american clave*, Paranairim (RN), com duas unidades de produção - rígidos e laminar. Encontra-se, ainda, localizada em quatro cidades do Estado do Paraná, sendo elas: Curitiba que produz embalagens semi-rígidas para os mercados de higiene, limpeza, alimentos, cigarros e bebidas, Paranaguá (*Insit* e rígidos), Cambé (flexíveis coextrusão), e Londrina considerada a maior fabricante de embalagens plásticas para alimentos da América do Sul, sendo duas unidades de produção – a Dixie-Toga e a Divisão Dixie, onde ocorrem a produção de embalagens flexíveis e descartáveis. Possui ainda unidades em Votorantim (SP), voltada à produção de produtos rígidos, e na grande São Paulo: Guarulhos (flexíveis e encolhíveis), Dutra (produção de cartuchos, rótulos e laminados), e a Unidade Guido Caloi (sede Administrativa). Tem como grandes clientes a Coca-Cola, Mc Donald's, Carrefour e outros, além dos pequenos consumidores do mercado atacadista e varejista. Em Londrina sua unidade foi instalada em 1998.

b) Em 1999, o grupo suíço Schindler adquiriu o controle acionário da Elevadores Atlas S.A. Começou, então, a integração entre a empresa do grupo no Brasil, a Elevadores Schindler do Brasil e a Elevadores Atlas. A História da Atlas Schindler, no entanto, começou em 1874, com a fundação da Schindler na Suíça. No Brasil a Elevadores Atlas e a Elevadores Schindler do Brasil têm trajetórias diferentes até sua união, em 1999. Em 1918 foi instalada, no bairro do Canindé, em São Paulo, uma pequena oficina destinada à instalação e manutenção de elevadores importados. Em 1920, início do processo de verticalização das construções urbanas há a comercialização dos primeiros elevadores no Brasil. Em 1998, foi inaugurada a fábrica em Londrina e, em

2000, instalou-se a primeira fábrica de escadas e, em 2000, a de esteiras rolantes da América Latina, na unidade de Londrina.

Na transferência da unidade de produção, a Atlas deixou uma planta industrial de 120.000m<sup>2</sup>, em São Paulo, para construir em Londrina uma planta de 30.000 m<sup>2</sup>, com forte investimento em tecnologia e automação, com maior flexibilidade para atendimento personalizado de acordo com os projetos dos clientes, apresentando um aumento na produção. Possui um sistema integrado com “empresas parceiras”, constituindo uma relação de QIV forte, sendo que há investimento em treinamentos coletivos e um sistema operacional integrado, o “Customer Clock” e o “Milk Run”, que apresentam uma integração entre os passos da produção e demanda por peças e equipamentos, permitindo controle das operações de venda, dos projetos, dos prazos de entrega, dos estoques e comunicação com clientes, garantindo uma maior flexibilidade nas ações. Atualmente, mantém em São Paulo a sede administrativa e uma unidade de produção de peças de reposição dos equipamentos que se encontram fora de linha de produção. Entre seus fornecedores, 14 constituem as “empresas parceiras” que se transferiram ou se instalaram em Londrina ou na região após a transferência da Atlas.

11. Com relação às empresas de comunicação, encontra-se em Londrina, uma unidade de centralização da VIVO do Paraná. Para atendimento de seu *Call Center*, foi instalada em anexo, uma empresa prestadora de serviços, a Dedic. A sede de ambas as empresas localizam-se em São Paulo (Av. Luiz Carlos Berrini). A unidade da Dedic de Londrina atende as chamadas de telefones pós-pago dos estados do Rio Grande do Sul, São Paulo e Paraná.

Um destaque ainda pode ser atribuído às dinâmicas implementadas pela Spaipa, fabricante da Coca Cola, sobre a qual iremos dedicar algumas considerações.

A marca de refrigerantes Coca Cola, criada nos Estados Unidos, apresentou uma lógica de evolução de mercado bastante acelerada que perpassou as transformações

econômicas do Século XX tornando-se um símbolo do capitalismo internacional, representado em vários episódios da História mundial, como no filme futurístico “Blade Runner”<sup>96</sup>.

A Coca Cola é considerada uma das primeiras empresas a desenvolverem mais a marca do que a mercadoria, pois desde sua fundação, a fórmula da Coca Cola praticamente não mudou, mas suas estratégias de produção e vendas são consideradas de ponta no que diz respeito à tecnologia e marketing. *É uma empresa que não produz coisas em si, mas imagens de sua marca* (KLEIN, 2003 [2000], p. 28).

Assim, a paisagem urbana se preenche de suas propagandas, que ocupam as ruas, as escolas e os demais lugares públicos, para não falar nos templos de consumo, como nos *shopping centers*. Mas todas estas campanhas, que perpassam o cotidiano urbano e não urbano que se movimenta de maneira livre e leve, através da promoção da imagem como elemento de contato com o consumidor necessita de uma base física com relativo peso, que são as unidades industriais, as quais, já passaram, durante sua reestruturação produtiva, por um relativo encolhimento e redirecionamento.

Para a produção e distribuição da Coca Cola pelo mundo, a empresa optou por estratégias de instalação de empresas que produziram, a partir do “elemento X” que seria a fórmula secreta da Coca Cola fabricada apenas nos Estados Unidos, o refrigerante líder de vendas da empresa.

No Brasil, a Coca Cola recebe e distribui o “elemento X” para as demais unidades industriais para o processo de produção. As indústrias são franqueadas e respondem aos rigorosos controles de metas da Companhia, sendo que, atualmente, necessitam de produção flexível, em modelo toyotista, com excessivo emprego de tecnologia, baixa contratação de mão-de-obra e redução das plantas industriais em número e área.

Para abastecimento do Paraná e Oeste do Estado de São Paulo, em área de 377.000 Km<sup>2</sup>, a empresa SPAIPA S/A Indústria Brasileira de Bebidas, com sede em Curitiba, franqueada da Coca Cola Company do Brasil, com sede no Rio de Janeiro. A SPAIPA possui atualmente três fábricas, sendo uma em Curitiba, uma em Maringá e uma em Marília, além de centros de distribuição em Cambé, Umuarama, Foz do Iguaçu, Cascavel, Bandeirantes, Guarapuava, Ponta Grossa e Bauru.

Nos anos de 1990, seguindo a orientação para a “otimização” da produção e distribuição, a SPAIPA fechou as unidades industriais de Cascavel e de Cambé, nas

---

<sup>96</sup> Neste filme, havia uma nova configuração das relações internacionais, com a eventual supremacia do Japão como nova superpotência econômica, pois foi retratada uma Los Angeles orientalizada, mas na qual a marca “Coca Cola” permanecia em sua paisagem em grandes *outdoors* luminosos em vermelho, que podem ser identificados a grandes distâncias.

proximidades de Londrina, centralizando a produção em Maringá, que geograficamente, apresenta uma posição relativa favorável. Constitui um ponto estratégico por mediar localizações do Norte e Oeste do Paraná, consistindo numa modificação na lógica de orientação da circulação das mercadorias da produção às centrais de distribuição e às revendas, ou seja, uma nova estratégia geográfica.

Para esta nova orientação, a empresa investiu fortemente em tecnologia, sendo que automatizou as suas unidades industriais, aumentando a produtividade, implantou sistemas de melhoria da logística de comunicação e vendas, com o *Customer Relationship Management*, o *disaster Recovery*, o *MoWASync*, o *outsourcing*, e o *wireless*, todos para maior agilidade em distribuição, vendas e controle de estoque, representando novas estratégias flexíveis.

Neste sentido, a política da empresa foi e é definida por uma escala mais ampla de decisões, onde a escala regional é priorizada e com os avanços das tecnologias de comunicação, informação e transporte, surgem possibilidades de localizar a produção em um número menor de pontos (LIMONAD, 2003). Assim, teve uma influência sobre a estruturação urbana e regional significativa, com volume mensal da ordem de 154.000 pedidos.

Portanto, percebe-se que as empresas destacadas atuam intensamente junto a rede urbana, sendo que necessitam de ampla conexão interna e externa aos tecidos urbanos e, para tanto, com a ampliação da complexidade da divisão social e territorial do trabalho, na qual estão inseridas, precisam redefinir e, por sua vez, são também redefinidas pela estruturação das cidades, razão pela qual a cidade passa a incorporar os elementos de suas lógicas de reprodução.

- x - x - x - x - x - x - x -

Portanto, as lógicas que engendram as dinâmicas do circuito do *just in time*, mostram-se bastante acentuadas nas cidades de Londrina e de Maringá, ainda que de maneiras variadas e com dimensões e arranjos espaciais diferenciados, conforme os vários exemplos desenvolvidos neste item.

Com isso, as características desse circuito que comparecem no comando de muitas esferas, com poder de escolhas de determinantes que orientam processos e formas espaciais, conduzem sob diferentes aspectos e escalas, direta ou indiretamente, a redefinição da centralidade. De acordo com os casos estudados, é possível perceber que o *just in time* está inserido na cidade de Londrina, sendo que a entrada de capitais externos é mais evidente e

ocorre de maneira mais aguda do que em Maringá. Isso contribui com elementos para a explicação acerca da maior complexidade da estruturação da cidade de Londrina, constituindo uma centralidade com maiores ocorrências de especialidades funcionais e sociais, articuladas em múltiplas escalas.

## **4.2. A centralidade da esfera da sobrevivência**

Nos itens anteriores, foram apresentados os diferentes impactos que a circuito do *just in time* pode acarretar para a estruturação do espaço urbano das cidades em questão, o que representa a ação e expansão do capitalismo e dos valores de modernidade e do moderno que lhe são subjacentes.

O processo de expansão geográfica da modernização capitalista, com todas as maneiras de permitir a entrada dos grandes capitais externos, chamado por Santos (2003 [1979]), ao se referir à fase atual, de “totalidade do diabo”, ocorre impregnado de nomenclaturas e terminologias com uso exacerbado e descabido de expressões da língua inglesa, carregado de ideologias, em suas múltiplas facetas, conforme anteriormente relatado. A dinâmica do circuito do *just in time* relaciona-se, diretamente, com a produção de pobreza pelo tecido urbano, desenvolvendo e subordinando o circuito da sobrevivência, que se expande na mesma proporção, desnudando as contradições imanentes da sociedade moderna. Partindo desta idéia, neste item, realizaremos uma discussão da dinâmica do circuito da sobrevivência nas cidades de Londrina e de Maringá, mostrando que a redefinição da centralidade contribui para a consolidação dos “espaços dos iguais”.

### **4.2.1. A questão da pobreza**

Muito já se discutiu sobre a problemática da pobreza entre as cidades de escala metropolitana, no entanto, a partir dos últimos vinte anos, ocorreu um agravamento deste problema, que chega a atingir cidades pequenas e médias. Assim, é necessário realizar uma discussão sobre as diferentes lógicas que orientam a produção da pobreza e os seus arranjos espaciais correlatos, que configuram a chamada cidade da sobrevivência.

O Norte do Paraná como uma área que, desde o momento de sua articulação à economia capitalista, suscita discursos que conduzem à idéia de progresso, apresenta uma

penetração considerável dos grandes capitais internacionais, porém, aparecem numa relação inversamente proporcional, de criação de pessoas com grau de inclusão precário ao “progresso”, mas que possam arrumar meios para que possam sobreviver<sup>97</sup>.

O problema da pobreza deve ser entendido como uma questão estrutural e, portanto, necessita do entendimento de relações que ocorrem em diversas escalas, relacionadas aos conflitos pelo poder e às influências da expansão do processo de globalização ou, conforme chama Santos (2002), “dos processos da globalização”. Segundo o autor, devem ser analisados a partir das relações que resultaram do consenso neoliberal decretado em Washington e que desencadeou, por parte dos detentores do grande capital internacional, uma atuação conjunta de opressão e domínio sobre as nações e povos da periferia do mundo, acarretando em processo de Globalização em suas esferas econômica, política, social e cultural (SANTOS, 2002).

De acordo com a tendência de acentuação da pobreza em várias áreas do mundo, passamos a pensar como se produz a pobreza e quais os impactos espaciais que significariam elos na composição da redefinição da centralidade.

Segundo Santos (1979b, p. 9-10),

A pobreza existe por toda parte, mas sua definição é relativa a uma determinada sociedade. Estamos lidando com uma noção historicamente determinada. É por isso que comparações de diferentes séries temporais levam frequentemente à confusão. A combinação de variáveis, assim como sua definição, muda ao longo do tempo; a definição dos fenômenos resultantes também muda.

[...]

um fenômeno tão sintético e complexo não pode ser compreendido através do estudo isolado de fragmentos de informações. Somente um exame do contexto, responsável num dado momento por uma determinada combinação, pode ser de alguma ajuda para a construção de uma teoria coerente e capaz de servir como base para a ação.

[...]

o assunto exige um tratamento dinâmico, no qual todo o conjunto de fatores é levado em conta – pois do contrário haverá ênfase em soluções parciais que são mutuamente contraditórias. O problema essencial está na estrutura analítica escolhida, ou seja, na tentativa de uma teorização adequada.

Sendo assim, não basta apenas quantificar a pobreza, mas sim, compreender o fenômeno em si, com suas diferentes faces e raízes, que, como já dito anteriormente, é um

---

<sup>97</sup> Aqui estamos considerando como precariamente incluídos do progresso, as pessoas que estariam fora do mercado de trabalho, ou seja, os desempregados ou os envolvidos com a economia informal. Porém, sabemos que muitos empregados recebem salários baixos que os colocam em situações de pobreza latente e, portanto, também, numa luta cotidiana por sobrevivência. Assim, essas duas esferas se cruzam na realização da cidade da sobrevivência, na busca por um outro consumo, de uma alternativa possível.

problema estrutural e, como tal, não é passível de resolução através de soluções pontuais. Mesmo diante da análise apresentada acerca da regulação da economia, percebemos que há uma proliferação da pobreza pelo mundo, demonstrando que se configura um quadro de crise bastante agudo, que propicia a reflexão acerca da não possibilidade de superação pelas vias do capital internacional, como é possível verificar nas análises de Kurz (1999) sobre o “Colapso da modernização”. Nessa obra, o autor discute a existência de um terço de pobres na periferia do mundo, fato que chegaria a inviabilizar o sistema mundial produtor de mercadorias, pois se reduz a possibilidade de consumo e, portanto, da reprodução capitalista (KURZ, 1999).

A partir de considerações realizadas por Santos (1994), Castells (2000), Sposito (1999a) e Corrêa (1995b), entendemos a cidade como um espaço onde as contradições se mostram e se reproduzem com maior facilidade, de modo que as divisões social e territorial do trabalho se manifestam de formas mais intensas e complexas. Surgem várias formas de uso do solo num mesmo espaço, sendo estas, de concentração comercial, prestação de serviços, industrial, residencial – complementares e concorrentes. Sendo, então, produto do trabalho humano materializado e territorializado.

Assim, sintetizamos essa reflexão, pelas palavras de Corrêa (1995b), para quem a cidade se mostra fragmentada e, ao mesmo tempo, articulada, sendo uma condicionante social e um local onde as classes sociais e seus conflitos se reproduzem.

#### **4.2.2. Dinâmicas históricas e espaciais**

A cidade é, então, um espaço dinâmico, em que há a atuação constante dos agentes produtores do espaço urbano, sendo local da reprodução das classes sociais no modo capitalista de produção. Ao mesmo tempo, ela resulta do conjunto das práticas sociais como os conflitos sociais, econômicos e políticos que se expressam no interior da sociedade.

Sendo assim, enquanto as dinâmicas da reprodução do capital configuram a cidade que é produto, condição e meio das lógicas do *just in time*, de maneira articulada, também orientam a formação de uma “outra cidade” que expressa e sustenta a lógica da sobrevivência, dos excluídos do consumo e dos benefícios da cidade do *just in time*. É importante frisar que a cidade, como produto e condição da sociedade de classes, resultado de inúmeras contradições, historicamente, adquire concretude, somente, com o desenvolvimento das relações sociais, portanto, com a formação e consolidação de classes sociais e da divisão social e territorial do trabalho. Portanto, a cidade é contradição concreta, constituindo-se

como o lugar da diferença. Dessa maneira, o emprego da expressão “outra cidade” torna-se incorreto conceitualmente, já que uma cidade precisa das contradições sociais e as reforça, articulando dialeticamente ricos e pobres em torno de uma lógica emanada do modo de produção.

Nesse sentido, quanto mais complexa for a atuação da sociedade que segue as dinâmicas da reprodução capitalista, mais complexa será a dinâmica que produz arranjos espaciais que possibilitem outras lógicas, no caso, a da sobrevivência.

Diante deste quadro complexo, temos na redefinição da centralidade o alcance da obstrução do convívio entre as diferenças socioeconômicas por meio de frequências e consumos diferenciados, formando áreas centrais que passam a atrair públicos específicos, social e funcionalmente.

Silveira (2004) refletindo sobre a ação de capitais externos nas cidades dos países subdesenvolvidos, usando como caso de discussão a cidade de São Paulo faz a seguinte afirmação,

Essa produção permanente de escassez ganha atualmente sua expressão contemporânea na aplicação de receitas de cunho macroeconômico, nas quais o capital é sempre mais abundante que o trabalho para aqueles atores hegemônicos, em detrimento da economia real do país e da Cidade, na qual o trabalho é sempre mais abundante que o capital. Estado e empresas, tantas vezes, em cooperação ou em conflito, tem tido um papel determinante na produção do desemprego.

(SILVEIRA, 2004, p. 65)

Seguindo no raciocínio, a autora ainda avança no sentido da realização dos dois circuitos da economia urbana, pois,

[...] a maior parcela da sociedade busca formas de não ser excluída desse consumo e, ao abrigo desse processo, certa produção não-hegemônica se fortalece. Um circuito inferior e um circuito superior marginal remanescentes da economia urbana ganham, nos dias de hoje, um maior desenvolvimento.

A concentração de pobres na Cidade de São Paulo acaba tendo um efeito positivo sobre os volumes produzidos e comercializados. Cria-se um mercado que, apesar das demandas individuais limitadas, constitui, pelo grande número de famílias, um efeito ampliado. Graças aos custos de produção mais baixos pela ampla oferta e proximidade de insumos, mão-de-obra e clientes, surgem um considerável número de pequenas empresas e, desse modo, mesmo que a mortalidade das firmas possa ser alta, a demanda constante possibilita que outras possam nascer.

[...]

Estruturalmente, a Cidade é produtora, ao mesmo tempo, de riqueza e pobreza, de abundância e de escassez. Vetores internos e externos têm

o papel de acelerar ou desacelerar as necessárias e permanentes readaptações. Por isso, os circuitos da economia urbana desenvolvem-se tanto na metrópole industrial como na metrópole informacional-financeira, na forma de vasos comunicantes, pois sendo ambos um resultado da modernização, encontram, atualmente, as condições da sua reprodução.

(SILVEIRA, 2004, p. 66)

A partir das lógicas articuladas que produzem pobreza e riqueza, encontramos nas cidades de Londrina e de Maringá, a formação de áreas que teriam por gênese, segundo Santos (1979c) o circuito inferior, o qual estamos chamando de “a cidade da sobrevivência”.

Estas áreas relacionadas à sobrevivência, conforme mencionamos, está vinculada à complexidade do urbano, sendo que se realiza de maneiras e intensidades diferentes, com lógicas espaciais particulares. A formação de subcentros de características populares seria uma das maneiras de constituição desse tipo de centralidade, porém, verifica-se que, nas cidades, as áreas dos centros principais ou históricos expressam centralidades bem expressivas que articulam escalas diversas.

Tal lógica constitui elementos para formação de barreiras que conduzam à fragmentação do tecido urbano, como a distância e a crise do transporte, à criação de hábitos particulares da periferia, como na linguagem, na música e na poesia (SEABRA, 2004). Porém, por significarem pontos de convergência e dispersão do sistema de transportes, ou por serem áreas que, por variadas razões, tiveram declínio no preço da terra urbana, os centros principais ou históricos, expressam uma considerável centralidade para a lógica da sobrevivência, sendo que concentram equipamentos e serviços que atraem e são atraídos por tal dinâmica.

Assim, há, nas cidades de Londrina e Maringá, a formação, em graus bastante díspares, de algumas áreas que concentram tais lógicas da sobrevivência, como por exemplo, no Jardim Alvorada, em Maringá e na Zona Norte, em Londrina, porém, por não se tratarem de metrópoles, não configuram diferenças tão significativas quanto as apontadas por Seabra (2004). Mas, conforme apresentado, a centralidade dos centros principais ou históricos assumem um destaque em tal lógica, sendo que em Londrina e em Maringá encontramos a realização de um processo que merece algumas considerações, que é a territorialização do comércio informal.

Tal comércio expressa, de maneira significativa, a existência de um conjunto de pessoas que não se inserem na economia de mercado e precisam encontrar outras maneiras

para conseguir viabilizar suas sobrevivências. Assim, como as áreas dos Centros Principais das duas cidades apresentam, predominantemente, a conexão do sistema de transportes coletivos - em Maringá, pela presença de um único terminal e, em Londrina, do maior terminal existente -, atraem e permitem a reprodução dessa lógica. Além, disso, algumas particularidades contribuem para tais permanências.

Nas duas cidades, encontramos dinâmicas que são distintas e que são elementos de análise para nossa tese, que busca relacionar formas, funções estruturas e processos urbanos através da centralidade.

Assim, em Londrina percebemos uma concentração significativa de camelôs presentes no Centro Principal, o que, através de embates políticos, viabilizou a formação do camelódromo<sup>98</sup>.

Desde o início dos anos de 1990, os trabalhadores da informalidade – camelôs - iniciaram um processo de territorialização na área do Centro Principal, utilizando bancadas de 1,20m, para a comercialização de artigos diversos, principalmente, oriundos ilegalmente do Paraguai. Após os anos de 1993-94, com o crescimento do número deste tipo de trabalhadores no calçadão e nas proximidades do Terminal Central de Transportes Coletivos Urbanos, iniciaram-se protestos por parte da Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL), juntamente com a Associação dos Artesãos, alegando ser essa uma concorrência injusta, pois os “camelôs” não contribuem com impostos e comercializam produtos contrabandeados.

Porém, por se tratar de uma questão estrutural, de origem macroeconômica, a concentração dos camelôs tornou-se crescente e conquistou penetração junto à mídia e aos consumidores de seus produtos, que cresciam na mesma proporção. Assim, de uma maneira distinta, mas com alguns elementos presentes, percebemos a formação de uma economia de aglomeração, pois a necessidade da concentração e as relações de complementaridades contribuíram para a criação de uma unidade sinérgica ente os camelôs.

No ano de 1995, houve a ocupação quase que completa das calçadas do terminal urbano, dificultando o trânsito de pedestres. Para tanto, a Companhia de Urbanização de Londrina (Comurb) foi acionada para resolver tal “problema”. O então Prefeito Luiz Eduardo Cheida promoveu um debate conjunto entre os camelôs e os empresários da ACIL, em que se decidiu que haveria uma antecipação no pagamento do IPTU de 1996 dos membros da ACIL para que a prefeitura obtivesse recursos para a construção do “camelódromo”.

---

<sup>98</sup> Os dados que apresentaremos acerca da história dos “camelôs” e do “camelódromo” foram extraídos de um amplo levantamento realizado junto aos jornais locais feito, a nosso pedido, pelos alunos do curso de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Londrina: Anderlei Leandro; Elizeu Euclides Barbosa de Carvalho e Rafael Elias, no ano de 2004.

Em novembro de 1995, iniciaram as obras na calçada da Avenida Leste-Oeste, na parte baixa do Museu Padre Carlos Weiss, seguindo projeto elaborado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL), com 1,5 metros de largura e 120 metros de comprimento. Em janeiro de 1996, a obra foi inaugurada, ocorrendo sorteio das barracas e eleição para estatuto da Associação dos Camelôs de Londrina (ACAL) que assumiram o compromisso de pagamento de 190 reais por cada barraca. Após o início do funcionamento, a fiscalização em outras áreas do Centro Principal tornou-se mais rigorosa, coibindo a prática do comércio informal.

Em 1998, pressões por parte da Associação dos Amigos do Museu e da ACIL, fizeram ressurgir o debate acerca da permanência dos camelôs na área. Porém, diante da crescente crise econômica de escala nacional, ampliava-se o número de pessoas desempregadas e, conseqüentemente, o número de pessoas que tinham nos “camelôs” sua alternativa de consumo. Assim, mesmo diante dos protestos, houve novamente a ocupação das calçadas da Avenida São Paulo, ao lado do Terminal Urbano.

Diante de protestos da ACIL e dos diretores da Comurb, no ano de 2000, o então Prefeito Antônio Casemiro Belinati determinou ao IPPUL, que elaborasse projeto de ampliação do camelódromo da Avenida Leste-Oeste interditando a Avenida São Paulo, numa solução considerada como provisória. Neste momento, era anunciado pela Associação dos “Camelôs” um número crescente de filiados, sendo cerca de 150 ainda não instalados pela prefeitura.

A partir de então, muitas especulações acerca da nova área a ser destinada ao “Camelódromo” surgiram, mas somente no ano de 2003, durante a administração do Prefeito Nedson Micheleti, houve um acordo entre as partes envolvidas permitiu que a criação de um “Shopping Popular” – o novo “Camelódromo” – localizado na Avenida Mato Grosso, ainda no Centro Principal, no prédio de Propriedade de Ibrahim Saied, em local onde funcionava a loja “Móveis Paulista”<sup>99</sup>.

Assim, houve a saída dos “camelôs” do entorno do terminal central, mantendo uma relativa proximidade deste, já que expressa uma importante centralidade para as pessoas com menor poder aquisitivo, potenciais consumidores do camelódromo.

Atualmente, praticamente todos os 328 camelôs territorializados no “camelódromo” tornaram-se regularizados junto à prefeitura, contribuindo com ISS, ingressando ao comércio formal, mas apresentando uma lógica diferenciada e com atuações

---

<sup>99</sup> Para tal instalação, o poder público realizou o pagamento mensal do aluguel do prédio de 39.000 reais, sendo que tal fato está sendo amplamente contestado na atualidade.

bastante díspares da economia de mercado do *just in time*. Houve um investimento pelo poder público municipal da ordem de hum milhão de reais até o ano de 2005, entre aluguel e reforma do prédio.

Já, em Maringá, a lógica relacionada aos “camelôs” é bem distinta da ampla negociação coletiva e pública realizada em Londrina, pois, conforme já desenvolvido, existem grandes interesses imobiliários de elites locais junto ao Centro Principal de Maringá. Assim, o poder público fiscaliza amplamente as ruas para coibir a prática do comércio informal, sendo que praticamente inexitem camelôs e/ou “camelódromos”.

A socióloga Ana Lúcia Rodrigues, analisando o que chama de “Metrópole Regional”<sup>100</sup>, afirma o seguinte:

O PIB per capita de Maringá supera o dos demais centros regionais do Paraná, a partir de um crescimento significativo das atividades da indústria na última década. Isto pode se constituir num dos explicativos para uma forte presença dos segmentos médios na estrutura socioespacial da cidade, que apresenta uma clara dualização intra e intermunicipal (em relação à região metropolitana). No município-sede [Maringá], têm sido preservadas as características previstas pelo planejamento urbano. Entretanto, no entorno metropolitano, encontramos cidades com periferias inchadas pelos segmentos populares de renda baixa.

(Rodrigues, 2003 s/p)  
(grifos nossos)

Assim, percebemos uma ação mais restritiva do poder público e da sociedade maringaense com relação à localização do comércio informal no Centro Principal. Assim, por também tratar-se de uma cidade que gera desigualdades sociais, perguntamos: onde se estão os pobres? Encontramos respostas na escala interurbana, com a presença de áreas com densidade de pobreza elevada nos municípios vizinhos, em processo de aglomeração.

Neste quadro, há apenas uma modesta concentração de comércio popular no Centro Principal de Maringá, junto ao antigo terminal rodoviário. Atualmente, existe 52 lojas operando neste local, sendo 11 boxes destinados à vendas de passagens do chamado transporte metropolitano, três salas de advogados e o restante lojas e estabelecimentos de prestação de serviços populares, numa área comercial de 3.549 m<sup>2</sup>, entre o térreo e o primeiro piso. Muitos são pequenos comerciantes que mantiveram suas instalações mesmo com a retirada do terminal rodoviário, como ocorrido com o senhor “Zezinho”, proprietário de salão

<sup>100</sup> No próximo capítulo realizaremos uma discussão sobre a imprecisão do emprego de “regiões metropolitanas” para as cidades de Londrina e de Maringá, mesmo que exista legislação que as regulamente.

de cabeleireiros desde 1964, e que afirma atender pessoas oriundas de toda a cidade, sendo que nunca pensou em se mudar, pois,

Considero que estou instalado em um lugar excelente, pois posso tirar meu “ganha pão”, com o qual criei meus filhos e ainda posso encontrar meus amigos que são meus clientes. Têm uns que vem desde 1964 e dizem que não cortam o cabelo em outro lugar de jeito nenhum.

(Sr. Zezinho, 2005<sup>101</sup>)

Este terminal rodoviário foi inaugurado em 1959, com início das obras na gestão do então Prefeito Américo Dias Ferraz e conclusão na administração de João Paulino Vieira Filho. Operou como terminal rodoviário até 1998, quando houve a inauguração do novo terminal localizado na Avenida Tuiuti.

Portanto, pelo fato do circuito da sobrevivência estar subordinado às dinâmicas da economia de mercado, percebemos que, como há uma nítida diferença entre as lógicas espaciais do *just in time* londrinense e do maringense, por conseguinte, a lógica da sobrevivência também apresenta grandes diferenças nestas cidades, sendo que, entre outros fatores, a atuação das elites e do poder público mostra-se muito importante na definição dos seus rumos.

Enquanto na cidade de Londrina houve um apoio, inclusive financeiro, por parte do poder público para a criação e territorialização dos “camelôs” em seu Centro Principal, em Maringá, ocorre o inverso, ou seja, uma negativa do poder público para configuração de áreas com comércio informal. Há, ainda, alguns projetos de retirada dos comerciantes da antiga rodoviária de Maringá, sendo motivado por um laudo do Corpo de bombeiros que avaliou as instalações físicas como inadequadas por questões de segurança. Como o prédio é de propriedade pública e privada, sendo que, apenas, 1.935 m<sup>2</sup> são pertencentes à prefeitura, a mesma possui entraves para investimentos diretos.

Sabemos, porém, da existência de outros projetos, como a definitiva retirada das linhas do transporte metropolitano do referido prédio, fato que enfraqueceria a circulação de pessoas. Um outro projeto se refere a demolição do prédio para construção de uma torre comercial em que seriam doadas aos atuais proprietários, salas comerciais como substituição da propriedade, ou seja, seria uma quase eliminação ou no mínimo, a criação de novas barreiras à territorialização da lógica da sobrevivência (fotos 7; 8, 9, 10).

---

<sup>101</sup> – Entrevista realizada no ano de 2005.



Foto 7. Corredores do “Camelódromo” de Londrina – 2005 – Centro Principal de Londrina. Total de lojas: 328



Foto 8. Corredores do “Camelódromo” de Londrina – 2005 – Centro Principal de Londrina. Total de lojas: 328



Foto 9. Antigo terminal rodoviário de Maringá – 2005 – Centro Principal de Maringá  
Total de lojas: 52



Foto 10. Antigo terminal rodoviário de Maringá – 2005 – Centro Principal de Maringá  
Total de lojas: 52

Fotos: William Ribeiro da Silva

Acerca das dinâmicas da esfera da sobrevivência, percebe-se que na cidade de Londrina há uma maior complexidade na configuração espacial das atividades que lhe dão suporte, fato consolidado por uma lógica imbricada de ações que conduzem à produção de pobreza e, portanto, do direcionamento do consumo aos setores mais populares, ainda que de mercadorias sabidamente oriundas de contrabando. Assim, em torno de uma associação organizada formou-se uma aglomeração que atribui vantagens para os pequenos comerciantes, sendo que muitos, atualmente, mostram sinais de prosperidade.

Segundo Fabiana, funcionária da ONG Canaã, atual administradora do Camelódromo de Londrina,

É difícil dizer qual é o ramo de atuação dos lojistas do camelódromo, pois trabalhamos com as mercadorias de época... se está chovendo, vendemos capas e guarda-chuvas; se está verão, vendemos bermudas; se está frio, vendemos tocas. Esta é a nossa vantagem com relação aos

demais comerciantes, pois eles não podem substituir as suas mercadorias de acordo com o dia, nós sim.

(Fabiana, 2005)<sup>102</sup>  
(grifos nossos)

Assim, percebemos que a criatividade, é fundamental para o funcionamento da economia da sobrevivência, pois ela é constituída de alternativas que precisam ser inventadas pelas pessoas que se encontram em dificuldades financeiras. Entre a “cruz e a espada”, tais pessoas vão encontrando alternativas para sobreviverem e, com alguma ajuda, conseguem até mesmo prosperar, tornando mais evidentes as imbricações com a lógica do *just in time*, como o fato de algumas lojas do “camelódromo” aceitarem cartão de crédito para suas compras, conforme se verifica nas fotos 7 e 8. Apesar destas articulações entre as duas lógicas, na esfera da sobrevivência o trabalho é mais abundante que o capital e configura-se como o meio de garantir a reprodução humana dos proprietários dos pequenos negócios que, na média, conseguem um rendimento em torno de R\$ 1.000,00 a R\$ 1.500,00.

Diante de tais fatos, percebemos que, em algumas situações, no limiar da sobrevivência, surgem alternativas de emergência que denotam soluções práticas que podem ser reconhecidas como características da flexibilização, as quais podem ser mais operativas, inclusive, do que as praticadas pela lógica do *just in time*, com comércio formal bastante moderno. Para entender esta constatação que pode parecer paradoxal, pode-se encontrar explicações na outra globalização anunciada por Santos.

[...] podemos pensar na construção de um outro mundo, mediante uma globalização mais humana. As bases materiais do período atual são, entre outras, a unicidade da técnica, a convergência dos momentos e o conhecimento do planeta. É nessas bases técnicas que o grande capital se apóia para construir a globalização perversa [...] Mas, essas mesmas bases técnicas poderão servir a outros objetivos, se forem postas ao serviço de outros fundamentos sociais e políticos.

[...]

É sobre tais alicerces que se edifica o discurso da escassez, afinal descoberta pelas massas. A população aglomerada em poucos pontos da superfície da Terra constitui uma das bases de reconstrução e de sobrevivência das relações locais, abrindo a possibilidade de utilização, ao serviço dos homens, do sistema técnico atual.

[...]

Se a realização da história, a partir dos vetores “de cima”, é ainda dominante, a realização de uma outra história a partir dos vetores “de baixo” é tornada possível.

(SANTOS, 2000, p. 20; 21; 166)  
(grifos nossos)

<sup>102</sup> Entrevista realizada em 2005.

Portanto, percebemos a possibilidade de gestação de uma utopia, em decorrência do aprofundamento das desigualdades, provocado pela ação dos grandes capitais que introduzem e incrementam, continuamente, novos elementos à modernidade, produzindo pobreza e criando uma massa de desempregados, que, por sua vez, recriam novas condições de sobrevivência, que dão também a sua contrapartida para uma nova estruturação urbana multi(poli)cêntrica.

Assim, temos na expressão da centralidade das áreas, uma maneira de vislumbrar a ocorrência do novo, pois as lógicas do *just in time* e da sobrevivência, tornam-se mais dinâmicas na medida em que se tornam mais acentuadas. Tal presença é mais evidente em Londrina, pois, como apresentado, esta cidade é objeto de mais investimentos realizado por capitais externos e, por conseqüência, uma maior e mais veemente produção de pobreza. Assim, demonstra uma possibilidade, ou necessidade, de que algumas áreas passem a expressar centralidades alternativas, fato que encontra no Centro Principal, um lugar apropriado, onde o acesso é relativamente facilitado e a permanência do comércio informal é aceita.

Esta aceitação ocorre na medida em que há uma significativa diminuição de interesses especulativos sobre a área. No entanto, quando o interesse ressurgir ou torna-se mais combativo, são desenvolvidos projetos que buscam a *gentrification*, ou seja, que objetivam a expulsão da pobreza e a tentativa de produção de um espaço para iguais, no caso, referente à esfera do *just in time*. A esse respeito, Arantes (2000), afirma:

Pois é: da Carta de Atenas à corretagem intelectual de planos de gentrificação, cujo caráter de classe o original inglês (*gentry*) deixa tão vexatoriamente a descoberto. Daí a sombra de má consciência que costuma acompanhar o emprego envergonhado da palavra, por isso mesmo escamoteada pelo recurso constante ao eufemismo: revitalização, reabilitação, revalorização, reciclagem, promoção, requalificação, até mesmo renascença, e por aí afora, mal encobrindo, pelo contrário, o sentido original de invasão e reconquista, inerente ao retorno das camadas afluentes ao coração das cidades. Como estou dando a entender que o planejamento dito estratégico pode não ser mais do que um outro eufemismo para *gentrification*, sem, no entanto afirmar que sejam exatamente a mesma coisa – quem sabe a sua apoteose: uma cidade estrategicamente.

(ARANTES 2000, p. 31)

Tal dinâmica pode ser cruzada ao fato da presença, em Londrina, de uma pobreza mais evidente, sendo que, em Maringá, algumas políticas conduzem para o encaminhamento da concentração de pobreza para os municípios vizinhos, sobretudo,

Sarandi e Paiçandu. Há 54 áreas de moradias precárias<sup>103</sup> na cidade de Londrina, entre favelas e assentamentos implantados pelo poder público, enquanto que, em Maringá, tal fato não ocorre, sobretudo, pela política de expulsão implementada pelo poder público em favor das elites da cidade<sup>104</sup>.

Com isso, a lógica da sobrevivência termina por contribuir para que os centros principais expressem também centralidades para os que estão alijados do consumo da lógica do *just in time*, complexificando a estruturação das cidades e prejudicando as possibilidades de convivências entre as diferenças urbanas, já que suas centralidades são distintas.

Percebemos, também, que tais dinâmicas estão entrelaçadas com as atuações do poder público e com as dinâmicas do *just in time* no que concerne à produção e reprodução das cidades. No caso de Londrina, esta correlação apresenta-se posterior aos anos de 1990, época de instalação do Catuaí Shopping Center, que contou com o emprego de recursos públicos beneficiando diretamente um grupo de empresários, pois foi, somente então, que ocorreu a concentração de camelôs no Centro Principal, mostrando a complexidade urbana em expansão e mudanças nos direcionamentos das políticas públicas. Enquanto em Maringá, nota-se que houve a saída da rodoviária do Centro Principal e algumas tentativas de deslocar os terminais urbanos e “metropolitanos” para fora de tal área, revelando uma política diferenciada, que visa valorizar a terra urbana do Centro Principal, não permitindo a territorialização dos camelôs.

No entanto, tal fato não significa que o Centro Principal de Londrina seja freqüentado exclusivamente por consumidores de baixo poder aquisitivo e nem o inverso a Maringá, fato que iremos melhor discutir e desenvolver no capítulo 6.

O que se percebe, é que as lógicas das duas esferas de empresas em análise, terminam por tornar mais complexa a reestruturação urbana, com a intercalação escalar de lógicas comandadas por atores externos à cidade, à região ou ao país e lógicas que expressam

<sup>103</sup> Dados da Cohab-Londrina, 2003.

<sup>104</sup> Para melhor entendimento, indicamos a consulta da dissertação de mestrado de Gotardo (2003) “Da favela ao bairro – Favela do Helio em Sarandi”; e o trabalho de iniciação científica, de Borges (2001) “A desigualdade inscrita no espaço microregional: o caso de Sarandi”; e de Negri (2002) sobre Paiçandu. Davidovich (1993), analisando cidades que considera como “redutos de classe média no Brasil” aponta Maringá como tal e afirma que a população de baixa renda encontra-se em Paiçandu e Sarandi. Há, inclusive, uma referência acerca desse fato publicada no site oficial da Prefeitura Municipal de Sarandi, conforme segue: “Vale registrar que, historicamente, o município [Sarandi] foi vítima da ação de despejo adotada pelo prefeito de Maringá, no período entre 1961 a 1964, onde as pessoas eram conduzidas para fora dos limites da cidade. [...] nos anos de 1982 a 1987, a Prefeitura Municipal de Maringá entrou com a polícia e tratores na Favela do Cemitério, derrubando os barracos onde moravam várias famílias oferecendo-lhes uma indenização espúria para deixarem a área. Assim, seus pertences eram colocados em caminhões e deixados na beira da estrada em municípios vizinhos” (Prefeitura Municipal de Sarandi, 2005). Disponível em: [http://www.sarandi.pr.gov.br/?url=historico\\_sarandi](http://www.sarandi.pr.gov.br/?url=historico_sarandi) (acesso em 25/12/2005).

como se constitui a esfera da sobrevivência, no momento em que se agravam e se aprofundam as desigualdades sociais. Para tanto, os casos selecionados para o debate de ambos as dinâmicas, tornam necessária a discussão sobre as conexões entre os tecidos urbanos e as malhas urbanas.

## 5. DOS TECIDOS ÀS MALHAS. DA CIDADE À REDE URBANA

Embora desde sempre a rede esteja presente nos modos como os homens imaginam e representam o mundo – na antiguidade grega era observada como técnica de tecelagem, composta de fios regularmente entrelaçados que servia para capturar pequenos animais, e essa mitologia do fio e da tecelagem se enriquecia do imaginário das formas da natureza –, a partir do século XIX o extraordinário desenvolvimento das técnicas de comunicação contribui para a notoriedade e a difusão da ideia de rede.

(Leila Christina Dias e Rogério Leandro Lima da Silveira, 2005. p. 07)

Após a discussão sobre as influências das formas, das funções e das estruturas sobre a centralidade em e de Londrina e Maringá, precisamos compreender como se dá a articulação entre os processos que ocorrem em diferentes escalas. Nas análises anteriores, verificamos a existência de agentes que influenciam diretamente nos processos espaciais nas cidades; de agentes que atuam diretamente na estruturação das redes urbanas e outros, cuja atuação estaria, predominantemente, nas posições intermediárias entre a escala das cidades e a das redes. Porém, todos os agentes, direta ou indiretamente, influenciam ambas as escalas, pois não há possibilidade de se separar uma da outra, a não ser para fins de auxílio da compreensão, por meio da abstração. Trata-se, portanto, de uma totalidade e, assim, somente se vislumbra a realidade por meio de uma análise que caminhe do singular ao universal e do universal ao singular, sendo um, condição de existência do outro.

Sendo assim, neste capítulo, iremos tratar de tal relação, buscando mais elementos para o entendimento da redefinição da centralidade de Londrina e de Maringá através de seu conjunto na rede urbana do Norte do Paraná e do Brasil. Para tanto, iremos iniciar com a discussão dos fluxos materiais e imateriais, através da circulação urbana e interurbana, discutindo dados da circulação e dos transportes. Em seguida, apresentaremos o debate acerca das funções regionais pela via da divisão territorial do trabalho, analisando o papel das cidades de Londrina e de Maringá, passando pelo mito das regiões metropolitanas e chegando às cidades médias.

### 5.1. Os transportes. Fluxos, movimentos e deslocamentos

Considerando as lógicas dos negócios travados nas cidades de Londrina e de Maringá, faz-se necessária a compreensão dos fluxos e dos movimentos urbanos, para o

entendimento das diferentes expressões de centralidade, pois estas variam, sobretudo, de acordo com as atividades econômicas e condições sociais e políticas em questão.

Desta maneira, buscamos uma análise dos movimentos dos transportes coletivos e dos automóveis em ambas as cidades de maneira a entender o processo de estruturação em redefinição constante, que produz e é produzido pelo espaço urbano, na relação entre os fixos e os fluxos. Os diferentes movimentos possuem origens e apresentam as tendências da centralidade, sendo que sua análise contribui com elementos que ajudam a desvendar a centralidade.

Segundo Vasconcellos (2000, p. 112)

A reorganização do espaço correspondeu a um novo estilo de vida, caracterizado por padrões de consumo e de relacionamento social crescentemente mercantilizados e complexos. As redes de deslocamentos das pessoas aumentaram e diversificaram-se, em um fenômeno que afetou a vida de todos, independentemente da sua condição social e econômica. Todavia, o maior crescimento ocorreu nas viagens por automóvel, cuja participação no total quase triplicou, em comparação a um aumento de 100% nas viagens por ônibus.

Assim, tem-se no automóvel um elemento definidor para a compreensão dos fluxos que se desenvolvem nos espaços urbanos da sociedade moderna, pois a cidade passou a ser construída para o automóvel, marginalizando os pedestres às calçadas.

Para Yázigi (2000), a popularização e as vantagens atribuídas ao automóvel e à circulação de mercadorias, faz com que o pedestre seja diminuído em importância, sendo colocado como algo secundário no cotidiano urbano, correndo riscos de sofrer acidentes

Quase tudo está a seu desfavor: a selvageria dos motoristas; a organização dos fluxos da circulação, com prioridade ao automóvel; a inviabilidade junto ao maior número de semáforos em esquinas que não impedem o avançar de carros que vêm da perpendicular; o tempo de passagem dado ao carro em seu detrimento; as distâncias entre as passagens de pedestres; as leis e a impunidade; as disposições físicas das vias; a falta de informação; sua deseducação;

[...]

Os acidentes se verificam, majoritariamente, no core da cidade e no centro expandido [...]

(YÁZIGI, 2000, p. 282)

De acordo com Vasconcellos (2000), o grande aumento nas viagens por automóvel relaciona-se às mudanças econômicas e urbanas, sobretudo da classe média, que incorporou novos destinos e novos hábitos de circulação que as tornou dependentes do uso do automóvel, sendo que este, também passou a atribuir *status* aos seus proprietários, cujos modelos e marcas variam e expressam seu poder aquisitivo.

No Brasil, a popularização do uso do automóvel tornou-se mais expressiva, a partir dos anos de 1960, com a internacionalização da economia e com a implantação, no Brasil, das montadoras de automóveis, que, aliadas à modernização, em geral, pela qual passou o Brasil, com a produção de uma base física de suporte para os novos fluxos em redes de transportes e comunicações, criaram possibilidades para o consumo do automóvel, mas também, criaram a necessidade de seu consumo.

Sobre este período da História do Brasil, Santos (1998 [1994]) destaca três pontos que merecem destaque por determinarem a dotação do meio técnico-científico, que permite a integração do território, possibilitando uma base de maior fluidez:

- a grande configuração territorial formada pelo conjunto de sistemas de engenharia que se superpõem à natureza, constituindo, segundo o autor, *verdadeiras próteses*, que criam condições de trabalho necessárias aos anseios do período econômico, como o aumento exponencial dos sistemas de transportes, do sistema de telecomunicações e da produção de energia;
- em movimento de rebatimento dialético, com as condições materiais, há um aumento significativo da produção material brasileira, industrial e agrícola, mudando a estrutura da circulação, da distribuição e do consumo;
- conseqüentemente, aumento, também, da produção não-material, como serviços de saúde, educação, lazer, informação, que se disseminam sobre o território.

Sobre a produção da rede urbana brasileira, Dias (1995) acrescenta quanto ao desenvolvimento dos transportes, elementos para a análise do avanço da base física,

L'installation de l'industrie automobile fut, en effet, l'un des principaux atouts du Plan des Objectifs, dont 30% des ressources ont été alors destinées au secteur transport. Afin que les routs assurent le role principal dans les flux à moyenne et longue distances, l'extension du réseau routier augmente de 42 %, tandis que l'extension des routes asphaltées quadruplé entre 1955 et 1960.

(DIAS, 1995, p. 51)

No Brasil, teve-se, conseqüentemente, uma evolução na frota de veículos bastante considerável, no período posterior a 1960, sobretudo na década de 1970, conforme mostram os dados do quadro 12, sendo um reflexo da modernização da economia e da crescente implantação da base física que teve um incremento considerável nos anos do

chamado “Milagre brasileiro” dirigido pelo governo militar, sobretudo no período do General Emílio Garrastazu Médici.

Quadro 12. Brasil, Londrina e Maringá. Indicadores do transporte interestadual e internacional – 1970, 1980, 2002

| Indicadores |          | Passageiros transportados em rodovias | Relação passageiros por habitante | Frota de automóveis em circulação | Relação automóveis por habitante |
|-------------|----------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| Anos        |          |                                       |                                   |                                   |                                  |
| 1970        | Brasil   | 5.000.000                             | 0,05                              | 3.800.000                         | 0,04                             |
| 1980        | Brasil   | 11.000.000                            | 0,09                              | 10.500.000                        | 0,08                             |
| 2002        | Brasil   | 135.837.044                           | 0,79                              | 16.576.000                        | 0,09                             |
|             | Londrina | 702.111                               | 1,57                              | 119.043                           | 0,26                             |
|             | Maringá  | 743.314                               | 2,57                              | 84.328                            | 0,29                             |

Fontes: ANFAVEA (2004); DENATRAN/MJ (2003); Santos (1998, p. 29; 39); IBGE (2000); ANTT (2002a; 2002b)

Organização: William Ribeiro da Silva

Percebe-se um considerável crescimento no setor dos transportes, quanto ao número de passageiros do transporte rodoviário e quanto à frota brasileira de veículos. Comparando os dados em termos de Brasil, com os de Londrina e de Maringá, remetemos a análise à chamada região concentrada, pois os números refletem proporções bem superiores à média nacional. A proporção, em Maringá, aparece mais alta do que em Londrina quanto à frota e maior em número absoluto quanto ao número de passageiros, o que se explica por sua situação geográfica favorável que lhe atribui um incremento quanto à centralidade dos transportes rodoviários, em função de sua posição de entrocamento rodoviário, sobretudo, com relação à região Centro-Oeste do Brasil<sup>105</sup>.

Assim, a produção de condições materiais para o incremento da fluidez espacial, com a construção da base física e popularização do automóvel contribuiu para a modificação da estruturação das cidades. Há, portanto, reflexos nas diferentes estruturações do espaço urbano, que passam a seguir novas lógicas quanto aos deslocamentos e impõem, conseqüentemente, novos incrementos à base física.

Dias (1995) também aponta que, após instalada esta base física que contribuiu para que se formasse a rede urbana brasileira com características estabelecidas com rigidez

<sup>105</sup> Tal questão será melhor desenvolvida nos itens seguintes.

hierárquica, o desenvolvimento e a implantação das novas técnicas e tecnologias propiciou uma segunda fase da organização territorial do Brasil, marcada pelo aparecimento de novas estratégias industriais, financeiras e técnicas, bem como pelo adensamento da rede de telecomunicações, que possibilita que a rede urbana tivesse uma maior complexidade.

Dessa maneira, para o entendimento da produção e ordenamento territorial, analisaremos como se distribuem os fluxos, para o qual, faz-se imprescindível uma análise das lógicas que atribuem diferencialidade sobre a acessibilidade, em primeiro momento, dos fluxos materiais.

### 5.1.1. Sobre a circulação em Londrina e Maringá

Londrina e Maringá, conforme já destacado, foram criadas entre as décadas de 1920 e 1940, apresentando crescimento acelerado em período técnico em que já se possibilitava o desenvolvimento de meios de transporte, facilitando a mobilidade no interior das cidades e entre elas. Dessa forma, tem-se uma vinculação dialética entre o transporte e a estruturação do espaço urbano das cidades de Londrina e de Maringá, pois, de um lado, o crescimento territorial propiciou a criação de novas vias de circulação e, de outro, as próprias vias de circulação dinamizaram a estruturação do espaço e geraram o crescimento territorial. Porém, há que se destacar as diferenças já levantadas quanto aos planos urbanos originais de ambas as cidades.

Vasconcellos (1996, p. 30) analisa a relação entre a base física e a acessibilidade, afirmando que:

[...] o processo de reprodução requer mobilidade física para realizar as atividades. Ele também implica na disponibilidade de meios de transportes, sejam os meios não-motorizados e pessoais (a pé, bicicleta), sejam os meios motorizados, públicos ou privados. Finalmente, implica na ligação física e temporal adequada entre os meios de transporte e os destinos desejados. Portanto, o processo de reprodução é uma combinação entre meios pessoais, o sistema de circulação e os destinos desejados. Isto requer uma melhor compreensão das diferenças entre uma visão simplista da mobilidade pessoal e uma visão mais abrangente da acessibilidade.

(grifo nosso)

Tem-se, então, na busca ininterrupta pela acessibilidade, a dinamização da movimentação no interior do espaço urbano e, até mesmo, em escala regional. Com isso,

quando os crescimentos populacionais e territoriais de Londrina e Maringá aceleraram-se, houve uma reestruturação das vias de ligação entre os bairros e destes com o Centro Principal.

Corrêa (1997) analisando os processos espaciais que permeiam o espaço urbano apresenta uma discussão sobre a área central das cidades e afirma que esta atinge máxima acessibilidade quando se transforma em foco dos transportes intra-urbanos. E destaca:

[...] esta acessibilidade foi responsável pelos mais elevados valores da terra urbana que aí se encontram, o que levou a uma competição pelo uso da terra. Nesta competição saíram vitoriosas aquelas atividades que podiam transformar acessibilidade em lucro, suportando pagar o alto valor da terra.

(CORRÊA, 1997, p. 124)

Dessa forma, inicialmente, tanto em Londrina como em Maringá, houve o incremento da expressão da centralidade no/do Centro Principal, que passou a exercer funções regionais<sup>106</sup> atraindo população de todo o município e de outros municípios vizinhos, aumentando a concentração comercial e de prestação de serviços e, conseqüentemente, aumentando os fluxos internos e externos. Porém, no caso de Londrina, com tal dinamização e com o contínuo crescimento territorial e populacional, houve a alteração da estruturação do espaço urbano, que passou a ser produzido de maneira diferenciada com a implantação de novas vias de acesso, fato que não exigiu a mesma redefinição para Maringá, pelos fatores já destacados da morfologia do seu plano inicial.

Conforme afirma Mello (1981, p. 19), as cidades que apresentam tal modificação demonstram uma alteração na própria estrutura interna, pois,

Em cidades de estruturas mais simples e pouco industrializadas na periferia, as zonas centrais de negócios predominam de forma absoluta na atração de viagens. Quando a estrutura é mais complexa, verifica-se a atração por parte de inúmeros pólos, como resultados da descentralização de atividades, aumentando o número e a extensão dos corredores.

Portanto, a complexificação da estruturação urbana de Londrina e de Maringá, através da implementação das vias de circulação, propiciou o surgimento de fluxos alternativos ao Centro Principal de Londrina com a formação de novas áreas de convergência de pessoas e demais fluxos, em função da já discutida forma do Centro Principal. E, em Maringá, mesmo com a expansão das vias de circulação e a implantação de novos

---

<sup>106</sup> Para uma análise mais específica, ver Nakagawara (1972), para o caso de Londrina e Endlich (1998) para o caso de Maringá. Ambos os trabalhos objetivaram a discussão sobre a importância regional das cidades em questão.

loteamentos, mostra-se bastante tímido o surgimento de novas áreas centrais, pois, em hipótese, o Centro Principal ainda é capaz de estruturar a totalidade do tecido urbano, com todas as suas diferenças.

Estas novas áreas, em Londrina, passaram a concentrar estabelecimentos comerciais de diferentes portes, ramos de atuação e escalas de atendimento.

Devem se considerar, ainda, outros fatores que possibilitam tal ocorrência, como a constituição de novas lógicas de atuação e estratégias de localização, principalmente com a penetração de capitais externos a Londrina (nacionais e estrangeiros). Estes capitais geram uma (re)dinamização do arranjo espacial urbano e uma alteração nos fluxos, o que pressupõe uma modificação na relação entre o centro e a periferia

As considerações sobre a redefinição da relação centro-periferia, já discutidas por Soja (1993) e Sposito (1999a), indicam a modificação nos parâmetros de “*status*”, ou de “qualidade vida” que se veicula comercialmente no que diz respeito à venda de imóveis para a classe média e alta. Têm-se os loteamentos e condomínios de elevado padrão socioespacial em áreas que, geometricamente, podem ser consideradas periféricas, mas em nada se assemelham às “periferias” que concentram moradias das classes de poder aquisitivo reduzido. Em contraposição, em muitas áreas urbanas, principalmente de nível metropolitano, o oposto tem acontecido na área do Centro Principal, que passa por um processo de desvalorização e, portanto, de modificação no perfil de seus moradores. Tal fato conduz à existência de uma “periferia” no centro e de um “centro” na periferia e, por tal motivo, menciona-se periferia geométrica, pois não se tratam de áreas empobrecidas, pelo contrário, são normalmente áreas em processo de valorização (SPOSITO, 1999a).

O processo de descentralização foi sentido de forma mais evidente a partir de 1960 nas metrópoles brasileiras, porém, Sposito (2001a) já aponta esta tendência, atualmente, em cidades médias, especialmente, nas cidades onde há uma dinâmica intensa dos fluxos, da penetração de capitais externos e do acelerado crescimento territorial e populacional. No entanto, trata-se de uma descentralização com a conseqüente (re) centralização multifacetada.

Nesse sentido, há, em Londrina, maior dinamicidade com relação aos fluxos internos e externos, com maior grau de complexidade, pois a especialização funcional e socioeconômica de expressão territorial aparece de maneira mais evidente. Em Maringá, onde também comparecem grandes capitais dinâmicos, as escolhas locacionais de diferentes agentes econômicos, expressam-se de forma articulada no Centro Principal. Portanto, há dinâmica econômica, mas com uma divisão territorial do trabalho menos complexa, ainda que, com a existência da segmentação espacial, o que trataremos em capítulo posterior.

Recapitulando, no âmbito da análise da acessibilidade como um dos elementos reestruturadores do espaço urbano, há que se tratar da popularização do automóvel que, de início, era utilizado pelas classes mais abastadas, conferindo-lhes elevado “status”. Mas seu uso se difundiu entre classes médias, nos anos de 1960 e 1970, e, a partir da década de 1990, tornou-se acessível até às camadas mais populares, principalmente, os automóveis usados, de baixo valor de mercado. (VASCONCELLOS, 1996; ARBIX e ZILBOVICIUS, 1997).

A partir dos anos de 1990, com o avanço da onda neoliberal no Brasil, a conseqüente abertura das fronteiras aos produtos importados e surgimento das propostas de fabricação dos “carros populares”, teve-se, no Brasil, uma ampliação da concorrência entre as montadoras de automóveis. Passou-se a uma renovação da frota dos automóveis, sendo que, os carros mais antigos, que não viraram sucata, passaram a pertencer às camadas mais populares.

Com tal popularização do uso do automóvel, a mobilidade no interior da cidade foi facilitada e permitiu maior autonomia para a definição de trajetos e realização de fluxos e, conseqüentemente, que se modificasse a lógica de localização dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços. Dessa forma, as cidades passaram a apresentar um acelerado crescimento territorial, permitindo a permanência de áreas intermediárias (vazio urbanos), servindo de estoque de terras para valorização/especulação imobiliária<sup>107</sup>.

Este fato pode ser percebido em Londrina e Maringá, que, como já se destacou, apresentaram crescimento territorial e populacional, que permitiu a existência de vazios urbanos como forma de especulação imobiliária. É interessante mencionar que este crescimento não serviu apenas para realocar a população com menor poder aquisitivo, expulsando-a das áreas de maior acessibilidade, como explicaria a teoria da relação centro-periferia, mas serviu para redefinir as territorialidades das classes mais abastadas e que suscita uma discussão mais aprofundada do par dialético centro-periferia, como defende Sposito (1999a).

Houve uma mudança nas estratégias de localização em função de uma mudança nos padrões que se atribuem para as condicionantes da “qualidade de vida”, ocorrendo, tanto em Londrina como em Maringá, uma busca das camadas de poder aquisitivo de médio a elevado pela proximidade com a “natureza”, altamente comercializada e propagandeada, portanto, fetichizada.

---

<sup>107</sup> Note-se que esta é uma prática que já se efetivava anteriormente às modificações mencionadas, porém, foi sensivelmente ampliada.

O aparecimento de loteamentos e condomínios fechados representa uma nova lógica na produção de moradias para as camadas mais abastadas, iniciada, no Brasil, na cidade de São Paulo e, recentemente, nos últimos 10 anos, também aparecendo nas cidades de Londrina e Maringá. Significa a possibilidade e tendência de pessoas com o respectivo padrão de consumo de residirem em áreas distantes do Centro Principal, sendo geometricamente periféricas, mas que, geograficamente, consistem em áreas com densidade e qualidade de equipamentos urbanos que se destacam perante o restante do tecido urbano. A título de ilustração, estão em fase de implantação, em Londrina e em Maringá<sup>108</sup>, loteamentos fechados produzidos pela Alpha Ville Urbanismo, representando um padrão que se expande em ritmo acelerado, a partir do modelo implantado em São Paulo, há trinta anos, atualmente com instalações, também, em Campinas-SP (dois empreendimentos), Ribeirão Preto-SP, Goiânia-GO, Belo Horizonte-MG, Fortaleza-CE, Salvador-BA e ainda, Cintra e Lisboa, em Portugal.

Portanto, há um aumento das práticas segregativas em ambas as cidades sob estudo, mas a localização das áreas de consumo segue um padrão diferenciado de constituição, conforme já destacado. Para tanto, avançando do que está fixo no território, precisa-se compreender o que se movimenta, de maneira que se faz necessário conhecer, especificamente, os fluxos individuais e coletivos para se chegar às lógicas da expressão de centralidades.

#### Sobre os fluxos individuais - automóveis

As duas cidades em questão – Londrina e Maringá – possuem formas urbanas diferenciadas, portanto, têm tendências diferentes quanto ao processo de estruturação urbana e, assim, o entendimento dos fluxos internos pode revelar importantes dados acerca das diferentes centralidades.

Como fluxos individuais, consideramos os deslocamentos não coletivos, que se fazem por veículos automotivos particulares, de maneira a seguir a dinâmica da reprodução capitalista.

---

<sup>108</sup> Ressalte-se que se trata apenas de um exemplo, pois existem outros vários loteamentos fechados implantados, em construção ou em planejamento, em ambas as cidades de capitais locais, representando estratégias historicamente elaboradas de acordo com a expansão urbana.

Sendo assim, tomamos por empréstimo a expressão utilizada por Alice Itani (1996) “Do *flaneur* ao metroviário”, para expressar o fato de que, atualmente, o livre caminhar nas cidades, apesar da existência de maiores possibilidades de deslocamento, constitui um paradoxo, já que os caminhos são previamente delineados por um planejador, sem a possibilidade de escolha, por parte daqueles que realizam os trajetos, a não ser entre as possibilidades que as vias ensejam. Isto se verifica, quando se pensa nos caminhos percorridos pelos veículos automotivos, que obedecem às leis de trânsito e, mais ainda, se pensamos nos transportes que dependem de trilhos, que exigem uma rigidez muito maior. Portanto, os fluxos existentes expressam as diferentes expressões de centralidade no/do espaço urbano, sendo elementos constitutivos da reprodução capitalista.

Por tal motivo, o plano urbanístico limita as escolhas e as atividades econômicas e funcionais impõem regras e “necessidades de circulação”, daí a expressão parafraseada de Fernando Pessoa, no título do livro de Vasconcellos (1999), “Circular é preciso, viver não é preciso”, em que o autor discute a existência de padrões gerais nos deslocamentos, mesmo com multiplicidade de origens e destinos.

Para Vasconcellos (1999), o trânsito é uma consequência da forma como o solo é ocupado e usado:

[...] a forma como se dá a ocupação gera permanentemente o padrão de circulação que lhe é pertinente, ou seja, gera o seu trânsito, que vai ser caracterizado pela exacerbação de alguns dos conflitos citados, principalmente aqueles ligados à qualidade de vida na cidade e mais especificamente à segurança na circulação.

(VASCONCELLOS, 1999, p. 54)

Portanto, temos no trânsito, padrões a serem seguidos, com objetivos que ultrapassam as necessidades individuais, constituindo movimentos físicos da ordenação da reprodução capitalista e, conseqüentemente, do espaço urbano.

Mas, como já mencionado, a popularidade do automóvel, que passa a ser acessível, também, às parcelas de menor poder aquisitivo, supõe uma maior liberdade nos deslocamentos, porém, estes são orientados pelo cotidiano e, portanto, pela massificação e pelo anonimato.

*Assim como a catedral não é apenas abrigo, o automóvel não é apenas meio de transporte* (VASCONCELLOS, 2000, p. 105), pois se torna mercadoria que confere simbologia de poder, status e riqueza (VASCONCELLOS, 2000); atribuindo aos circulantes uma falsa sensação de liberdade com privacidade, mesmo que em espaços públicos, pois

dentro de seus veículos surge, inclusive, a sensação de imponência, assemelhando-se à armadura do cavaleiro medieval ou ao aço blindado do tanque de guerra.

Seria como as (des) figurações sugeridas por Martins (1996), discutindo o imaginário onírico e a vida cotidiana. É a privacidade em público, o direito de optar sobre a escolha previamente realizada. Aproxima-se do conceito desenvolvido por Gaudemar (1977), acerca da mobilidade do trabalho, para quem as vontades e desejos individuais são irrelevantes na orientação dos fluxos migratórios, pois a mobilidade consistiria em propriedade que se vincula à reprodução da força de trabalho e, como tal, esvaziada de sentido próprio e sujeita aos ditames e interesses da reprodução capitalista.

O acesso ao automóvel, limitado a certos grupos, gera grandes diferenças de acessibilidade, conveniência e conforto, quando comparado ao transporte público.

[...]

o automóvel transformou-se em um meio de reprodução de classe, um instrumento vital para a existência e a reprodução da nova classe média gerada pelo processo de concentração de renda.

(VASCONCELLOS, 2000, p. 115-116)

O automóvel constitui, então, para a reprodução capitalista: - uma mercadoria de grande potencial de consumo em si, vide a grande força das indústrias automotivas; - uma ferramenta utilizada como meio para as atividades econômicas, da produção, circulação, distribuição e consumo, que se dão no e do espaço, pois o automóvel possibilita alcançar mais facilmente os lugares para apreciação e deleite; e - um meio necessário para a reprodução da força de trabalho, pois possibilita que, mesmo morando sob consideráveis distâncias, o trabalhador possa frequentar os lugares necessários à sua sobrevivência, como escola, hospital, mercado e ainda trabalhar nos horários estipulados. Tais mobilidades representam novos fluxos sob o tecido urbano e sobre a malha urbana, em escala mais ampla.

Londrina e Maringá são lugares privilegiados de dotação de base física para reprodução capitalista, estando localizadas na “Região Concentrada”, chamada por Santos (1998), com rendas nominais maiores que as médias nacionais e frotas com números maiores que os da média nacional, já tendo sido chamadas de “redutos de classe média”.

Assim, os fluxos indicam os pontos que têm maiores atributos e geram atração aos interesses capitalistas. Este aspecto foi analisado, a partir dos maiores pontos com

incidências volumétricas de tráfego nas cidades de Londrina e de Maringá<sup>109</sup> (quadros 13 e 14 e mapas 8 e 9).

Quadro 13. Londrina. Cruzamentos com maior incidência de veículos. 1995-2005.

| N.  | Cruzamentos                                    | Veículos<br>(média diária) |
|-----|--|----------------------------|
| 1.  | Av. Tiradentes x Av. Rio Branco                | 51.571                     |
| 2.  | Av. Tiradentes x Av. Maringá                   | 49.785                     |
| 3.  | Rod. Carlos João Strass x Av. Dez de Dezembro  | 49.555                     |
| 4.  | Av. Higienópolis x Av. JK                      | 48.786                     |
| 5.  | Av. Leste Oeste x Av. Rio Branco               | 45.369                     |
| 6.  | Av. Leste Oeste x R. Guaporé                   | 44.216                     |
| 7.  | Av. JK x Av. Duque de Caxias                   | 42.066                     |
| 8.  | Av. Leste Oeste x R. Prof. João Cândido        | 41.366                     |
| 9.  | Av. JK x R. Professor João Cândido             | 41.268                     |
| 10. | Av. JK x R. Pernambuco                         | 41.252                     |
| 11. | Av. Dez de Dezembro x Rua Potiguares           | 40.938                     |
| 12. | Av. Dez de Dezembro x R. Tremembés             | 40.906                     |
| 13. | Av. Tiradentes x Av. Arthur Thomas             | 39.559                     |
| 14. | Av. Tiradentes x R. Bauru                      | 38.682                     |
| 15. | Av JK x R. Fernando de Noronha                 | 38.666                     |
| 16. | Av. Leste Oeste x R. Mossoró                   | 37.387                     |
| 17. | Av. JK x R. Benjamim Constant                  | 36.930                     |
| 18. | Av. JK x R. Goiás                              | 36.553                     |
| 19. | Av. JK x R. Sen. Souza Naves                   | 36.495                     |
| 20. | Av. JK x R. Pio XII                            | 36.062                     |
| 21. | Av. Leste Oeste x R. Brasil                    | 34.768                     |
| 22. | Av. Higienópolis x R. Pará                     | 34.608                     |
| 23. | Av. JK x Av. João XXIII                        | 34.450                     |
| 24. | Av. Leste Oeste x R. Jorge Casoni              | 34.354                     |
| 25. | Av. Leste Oeste x Av. São Paulo                | 34.141                     |
| 26. | Av. JK x R. Mato Grosso                        | 33.629                     |
| 27. | Av. Higienópolis x R. Goiás                    | 32.787                     |
| 28. | Av. Winston Churchil x Av. Henrique Mansano    | 32.706                     |
| 29. | Av. Leste Oeste x R. Uruguai                   | 32.563                     |
| 30. | Av. JK. Av. Rio de Janeiro                     | 32.550                     |
| 31. | Av. Higienópolis x R. Guararapes               | 32.400                     |
| 32. | Av. Higienópolis x R. Piauí                    | 31.841                     |
| 33. | Av. Higienópolis x R. Humaitá                  | 31.376                     |
| 34. | R. Pernambuco x R. Benjamim Constant           | 31.361                     |
| 35. | Av. Leste Oeste x R. Mato Grosso               | 31.250                     |
| 36. | Av. Rio Branco x R. Araguaia                   | 31.173                     |
| 37. | Av. Higienópolis x R. Pio XII                  | 31.160                     |
| 38. | Av. Higienópolis X R. Joaquim de Matos Barreto | 30.866                     |
| 39. | Av. Leste Oeste x Av. Duque de Caxias          | 30.821                     |
| 40. | Av. Leste Oeste x R. Minas Gerais              | 30.264                     |
| 41. | Av. JK x R. Brasil                             | 30.087                     |
| 42. | Av. Duque de Caxias x R. General Horta Barbosa | 30.001                     |
| 43. | Av. JK x R. Pará                               | 29.732                     |

<sup>109</sup> Note-se que a quantidade dos “maiores cruzamentos” foi informada pelas prefeituras municipais, sendo que segundo as mesmas, os demais cruzamentos não seriam suficientemente significativos para o conjunto urbano. Daí números de cruzamentos diferentes entre Londrina e Maringá.

|     |   |        |
|-----|---|--------|
| 44. | Av. Higienópolis x Av. Aminthas de Barros           | 28.584 |
| 45. | Av. Higienópolis x R. Alagoas                       | 28.433 |
| 46. | Av. Higienópolis x R. Riachuelo                     | 28.145 |
| 47. | Av. Rio Branco x R. Tietê                           | 28.138 |
| 48. | Av. JK x R. Alagoas                                 | 27.925 |
| 49. | Av. JK x R. Montese                                 | 27.825 |
| 50. | Av. JK x R. Piauí                                   | 27.701 |
| 51. | R. Pernambuco x R. Goiás                            | 27.373 |
| 52. | Av. Higienópolis x R. Espírito Santo                | 27.366 |
| 53. | Av. Duque de Caxias x Av. Bandeirantes              | 27.038 |
| 54. | Av. Higienópolis x R. Tijuca                        | 26.670 |
| 55. | Av. JK x R. Paranaguá                               | 26.188 |
| 56. | Av. Bandeirantes x R. Borba Gato                    | 25.638 |
| 57. | Av. Maringá x R. Prefeito Faria Lima                | 25.203 |
| 58. | Av. Maringá x R. Jaguapitã                          | 24.118 |
| 59. | Av. Dez de Dezembro x R. Almirante Barroso          | 23.491 |
| 60. | Av. JK x R. Uruguai                                 | 23.434 |
| 61. | Av. Dez de Dezembro x R. Bélgica                    | 23.258 |
| 62. | R. Pernambuco x R. Pará                             | 23.184 |
| 63. | Av. Madre Leônia Milito x Rod. Celso Garcia Cid     | 21.660 |
| 64. | R. Goiás x Av. JK                                   | 21.396 |
| 65. | Av. Maringá x Cristiano Machado                     | 20.394 |
| 66. | Av. Madre Leônia Milito x Av. Garibaldi Deliberador | 19.338 |

Fonte: IPPUL. Diretoria de Trânsito e Sistema Viário, 2004. Relação de carga volumétrica de tráfego em cruzamentos de veículos de Londrina. 2005. Média diária calculada no período das 07h00 as 19h00, entre 1995 e 2005.

Organização: Antônio Maeda; Hendrigo Moreira; Rodrigo Cella

Supervisão: Cristiane Biazono

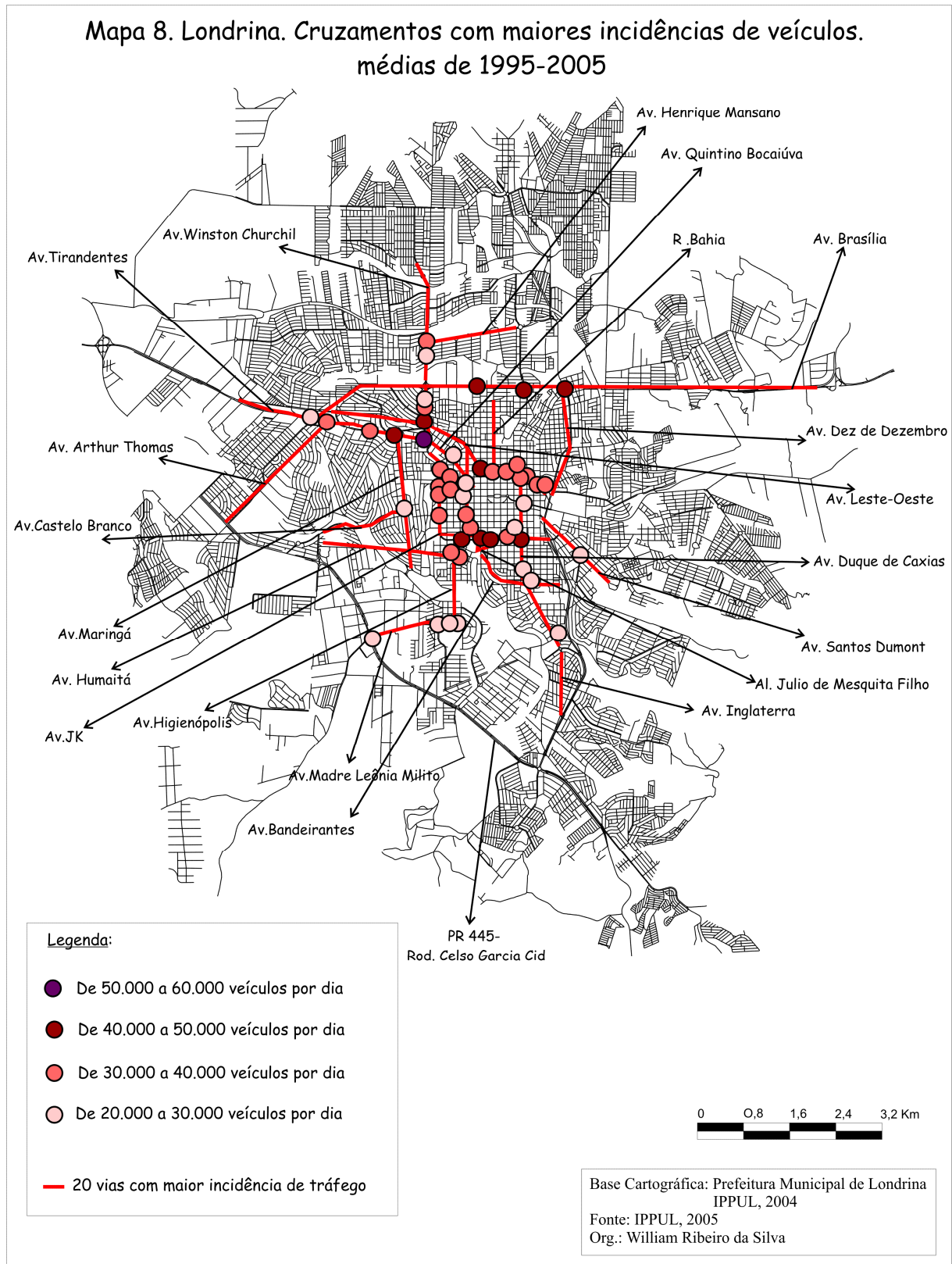
#### Quadro 14. Maringá. Cruzamentos com maior incidência de veículos. 2004.

|     | Cruzamentos   | Veículos<br>(média diária) |
|-----|---|----------------------------|
| 1.  | Av. Colombo x Av. São Paulo                         | 52.308                     |
| 2.  | Av. Brasil x Av. Duque de Caxias                    | 48.298                     |
| 3.  | Av. Colombo x Av. Lauro Werneck                     | 47.672                     |
| 4.  | Av. Colombo x Av. Paraná                            | 46.103                     |
| 5.  | Av. Tiradentes x Av. Paraná                         | 44.388                     |
| 6.  | Av. Brasil x Av. Paraná                             | 44.214                     |
| 7.  | Av. Brasil x Av. Herval                             | 42.817                     |
| 8.  | Av. Colombo x Av. Demétrio Ribeiro                  | 42.402                     |
| 9.  | Av. Tiradentes x Av. Duque de Caxias                | 40.203                     |
| 10. | Av. João Paulino x Av. São Paulo x Av. Bento Munhoz | 38.006                     |
| 11. | Av. Tiradentes x Av. Herval                         | 36.957                     |
| 12. | Av. XV de Novembro x Av. Duque de Caxias            | 34.504                     |
| 13. | Av. Carneiro Leão x Av. Paraná                      | 33.961                     |
| 14. | Av. XV de Novembro x Av. São Paulo                  | 32.729                     |
| 15. | Av. XV de Novembro x Av. Herval                     | 31.963                     |
| 16. | R. Joubert de Carvalho x Av. São Paulo x Av. Mauá   | 31.086                     |
| 17. | Av. XV de Novembro x Av. Paraná                     | 29.150                     |
| 18. | Av. Brasil x Av. Getúlio Vargas                     | 28.605                     |
| 19. | Av. Prudente de Moraes x Av. Paraná                 | 28.059                     |
| 20. | R. Santos Dumont x Av. Duque de Caxias              | 28.022                     |
| 21. | Av. Tiradentes x Av. São Paulo                      | 27.981                     |
| 22. | Av. João Paulino x Av. Herval                       | 27.880                     |

|     |  |        |
|-----|--|--------|
| 23. | R. Santos Dumont x Av. Paraná                | 27.709 |
| 24. | Av. João Paulino x Av. Duque de Caxias       | 27.629 |
| 25. | Av. Prudente de Moraes x Av. Duque de Caxias | 27.101 |
| 26. | R. Joubert de Carvalho x Av. Duque de Caxias | 26.515 |
| 27. | Av. Prudente de Moraes x Av. São Paulo       | 25.937 |
| 28. | R. Neo Alves Martins x Av. Duque de Caxias   | 25.238 |
| 29. | Av. Brasil x Av. São Paulo                   | 25.051 |
| 30. | R. Santos Dumont x Av. Herval                | 24.967 |
| 31. | R. Joubert de Carvalho x Av. Herval          | 23.433 |
| 32. | Av. Prudente de Moraes x Av. Herval          | 22.124 |
| 33. | R. Santos Dumont x Av. Getúlio Vargas        | 19.121 |
| 34. | Av. XV de Novembro x Av. Getúlio Vargas      | 18.541 |
| 35. | R. Santos Dumont x Av. São Paulo             | 15.267 |
| 36. | R. Neo Alves Martins x Av. Getúlio Vargas    | 14.961 |
| 37. | R. Neo Alves Martins x Av. São Paulo         | 13.215 |
| 38. | R. Neo Alves Martins x Av. Herval            | 10.241 |
| 39. | R. Neo Alves Martins x Av. Paraná            | 10.018 |

Fonte: Secretaria Municipal de Transportes. Gerência de Engenharia e Tráfego. Levantamento Veicular, 2004. Contagem realizada no mês de julho, diariamente das 06h00 às 22h00 nos dias úteis e das 06h00 às 14h00, aos sábados, incluindo horários picos.

Organização: SETRAN



Mapa 9. Maringá. Cruzamentos com maiores incidências de veículos.  
2004



Portanto, a averiguação da espacialidade dos transportes individuais em ambas as cidades, contribui com elementos para reforçar a tese de que encontramos uma maior complexidade na estruturação do espaço urbano de Londrina que permite e estimula a formação de outras áreas centrais que também atraem fluxos, evidenciando uma redefinição da centralidade através da constituição da cidade multi(poli)cêntrica. Observando a espacialidade dos fluxos em Maringá, encontra-se uma lógica que concentra os maiores fluxos unicamente no Centro Principal e suas áreas de expansão imediatamente contíguas.

Mas, o que orienta tais fluxos, além das vias de circulação? A resposta pode estar na sobreposição dos mapas dos fluxos individuais com os mapas das atividades funcionais que analisamos no capítulo 4, pois é bastante significativo que a concentração dos estabelecimentos seja um elemento definidor dos fluxos.

### Sobre o transporte coletivo

A dinâmica de funcionamento do transporte coletivo urbano também fornece importantes elementos para a realização do debate sobre as expressões da centralidade, pois permitem relacionar os movimentos de parcela importante da quantidade da população, de tal maneira que constituem, em muitos casos, suas únicas possibilidades de deslocamento pelo espaço urbano e influem, decisivamente, no trânsito das cidades.

Assim, teríamos um rebatimento essencial na centralidade da cidade da sobrevivência, pois a mesma, conforme discutimos na análise do comércio informal, tem uma vinculação muito forte com os nós de convergência e dispersão dos ônibus, no caso, os terminais urbanos. Também, em relação a este aspecto, encontramos uma significativa diferença quanto às espacialidades de Londrina e de Maringá.

Entre os fatores que contribuem para a redefinição da centralidade em Londrina, podemos destacar a dinâmica dos transportes de passageiros urbanos, que influi decisivamente no processo de descentralização e (re)centralização multi(poli)cêntrica, atuando como indutor de frequências da parcela da população usuária de tal transporte.

A melhoria do sistema de transporte coletivo urbano contribui para a formação de tais áreas, pois facilita o deslocamento e permite que as pessoas morem longe de seus locais de trabalho. Aponta-se esta melhoria como um dos elementos que reforçam a formação de novas áreas centrais.

Temos, então, duas maneiras diferentes de organização do transporte coletivo urbano. Em Londrina, teve-se, desde 1992, a descentralização dos transportes, com a criação dos terminais de integração entre os bairros. Em Maringá, tem-se apenas o terminal central, mas com a possibilidade de conexão entre as linhas, através do chamado bilhete único.

Para avaliar a expressão da centralidade nas áreas dos terminais urbanos de Londrina, realizou-se um estudo dos fluxos de pessoas que passam por eles e que reforçam essa “centralidade periférica”, já entrando no debate sobre a relação entre os processos de descentralização e recentralização, que impõem uma redefinição da centralidade, alterando a relação entre centro e periferia (SPOSITO, 1999a).

Considerando que as expressões da centralidade possam se alterar sob diferentes condições, realizamos a análise a partir dos fluxos de pessoas nos meses do ano de 2003, sendo possível uma avaliação da variação deste tipo de fluxo interno no espaço urbano de Londrina (tabela 12 e gráfico 7).

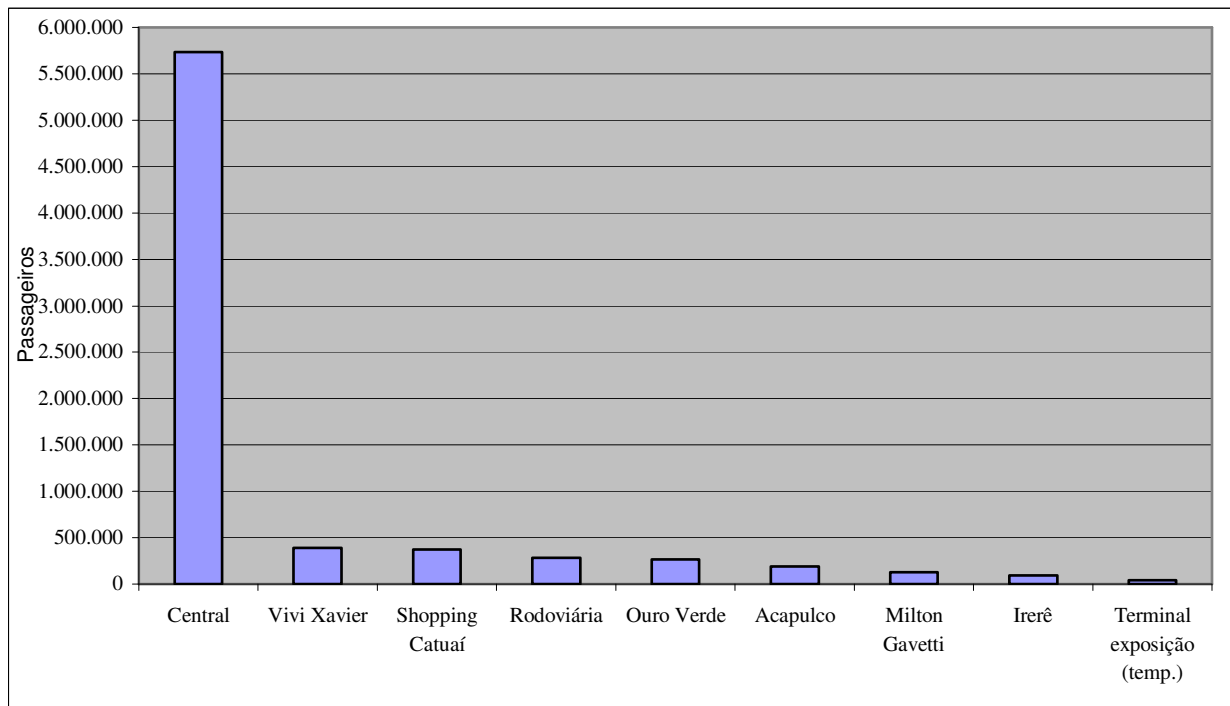
Tabela 12. Londrina. Frequências de usuários do transporte coletivo urbano, por terminais. 2003.

| Terminal                         | Total      | Média mensal | Percentual do total |
|----------------------------------|------------|--------------|---------------------|
| Central                          | 5.732.707  | 477.726      | 76,50               |
| Vivi Xavier (Zona Norte)         | 392.175    | 32.681       | 5,23                |
| Shopping Catuaí (Setor Sudoeste) | 376.530    | 31.378       | 5,02                |
| Rodoviária (Setor centro-leste)  | 280.136    | 23.345       | 3,74                |
| Ouro Verde (Zona Norte)          | 264.974    | 22.081       | 3,54                |
| Acapulco (Zona Sul)              | 187.142    | 15.595       | 2,50                |
| Milton Gavetti (Zona Norte)      | 126.332    | 10.528       | 1,69                |
| Irerê (Distrito municipal)       | 94.844     | 7.904        | 1,27                |
| Terminal exposição (temp.)       | 38.514     | 3.210        | 0,51                |
| Total em terminais               | 7.493.354  | 624.446      | 100,00              |
| Total de passageiros em ônibus   | 39.907.367 | 3.325.614    | -                   |
| Total de usuários                | 47.400.721 | 3.950.060    | -                   |

Fonte: Demonstrativo de passageiros nos terminais e ônibus no ano de 2003. Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização, 2004.

Organização: William Ribeiro da Silva

Gráfico 7. Londrina. Fluxos de pessoas nos terminais de transportes coletivos urbanos - 2003



Fonte: Demonstrativo de passageiros nos terminais e ônibus no ano de 2003. Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização, 2004.

Portanto, existe uma relativa distribuição dos fluxos de pessoas pela cidade e os terminais de ônibus urbanos podem registrar esses fluxos através da quantidade de pessoas que por eles passam, o que pode ser tomado como indicador das centralidades que se formam influenciadas por estes terminais.

Encontra-se uma centralidade que pode aparecer de acordo com o dia da semana, isto ainda não considerando o horário do dia, o que reforçaria o entendimento da centralidade móvel<sup>110</sup>.

No entanto, cabe destacar a predominância em centralidade do Terminal Central, que mesmo após a descentralização, continua sendo ponto de convergência/dispersão da população com um fluxo excepcionalmente superior aos demais, em todos os dias da semana, o que mostra, ainda, uma centralidade significativa. Portanto, em Londrina, mesmo com a ocorrência do processo de descentralização, a centralidade expressa pelo Centro Principal apresenta uma importância destacável.

<sup>110</sup> Conforme já discutido no trabalho de Mestrado de Whitacker (1997), intitulado: A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: uma discussão sobre a centralidade urbana e também, em Sposito (2001a), sendo um conceito referente a modificação da centralidade de acordo com variações espaciais e temporais. Também em Ribeiro (2002).

Tal fato reforça o entendimento da centralidade para a cidade da sobrevivência com maior força e expressão no Centro Principal, o que contribui para a explicação da localização dos camelôs e do “Camelódromo”.

Deve-se mencionar que, apesar de parcelas elites de Londrina terem abandonado as moradias do Centro Principal, há significativamente residências das camadas médias em tal área e que nela consomem. Mesmo que com certas modificações se comparado ao consumo dos anos de 1980, quando este era o único local que possuía estabelecimentos que atendiam aos seus anseios. Atualmente, conforme entrevistas junto aos consumidores de Londrina, aponta-se como motivos para a preferência de consumo no Centro Principal o fato de apresentar mercadorias com preços menores que dos estabelecimentos dos *shopping centers*, sendo que a preferência, para o consumo do lazer, são os *shopping centers* (RIBEIRO, 2002).

Porém, deve se atribuir uma importância aos fluxos dos terminais de bairro, pois médias mensais entre 20.000 e 30.000 frequências, tornam-se destacáveis quando se consideram que são bairros com populações em torno de 20.000 habitantes.

A centralidade reforçada pela presença dos terminais de ônibus urbanos pode ser melhor avaliada e percebida, quando relacionados aos fluxos registrados em cada terminal e a quantidade de linhas de ônibus que cada terminal centraliza (Tabela 13 e Mapa 10).

Tabela 13 – Londrina. Terminais urbanos e linhas de ônibus. 2005<sup>111</sup>.

| Terminais                               | Número de linhas | Percentual (%) |
|---|------------------|----------------|
| Central                                 | 55               | 43,30          |
| Ouro Verde (Zona Norte)                 | 20               | 15,74          |
| Milton Gavetti (Zona Norte)             | 18               | 14,17          |
| Vivi Xavier (Zona Norte)                | 14               | 11,02          |
| Acapulco (Zona Sul)                     | 14               | 11,02          |
| Catuaí Shopping Center (Setor Sudoeste) | 3                | 2,36           |
| Rodoviária (setor centro-leste)         | 1                | 0,78           |
| Terminal Exposição (prov.)(Zona Oeste)  | 1                | 0,78           |
| Irerê (distrito municipal)              | 1                | 0,78           |
| <b>Total</b>                            | <b>127</b>       | <b>100,00</b>  |

Fonte: Adaptado de Ribeiro (2002, p. 74); CMTU, 2005.

<sup>111</sup> Note-se que algumas linhas de ônibus percorrem mais de um terminal e, portanto, não se tratam do número total de linhas em Londrina, mas sim, do número de linhas que atendem a cada terminal urbano.

Assim, tem-se uma relação que evidencia uma forte centralidade nos terminais de bairro, pois, as linhas que percorrem os terminais de bairro, na maioria dos casos, também passam pelo terminal central, com exceção às linhas de integração bairro-bairro. Desta maneira, o número de usuários do terminal central, é evidentemente muito significativo, porém, deve-se considerar que os terminais de bairro apresentam números que são relativos a setores da cidade, enquanto que o terminal central concentra as frequências de passageiros de todos os demais.

Destaca-se, ainda, a frequências nos três terminais que atendem a Zona Norte de Londrina – Vivi Xavier, Milton Gavetti e Ouro Verde, que juntos somam 52 linhas e um fluxo total, em 2003, de 783.481 frequências, para uma população de 98.205 habitantes, conforme o IBGE (2002). Chama-se atenção, também, para o terminal do Catuaí Shopping que, com apenas três linhas, apresenta 376.530 frequências.

Assim, os usuários que utilizam as linhas dos terminais de bairro precisam deslocar-se para os mesmos cotidianamente, de maneira, que os percursos dos ônibus também se orientam pela localização dos terminais urbanos. Por sua vez, estes, terminam por induzir a localização de determinados estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços que dependem da centralidade que se expressa pelos terminais, pois a relação de proximidade favorece a definição dos hábitos de consumo da população usuária.

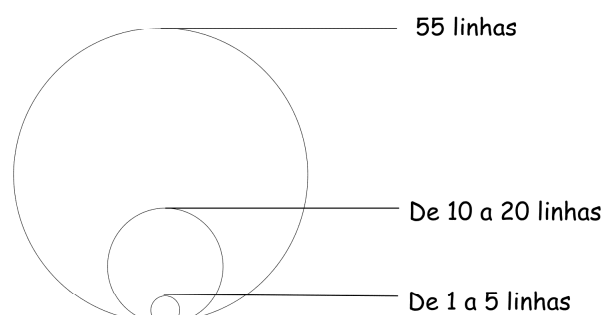
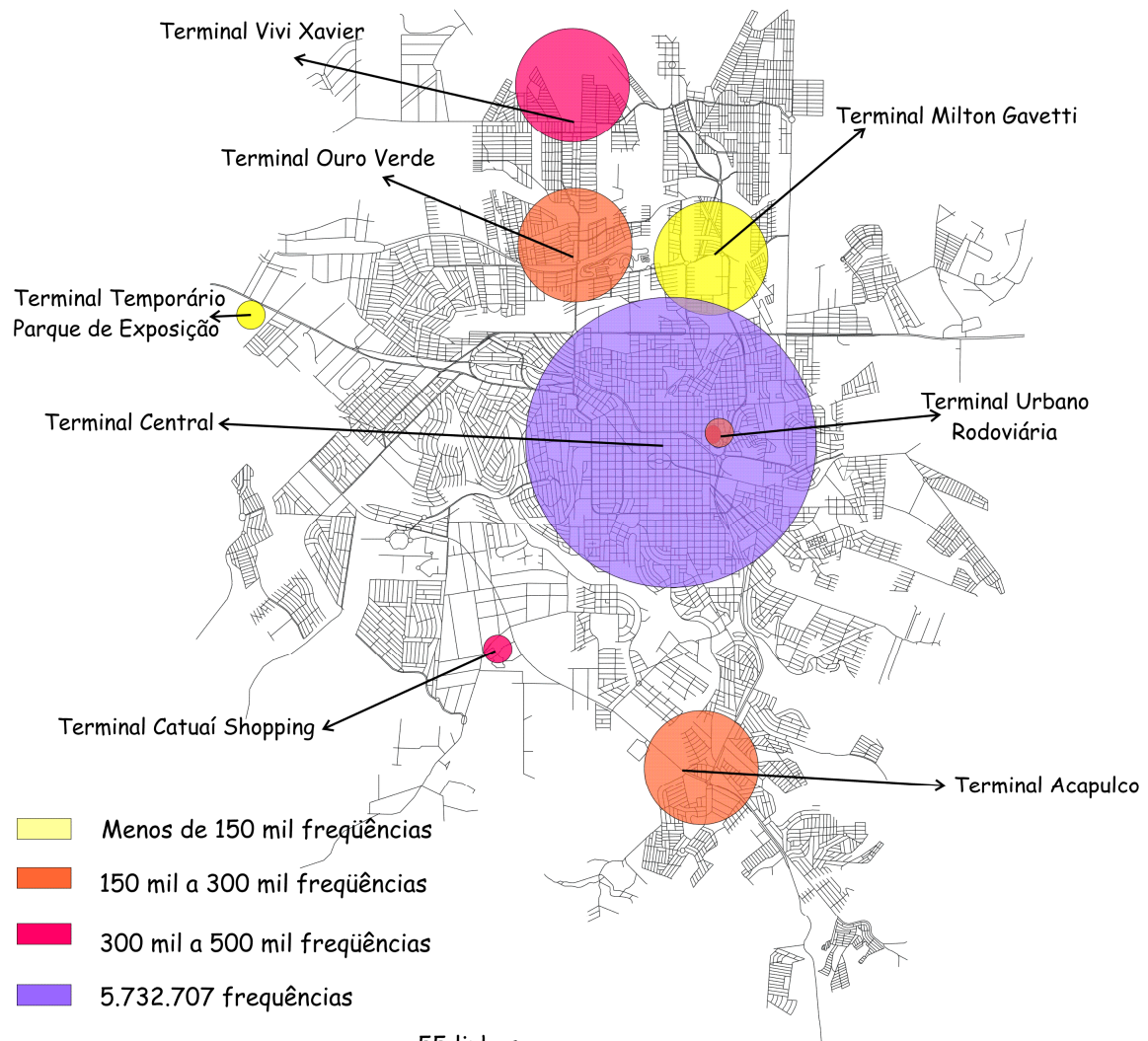
A descentralização do transporte coletivo de Londrina constitui um dos elementos que contribuem para a orientação da estruturação urbana, de modo a criar áreas que expressam centralidades multifacetadas pelo tecido urbano, contribuindo com o processo de formação de novas áreas centrais socialmente e funcionalmente específicas, ampliando o grau de complexidade da divisão social e, sobretudo, territorial do trabalho. Estas centralidades apresentam características bastante distintas entre si, sendo um dos elementos responsáveis pela formação dos espaços dos iguais, onde a frequência é selecionada e os diferentes não convivem diretamente. Com isso, muitas centralidades e muitas diferenças.

Portanto, percebemos uma tendência relativa aos processos espaciais que seguem e são seguidos pelas lógicas socioeconômicas que são articulados em outras escalas, mas, sobretudo, reforçam as frequências de pessoas em algumas áreas da cidade.

Na cidade de Maringá, por outro lado, detectamos um processo que segue uma outra tendência, a de reforço da centralidade do Centro Principal, mesmo que existam resistências do poder público e das elites para a permanência do Terminal Urbano em tal área.

Há, em Maringá, um único terminal urbano, localizado no Centro Principal e que concentra a quase totalidade das linhas de ônibus, expressando um centralidade que reforça neste centro, também, a centralidade da sobrevivência (mapas 11 e 12).

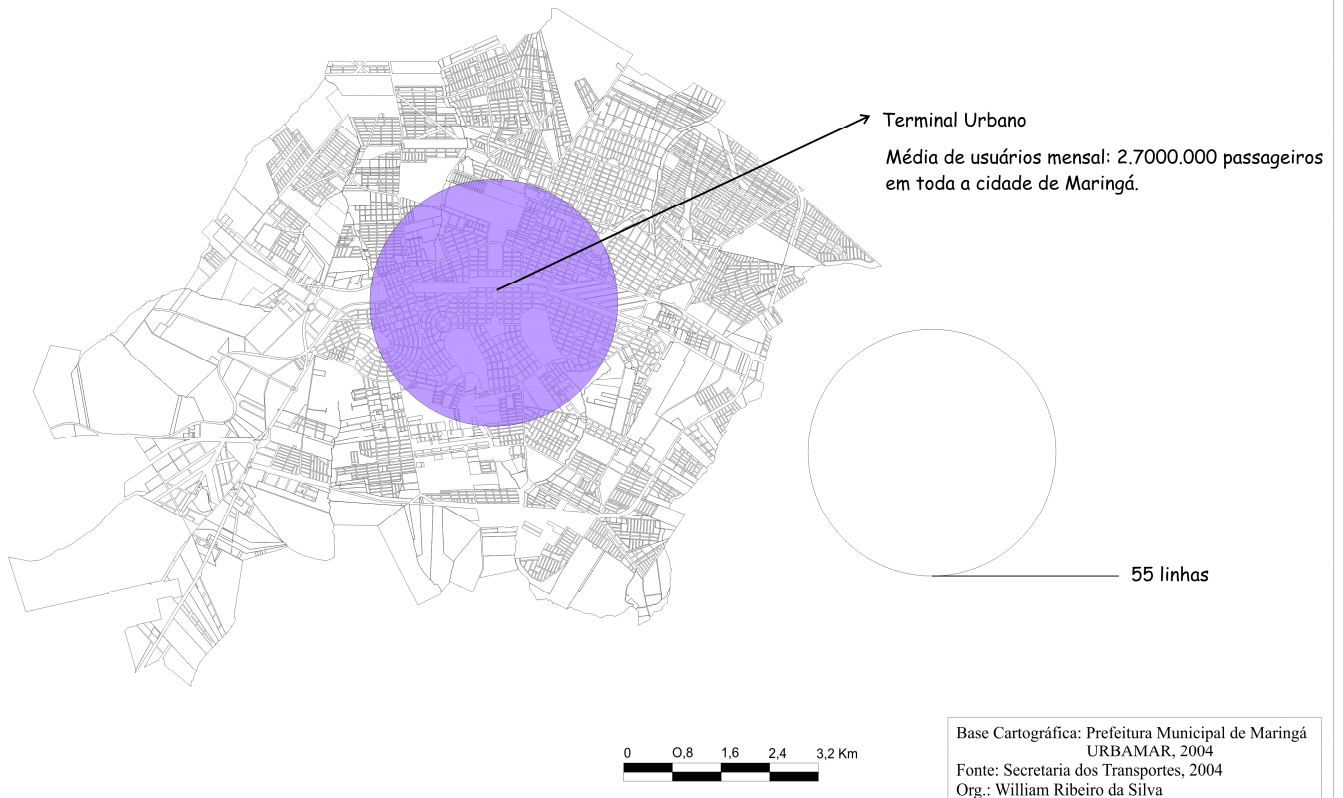
Mapa 10. Londrina. Relação entre o número de linhas de ônibus e as frequências de pessoas de cada terminal urbano\*. 2003



\* Note-se que o número de pessoas é referente à quantidade de pessoas que passaram pelas catracas dos terminais no ano de 2003.

Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de Londrina - IPPUL, 2003  
 Fonte: CMTU, 2004; RIBEIRO, 2002  
 Org.: William Ribeiro da Silva

Mapa 11. Maringá. Relação entre o número de linhas de ônibus e os usuários no Terminal de Transporte Coletivo Urbano. 2004



## 5.2. Das cidades à rede urbana<sup>112</sup>

Com relação aos processos e formas espaciais discutidos até o momento nesta tese, temos como premissa a idéia de que não se encontram circunscritos a uma única escala, mas sim, que existem como resultados das diferentes interações. Assim, algumas das respostas ao entendimento da centralidade nas cidades de Londrina e de Maringá, podem ser encontradas justamente na rede urbana, pois ela evidencia e realiza processos de escalas mais amplas, a partir da divisão social e territorial do trabalho.

Em artigo clássico na Geografia brasileira, Corrêa (1967) já afirmava ser importante estudos que levassem em consideração a relação das cidades com as redes urbanas, conforme se depreende na seguinte passagem:

Os centros urbanos como organismos funcionais inscritos num espaço maior e exterior, com o qual mantém relações, têm sido cada vez mais objeto dos estudos de Geografia Urbana. A cidade e sua área de influência não são duas entidades independentes que concordam mutuamente em estabelecer trocas. Ao contrário, cidade e *umland* são elementos integrantes de um quadro regional, apesar de constituírem duas formas diferentes e visíveis de organização do espaço. Com efeito a cidade não é ‘senão o encontro num espaço limitado de fluxos econômicos interessando regiões inteiras’, vivendo seus ‘habitantes da projeção nos diversos bairros de atividades externas que nascem ou se manifestam a distâncias frequentemente consideráveis’.

(CORRÊA, 1967, p. 93)

Assim, faz-se imprescindível para esta tese, uma discussão acerca de algumas interações da rede urbana que envolvem as cidades de Londrina e de Maringá<sup>113</sup>. Conforme a discussão iniciada no capítulo das formas urbanas, entendemos que os processos que se realizam nas cidades hodiernas são oriundos de acumulações temporais não sincrônicas e que possibilitam uma maior complexidade na divisão social e territorial do trabalho e, conseqüentemente, nas cidades e na rede urbana.

Estamos compreendendo a Divisão Territorial do Trabalho em conformidade com os elementos destacados e desenvolvidos por Goldenstein e Seabra (1982); e por Bragueto (1996 e mimeog. s/d), quais sejam: a existência de formas avançadas da divisão do

---

<sup>112</sup> Título empregado por Santos (1978) em livro intitulado “O trabalho do geógrafo no Terceiro Mundo”, no capítulo 11, para discussão das redes urbanas nos países subdesenvolvidos. Consideramos ser muito esclarecedor para a análise das articulações entre escalas da cidade e da rede urbana.

<sup>113</sup> Para conhecimento de estudos sobre a história das relações entre a rede urbana e as cidades em questão, recomendamos a leitura de Prandini (1953) e de Müller (1956). No segundo trabalho, percebe-se uma influência direta dos trabalhos de Michel Rochefort quanto à reflexão da rede urbana e o papel decisivo do setor terciário na determinação da posição hierárquica das cidades.

trabalho, com redefinições espaciais e territoriais, sendo divisão entre ramos de atividades, entre campo e cidade, interurbana e interações em níveis escalares; ou entre grupos sociais, com alterações espaciais, incluindo divisões sociais e técnicas. Portanto, refere-se ao desenvolvimento desigual (SMITH, 1988), social, técnico e funcional, que redefinem e são redefinidos pelas diferentes espacialidades e territorialidades. Assim trata-se da concretização do desenvolvimento desigual, maneira e condição da materialidade do capital. Assim, a concentração territorial (para a obtenção das chamadas ‘economias externas’ sob seus dois aspectos: vantagens de localização e de aglomeração) leva à definição de poucas (quando não de apenas uma) grandes concentrações urbano-industriais. Conforme já situamos o debate, tais concentrações, com a reestruturação produtiva, recebem uma complexificação de novas divisões, sociais, técnicas e territoriais e assumem novas lógicas espaciais, como os arranjos produtivos locais, as QIVs, os *clusters*, a desconcentração da produção industrial no Brasil, a quebra das hierarquias urbanas, formação de novos fluxos e maiores e mais eficientes interações interurbanas, sobretudo, com uma maior diferenciação de comando da rede urbana, em que, no caso brasileiro, a metrópole paulistana assume papel singular. Os avanços tecnológicos e informacionais permitem que ela estabeleça, quando necessária à reprodução capitalista, interagir diretamente com cidades ou regiões de qualquer ranqueamento ou classificação, sem precisar da configuração de mediações. Ainda que tal lógica seja complexa ao ponto de não obter uma seqüência linear, tampouco, homogênea, apresenta variações de espaço e tempo que reforçam as diferenciações.

Todos os fluxos, de todos os tipos, das mercadorias às informações pressupõem a existência de redes. A primeira propriedade das redes é a conectividade, sendo os seus nós, os lugares de poder e de referência (DIAS, 1995, p. 148). Assim, podem existir redes de vários tipos, financeiras, técnicas, sociais, solidárias etc., desde que articulem e organizem fluxos<sup>114</sup>. Tais tipos de redes, não são excludentes entre si, mas sim, compõem uma totalidade complexa de relações e disparidades. Para Castells (2000, p. 498), as redes são:

Estruturas abertas capazes de expandir de forma ilimitada, integrando novos nós desde que consigam comunicar-se dentro da rede, ou seja, desde que compartilhem os mesmos códigos de comunicação [...]. Uma estrutura social com base em redes é um sistema aberto altamente dinâmico suscetível de inovação sem ameaças ao seu equilíbrio. Redes são instrumentos apropriados para a economia capitalista baseada na inovação, globalização e concentração

---

<sup>114</sup> Dias (2005) realiza uma discussão conceitual sobre as redes em que faz uma análise desde a filosofia de Saint-Simon, na origem moderna do conceito, em sua associação com o organismo, até o seu debate contemporâneo, acerca das relações territoriais em processos mais complexos.

descentralizada; para o trabalho, trabalhadores e empresas voltadas para a flexibilidade e adaptabilidade; para uma cultura de desconstrução e reconstrução contínuas; para a política destinada ao processamento instantâneo de novos valores e humores públicos; e para uma organização social que vise a suplantação do espaço e invalidação do tempo. Mas a morfologia da rede também é uma fonte de drástica reorganização das relações de poder. As conexões que ligam as redes (por exemplo, fluxos financeiros assumindo o controle de impérios da mídia que influenciam os processos políticos) representam os instrumentos privilegiados do poder. [...] Essa base material construída em redes define os processos sociais predominantes, consequentemente dando forma à própria estrutura social.

(CASTELLS, 2000, p. 498-499)

Para o entendimento das redes urbanas, Corrêa (1989) afirma que,

A rede urbana constitui simultaneamente em um reflexo da e uma condição para a divisão territorial do trabalho. É um reflexo à medida que em razão de vantagens locais diferenciadas, verificam-se uma hierarquia urbana e uma especialização funcional definidoras de uma complexa tipologia de centros urbanos.

[..]

A rede urbana é uma condição para a divisão territorial do trabalho. A cidade em suas origens constitui-se não só em uma expressão da divisão entre trabalho manual e intelectual, como também em um ponto do espaço geográfico que, através da apropriação de excedentes agrícolas, passou de certo modo a controlar a produção rural. Este papel de condição é mais tarde transmitido à rede urbana: sua gênese e evolução verificam-se na medida em que, de modo sincrônico, a divisão territorial do trabalho assumia progressivamente, a partir do séc. XVI, uma dimensão mundial.

(CORRÊA, 1989, p. 48-49)

Portanto, as redes urbanas influem e são influenciadas, pelas dinâmicas econômicas, variando e modificando ações e características na medida em que processos econômicos passam a ser alterados.

Em nosso trabalho, a análise da redefinição da centralidade, nas cidades de Londrina e Maringá, é necessário que se pense sobre os impactos que a reestruturação produtiva dos anos de 1970, causou junto às dinâmicas da rede urbana, o que trouxe novos elementos às cidades, sobretudo a partir de 1990.

Assim, percebemos que as redes urbanas tornaram-se mais complexas, na medida em que houve uma ruptura com as hierarquias rígidas entre as cidades. Tal ruptura foi possibilitada por avanços na rede técnica que, com novas possibilidades de transportes e comunicações, modificam as relações sociais e impõem novas lógicas locais. Assim, as

distâncias são relativizadas, mas a espacialidade adquire uma importância ímpar na história humana, sendo que novos arranjos e novas concentrações, derivados de processo de descentralizações e (re)centralizações, interferem na produção do espaço e na expressão das centralidades.

De acordo com Corrêa (1967),

As regiões teriam papel descentralizador pela sua auto-suficiência em serviços e quanto à capacidade de administração pública em tratar de problemas especificamente regionais. Servirão também à integração na medida em que formem um conjunto orgânico de áreas de produção especializadas em função do abastecimento estadual e serão um conjunto homogêneo de unidades de organização capazes de manter um processo permanente de planejamento em função do desenvolvimento do conjunto estadual.

(CORRÊA, 1967, p. 108)

Tal entendimento, diante das novas lógicas espaciais, precisa ser desenvolvido, pois o embate entre o global e o local reforça uma dialética de redefinição dos lugares e das regiões. Assim, as modificações nas redes urbanas geram impactos diretos nas cidades e no urbano.

A densificação das redes – internas a uma organização ou compartilhadas entre diferentes parceiros – regionais, nacionais ou internacionais, surge como condição que se impõe à circulação crescente de tecnologia, de capitais e de matérias-primas. Em outras palavras, a rede aparece como o instrumento que viabiliza exatamente essas duas estratégias: circular e comunicar.

(DIAS, 1995, p. 147)

Neste processo de redefinição, as influências sociais, políticas e econômicas são decisivas, sobretudo, quando se referem às estratégias territoriais, que uma vez alteradas, também influem na composição da realidade. Assim, como está a rede urbana que envolve Londrina e Maringá na atualidade? Quais elementos estão nela envolvidos? Com a complexidade da rede urbana, Londrina e Maringá teriam se tornado metrópoles? Para contribuir com este debate, apresento uma discussão acerca da constituição do mito das Regiões Metropolitanas do Norte do Paraná.

### 5.3. O Mito das Regiões Metropolitanas do Norte do Paraná

Entre as modificações promulgadas com a Constituição de 1988, está o fato de que os estados da federação, mediante leis complementares, podem instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microregiões<sup>115</sup>. Com isso, mediante a ocorrência de vários interesses, tal possibilidade de instituições terminou por contribuir para ações políticas e não para um aprimoramento da gestão do território.

Assim, com a Lei Estadual Complementar Nº. 81 - 17/06/98, acrescida pela Lei Estadual Complementar Nº. 91 - 05/06/2002, instituiu-se a Região Metropolitana de Londrina, constituída pelos municípios de Londrina, Cambé, Jataizinho, Ibiporã, Rolândia, Tamarana, Bela Vista do Paraíso e Sertanópolis. Também, em 1998, pela Lei Estadual nº. 83/98, acrescida pela Lei Complementar Estadual nº. 13/565-2002 e pela Lei Complementar nº. 110, e 688 de 2005, foi instituída a Região Metropolitana de Maringá, constituída pelos municípios de Maringá, Sarandi, Marialva, Mandaguari, Paiçandu, Ângulo, Iguaraçu, Mandaguaçu, Floresta, Dr. Camargo, Itambé, Astorga, Ivatuba e Castelo Branco.

No entanto, percebemos que tais implementações tratam-se de atos políticos e não de constatações empíricas, teóricas e metodológicas, conforme destacamos nos discursos que se seguem:

Já passou da hora de Londrina ter efetivada a sua Região Metropolitana. Sonho antigo, de 1998, quando propusemos ao então deputado estadual Eduardo Trevisan a elaboração de um projeto de lei criando a RML, posteriormente sancionado em lei, a Região Metropolitana de Londrina precisa sair do papel e deixar de ser um tabu, para que novas correntes de desenvolvimento social e econômico ingressem na nossa comunidade.

E não precisamos ficar dependendo da boa-vontade do Governo do Estado para que a união de oito municípios se concretize. Londrina, mais os municípios de Bela Vista do Paraíso, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Rolândia, Sertanópolis e Tamarana, que atendem mais de 700 mil habitantes, têm todas as condições de iniciarem o processo de metropolização sozinhos.

(Alex Canziane, 2004)<sup>116</sup>  
(grifos nossos)

<sup>115</sup> Constituição Federal, Cap.3, art. 25, § 3º

<sup>116</sup> Deputado Federal, em artigo intitulado “Deus quer, o homem sonha e a obra acontece”, publicado em seu site pessoal, [http://www.alexcanziani.com.br/analise/ver\\_analise.asp?id\\_not=4](http://www.alexcanziani.com.br/analise/ver_analise.asp?id_not=4) (acesso em 15/10/2005).

Ou ainda,

Sem dúvida é um grande avanço para nossa região, que agora vai poder desenvolver ações integradas na área de saneamento básico, transportes, uso do solo, aproveitamento de recursos hídricos e controle da poluição ambiental, promovendo o desenvolvimento econômico e social.

A Região de Maringá está devidamente regulamentada e com os recursos assegurados. Agora dependemos apenas da liberação do dinheiro para implantação efetiva.

(Cida Borgueti, 2005)<sup>117</sup>

Percebemos implicitamente e, em alguns casos explicitamente, o discurso<sup>118</sup> desenvolvimentista que encontra na criação de regiões metropolitanas, vínculos com os ideários do progresso. Cunha (2005) faz referência ao que chama de “Representação Londrina Metrôpole”, analisando o caso de Londrina.

Em ambos aos discursos dos deputados envolvidos com a criação das regiões metropolitanas, encontra-se o anseio por recursos, uma proposição de luta política e a concepção de que a região metropolitana não existe e precisa ser efetivada como maneira de resolução de problemas sociais e econômicos no nível regional. Portanto, assume-se não ser uma realidade a região metropolitana, mas sim, algo que precisa ser forjado em nome do progresso.

Tal fato remonta aos discursos ufanistas do período da colonização do Norte do Paraná, que buscavam vincular a região à prosperidade, atraindo pessoas para o empreendimento. Isto parece ter continuado nos discursos das elites que vêem vantagens em tais atos. Porém, os discursos ufanistas favoráveis a região metropolitana ‘e polemizados pela academia, pois não há consenso a respeito do fato.

Sobre Londrina, encontramos as posições de Nakagawara (1999) que considera que “Londrina deve ser tratada como metrôpole” e de Cunha (2005) que afirma se tratar de uma representação e que a metrôpole somente se concretiza no papel. Para Maringá, encontramos, nas obras consultadas sobre o tema, somente posições que aceitam e ratificam a existência das regiões metropolitanas, como as de Vercezi (2001); Negri (2001); Mendes e Negri (1998); Tonella e Rodrigues (2003) e Rodrigues (2004).

---

<sup>117</sup> Deputada Estadual, em entrevista ao Jornal da Assembléia de 15/09/2005. Disponível em <http://www.alep.pr.gov.br/informativo/jornalassembleia32.pdf> (acesso de 15/10/2005).

<sup>118</sup> Ressalte-se a existência de várias tentativas de criação de gestões territoriais integradas, no norte Paraná, como relatadas por Cunha (2005) e por Vercezi (2001): Projeto Metronor, de 1977, que visava a “Metrôpole Linear do Norte de Paraná”; o Metroplan, para a região de Maringá, de 1989 e Amusep, de 1996.

Analisando as regiões metropolitanas de um modo geral, os trabalhos de Moura, Delgado, Deschamps e Cardoso (2004); Moura (2003; 2004a e 2004b) e IPEA/IPARDES (2002), não concordam com as afirmações sobre as Regiões Metropolitanas de Londrina e de Maringá e as consideram, já que institucionalizadas, como “Regiões Metropolitanas polarizadas por Centros Regionais – Londrina e por Centros Subregionais – Maringá”. Assim, reforçam entendimento de que tratam-se de aglomerações urbanas de caráter não metropolitano. Estamos chamando de Regiões Metropolitanas as áreas oficialmente institucionalizadas, sendo que na prática, por serem criadas por intenções e finalidades políticas, distanciam-se das realidades prático-sensíveis que configurariam as metrópoles. Assim, concordamos com os apontamentos de Moura, Delgado, Deschamps e Cardoso (2004); Moura (2003; 2004a e 2004b) e IPEA/IPARDES (2002).

Neste quadro de posições, consideramos não se justificar a nomenclatura de Regiões Metropolitanas, com relação à Londrina e Maringá, pois não se tratam de metrópoles, mas sim, de aglomerações urbanas, ainda que existam presenças de contigüidades territoriais e relações complementares com municípios vizinhos, pois, para a caracterização de “metrópoles”, outros elementos deveriam estar presentes.

Para Castells, as metrópoles seriam:

[...] difusão no espaço das atividades, das funções e dos grupos, e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica.

[...]

Esta forma espacial é produto direto de uma estrutura social específica.

CASTELLS (2000 [1972], p. 53-54)

E, ainda, o mesmo autor, citando o trabalho de Donald J. Bogue, sobre as áreas metropolitanas dos anos de 1940, afirma:

[...] uma metrópole é definida pela extensão de seu domínio econômico, enquanto suas ordens e seus circuitos de distribuição não encontram interferências decisivas emanando de uma outra metrópole.

CASTELLS (2000 [1972], p. 59)

Nesta direção, apenas ressaltando a abordagem do autor que considera o espaço apenas como produto, portanto como reflexo das atividades socioeconômicas, pois chega a afirmar que as atividades nas metrópoles são independentes das ligações geográficas, consideramos importante sua reflexão, ao associar o entendimento da metrópole à noção de totalidade.

Avançando nessa interpretação das relações entre as estruturações internas e externas das metrópoles, Ascher (1995), a respeito do processo da metropolização e da forma metrópole, afirma:

La métropolisation concerne de façon croissante les hommes, les activités et les richesses dans des agglomérations de plusieurs centaines de milliers d'habitants, multifonctionnelles, fortement intégrées dans l'économie internationale. Elle s'accompagne de transformations significatives des grandes villes, de leurs banlieues et de leur environnement, constituant des espaces urbanisés de plus en plus vastes, hétérogènes, discontinus, formés parfois de plusieurs grandes cités, de moins en moins liées à une économie régionale, et dont les arrière-pays se transforment em espace de services et de loisirs.

La notion de métropole que nous avons utilisée jusqu'à présent pour décrire ces grandes agglomérations semble de ce fait inadaptée pour qualifier ce nouveau type d'espace, d'une part parce qu'elle évoque plutôt une grande ville assumant les fonctions les plus élevées dans la hiérarchie urbaine régionale, d'autre part parce qu'elle n'introduit ni l'idée d'une nouvelle structuration des espaces urbains, ni l'idée de la formation d'un nouvel espace des activités économiques et sociales quotidiennes.

(ASCHER, 1995, p. 33)

(grifos nossos)

Assim, partindo do pressuposto de que as metrópoles foram originadas e contribuíram para a realização plena da modernidade, entendemos que sua caracterização atual necessita de elementos, destacados por Ascher (1995), que envolvem grandes alterações espaciais internas e externas, que representaria um novo posicionamento na hierarquia urbana.

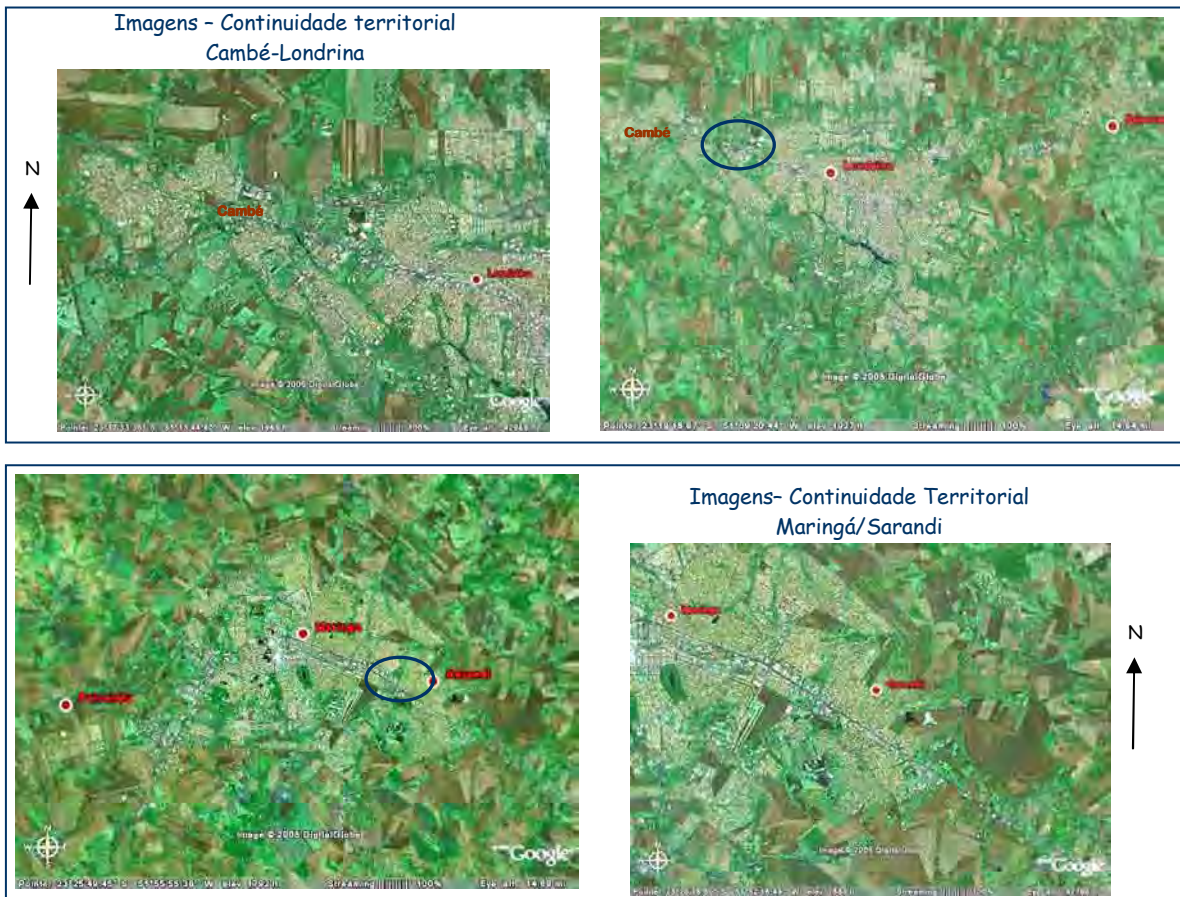
No entanto, não encontramos tais transformações representativas na estruturação urbana de Londrina e de Maringá, uma vez que permanecem polarizadas pelas metrópoles de São Paulo e de Curitiba, sobretudo, com o desenvolvimento das tecnologias das comunicações e dos transportes, que modificam a rede urbana e redefinem os papéis<sup>119</sup>, no caso, principalmente, na destinação de maior poder de comando à São Paulo (BENADUCCE, 1999).

Em Londrina e em Maringá, existem processos de aglomeração, no entanto, eles não chegam a significar uma metropolização, mas sim, uma ampliação de papéis e funções de cidades médias (Figura 7).

---

<sup>119</sup> Analisando as transformações atuais na rede urbana do Norte do Paraná, Fresca (2004) a denomina como "Rede Urbana Complexa".

Figura 7. Londrina e Cambé e Maringá e Sarandi. Destaques das áreas de aglomeração com contigüidade territorial



Fonte: Google earth, 2005. Disponível em [www.earth.google.com](http://www.earth.google.com) (acesso em 10/10/2005)

Organização: William Ribeiro da Silva

Assim, pode-se identificar a aglomeração urbana em ambos os casos, porém, não fica evidente um processo de metropolização, pois as transformações ocorridas nas duas cidades que conduzem a uma expansão territorial, não chegam a reestruturar os espaços urbanos que compõem as chamadas “Regiões Metropolitanas” e tampouco a extensão territorial desta aglomeração é característica da uma entidade metropolitana.

A seguir, iremos relatar os casos em que se têm maiores interrelações entre as cidades sob estudo e os respectivos municípios que compõem as chamadas “Regiões Metropolitanas”.

No caso da aglomeração de Londrina, há uma continuidade territorial com Cambé e, de maneira mais tênue, com Ibiporã. Percebe-se, todavia, que nestas áreas a lógica que produz e reproduz o espaço urbano é oriunda das dinâmicas de estruturação de Londrina, constituindo uma expansão territorial da cidade para além dos limites municipais. No entanto, não há significativa modificação na lógica de estruturação do núcleo original de Cambé e de Ibiporã, pois não houve modificação no posicionamento junto à rede urbana, mas sim, uma

modificação da própria rede urbana. De acordo com Tavares (2001), as áreas de continuidade territorial de Londrina, podem ser analisadas da seguinte maneira:

- a. Núcleo Bandeirantes: área de povoamento no Município de Cambé, originada pela relação direta com a cidade de Londrina, sendo que o contato com o núcleo original de Cambé, desde sua gênese, era dificultado, pelas ausências de vias de circulação e de transportes. Os loteamentos são: Jardim Novo Bandeirantes<sup>120</sup>, Silvino e Ana Eliza, principalmente. Assim, *tinha sua vida voltada quase que exclusivamente para Londrina*. (Silveira citado por TAVARES, 2001, p. 41);
- b. Núcleo Industrial: Área que passou a concentrar atividades industriais a partir dos anos de 1970, como resultado de uma política de favorecimento tributário do Município de Cambé. Assim, várias indústrias passaram a operar na área. Atualmente as indústrias respondem por 48% do PIB municipal. Ressalte-se a localização da antiga fábrica da Coca Cola, atual depósito e centro de distribuição da Spaipa; da Itap; do Makro; da Hexal e outras. Com a concentração de indústrias, houve também, uma concentração habitacional, sendo composta pelos loteamentos: Santo Amaro, Manela e Ana Rosa, principalmente;
- c. Oeste de Ibiporã (Pq. Industrial Castelo Branco): Área que concentra um gama de empresas industriais e comerciais, com funções regionais, contendo indústrias e centros de distribuição de supermercados e atacadistas.

Para o caso de Maringá, há dois pontos de continuidade territorial:

- a. Leste de Paiçandu: Indicação de continuidade da cidade de Maringá, onde há uma proximidade com as áreas industriais, em que se localizam importantes estabelecimentos. Porém, não há correlação na implantação de importantes estabelecimentos no Município de Paiçandu, fato que mostra uma forte drenagem gerada pelo município de Maringá. Ressalte-se que o município recebeu grande parcela de população retirada de favelas de Maringá, em programa de desfavelamento, sobretudo com destino a Vila Guadiana;

---

<sup>120</sup> Ressalte-se que há uma quase continuidade territorial com um loteamento popular de Londrina chamado Jardim Bandeirantes.

- b. Oeste de Sarandi: Uma área com uma continuidade bem delineada, sendo resultado de processos históricos de deslocamentos de população carente, conforme já destacado. Nesse caso, há uma forte relação entre a estruturação das cidades de Sarandi e de Maringá, processo intensificado com os programas de desfavelamentos de Maringá nos anos de 1970/80, sendo que o Jardim Independência de Sarandi foi um grande receptor das famílias retiradas das favelas que surgiram em Maringá no período;

Porém, consideramos que a continuidade territorial nas aglomerações urbanas de Londrina e de Maringá, não podem ser compreendidas apenas por suas expressões aparentes, ou seja, enquanto formas urbanas, pois há que se considerar os processos de constituição que seguem diferentes orientações, o que possibilita uma melhor reflexão sobre as continuidades e descontinuidades.

Estamos tratando de um processo de urbanização que se torna mais complexo à medida que se introduzem novos elementos da modernização, da criação de novos ritmos do urbano, de um processo de estruturação, desestruturação e reestruturação. Assim, tratamos do movimento, de processos, formas, estruturas e funções. Mas, conforme adverte Lefèbvre (1969 [1968]), existem descontinuidades temporais, que também se tornam espaciais e territoriais, fazendo do urbano não somente o ‘lugar’ da contradição social, mas também, ele mesmo contradição social, temporal e espacial. Não há o ingresso da modernização de maneira homogênea, pois “*a cidade se transforma não apenas em razão de ‘processos globais’ relativamente contínuos*” (LEFÈBVRE, 1969, p. 53).

Com isso, reforça-se a importância dos estudos geográficos, cuja ênfase no estudo do sítio urbano e das especificidades do lugar pode acrescentar elementos à análise. A realidade se constrói pelo resultado da ação de processos globais e locais, em que ela própria torna-se mediação. Assim, tempos curtos e tempos longos, tempos lentos e tempos rápidos, ordem próxima e ordem distante (SANTOS, 2004 [1996]) coexistem simultaneamente.

No caso das aglomerações urbanas em questão, consideramos que a lógica do processo modernizante, oriundo da expansão urbana, pela lógica da produção dos loteamentos em direção às extremidades dos tecidos urbanos, servindo como reforço à realização da cidade do *just in time*, também, encontra barreiras nas descontinuidades.

Este processo produz – desestrutura e reestrutura – espaços urbanos para além dos limites político-administrativos municipais, no caso, em Cambé, oriundo da lógica londrinense, e Sarandi, oriundo da lógica maringaense. Porém, percebemos que somente

houve a reestruturação em partes das cidades de Cambé e Sarandi, sendo que, ao restante de seus tecidos urbanos, impuseram-se, descontinuidades, e se neles mantêm ritmos de outros tempos, formas, funções e estruturas que não correspondem ao processo modernizante descrito, como, por exemplo, a permanência de hábitos e valores rurais em meios urbanos pode denotar.

Ressaltamos que tais descontinuidades também comparecem nos tecidos urbanos de todas as cidades, pois a homogeneidade não se realiza em sua magnitude. Assim, há descontinuidades, em Londrina e em Maringá, assim, como em outras cidades, variando de tamanhos e complexidades, pois a cidade como contradição concreta, expressa e reforça os embates entre ações de escalas e tempos diferenciados. E, este fato, reproduz-se também, entre as cidades, nas contradições das redes.

Portanto, nesta tese, em que tratamos de processos que constituem a formação de aglomerações não metropolitanas, consideramos que as lógicas que emanam das cidades de Londrina e de Maringá não são capazes de reproduzir modificações expressivamente significativas para além de seus tecidos urbanos, assumindo, em verdade, papéis de articulações e de mediações junto às cidades que compõem as respectivas aglomerações ou às cidades mais próximas da rede urbana em que se inserem. Assim, estamos diante de cidades médias.

#### 5.2.1.1. Cidades Médias?

A história da constituição das cidades de Londrina e Maringá, suas bases físico-territoriais, suas condições de inserção na reestruturação produtiva e financeira, seus fixos e fluxos e seus papéis desempenhados junto à rede urbana, recomendam a atribuição do conceito de cidades médias a estas duas cidades.

Como o próprio nome denuncia o termo cidades médias refere-se às mediações. Mediações que não estão circunscritas às dimensões e aos tamanhos, mas às relações, articulações e conexões.

No emprego em língua hispânica, "*ciudades intermedias*", o termo aproxima-se mais do conceito, contribuindo para o entendimento da origem, da constituição, das características e dos papéis que estas cidades desempenham nas redes urbanas. Em muitos estudos de geógrafos e de não geógrafos da América Latina, o emprego deste termo já é suficiente para uma objetiva definição dos papéis, funções e formas, distinguindo-se do que

chamam de “*ciudades medias*”, quando se referem às cidades que chamamos de “porte médio” (VELAZQUEZ, 1997; GARCÍA, 2002; ARAYA, 2003; GONZALES, 2003; FARÍAS, 2003).

Atualmente, vários estudos têm sido realizados para conceituar o que seriam as “cidades médias”, como os de Soares (1999), Amorim Filho e Serra (2000), Sposito (2001a), Pontes (2001), Löwen Sahr (2001), Amorim Filho (2002), Amorim Filho e Abreu (2002), porém, conforme os próprios autores mencionam, são necessários mais elementos empíricos que possam contribuir com subsídios para se construir um conceito.

Obras, como as de Soares (1999), Andrade, Serra e Santos (2000), Andrade e Serra (2000), Steinberger e Bruna (2000), Tonella (2002), Amorim Filho e Rigotti (2003) e Castelo Branco (2005), desenvolvem as análises sobre as “cidades médias” partindo do critério demográfico, estabelecendo limiares populacionais para classificar “as cidades médias” e, portanto, não sendo possível conceituar, o que exigiria a consideração de outros componentes.

Santos (1978) já chamava atenção sobre a importância de se pensar em critérios que levassem em conta a realidade urbana dos países subdesenvolvidos para uma classificação das cidades. Assim lançou a pergunta: [...] *que vem a ser uma cidade grande, uma cidade média, uma capital regional ou mesmo uma metrópole?* (SANTOS, 1978, p. 70) e, em seguida, fez uma análise de possíveis critérios para tal reflexão, sendo que atribuiu grande importância à complexidade funcional e à inserção delas junto à rede urbana.

Santos (1978) e Sposito (2001a) refletem sobre a classificação das cidades e advertem a impropriedade da consideração única do critério demográfico, conforme segue:

[..] essa definição estatística não é somente de utilização duvidosa no que concerne ao espaço, quer dizer, num mesmo momento: num país tomado em sua totalidade, as diferenças são por demais flagrantes, provenientes que são de condições históricas e econômicas, numa região, constituem elas a própria base das diferenciações que estão na origem da organização urbana. Ora, cada subconcentração urbana regional conhece uma arrumação específica, dependendo duma multidão de fatores.

(SANTOS, 1978, p. 71)

Não há correspondência direta entre o tamanho demográfico de uma cidade e seu papel na rede urbana ou, em outras palavras, cidades de mesmo porte populacional podem desempenhar papéis que diferem em sua natureza e importância.

(SPOSITO, 2001a, p. 613 a 614)

Com isso, a pura classificação baseada em critérios demográficos pode evidenciar se uma cidade possui o porte médio, mas não pode evidenciar se esta desempenha papel de “cidade média”, para o que, seriam necessários outros elementos, como os atributos de “cidades médias” apontados por Amorim Filho em sua tese de doutoramento de 1973 e republicados em Amorim Filho e Serra (2000),

-interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional subordinado quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior”;

-tamanho demográfico e funcional suficiente para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado; suficientes, sob outro ponto, para desempenharem o papel de centros de crescimento econômico regional e engendrarem economias urbanas necessárias ao desempenho eficiente de atividades produtivas;

-capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, por meio do oferecimento de oportunidades de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas;

-condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que o envolve; e

-diferenciação do espaço intra-urbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo bem parecido com o das grandes cidades, isto é, por intermédio da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos.

(AMORIM FILHO E SERRA, 2000, p. 9)

(Grifos nossos)

Ressalte-se que a questão de manter uma relação constante e duradoura com as cidades menores e com as cidades maiores que compõem a rede urbana da qual faz parte, é um dos elementos que fornecem melhores indicadores sobre o conceito de cidade média, pois denotam a realização da articulação entre escalas diferenciadas<sup>121</sup>.

Encontramos na reflexão de Sposito (2001a) a importância de analisar a questão das cidades médias, a partir dos papéis regionais e potenciais de comunicações e articulações, conforme segue,

---

<sup>121</sup> Por possuir atributos que facilitam a articulação dentro da rede urbana, as cidades médias foram, nos anos de 1970, alvo de um projeto do governo federal, o II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (II PND) que objetivava propiciar novos pólos de desenvolvimento, desconcentração da população e das atividades econômicas, criação de novos empregos e diminuição das disparidades de renda. (Amorim Filho, 1984; Amorim Filho e Serra, 2000; Pontes, 2001). No entanto, percebe-se que este projeto buscou uma nova oxigenação à (re)produção capitalista, por encontrar nas cidades médias maiores facilidades, comparativamente às “deseconomias de aglomeração” já presentes nas metrópoles brasileiras. Segundo Corrêa (1989, p. 88): “soluções que nunca foram soluções”. Encontra-se no artigo de Löwen Sahr (2001), uma análise sobre a evolução temporal das estratégias de planejamento governamental a respeito das cidades médias do Estado do Paraná, relacionando à teoria dos “Pólos de desenvolvimento” avançando até a elaboração do chamado “Anel de Integração”.

[...] podemos caracterizar as ‘cidades médias’, afirmando que a classificação delas, pelo enfoque funcional, sempre esteve associada à definição de seus papéis regionais e ao potencial de comunicação e articulação proporcionado por suas situações geográficas, tendo o consumo um papel mais importante que a produção na estruturação dos fluxos que definem o papel intermediário dessas cidades.

(SPOSITO, 2001a, p. 635 a 636)

(grifos nossos)

Assim, consideramos importante direcionar o debate às considerações sobre as articulações desempenhadas pelas cidades médias. A partir de tal fato, encaminhamos à questão das diferentes escalas envolvidas.

Vários autores têm realizado importantes reflexões a respeito das escalas geográficas como superação do simples entendimento das escalas cartográficas, com a visão do espaço a partir de relações geométricas e matemáticas<sup>122</sup>. Assim, com conteúdos políticos, sociais, espaciais e territoriais, as escalas dos fenômenos precisam ser instrumentos presentes nas análises geográficas. (RACINE; RAFFESTIN; RUFFY, 1983; CASTRO, 1995; SILVEIRA, 1996; SMITH, 2000 [1997]; GUIMARÃES, 2003).

Smith (2000) apresenta a seguinte afirmação sobre a escala analisando a partir do pensamento dos diferentes “saltos escalares” discutidos, pelo autor, a partir do “veículo dos sem-teto”.

É possível conceber a escala como uma resolução geográfica de processos sociais contraditórios de competição e cooperação. A produção e a reprodução contínuas da escala expressam tanto a disputa social quanto a geográfica para estabelecer fronteiras entre diferentes lugares, localizações e sítios de experiência. A construção do lugar implica a produção da escala, na medida em que os lugares são diferenciados uns dos outros; a escala é o critério de diferença, não tanto entre os lugares como entre tipos diferentes de lugares.

[...]

A construção da escala não é apenas uma solidificação ou materialização espacial de forças e processos sociais contestados; o corolário também é válido. A escala é um progenitor ativo de processos sociais específicos. De um modo tanto literal quanto metafórico, a escala contém a atividade social e, ao mesmo tempo, proporciona uma geografia já dividida em compartimentos, na qual a atividade social tem lugar. A escala demarca o sítio da disputa social, tanto o objeto quanto a resolução dessa disputa.

(SMITH, 2000 p. 143-144)

---

<sup>122</sup> O texto de Silveira (1996) traz uma discussão sobre a discussão relacional da escala e adverte para o risco do “*encantamento com a técnica e reencantamento com o pensamento geométrico*” através das novas tecnologias de SIGs que tendem a definir a escala de análise *a priori*, com um sério problema de reduzir a Geografia a Topologia.

Com isso, Smith (2000) coloca a discussão sobre como a escala dos processos são importantes para a reflexão acerca do objeto. Assim, em sua abordagem de escalas, que incluem a do corpo, da casa, da comunidade, da cidade, da região, da nação e do globo, introduz a idéia do “salto escalar”. Com este, faz a análise de que não se pode definir *a priori* qual seria a escala do processo, mas sim, a partir dos diferentes embates envolvidos, na delimitação ou rompimento de fronteiras.

Pensando sobre as escalas, Castro (1995) relaciona a dificuldade do trabalho com as escalas em função da polimorfia do espaço e da dualidade da pesquisa geográfica, entre o fenômeno e o respectivo recorte espacial que atribui sentido.

A escala introduz o problema da polimorfia do espaço, sendo o jogo de escalas um jogo de relações entre fenômenos de amplitude e natureza diversas. A flexibilidade espacial institui, portanto, uma dupla questão: a da pertinência das relações como sendo também definida pela pertinência da medida na sua relação com o seu espaço de referência. Este é um problema fundamental na busca de compreensão da articulação de fenômenos em diferentes escalas; além disso, como os fatos sociais são necessariamente relacionais, a questão acima é pertinente.

(CASTRO, 1995, p. 138)

Portanto, diante do exposto, a análise da escala perpassa por alguns pontos importantes para o entendimento das cidades médias, pois possibilita analisar o papel central que lhes é atribuído, o da articulação na rede urbana, ou seja, o da mediação. É importante ressaltar que todos os tipos de cidades apresentam possibilidades de mediação junto à rede urbana. Considerando a escala dos recortes analíticos, a análise da escala é fundamental para melhor visibilidade e reflexão sobre o fenômeno. Porém, o que ressaltamos é que o desempenho de articulação está entre os papéis das cidades médias, fato fundamental para a existência e configuração da rede urbana.

Porém, as mediações apresentam modificações no espaço-tempo urbano, sendo que as relações analisadas para a compreensão das redes de cidades, do início até meados do Século XX, por estudiosos como Walter Christaller, François Perroux e Michel Rochefort, estabeleciam-se segundo uma hierarquia rígida na composição da rede urbana e essa forma de estruturação foi alterada. Com as novas dinâmicas econômicas, os novos jogos de poder, a nova geopolítica global e as novas tecnologias, associadas aos sistemas de comunicação por satélite, novas interações passaram a ser realizadas.

Diante da rede urbana complexa, as escalas, segundo as quais se estabelecem as relações que definem as dinâmicas das cidades médias, tomam outras dimensões, sendo

que possibilidades de interações interescolares, em diferentes direções, tornam-se possíveis e, em alguns, casos, imperativas. A sobreposição de relações, novos conflitos e novas cooperações passam a ser desempenhados. As cidades médias estruturam-se, segundo com níveis mais complexos, sendo que, em alguns casos, passam a desempenhar relações diretas com outras cidades, sem precisarem para tal, dos papéis desempenhados pelas metrópoles. Assumem, assim, alguns papéis de comando, mas estão ao mesmo tempo, subordinadas a outras cidades, em vários outros níveis.

Assim, as cidades médias da rede urbana atual, são diferentes daquelas que caracterizavam e ainda caracterizam redes urbanas organizadas exclusivamente a partir de relações hierárquicas. O novo estágio de introdução da modernização, as novas estratégias da reprodução capitalista, os novos embates entre os diferentes capitais, oriundos de diferentes escalas, dinamizam os processos de estruturação das cidades. A maior complexidade dos tecidos tende a se constituir. A este fato e associado a ele, os discursos desenvolvimentistas das elites comprometidas com as dinâmicas das economias locais sustentam as interpretações que culminam com os “mitos das Regiões Metropolitanas”.

Processos de fragmentação, aglomerações urbanas, constituição de novas centralidades etc., antes restritos às metrópoles, tornam-se presentes nas cidades médias que são penetradas pelas dinâmicas dos grandes capitais. Porém, devido às suas dimensões territoriais, Sposito (2004) afirma existirem impactos que ocasionam maiores modificações do que os gerados pelos mesmos processos em metrópoles. Tais impactos estariam, entre outros aspectos, desenvolvidos pela autora, relacionados às tendências da multicentralidade, pelo surgimento de novas áreas centrais, e à policentralidade, pela ocorrência crescente de diferenciações sociais (SPOSITO, 1999a).

Com isso, a estruturação das cidades médias necessita de estudos para sua melhor compreensão, pois revelam novos processos da constituição do meio técnico-científico-informacional, com tendências à dispersão e reconcentração, a partir de processos de descentralização e de novas centralizações, que reforçam e reproduzem de maneiras mais acentuadas as contradições sociais e espaciais.

Para a continuidade da discussão, apresentamos um debate sobre as interações geográficas através dos fluxos materiais (rodoviários e aéreos) e imateriais (informacionais).

### 5.3. Sobre as interações geográficas

Com vistas à análise das centralidades interurbanas das cidades em estudo, como meio de avaliar as características e padrões espaciais da rede urbana em questão, faz-se necessário um estudo sobre os deslocamentos e comunicações correlatos, relacionados às dinâmicas econômicas que, conforme já apresentado, são oriundas de momentos histórico diferenciados e de capitais distintos, em escala e origem. Dessa maneira, os deslocamentos e comunicações interurbanos podem revelar as articulações regionais e nacionais.

#### 5.3.1. Transportes interurbanos coletivos e individuais

Resgatando os processos de constituição da rede urbana do norte do Paraná, a partir de um padrão de ocupação das terras por meio do loteamento privado com planejamento acerca da distribuição espacial, as cidades assumiram papéis centrais na apropriação e circulação do valor do excedente regional, sendo que o posicionamento de Londrina e de Maringá foi bastante característico desta forma de estruturação espacial.

Na atualidade, a complexidade já destacada resulta do processo de reestruturação produtiva, da constituição das empresas-rede, dos processos de transferências industriais, das novas lógicas de integrações horizontais, com as novas especialidades funcionais e, portanto, com as novas lógicas que orientam a divisão social e territorial do trabalho. Esta, por sua vez, altera significativamente a estruturação das cidades e das redes urbanas, tornando-as mais complexas espacialmente em vários sentidos, na realização dos negócios, na esfera das transações financeiras, na lógica de distribuição de mercadorias, nas localizações industriais, nas relações trabalhistas etc.

Porém, percebe-se que há uma redefinição na rede urbana brasileira como um todo, sendo que relações hierárquicas brasileiras foram modificadas, criando novos “espaços de fluxos” e novas formas espaciais, sobretudo, nas áreas de maior penetração e atuação dos grandes capitais, inclusive dos internacionais, no caso, as metrópoles.

Assim, nas cidades em estudo, há empresas que operam nas novas lógicas do *just in time*, evidenciando a reestruturação e redefinição da rede urbana, porém, percebe-se que as relações com as metrópoles de São Paulo e de Curitiba foram intensificadas, criando novas esferas de relações e de dependências, a medida, que é crescente a concentração do poder de comando nela.

Diante das novas centralidades impostas pelas redes produtivas no compasso dos processos da globalização, as metrópoles adquirem novas formas e novos papéis. Conforme depreendemos da afirmação de Mattos (2004):

O que está emergindo desses processos é uma configuração urbana muito diferente e muito mais complexa que a cidade do período anterior, mais difícil de delimitar e de medir, e por isso a própria concepção de cidade imposta no passado está sendo revista. Este fato obrigou a estabelecer novos critérios que permitam sua definição e apreensão; de fato, a delimitação baseada em indicadores demográfico-residenciais não permite mais apreciar a real dimensão de uma configuração urbana definida como um espaço de fluxos, em que a revolução nos transportes e nas comunicações favorecem uma dinâmica urbana em que se reduz a relação entre crescimento da população e expansão territorial.

(MATTOS, 2004, p. 178)  
(grifos nossos)

Assim, vamos analisar alguns indicadores de transportes rodoviários e aéreos que evidenciam os papéis de Londrina e de Maringá nesse complexo processo de reestruturação produtiva e urbana do Brasil e do Mundo (tabelas 14 e 15).

Tabela 14. Londrina. Maiores deslocamentos rodoviários de passageiros do transporte coletivo interurbano. 2004.

|    | Municípios de origem e destinos | Passageiros* | %    |
|----|---------------------------------|--------------|------|
| 1  | Ibiporã                         | 5.754.581    | 38,5 |
| 2  | Cambé                           | 5.117.351    | 34,3 |
| 3  | Rolândia                        | 1.138.629    | 7,6  |
| 4  | Jataizinho                      | 928.966      | 6,2  |
| 5  | Bela Vista do Paraíso           | 458.590      | 3,1  |
| 7  | São Paulo (SP)                  | 166.521      | 1,1  |
| 6  | Curitiba                        | 160.005      | 1,1  |
| 8  | Maringá                         | 134.723      | 0,9  |
| 9  | Assai                           | 123.939      | 0,8  |
| 10 | Campinas (SP)                   | 69.573       | 0,5  |
| 11 | Cornélio Procópio               | 56.165       | 0,4  |
| 12 | Arapongas                       | 51.413       | 0,3  |
| 13 | Presidente Prudente (SP)        | 33.561       | 0,2  |
| 14 | Apucarana                       | 33.138       | 0,2  |
| 15 | Cascavel                        | 30.541       | 0,2  |
| 16 | Foz do Iguaçu                   | 28.564       | 0,2  |
| 17 | Tamarana                        | 26.409       | 0,2  |
| 18 | Ivaiporã                        | 26.327       | 0,2  |
| 19 | Faxinal                         | 25.577       | 0,2  |
| 20 | Bandeirantes                    | 24.869       | 0,2  |

|                   |            |       |
|-------------------|------------|-------|
| Outros municípios | 561.611    | 3,8   |
| Total             | 14.941.053 | 100,0 |

\* Soma de passageiros com origem e destino de e para Londrina. Inclui transporte metropolitano.  
 Fonte: Estado do Paraná. Secretaria de estado dos transportes. Departamento de estradas de rodagem, 2003; Brasil. Ministério dos transportes. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Anuário estatístico 2005. Ano base, 2004. Transporte Rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.  
 Organização: William Ribeiro da Silva

Tabela 15. Maringá. Maiores deslocamentos rodoviários de passageiros do transporte coletivo interurbano, 2004.

|    | Municípios de origem e destinos | Passageiros | %     |
|----|---------------------------------|-------------|-------|
| 1  | Sarandi                         | 5.089.142   | 37,8  |
| 2  | Paçandú                         | 2.763.901   | 20,5  |
| 3  | Mandaguaçu                      | 950.370     | 7,1   |
| 4  | Mandaguari                      | 923.946     | 6,9   |
| 5  | Marialva                        | 865.251     | 6,4   |
| 6  | Nova Esperança                  | 810.607     | 6,0   |
| 7  | Itambé                          | 148.623     | 1,1   |
| 8  | Londrina                        | 134.723     | 1,0   |
| 9  | Curitiba                        | 132.089     | 1,0   |
| 10 | São Jorge do Ivaí               | 131.232     | 1,0   |
| 11 | São Paulo (SP)                  | 120.599     | 0,9   |
| 12 | Floresta                        | 119.685     | 0,9   |
| 13 | Presidente Prudente (SP)        | 116.707     | 0,9   |
| 14 | Campo Mourão                    | 83.954      | 0,6   |
| 15 | Floraí                          | 80.907      | 0,6   |
| 16 | Cianorte                        | 66.864      | 0,5   |
| 17 | Campinas (SP)                   | 59.940      | 0,4   |
| 18 | Doutor Camargo                  | 56.860      | 0,4   |
| 19 | Ivatuba                         | 54.678      | 0,4   |
| 20 | Umuarama                        | 52.657      | 0,4   |
|    | Outros                          | 697.650     | 5,2   |
|    | Total                           | 13.460.385  | 100,0 |

\* Soma de passageiros com origem e destino de e para Londrina. Inclui transporte metropolitano.

Fonte: Estado do Paraná. Secretaria de estado dos transportes. Departamento de estradas de rodagem, 2003; Brasil. Ministério dos transportes. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Anuário estatístico 2005. Ano base, 2004. Transporte Rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.

Organização: William Ribeiro da Silva

Assim, percebemos uma forte integração entre os municípios vizinhos à Londrina e à Maringá, reforçando o processo de aglomeração, constituindo fluxos

significativos, com percentual elevado do total, sobretudo, aos que apresentam graus de contigüidade territorial. Neste caminho, encontramos uma ampliação nas dinâmicas de complementaridade na divisão territorial do trabalho, contribuindo com a ampliação das desigualdades espaciais, sendo que as cidades de Londrina e de Maringá atraem fluxos diários significativos em função de mercado de trabalho, de abastecimentos de algumas mercadorias e de procura de serviços especializados. Há, também, a presença de uma considerável integração entre as cidades sob estudo, o que mostra que participam da rede urbana na condição de concorrentes e complementares, porém, não de maneira harmoniosa e equilibrada, pois conforme já destacado, a maior complexidade urbana (leia-se maiores especialidades comerciais e de serviços) de Londrina termina por polarizar a cidade de Maringá e região.

No entanto, depreende-se que se trata de uma aglomeração de caráter não-metropolitano, pois somente se configuram fluxos expressivos com algumas cidades próximas, revelando-se seus papéis regionais.

Por outro lado, também se encontra a presença de fluxos de destino e origem de e para as metrópoles de Curitiba e de São Paulo, evidenciando que, tanto Londrina, como Maringá, e suas respectivas regiões, são polarizadas pelas metrópoles.

No que se refere a reconhecer as duas cidades como pólos de aglomerações urbanas, destacamos que há os pontos de continuidade territorial, já ressaltados e, também, fluxos consideráveis entre as duas cidades e as que compõem as respectivas aglomerações. Estes podem ser mensurados através dos deslocamentos de veículos pelas rodovias que dão acesso às cidades sob estudo, conforme consta nos dados de contagem junto às praças de pedágio das concessionárias que exploram as respectivas áreas (Quadro 15).

Quadro 15. Contagem do fluxo de veículos individuais em rodovias do Paraná, nas praças de pedagiamento da Econorte e Viapar. 2003.

| Praças de pedágio                | Veículos          |
|----------------------------------|-------------------|
| Praça de Jacarezinho (Econorte)  | 2.116.409         |
| Praça de Jataizinho (Econorte)   | 2.361.137         |
| Praça de Sertaneja (Econorte)    | 1.292.512         |
| <b>Total Econorte</b>            | <b>5.770.058</b>  |
| Praça de Araongas (ViaPar)       | 5.350.000         |
| Praça de Mandagurari (ViaPar)    | 3.900.000         |
| Praça de Castelo Branco (ViaPar) | 1.700.000         |
| <b>Total Viapar</b>              | <b>10.950.000</b> |

Fonte: Entrevista concedida por gerentes das praças de pedagiamento da Viapar e da Econorte. Setembro de 2004.

Organização: William Ribeiro da Silva

Reforçando a afirmação de se tratar de aglomerações urbanas de caráter não metropolitano, os dados referentes ao transporte aéreo de passageiros, contribuem com elementos, pois, fica evidente a polarização, no caso, por um sistema logístico, pelas metrópoles de São Paulo e de Curitiba (quadros 16 e 17).

Quadro 16. Londrina. Destinos e origens de aeronaves semanalmente. 2003

| Procedência          | Destino              | N. de vôos (semanais) |
|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Guarulhos            | Londrina             | 5                     |
| Londrina             | São Paulo            | 7                     |
| São Paulo            | São Paulo            | 48                    |
| Londrina             | São Paulo            | 1                     |
| Campo Grande/Maringá | Cuiabá               | 10                    |
| Campo Grande/Maringá | Campinas             | 2                     |
| São Paulo            | Campo Grande         | 14                    |
| Guarulhos/Curitiba   | Curitiba/Guarulhos   | 28                    |
| São Paulo/Curitiba   | Curitiba/São Paulo   | 14                    |
| Campo Grande         | São Paulo            | 14                    |
| São Paulo            | Londrina             | 8                     |
| Cuiabá               | Maringá/Campo Grande | 10                    |
| Campinas             | Maringá/Campo Grande | 2                     |
| Londrina             | Guarulhos            | 5                     |
| Total de movimentos  | -                    | 168                   |

Fonte: Aeroporto de Londrina. Boletim de horários previstos. 2004. Acesso em [www.aeroportoelondrina.com.br/voostabela3.html](http://www.aeroportoelondrina.com.br/voostabela3.html) (Acesso em 09/02/2004)

Organização: William Ribeiro da Silva

Quadro 17. Maringá. Destinos e origens de aeronaves semanalmente. 2003

| Procedência                                   | Destino                                  | N. de vôos (semanais) |
|---|--|-----------------------|
| Maringá                                       | Curitiba/Campinas/Rio de Janeiro/Vitória | 6                     |
| São Paulo                                     | São Paulo                                | 12                    |
| Campo Grande                                  | Londrina/Campinas                        | 1                     |
| Campo Grande                                  | Londrina/Cuiabá/Sinop/Alta Floresta      | 5                     |
| Curitiba                                      | Cascavel                                 | 5                     |
| São Paulo/Curitiba                            | Curitiba/São Paulo                       | 1                     |
| Brasília/ Rio de Janeiro/ São Paulo/ Curitiba | Curitiba/São Paulo                       | 6                     |
| Cascavel                                      | Curitiba/Cascavel/Campo Grande           | 5                     |
| Campinas/Londrina                             | Campo Grande                             | 1                     |
| Alta Floresta/Sinop/Cuiabá/Londrina           | Campo Grande                             | 5                     |
| Vitória/Rio de Janeiro /Campinas/Curitiba     | Maringá                                  | 6                     |
| Total de movimentos                           | -  | 53                    |

Fonte: Aeroporto de Maringá. Horários de vôos diários. 2004

Organização: William Ribeiro da Silva

O número de vôos é bastante representativo para a presença de dinâmicas da economia proveniente do *just in time*, sobretudo, quando se percebe a frequência histórica do número de aeronaves com pousos e decolagens nos aeroportos do Paraná. Ressalte-se a grande elevação da movimentação nos aeroportos de Curitiba, sobretudo, posterior ao período de 1995, quando da instalação das montadoras de veículos e ampliação da industrialização. Com isso, a metrópole de Curitiba assume novos papéis de comando junto à rede urbana (quadro 18 e gráfico 8).

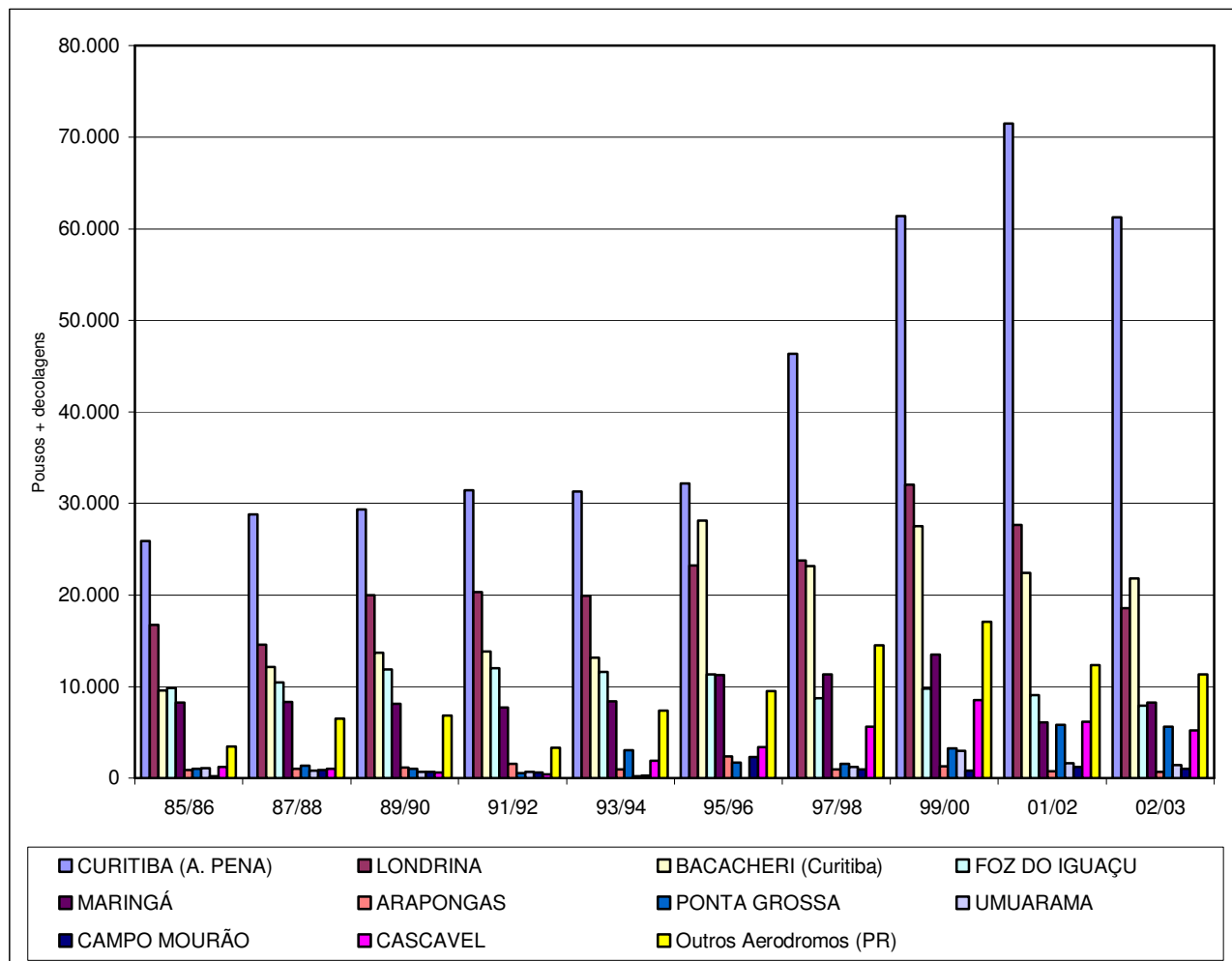
Quadro 18. Paraná. Frequência de pousos e decolagens nos aeródromos – 1985-2003.

| Períodos<br>Aeródromos |                      | Períodos |        |        |        |        |         |         |         |         |         |
|------------------------|----------------------|----------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                        |                      | 85/86    | 87/88  | 89/90  | 91/92  | 93/94  | 95/96   | 97/98   | 99/00   | 01/02   | 02/03   |
| 1                      | Curitiba (A. Pena)   | 25.894   | 28.802 | 29.372 | 31.415 | 31.298 | 32.186  | 46.310  | 61.361  | 71.516  | 61.225  |
| 2                      | Londrina             | 16.720   | 14.563 | 19.936 | 20.336 | 19.898 | 23.178  | 23.771  | 32.066  | 27.668  | 18.522  |
| 3                      | Bacacheri (Curitiba) | 9.604    | 12.170 | 13.694 | 13.833 | 13.145 | 28.126  | 23.140  | 27.508  | 22.388  | 21.810  |
| 4                      | Foz do Iguaçu        | 9.822    | 10.435 | 11.904 | 12.003 | 11.587 | 11.319  | 8.701   | 9.761   | 9.046   | 7.879   |
| 5                      | Maringá              | 8.198    | 8.273  | 8.092  | 7.663  | 8.368  | 11.270  | 11.318  | 13.521  | 6.065   | 8.209   |
| 6                      | Arapongas            | 859      | 1.041  | 1.169  | 1.537  | 936    | 2.394   | 969     | 1.272   | 720     | 660     |
| 7                      | Ponta Grossa         | 994      | 1.334  | 1.015  | 560    | 3.068  | 1.711   | 1.528   | 3.218   | 5.827   | 5.609   |
| 8                      | Umuarama             | 1.060    | 823    | 664    | 680    | 234    | -       | 1.181   | 2.961   | 1.637   | 1.406   |
| 9                      | Campo Mourão         | 230      | 878    | 679    | 594    | 270    | 2.295   | 960     | 824     | 1.211   | 981     |
| 10                     | Cascavel             | 1.244    | 993    | 583    | 394    | 1.903  | 3.360   | 5.578   | 8.490   | 6.153   | 5.224   |
|                        | Demais (PR)          | 3.433    | 6.480  | 6.820  | 3.325  | 7.323  | 9.525   | 14.480  | 17.065  | 12.376  | 11.336  |
|                        | Total                | 78.058   | 85.792 | 93.928 | 92.340 | 98.030 | 125.364 | 137.936 | 178.047 | 164.607 | 142.861 |

Fonte: Secretaria dos transportes. Departamento Hidro-Aero-Ferrovário. Movimentação de Aeronaves. Pousos e decolagens somados - 2004

Organização: William Ribeiro da Silva

Gráfico 8. Paraná. Frequência de pousos e decolagens de aeronaves nos aeródromos – 1985-2003.



Fonte: Secretaria dos transportes. Departamento Hidro-Aero-Ferrovário. Movimentação de Aeronaves. Pousos e decolagens somados - 2004

Organização: William Ribeiro da Silva

Assim, há uma inserção das cidades em questão junto à rede urbana, como mediadoras entre suas respectivas regiões e as metrópoles. Porém, destacamos que não se trata de uma relação de hierarquia simples, mas sim, de uma articulação complexa. Em alguns casos, seguem orientações rígidas com as metrópoles, porém, em outros, realizam e assumem papéis que não precisam do contato direto das metrópoles. Referimo-nos aos vôos regulares para localidades na região Centro-Oeste do Brasil e de alguns contatos estabelecidos através dos fluxos imateriais, das telecomunicações.

### 5.3.2. Fluxos imateriais

Considerando que as redes técnicas são fundamentais para o entendimento de características dos grupos sociais que a constituem, entendemos que a gestão do território adquire outras possibilidades e configurações políticas. O desenvolvimento das redes técnicas contribui com elementos para a dinamização econômica, porém, há uma vinculação a atuação dos jogos de poder em diferentes escalas e com grupos distintos, que se apropriam das tecnologias como meios de reprodução (BENAKOUCHE; 2005; DIAS, 1995; 2005; UEDA; 2005; SANTOS, 2005).

Assim, as redes são referentes às infra-estruturas, aos transportes, aos fluxos de matérias-primas e mercadorias, ao fornecimento de energia, água, esgoto e telecomunicações, às informações etc., são também, sociais e políticas, e apresentam diferentes topologias, com nós e pontos de comando, com uma articulação que impõe ao território suas marcas e tempos. Com isso, com o aumento da complexidade das redes, são introduzidas ao território, novas verticalidades, sobretudo, com os mandos dos grandes capitais internacionais. Quanto mais se avança na produção material, mais se impõe o caráter deliberado na constituição de redes, sendo que os progressos da ciência e da tecnologia e as novas possibilidades abertas à informação modificam a forma espacial e as regras da gestão (SANTOS, 2004 [1996]).

Os trabalhos de Benaduce (1999) e de Fresca (2000) contribuem com importantes elementos para a compreensão das recentes alterações junto à rede urbana do Paraná.

As principais mudanças no setor de telecomunicações tiveram início em meados dos anos de 1980, intensificando-se nos anos de 1990. Tal fato relaciona-se à reestruturação nas empresas de telecomunicações que implicaram maior flexibilidade, ampliação dos serviços e diminuição de custos, e na redução no quadro de funcionários, mediante demissões, planos de demissão e de aposentadoria incentivadas.

Seguindo as lógicas já discutidas da transição do fordismo à economia de acumulação flexível, implementando e reforçando a configuração da cidade do *just in time*, encontramos no Brasil e no Paraná, os processos de terceirização, flexibilização e nas mudanças tecnológicas que constituem o desenvolvimento e uso combinado de fibras óticas, comunicação via satélite, informática, tecnologia digital e outras tecnologias da informação. Com isso, a ampliação da capacidade e rapidez nos serviços de telefonia e transmissão de dados através de redes interativas, foram processos importantes na preparação para a privatização (MOTIM, 2002; ARAUJO 2002).

A reestruturação do setor de telecomunicações tem sua origem em transformações em escala global, com o aumento das tecnologias e a expansão dos grandes capitais por meio de fusões, incorporações e aquisições. No Brasil, relaciona-se ao período de quebra dos monopólios estatais e privatizações, permitindo a entrada de capitais internacionais, com o emprego de novas tecnologias e novas estratégias de gestão.

O ramo das telecomunicações é estratégico para o capital. A informação torna-se um bem econômico a ser negociado, implicando maior poder aos países que dominam as novas tecnologias de informática. A população percebe essas tecnologias da informação como um imperativo tecnológico e as privatizações, como um imperativo econômico. Assim, as mudanças passam a ser mais facilmente incorporadas – são naturalizadas, ou são vistas como inexoráveis.

(MOTIM, 2002, s/p)

Assim, no Brasil, houve a privatização do sistema Telebrás e no Paraná, a Telepar, empresa formada em 1963 foi privatizada, passando a operar, desde 1998, como Brasil Telecom, com uma reestruturação intensa, investimentos em novas tecnologias e redução drástica do número de funcionários (ARAÚJO, 2002). Atualmente, no Estado do Paraná, operam cinco empresas de telefonia fixa, sendo a Brasil Telecom, Embratel e Intelig, GVT e Sercomtel.

Na cidade de Maringá, o processo relacionado à modernização da telefonia acompanhou a tendência nacional e estadual, sendo que as empresas que operam o sistema são a Brasil Telecom e, recentemente, a GVT. Em Londrina, há a operação da Sercomtel S.A., empresa controlada pela Prefeitura Municipal, que merece algumas considerações, pois sua constituição e manutenção representam em diferencial quanto tendências nacionais de privatizações no setor.

Criada pela Prefeitura Municipal de Londrina, em 1964, transformada em autarquia em 1965, a SERCOMTEL (Serviço de Comunicações Telefônicas de Londrina) apresenta um funcionamento que destoa da média nacional, ocorrendo investimentos em tecnologia e expansão no número de linhas telefônicas, chegando a ter uma das maiores médias de telefone por habitante do Brasil. Em 1996, a Sercomtel transformou-se em sociedade acionária e passou a se denominar SERCOMTEL S.A. TELECOMUNICAÇÕES. Com a privatização das telecomunicações no Brasil, em 1998, houve a venda de 49% para a Copel, como meio de capitalizar a empresa e investir na reestruturação. Em 1998 ocorreu a cisão da telefonia fixa e da celular, duas empresas distintas passam a funcionar: Sercomtel S. A . - Telecomunicações e Sercomtel Celular S.A. Ampliou a sua atuação a partir de 1999,

com a ADATEL, para explorar a TV a cabo, e a “ASK!”, empresa de *Call Center*. Em 2001, a Sercomtel reestruturou a “Internet by Sercomtel”, provedora de Internet. Em 2002, possuía 160.972 terminais fixos instalados, com grau de 100% de digitalização, operando nos municípios de Londrina e de Tamarana (SERCOMTEL, 2005<sup>123</sup>).

Com isso, a partir dos anos de 1990, o Paraná passou a ter a utilização de novas tecnologias, a implementação de redes de fibras óticas, o que permite o ingresso de capitais externos, como as transferências industriais, já mencionadas. A respeito das transformações e intensificações das redes de informação no norte do Paraná<sup>124</sup>, Benaduce afirma o seguinte:

[...] a rede de cidades da região norte, a qual foi marcada pela contigüidade territorial e por exigências da produção do período cafeeiro, hoje, com os desdobramentos resultantes daquela produção, são permitidas, no território, outras formas de produção diferenciadas. Ainda que a rede urbana no passado tenha se constituído pela contigüidade, da pela contigüidade infra-estrutural do sistema de circulação material (ferrovias e rodovias), sobre elas, atualmente, instalam-se redes não-materiais, capazes de eleger segmentos territoriais até então desconhecidos ou desconsiderar outros, não importando se contínuo ou descontínuo territorialmente, pois as conexões podem se estabelecer, também, por fluxos.

(BENADUCE, 1999, p. 190)

Assim, consideramos importante a análise dos fluxos que envolvem as cidades de Londrina e de Maringá, diante das novas configurações do território organizado de maneira reticular (Santos, 2004 [1996]), com novas estratégias de gestão. No entanto, diante das privatizações e da elevada competitividade no setor de telecomunicações, a obtenção de dados, mesmo para pesquisas científicas, tornou-se muito difícil. Tal fato obriga-nos a

<sup>123</sup> Informações obtidas em entrevista e do site institucional: [http://www.sercomtel.net.br/01\\_historico.asp](http://www.sercomtel.net.br/01_historico.asp) (acesso em 24/12/2005)

<sup>124</sup> No Estado do Paraná, entre outras empresas, destaca-se a operação da Copel Telecomunicações, que se aproveita de sua rede de conexões para fornecimento de energia elétrica e implanta em conjunto, num considerável processo de modernização dos equipamentos e da sua infra-estrutura. Implanta novas tecnologias, como: - Optical Ground Wire, tecnologia através da qual são utilizadas fibras óticas no interior dos cabos pára-raios das linhas de transmissão de energia elétrica de alta tensão da COPEL; - Synchronous Digital Hierarchy, que compõe a infra-estrutura de transporte de dados de longa distância, a partir da qual são mapeados canais dedicados (exclusivos); - Multiprotocol Label Switching, que é a tecnologia que utiliza o protocolo IP (Internet Protocol) como meio de transporte, possibilitando a configuração de redes completamente isoladas entre si sobre a mesma infra-estrutura. Assim, aproveitou a mesma configuração de rede, garantida pela alta disponibilidade ao sistema de transmissão de energia elétrica, baseada nas redes em anel e aplicou no segmento de Telecomunicações com a implantação de suas infra-estruturas óticas em anel, tanto no âmbito do “backbone” de longa distância passando pelas principais cidades do estado, como também nas suas redes metropolitanas, proporcionando maior disponibilidade pela redundância de rota. Note-se que os anéis circundam as cidades de Curitiba, Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Cascavel e Foz do Iguaçu, nos mesmos moldes e disposições do chamado “anel de integração” das rodovias paranaenses. Tal fato permite a sobreposição, portanto, de três redes: - rodoviária; - telecomunicações; - energia elétrica o que influi decisivamente na constituição de arranjos espaciais e territoriais e nos diferentes fluxos e lógicas locais do circuito produtivo e financeiro.

apresentar os dados que compuseram a tese de doutorado de Benaduce (1999), referente às transmissões de dados telefônicos, e às chamadas telefônicas somente da cidade de Londrina, obtidos junto à Sercomtel, sendo que, para Maringá, não tivemos êxito nas muitas tentativas feitas<sup>125</sup>.

Com referência ao ano de 1997, a autora apresenta fluxos de dados recebidos e emitidos de e para Londrina e Maringá, com as seguintes intensidades e direções (quadros 19 e 20).

Quadro 19. Paraná - Transdata: Fluxos recebidos e emitidos na região de Londrina - 1997

| Município de origem | Município de destino   | Intensidade (kbps) |
|---------------------|--|--------------------|
| Londrina            | São Paulo (SP)   | 98.400             |
| Londrina            | Rio de Janeiro (RJ)  | 14.400 a 24.000    |
|                     | Presidente Prudente (SP)   |                    |
| Londrina            | <u>Rio Grande do Sul</u> - Pelotas; Porto Alegre; Farroupilha; Passo Fundo                         | 1.200 a 12.000     |
| Londrina            | <u>Santa Catarina</u> – Chapecó; Abelardo Luz; Videira; Florianópolis; Gaspar                      |                    |
| Londrina            | <u>Paraná</u> – Curitiba; Maringá; Cambé   |                    |
| Londrina            | <u>São Paulo</u> – Assis; Bauru; Campinas; Ribeirão Preto; São José do Rio Preto; Franca; Campinas |                    |
| Londrina            | <u>Mato Grosso do Sul</u> – Batiporã; Dourados; Campo Grande                                       |                    |
| Londrina            | <u>Minas Gerais</u> - Belo Horizonte   |                    |
| Londrina            | <u>Mato Grosso</u> – Várzea Grande   |                    |
| Londrina            | Brasília (DF)  |                    |

Fonte: Adaptado de Benaduce (1999, p. 149)

<sup>125</sup> O trabalho de Castilho (2005), sobre as redes que envolvem sistemas de comunicações VSAT da Embratel e da IMPSAT, traz importantes elementos sobre a reflexão da densidade informacional do norte do Paraná, sobretudo, quando relaciona às atividades funcionais. Mostra uma espacialidade das micro-estações que nos chama a atenção para a elevada concentração no Norte do Paraná, superior à média nacional.

Quadro 20. Paraná - Transdata: Fluxos recebidos e emitidos na região de Maringá - 1997

| Município de origem | Município de destino | Intensidade dos fluxos (kpbs) |
|---------------------|----------------------|-------------------------------|
| São Paulo (SP)      | Maringá              | Acima de 128.000              |
| Rio de Janeiro (RJ) | Maringá              | De 38.400 a 42.000            |
| Curitiba            | Maringá              | 1.200 a 12.000                |
| Gaspar (SC)         | Maringá              |                               |
| Abelardo Luz (SC)   | Maringá              |                               |
| Londrina            | Maringá              |                               |

Fonte: Adaptado de Benaduce (1999, p. 155)

Portanto, percebemos articulações, em Londrina e em Maringá, com áreas que extrapolam as suas regiões, com predomínio, em ambos os casos, dos contatos com São Paulo, porém, com relações econômicas intensas com áreas das Regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste.

Assim, percebemos que a rede urbana, articulada com base no meio técnico-científico-informacional, tem novos arranjos espaciais, que configuram diferentes territórios, os quais se encontram organizados de forma a permitir ao *just in time* máxima reprodução.

Haesbaert (2004, p. 279) faz uma reflexão, a partir das idéias de Deleuze e Guatarri, a respeito do território, que contribui para o entendimento dos fluxos informacionais e materiais que influem no processo da redefinição das centralidades em e de Londrina e Maringá.

A estruturação de uma sociedade em rede não é, obrigatoriamente, sinônimo de desterritorialização, pois em geral significam novas territorializações, aquelas em que o elemento fundamental na formação de territórios, a ponto de quase se confundir com eles, é a rede. [...] é possível identificarmos um “território no movimento” ou ‘pelo movimento’.

(HAESBAERT, 2004, p. 280)

Assim, os movimentos, tão importantes desde o advento da Revolução Industrial, adquirem novas roupagens. Os circuitos produtivos e financeiros passam a exigir maiores velocidades para o alcance do *just in time*. Com isso, o material e o imaterial se superpõem em diferentes redes que configuram territórios que aprestam continuidades e descontinuidades simultaneamente. Os tempos rápidos e os tempos lentos; as ordens distantes

e as ordens próximas (Santos, 2004) são articulados e conectados, sendo que aos primeiros [rápidos e distantes] cabem as decisões de permanências dos segundos [lentos e próximos]. O imaterial depende fundamentalmente do material, a partir de uma rede de infra-estruturas, como rodovias; ferrovias; fibras ópticas; microestações de comunicações, torres de telecomunicações etc.

Analisando os dados das comunicações telefônicas em geral, percebemos um reforço das novas possibilidades que se configuram, porém, conforme já alertado, somente possuímos os dados referente à Londrina<sup>126</sup> (tabela 16).

Tabela 16. Londrina. Destinos e origens das chamadas telefônicas - 2005

|    | DDD | Município de Referência | Chamadas Originadas de Londrina | %      | Chamadas Recebidas em Londrina | %      |
|----|-----|-------------------------|---------------------------------|--------|--------------------------------|--------|
| 1  | 43  | Londrina (região)       | 6.884.680                       | 16,28  | 10.468.590                     | 25,88  |
| 2  | 11  | São Paulo SP            | 6.449.520                       | 15,25  | 6.428.730                      | 15,90  |
| 3  | 44  | Maringá PR              | 5.792.435                       | 13,69  | 4.662.020                      | 11,53  |
| 4  | 41  | Curitiba PR             | 5.831.870                       | 13,79  | 4.587.220                      | 11,34  |
| 5  | 18  | Presidente Prudente SP  | 1.339.030                       | 3,17   | 1.155.330                      | 2,86   |
| 6  | 14  | Bauru SP                | 1.370.545                       | 3,24   | 1.110.175                      | 2,75   |
| 7  | 21  | Rio de Janeiro RJ       | 685.850                         | 1,62   | 1.021.130                      | 2,52   |
| 8  | 45  | Cascavel PR             | 1.338.975                       | 3,17   | 1.008.535                      | 2,49   |
| 9  | 42  | Ponta Grossa PR         | 1.293.655                       | 3,06   | 968.990                        | 2,40   |
| 10 | 19  | Campinas SP             | 1.036.090                       | 2,45   | 866.470                        | 2,14   |
| 11 | 47  | Joinville SC            | 730.235                         | 1,73   | 651.475                        | 1,61   |
| 12 | 67  | Campo Grande MS         | 771.045                         | 1,82   | 648.670                        | 1,60   |
| 13 | 51  | Porto Alegre RS         | 529.430                         | 1,25   | 586.795                        | 1,45   |
| 14 | 16  | Ribeirão Preto SP       | 588.060                         | 1,39   | 518.595                        | 1,28   |
| 15 | 48  | Florianópolis SC        | 410.300                         | 0,97   | 413.050                        | 1,02   |
| 16 | 31  | Belo Horizonte MG       | 643.335                         | 1,52   | 384.615                        | 0,95   |
| 17 | 61  | Luziânia GO             | 396.660                         | 0,94   | 335.940                        | 0,83   |
| 18 | 17  | Barretos SP             | 418.605                         | 0,99   | 326.425                        | 0,81   |
| 19 | 66  | Rondonópolis MT         | 406.010                         | 0,96   | 307.945                        | 0,76   |
| 20 | 65  | Cuiabá MT               | 392.040                         | 0,93   | 284.515                        | 0,70   |
|    |     | Outros                  | 4.992.955                       | 11,80  | 3.707.550                      | 9,17   |
|    |     | Total                   | 42.301.325                      | 100,00 | 40.442.765                     | 100,00 |

Fonte: Sercomtel, 2005. Dados sob encomenda.

Organização: William Ribeiro da Silva

Com isso, verificamos que a constituição do meio técnico-científico-informacional influi na reformulação das redes, que passam a configurar diferentes territórios superpostos, articulados e conectados, com novos arranjos espaciais e territoriais que modificam os fixos e os fluxos. Estes terminam por contribuírem com a complexificação das

<sup>126</sup> Na cidade de Londrina, o setor de telefonia fixa é explorado pelas empresas Sercomtel, que detém, cerca de 90% do mercado e pela GVT, que possui os demais 10%. Os dados apresentados referem-se somente à Sercomtel.

redes urbanas e das estruturações das cidades, conseqüentemente, possibilitando novos ordenamentos na expressão de centralidades. Assim, a cidade com maior complexidade, assume a configuração da cidade multi(poli)cêntrica.

### 5.3.3. Sintetizando as interações geoeconômicas

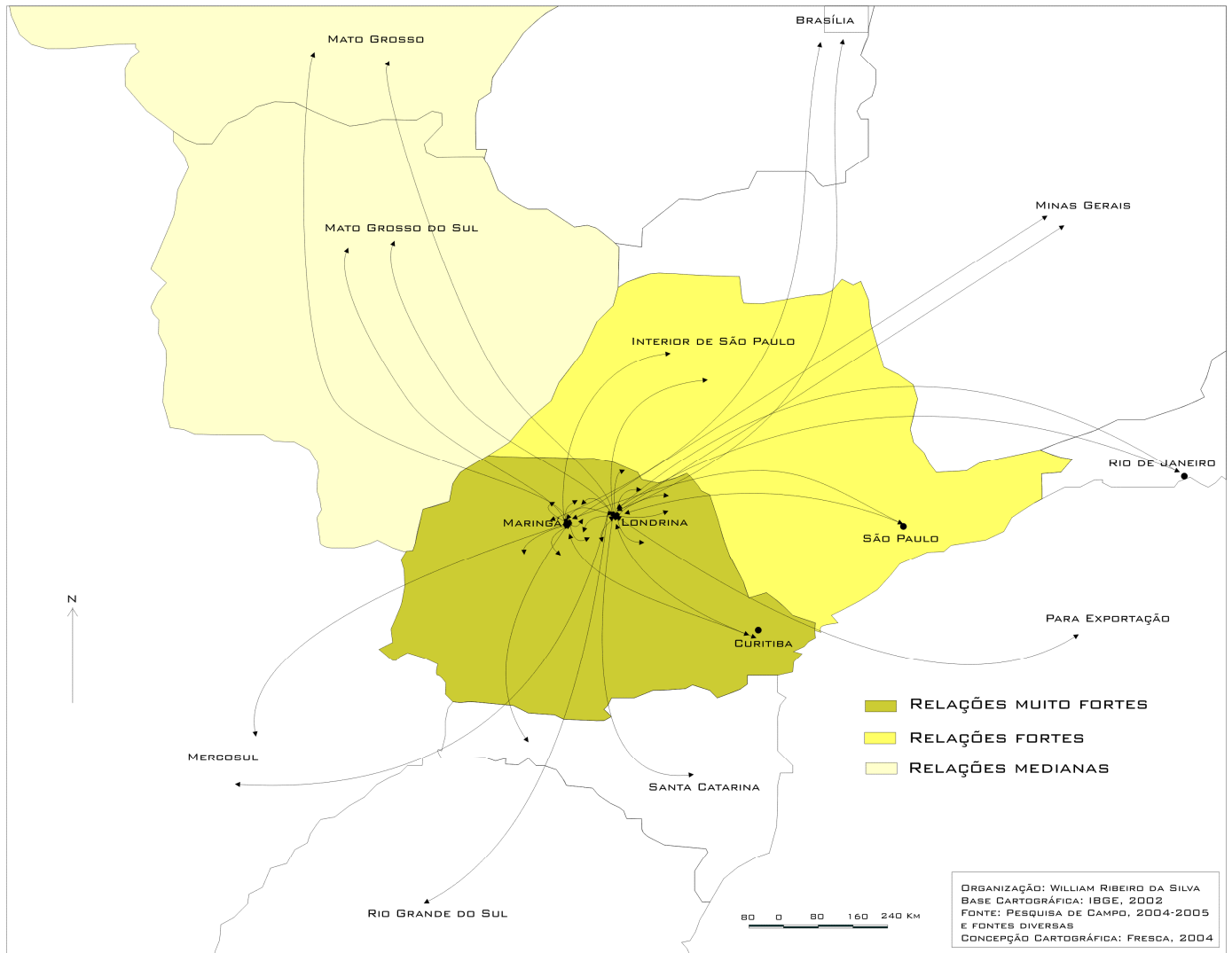
Com o intuito de buscar mensurar o que é dificilmente mensurável, iremos apresentar como síntese deste item, duas representações cartográficas que expressam as interações geoeconômicas presentes nas cidades de Londrina e de Maringá. Tratam-se de relações multifacetadas, com densidades, muitas vezes não passíveis de comparações, pois se relacionam a processos bastante distintos.

Percebemos que as diferentes interações geoeconômicas apresentam significativos rebatimentos junto às estruturações das cidades, sendo que suas dinâmicas interferem nos fluxos e nas localizações dos meios de consumo coletivos. Assim, Londrina e Maringá comparecem pertencentes à economia com grandes densidades informacionais, presentes no meio técnico-científico-informacional. Portanto, suas estruturações também estão relacionadas a tais lógicas, comandada pelos grandes capitais, em alguns casos externos e internacionais.

Estes rebatimentos que chamamos de indiretos quando analisamos as atividades econômicas, mostram-se elementos importantes para o entendimento da expressão de centralidades, pois complexificam a estruturação das cidades e ampliam a divisão social e territorial do trabalho, produzindo novas áreas com especialização funcional e/ou social.

As representações que ora apresentamos, são, portanto, referentes a critérios qualitativos, a partir das amostragens e recortes já explicitados nos itens anteriores que mostram como a lógicas do *just in time* se encontra nas referidas cidades, pois o mesmo apresenta maiores possibilidades de atuação em escalas variadas (Mapa 12).

Mapa 12. Londrina e Maringá. Interações Geoeconômicas. 2005



## 6. A REDEFINIÇÃO DA CENTRALIDADE: LONDRINA E MARINGÁ

Não existe cidade, nem realidade urbana, sem um centro. O espaço urbano se define [...] pelo vetor nulo; é um espaço onde cada ponto, virtualmente, pode atrair para si tudo o que povoa as imediações: coisas, obras, pessoas. Em cada ponto, o vetor tempo-espaço, distância entre conteúdo e continente, pode tornar-se nulo. O que é impossível (u-tópico), mas caracteriza o movimento dialético (a contradição imanente) do espaço-tempo urbano.

(Henri Lefèbvre, 1999 [1970], p. 93)

Após a análise das formas, das funções e de processos que se articulam por meio de estruturações, vamos refletir acerca das expressões de centralidades, sobretudo, das redefinições em curso. Notadamente, com as modificações nos cenários políticos e econômicos do Brasil e do Mundo, consideráveis alterações nas lógicas espaciais são delineadas e reforçam tais processos. Assim, os impactos das novas tendências, em função das reestruturações econômicas posteriores aos anos de 1970, passam a configurar novos arranjos geográficos que garantem maior dinamicidade e velocidade à reprodução capitalista, encontrando nas cidades, sobretudo, nas metrópoles e a partir delas, *lócus* bastante apropriado.

Assim, as dinâmicas econômicas que atribuem movimentos e dependem dos processos espaciais apresentadas nos capítulos anteriores, passam a se realizarem ao compasso dos processos da globalização. Globalismos localizados e localismos globalizados (SANTOS, 2002), avançam e conquistam novos territórios.

Os territórios, por sua vez, assumem novas configurações, com novas lógicas que garantem a velocidade da reprodução e as diferentes operacionalizações capitalistas. O território das cidades é modificado e modifica tais lógicas. As cidades assumem novas estruturações, entre elas: - incremento e adensamento de elementos, como o automóvel e os meios de comunicação e informação; - novas tecnologias de comunicação e transporte modificam as localizações das atividades produtivas, redefinem a estruturação das redes urbanas; novas dinâmicas e práticas de consumo, sendo o auto-serviço (hipermercados e supermercados) e os *shopping centers*, os maiores expoentes; - novos embates políticos e econômicos entre os diferentes agentes produtores do espaço urbano; - novas estratégias de incorporações urbanas; e - maior complexidade da divisão social e territorial do trabalho,

produzem novas necessidades de fluxos, com direções, sentidos e intensidades modificados, alterando a circulação nas cidades e entre as cidades.

Tais modificações conduzem a um significativo aumento de complexidade na estruturação dos espaços urbanos, o que é sentido e se expressa por meio dos Centros Urbanos, pois estes representam, desde a origem das cidades, os nós, as convergências e as dispersões, as conexões e as articulações, os lugares das decisões e comandos, os lugares de encontros, ou seja, a essência das cidades.

Assim, as metrópoles por todo o mundo, guardadas as devidas relações de espaço e tempo, tanto advertidas por Santos, em várias de suas publicações, passam a apresentarem novos processos e formas espaciais.

O crescimento das metrópoles, impulsionado pela fase expansiva do capitalismo de base fordista, teve nos anos de 1960 e 1970 um momento particular. Considerando as cidades como produtos, condicionantes e meios da reprodução capitalista, elas são lócus de maiores possibilidades de otimização, onde se expressam as crises do sistema e se gestam as transformações subseqüentes.

Com isso, as metrópoles passam a expressar a crise do fordismo e passam a ser produzidas e a possibilitarem, a realização da nova economia de acumulação flexível, culminando com as transformações de que estamos tratando e com a redefinição da centralidade.

Mas que centralidade é esta? Aqui, anunciamos ao leitor que tal questão depende de outras duas: Centralidade de que e para quem?

Se os Centros Urbanos precisam ser entendidos levando em consideração o conjunto da estrutura urbana (CASTELLS, 1975; 2000 [1972]), quando há o ganho de complexidade no tecido urbano, este termina por redefinir a centralidade de acordo com as lógicas da divisão social e territorial do trabalho. Assim, a cidade monocêntrica, onde a “área central” era o ponto de convergência geral, sofre mudanças, expressando maior complexidade, evidenciando e reproduzindo maiores diferenças socioeconômicas através dos processos de descentralização e recentralização com novas espacializações.

Refletindo sobre o período de mudanças nas cidades, Lefèbvre (1991[1968]), faz a seguinte afirmação:

Atualmente, portanto, aprofunda-se um processo induzido que se pode chamar de a ‘implosão-explosão’ da cidade. O fenômeno urbano se estende sobre uma grande parte do território, nos grandes países industriais.

[...]

Este território está encerrado num tecido urbano cada vez mais cerrado, não sem diferenciações locais e sem ampliação da divisão (técnica e social) do trabalho para as regiões, aglomerações e cidades. Ao mesmo tempo, nesse tecido e mesmo noutros lugares, as concentrações urbanas tornam-se gigantescas; as populações se amontoam atingindo densidades inquietantes (por unidade de superfície ou habitação). Ao mesmo tempo ainda, muitos núcleos urbanos antigos se deterioram ou explodem. As pessoas se deslocam para periferias distantes, residenciais ou produtivas. Escritórios substituem os apartamentos nos centros urbanos. Às vezes (nos Estados Unidos) esses centros são abandonados para os 'pobres' e tornam-se guetos para os desfavorecidos. Às vezes pelo contrário, as pessoas mais abastadas conservam fortes posições no coração da cidade.

(LEFÈBVRE, 1991 [1968], p.10)  
(grifo nosso)

Portanto, a cidade que implodiu e explodiu, simultaneamente, passa ser produzida sob novas lógicas, sendo inclusive, geradora de novas dinâmicas. Novas diferenças passam a ser realizadas nas cidades, através do surgimento das especializações sociais e funcionais de suas áreas.

A redefinição da centralidade é acompanhada por processos de descentralização e de recentralização, que movimentam fixos e fluxos e atribuem novas dinâmicas ao espaço urbano.

Descentralização e recentralização constituem-se em processos, portanto, relacionam-se a movimentos e a tendências. Retomando a afirmação de Lefèbvre (1999), para quem, *não existe cidade nem realidade urbana que não possua um centro*, concluímos que tais processos não são possíveis de ocorrência em separado<sup>127</sup>. Um precisa estar acompanhado do outro, sendo processos simultâneos, que culminam na formação de novas áreas centrais, distribuídas, não igualmente, pelo tecido das cidades.

Nas palavras de Corrêa (1998),

A descentralização aparece como um processo espacial associado às deseconomias de aglomeração da área central, ao crescimento

---

<sup>127</sup> Norberto Bobbio, refletindo acerca da centralização e da descentralização na política, afirma que todos os ordenamentos jurídicos positivos são parcialmente centralizados e, em parte, descentralizados, isto é, que considerada a centralização e a descentralização como possíveis valores, não existe um sistema político-administrativo que esteja exclusivamente orientado para a otimização de uma ou de outra. De um ponto de vista geral, nota-se uma contínua troca entre centralização e descentralização, como consequência de um processo de concentração e desagregação, geralmente gradual e muito lento, algumas vezes mais apressado, que se manifesta em cada sociedade. Sempre que for aceita esta premissa e esclarecido que centralização e descentralização totais são apenas pólos ideais, pode também ser aceito, com objetivos descritivos, o critério do mínimo indispensável de poder-se falar de descentralização. Centralização e descentralização aparecem como princípios opostos de organização. Porém esta afirmação é válida somente no plano conceptual, porque, na prática, a presença de um e de outro princípio parece essencial e estaremos assim em presença de um fenómeno de recíproca adaptação. (BOBBIO, 2000 [1983]).

demográfico e espacial da cidade, inserindo-se no processo de acumulação de capital. De certa forma, repete o fenômeno de centralização tornando a organização espacial da cidade mais complexa, com o aparecimento de subcentros comerciais e áreas industriais não-centrais.

(CORRÊA, 1998, p. 128)

Assim, trata-se de um processo que contribui para a reestruturação das cidades, modificando as formas espaciais e atribuindo novos usos e ocupações às áreas. No entanto, temos uma discordância com Corrêa (1998) ao ele classificar as áreas industriais como não são centrais<sup>128</sup>, Elas, realmente, não apresentam necessidades de centralidade no que se refere aos tecidos urbanos, pois não precisam atrair consumidores citadinos. Porém, quando analisado no âmbito das redes urbanas, percebemos que centralizam uma gama de ações, de mercadorias, de pessoas e fluxos, localizando-se em função da acessibilidade e dos arranjos produtivos, conforme analisamos nas áreas sob estudo e as classificamos como de influência indireta à redefinição da centralidade.

Tereza Barata Salgueiro (2001) analisa o processo de produção das cidades a partir da economia de acumulação flexível, afirmando constituir-se a cidade pós-moderna, conforme segue,

[...] a transição para o novo regime de acumulação flexível se lê no território através do aumento da fragmentação. Em termos genéricos, pode caracterizar-se pela evolução da cidade para uma metrópole policêntrica constituída por vários pólos de emprego, de comércio, de serviços, de lazer, devido à desconcentração de actividades, e a redução da proeminência do centro principal. Nestas metrópoles assiste-se a uma valorização alargada de recursos, desde as novas acessibilidades ao prestígio ou às vistas, e uma diversidade de actuações, desde a produção de novos sítios à recuperação dos antigos, a movimentos antagónicos de desconcentração e de recentralização.

(SALGUEIRO, 2001, p. 115)

Para Corrêa (1998, p. 125), os fatores que possibilitam ou estimulam o processo de descentralização, são:

- o aumento constante do valor da terra, impostos e aluguéis, afetando certas atividades que perdem capacidade de se manterem localizadas na área central;
- congestionamento e alto custo do sistema de transportes e comunicações, que dificulta e onera as interações entre firmas;
- dificuldades de obtenção de espaço para expansão;
- restrições legais implicando na ausência de controle do espaço;
- ausência ou perda de amenidades, afetando atividades e população de

---

<sup>128</sup> Corrêa (1997) refere-se ao espaço urbano.

alto status, mas também deve-se às pressões contra determinados tipos de uso da terra, como indústrias poluentes, por exemplo.

Assim, a nova cidade passa ser produzida, diante de novas contradições, num processo de acentuação das desigualdades e com crescentes graus de fragmentação espacial. Portanto, a produção da cidade passa por novos ritmos e com a tendência,

a) à centralidade, através dos distintos modos de produção, das diferentes relações de produção, da tendência que vai atualmente, até o centro decisional, encarnação do Estado, com todos os seus perigos;

b) à policentralidade, à oniscencialidade, à ruptura do centro, à disseminação, tendência que se orienta seja para a constituição de centros diferentes (ainda que análogos eventualmente complementares), seja para a dispersão e para a segregação.

(LEFÈBVRE, 1999 [1970], p.112-113)

E, assim define o novo espaço urbano,

[...] esse espaço urbano é contradição concreta. O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições. O centro urbano é preenchido até a sua saturação; ele apodrece ou explode. Às vezes, invertendo seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio, a raridade. Com mais freqüência, 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. De sorte que todo espaço urbano foi, é, e será concentrado e poli(multi)cêntrico.

(LEFÈBVRE, 1999 [1970], p. 46)

Sposito (1999b) refletindo sobre as idéias de Lefèbvre (1999) acerca da multi(poli)centralidade, assim, sintetiza:

La cetralité ainsi redefinie, reflète encore l'idée de concentration, que nous ayons un centre urbain ou que nous en ayons une expression territoriale multiple. Si nous avons la multiplication de centres, nous pouvons nous référer à une multicentralité. Mais il est nécessaire d'observer que ces différentes zones définissent différents degrés de centralité. Ces degrés s'articulent, em fonction de différents niveaux de spécilisation fonctionnelle et de ségrégation sociale. Les zones rivalisent entre elles, dans la mesure ou chacune d'entre elles essaie d'amplifier as capacité d'attraction. Cette communit/compétition d'intérêts, indiquant um niveau d'articulation qui ne correspond pas toujours à une complémentarité, peut nous permettre de parle de 'polycentralité'.

(SPOSITO, 1999b, p. 264-265)

(grifos nossos)

Assim, as metrópoles possibilitam novas características à reprodução capitalista adquirindo novas lógicas que permitam maiores flexibilidades. Surge a cidade multicêntrica pela configuração de sobreposição de várias áreas centrais e por ela, configura-se a cidade policêntrica, pois há a diferenciação social e funcional de tais áreas. Com isso, os centros urbanos da cidade monocêntrica, são redefinidos, tornam-se “multi” e “poli”, porém, continuam sendo nós das relações urbanas e, portanto, devem ser entendidos em suas relações com o conjunto urbano, ainda que tenham processos de fragmentação, pois tal fragmentação possui justamente a origem do ganho de complexidade do conjunto urbano.

Porém, há que se destacar que tais processos foram primeiramente sentidos nas metrópoles, pois estas representam historicamente as melhores condições para a reprodução capitalista. Mas, a partir dos anos de 1990, alguns processos podem ser percebidos também em cidades médias, o que nos possibilita as seguintes reflexões:

- a. O processo de implosão-explosão refere-se à sociedade urbana e não às cidades em si, sendo que é primeiramente sentido nas metrópoles pelo fato de estas serem centros de comandos da rede urbana, sobretudo, pela configuração da rede urbana a partir de relações de hierarquia rígida.
- b. Sendo assim, os estilhaços de centralidade oriundos da implosão-explosão são inicialmente percebidos nas metrópoles, mas num segundo momento, são também encontrados em cidades médias e até pequenas. Desta forma, a centralidade urbana passou por uma redefinição, mas a rede urbana também.
- c. Percebe-se que tais redefinições referem-se às espacialidades otimizadas da reprodução capitalista, com processos de desconcentração produtiva, de realocações e, sobretudo, da expansão espacial e territorial da modernização.
- d. Com a modernização e para ela, há a expansão irrestrita do meio técnico-científico-informacional, derrubando barreiras à reprodução capitalista e conquistando novos territórios, sempre que necessário.
- e. Pela modernização e para modernização, a implosão-explosão é sentida em cidades com diferentes participações na rede urbana, em diferentes áreas das cidades, com níveis e dimensões variados, com densidades múltiplas, ocorrendo, na quase totalidade, uma redefinição de lógicas e de centralidades.

- f. No que tange à centralidade, as questões: “de que e para quem?” tornam-se fundamentais, já que os lugares tornam-se centrais para quem possui acesso a eles. Quando o acesso não é possibilitado, a centralidade não se realiza, ou melhor, a centralidade torna-se seletiva e a cidade passa a ser estruturada por uma nova lógica, a da criação de guetos, de enclaves etc. Assim, áreas que são parcelas de territórios urbanos tornam-se “cidades dos iguais”.

Em pesquisa a respeito da recente dinâmica urbana no Estado de São Paulo, Sposito (2004) faz a seguinte afirmação sobre a centralização e a descentralização:

-Nos setores industrial e comercial, a oscilação caracteriza o movimento, sendo clara a tendência à descentralização espacial das empresas, entre 1977 e 1986, é estável a participação relativa de São Paulo no Brasil e da aglomeração metropolitana de São Paulo no total estadual, entre 1996 e 2000.

-No setor de serviços, não há dados para as décadas de 1970 e 1980, mas a tendência no período 1996 a 2000, nas duas escalas da análise, é de centralização espacial das maiores empresas. Esse movimento de centralização / descentralização, no âmbito do estado, levanta três ordens de questões. Primeiramente, cabe discutir como vem se dando a descentralização espacial do capital, aqui medida pela sede das maiores empresas, no território paulista. Num primeiro momento, constata-se, nos setores comercial e industrial, que há desconcentração, em ritmo maior, e tendência à descentralização, ainda que menos intensa. Esses movimentos não podem ser interpretados como sinal de diminuição das disparidades regionais, ao contrário, contém, em seu bojo, a tendência à diferenciação geográfica [...] (SPOSITO, 2004, p. 251)

Assim, em nossa tese, em que estudamos duas cidades médias no contexto da rede urbana brasileira, encontramos os estilhaços da centralidade, que demonstram a ocorrência da implosão-explosão, do avanço da modernização, da ampliação da densidade informacional, de novos fluxos e relações econômicas e sociais, de concorrências e complementaridades. Porém, percebemos que tal processo não se territorializa de maneira similar em todas as cidades, ainda que possam ter surgido e se desenvolvido a partir de semelhantes processos de constituição, como é o caso de Londrina e de Maringá.

Nos capítulos anteriores, procuramos demonstrar os diferentes elementos que influenciam na redefinição da centralidade, sobretudo, pelas lógicas de implantação historicamente consolidadas, pelas lógicas das atividades econômicas e pelas alternativas de

sobrevivência. Na lógica de imbricação entre a cidade do *just in time* e a cidade da sobrevivência, novas áreas centrais surgem para atender e expressar novas demandas.

### 6.1. Os centros principais e suas centralidades

Encontramos dinâmicas diferenciadas nas cidades de Londrina e de Maringá no que se refere às expressões de centralidade, em que a primeira apresenta tendência a uma dispersão e a segunda a uma concentração. Com formas espaciais distintas, em ambas se encontram as dinâmicas da modernização e dos tempos rápidos. Já indicamos como explicações as suas diferenças, formas, funções e processos, analisando diferentes agentes, porém, aqui ainda propomos a análise dos papéis do poder público na redefinição da centralidade, para então, discutir as expressões de centralidades em ambas as cidades.

Na continuidade da análise da relação entre a estruturação urbana e a expressão das centralidades nas cidades de Londrina e de Maringá, temos, ainda, diferentes configurações quanto às ações do poder público municipal, sendo que refletem e reforçam as tendências já analisadas pelas atividades econômicas.

Em função das diferentes configurações e evolução da expansão territorial urbana, em Londrina houve a transferência, em fins dos anos de 1970 e início dos anos de 1980, da sede da administração municipal do Centro Principal para uma área, cuja localização, veio fortalecer a consolidação da área de expansão do Centro Principal. Em Maringá, mantém-se a mesma localização do Paço Municipal e das demais instalações da administração pública.

Outras diferenças encontram-se nas ações e direcionamentos das políticas públicas. Em Londrina, verifica-se a realização de obras e investimentos de reestruturação urbana, sobretudo, em áreas localizadas fora do Centro Principal, sendo esta uma tendência que se verifica, desde os anos de 1970, com a escolha da localização do campus da Universidade Estadual de Londrina; da área de implantação dos conjuntos habitacionais da Zona Norte e, recentemente, com os projetos de reestruturação no setor sudoeste da cidade, dando continuidade às obras realizadas no fim dos anos de 1980, com a construção de vias para integração da área onde foi edificado o Catuaí Shopping Center, como a construção da Avenida Ayrton Senna, a sobreposição da Avenida Maringá pelo Lago Igapó, para, também, servir de acesso ao referido *shopping center*.

Já, em Maringá, verifica-se o oposto, pois as grandes obras de reestruturação urbana localizam-se no Centro Principal, principalmente o recente projeto do “Novo Centro”, contínuo ao Centro Principal, que necessitou de grandes investimentos em infra-estrutura, seguindo a tendência de ampla valorização da terra urbana naquela área.

No entanto, ressalte-se que, nas duas cidades, não se detectam os processos de “degradação” ou “empobrecimento” de seus centros principais, sendo que, em ambos os casos, continuam freqüentando e residindo nestas áreas, camadas de poder aquisitivo de médio a elevado.

Entretanto, percebemos, em Maringá, algumas políticas que configuram processos de *gentrification*, sobretudo, relacionado à área de concentração de comerciantes populares, no prédio da antiga rodoviária e no seu entorno imediato. Existem projetos em fase de discussão para retirada do terminal de transportes urbanos do local e de demolição do prédio da antiga rodoviária para edificação de uma torre com salas comerciais. Assim, o Centro Principal de Maringá, tornar-se-ia, ao contrário da acepção conceitual sobre os centros Principais que articulam a estruturação do conjunto urbano, uma área com forte seletividade socioeconômica, pois a constituição da centralidade deste centro, para as camadas populares seria eliminada ou, ao menos, diminuída.

Porém, na atualidade, em ambas as cidades é possível verificar que os Centros Principais continuam realizando importantes papéis na articulação com o restante dos tecidos urbanos, de tal maneira realizam convergências e dispersões significativas, conforme apresentado no item sobre a circulação interna.

Para tanto, realizamos a aplicação de enquetes, junto aos Centros Principais de Londrina e de Maringá para alcançarmos elementos que propiciem uma análise sobre seus freqüentadores<sup>129</sup>.

Entre os resultados, encontramos alguns pontos que revelam lógicas subjacentes à centralidade e à estruturação do espaço urbano.

---

<sup>129</sup> Para a realização das enquetes, selecionamos uma amostragem baseada em critérios de tamanho populacional, sendo que chegamos ao número de 250 enquetes para Londrina, o que representa aproximadamente 0,05% da população total e de 150 enquetes para Maringá, o que representa também, aproximadamente, 0,05% da população total.

Tabela 17. Londrina e Maringá. Índice de escolaridade dos freqüentadores dos Centros Principais - 2004

|                                     | Londrina | %   | Maringá | %   |
|-------------------------------------|----------|-----|---------|-----|
| 1 Sem instrução                     | 2        | 1   | 2       | 1   |
| 2. Ensino Fundamental. Incompleto   | 48       | 18  | 31      | 20  |
| 3. Ensino Fundamental Completo      | 22       | 8   | 10      | 6   |
| 4. Ensino Médio incompleto          | 33       | 22  | 29      | 19  |
| 5. Ensino Médio completo            | 94       | 38  | 53      | 34  |
| 6. Ensino Superior incompleto       | 30       | 12  | 14      | 9   |
| 7. Ensino Superior completo ou mais | 23       | 15  | 11      | 7   |
| Total                               | 250      | 100 | 150     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

Tabela 18. Londrina e Maringá. Renda familiar dos freqüentadores dos Centros Principais - 2004

|                                 | Londrina | %   | Maringá | %   |
|---------------------------------|----------|-----|---------|-----|
| 1. Até 1 salário mínimo         | 139      | 56  | 74      | 49  |
| 2. De 6 a 10 salários mínimos   | 72       | 28  | 54      | 36  |
| 3. De 11 a 15 salários mínimos  | 12       | 3   | 11      | 7   |
| 4. De 16 a 20 salários mínimos  | 8        | 3   | 5       | 3   |
| 5. Acima de 20 salários mínimos | 3        | 1   | 1       | 1   |
| 6. Não sabe ou não informou     | 13       | 6   | 5       | 2   |
| 7. Sem rendimentos              | 3        | 1   | 0       | 0   |
| Total                           | 250      | 100 | 150     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

Observando as tabelas 17 e 18, percebemos que em ambas as cidades, o percentual de pessoas com escolaridades que variam do ensino fundamental ao médio, é predominante, o que corresponde aos indicadores de rendimento, que refletem um perfil socioeconômico popular. Assim, temos índices que demonstram contradições, pois revelam condições condizentes com outras realidades urbanas do Brasil.

Tal fato propicia a análise de que, em ambas as cidades, mesmo com formas e tendências espaciais distintas, seus Centros Principais continuam a expressar as contradições socioeconômicas, garantindo o importante papel de articulação com relação aos seus respectivos conjuntos urbanos.

Outro dado interessante para nossa análise refere-se à procedência dos freqüentadores dos centros principais de Londrina e de Maringá, conforme tabelas 19 e 20 a seguir.

Tabela 19. Londrina. Local de residência dos freqüentadores do Centro Principal - 2004

|                                | Londrina                       | %   |
|--------------------------------|--------------------------------|-----|
| 1. Londrina                    | 204                            | 82  |
|                                | <u>Loteamentos de Londrina</u> |     |
| Centro                         | 36                             | 14  |
| Vila Nova                      | 10                             | 4   |
| Bandeirantes                   | 7                              | 3   |
| Cafezal                        | 5                              | 2   |
| Cinco Conjuntos                | 7                              | 3   |
| Vivi Xavier                    | 6                              | 2   |
| Santa Rita                     | 5                              | 2   |
| Vila Brasil                    | 5                              | 2   |
| Jd. Quebec                     | 4                              | 2   |
| Jd. Pizza                      | 4                              | 2   |
| Outros                         | 121                            | 48  |
| 2. Distritos de Londrina       | 4                              | 2   |
| 3. Cambe                       | 13                             | 5   |
| 4. Ibiporã                     | 8                              | 3   |
| 5. Rolândia                    | 3                              | 1   |
| 6. Outros Municípios do Paraná | 8                              | 3   |
| 7. Outros Estados do Brasil    | 4                              | 2   |
| Total                          | 250                            | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

Tabela 20. Maringá. Local de residência dos freqüentadores do Centro Principal - 2004

|                    | Maringá                       | %  |
|--------------------|-------------------------------|----|
| 1. Maringá         | 100                           | 67 |
|                    | <u>Loteamentos de Maringá</u> |    |
| Centro             | 14                            | 10 |
| Jd. Alvorada       | 10                            | 6  |
| Zona 7             | 8                             | 5  |
| Jd. Grevilha       | 5                             | 3  |
| Jd. Aeroporto      | 4                             | 3  |
| Jd. Novo Horizonte | 3                             | 2  |
| Pq. Itaipu         | 3                             | 2  |
| Sanenge            | 3                             | 2  |
| Zona 6             | 3                             | 2  |
| Outros             | 57                            | 38 |
| 2. Sarandi         | 12                            | 8  |

|                                |     |     |
|--------------------------------|-----|-----|
| 3 Paiçandu                     | 12  | 8   |
| 4. Mandaguaçu                  | 1   | 1   |
| 5. Outros municípios do Paraná | 11  | 7   |
| 6. Outros Estados do Brasil    | 2   | 1   |
| <hr/>                          |     |     |
| Total                          | 150 | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

A procedência dos frequentadores dos centros principais de Londrina e de Maringá é essencialmente local, tendo um alcance regional restrito aos municípios imediatamente próximos. Percebe-se, também, que há uma grande variedade entre os loteamentos de residência das pessoas, evidenciando que a centralidade destas áreas é referente ao todo o conjunto urbano. Porém, ressaltamos que estes dados da procedência dos frequentadores do Centro Principal de Londrina e de Maringá devem ser entendidos através do pressuposto da redefinição da centralidade, pois com ela, surgem outras áreas às quais os fluxos passam a também convergirem e se dispersarem, ou seja, áreas centrais. Com isso, explicamos os percentuais de frequência de pessoas de outros municípios serem maiores no Centro Principal de Maringá do que no de Londrina, pois quanto à primeira, trata-se, praticamente, da única área com forte atração regional, enquanto que para Londrina, encontram-se bem delineadas, outras áreas<sup>130</sup> que atraem tais fluxos, como nos eixos Bandeirantes-Souza Naves; Tiradentes-Maringá e Dez de Dezembro e no setor sudoeste, na frequência do Catuaí Shopping Center e seus arredores<sup>131</sup>. Assim, nas cidades que apresentam tendências a multi(poli)centralidade, a medição da frequência regional de pessoas no Centro Principal mostra-se insuficiente, necessitando-se da análise, também, em outras áreas.

Analisando a tabela 21, percebemos que há uma sensível diferença no que se refere ao transporte utilizado pelos frequentadores de ambos os centros principais, pois encontramos em Londrina uma predominância de pessoas que utilizam o transporte coletivo, enquanto que, em Maringá, temos uma maior presença de pessoas que se utilizam do automóvel. Assim, torna-se possível afirmar que as pessoas de Londrina que utilizam o automóvel como meio de transporte, procuram outras áreas para prática do consumo, o que veremos mais detalhadamente nas tabelas a seguir.

<sup>130</sup> Apresentaremos discussão com melhor profundidade nos próximos itens.

<sup>131</sup> Com base nesta inquietação, iniciamos, no ano de 2005, uma pesquisa com a participação de três alunos de graduação da Universidade Estadual de Londrina, para analisar com maior atenção as áreas que expressam centralidades regionais fora do Centro Principal de Londrina.

Tabela 21. Londrina e Maringá. Meio de transporte utilizado para deslocamento aos Centros Principais - 2004

|                               | Londrina | %   | Maringá | %   |
|-------------------------------|----------|-----|---------|-----|
| 1. Automóvel                  | 65       | 26  | 60      | 40  |
| 2. Ônibus                     | 110      | 44  | 57      | 38  |
| 3. Moto                       | 17       | 7   | 7       | 5   |
| 4. Pedestre                   | 45       | 18  | 22      | 15  |
| 5. Carro e ônibus             | 4        | 2   | 1       | 1   |
| 6. Bicicleta                  | 4        | 2   | 1       | 1   |
| 7. Carro e moto               | 2        | 1   | 1       | 1   |
| 8. Ônibus e moto              | 1        | 0   | 0       | 0   |
| 9. Ônibus e a pé              | 1        | 0   | 0       | 0   |
| 10. Não sabe ou não respondeu | 1        | 0   | 1       | 1   |
| Total                         | 250      | 100 | 150     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

Nas tabelas 22 e 23, encontramos outras nuances da centralidade dos centros principais de Londrina e de Maringá, pois, percebemos que, em ambas as cidades, não há grandes variações no que diz respeito aos bens e serviços pelos quais seus frequentadores procuram, porém, quando analisados os motivos de escolha das áreas, percebemos algumas diferenças.

Tabela 22. Londrina e Maringá. Bens e serviços procurados nos Centros Principais - 2004

|                              | Londrina | %   | Maringá | %   |
|------------------------------|----------|-----|---------|-----|
| 1. Compras                   | 48       | 18  | 42      | 28  |
| 2. Serviços                  | 66       | 26  | 35      | 23  |
| 3. Lazer                     | 24       | 9   | 20      | 12  |
| 4. Lazer e compras           | 16       | 6   | 17      | 11  |
| 5. Lazer e serviços          | 10       | 4   | 5       | 3   |
| 6. Compras e serviços        | 38       | 15  | 12      | 8   |
| 7. Compras, lazer e serviços | 23       | 9   | 12      | 8   |
| 8. Trabalho                  | 24       | 9   | 6       | 4   |
| 9. Estudar                   | 1        | 1   | 1       | 0   |
| Total                        | 250      | 100 | 150     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

Tabela 23. Londrina e Maringá. Motivos de frequentar os Centros Principais - 2004

|                          | Londrina | %   | Maringá | %   |
|--------------------------|----------|-----|---------|-----|
| 1. Infra-estrutura       | 32       | 13  | 24      | 16  |
| 2. Localização           | 76       | 30  | 22      | 15  |
| 3. Preços                | 37       | 15  | 21      | 14  |
| 4. Variedade             | 64       | 26  | 73      | 49  |
| 5. Porque moro na cidade | 15       | 6   | 5       | 3   |
| 6. Outros                | 26       | 10  | 5       | 3   |
| Total                    | 250      | 100 | 150     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

Assim, em Londrina, a explicação desta frequência é a localização, o que demonstra a importante centralidade garantida pela acessibilidade que os sistemas de transportes propiciam. Em seguida, comparecem a variedade e os preços, o que demonstra que os preços influenciam na opção de frequentar o Centro Principal, mas com a explícita condição de variedades de mercadorias, fato que demonstra que a grande concentração de estabelecimentos no Centro Principal também é um elemento da expressão das centralidades, no caso, predominantemente, popular.

Já em Maringá, temos uma situação diferente, pois a indicação da variedade como sendo o principal motivo para a escolha de frequência ao Centro Principal, constitui em um fato que revela que as pessoas encontram em tal área, a *única opção para o consumo com variedade*, conforme relatou um entrevistado<sup>132</sup>. Tal fato mostra-se mais evidente, quando comparadas as tabelas 24 e 25, que mostra as áreas indicadas pelos frequentadores dos Centros Principais, como de alternativas ao consumo.

Tabela 24. Londrina. Áreas apontadas como alternativas ao consumo no Centro Principal - 2004

| Áreas                                   | Pessoas | %   |
|---|---------|-----|
| 1. Catuaí Shopping Center               | 63      | 25  |
| 2. O Centro como único lugar de consumo | 54      | 22  |
| 3. Cinco Conjuntos (Zona Norte)         | 16      | 6   |
| 4. Comércio de vizinhança               | 14      | 6   |
| 5. Outras áreas                         | 44      | 18  |
| 6. Não respondeu ou não sabe            | 57      | 23  |
| Total                                   | 250     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

Tabela 25. Maringá. Áreas apontadas como alternativas ao consumo no Centro Principal - 2004

| Áreas                                   | Pessoas | %   |
|---|---------|-----|
| 1. O Centro como único lugar de consumo | 73      | 49  |
| 2. Comércio de vizinhança               | 11      | 7   |
| 3. Cidade onde mora                     | 9       | 6   |
| 4. Outras áreas                         | 20      | 13  |
| 5. Não respondeu ou não sabe            | 37      | 25  |
| Total                                   | 150     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

<sup>132</sup> Entrevista realizada nas ruas do Centro Principal de Maringá, em outubro de 2004.

Do total de 250 pessoas abordadas no Centro Principal, em Londrina, 54 (22%) afirmaram que esta área é a sua prioridade na escolha para o consumo, sendo que em Maringá, do total de 150 pessoas, 73 (49%) destacaram a respectiva prioridade ao Centro Principal. Nestas tabelas, encontramos uma forte diferença que evidencia hábitos espaciais quanto ao consumo, pois em Londrina, como áreas de alternativa ao consumo, foram apresentadas outras como Catuaí Shopping Center, Cinco Conjuntos (Zona Norte) e Comércio de Vizinhança. Enquanto que, em Maringá, apenas 26 % das pessoas abordadas, indicou uma outra área para o consumo. Tal fato contribui para o entendimento da dispersão e da reprodução da centralidade em Londrina e da concentração em Maringá.

Quando observadas as tabelas 26 e 27 a respeito da periodicidade da frequência nos respectivos centros principais e do tempo médio de permanência neles, percebemos hábitos de consumo que não apresentam grandes diferenças, correspondendo aos indicadores dos perfis socioeconômicos.

Tabela 26. Londrina e Maringá. Periodicidade dos freqüentadores na frequência aos Centros Principais - 2004

|   | Londrina | %   | Maringá | %   |
|---|----------|-----|---------|-----|
| 3. Ao menos 1 vez por mês               | 31       | 12  | 45      | 30  |
| 2. Ao menos uma vez a cada duas semanas | 16       | 6   | 7       | 5   |
| 1. Ao menos 1 vez por semana            | 76       | 30  | 27      | 18  |
| 5. Várias vezes por semana              | 97       | 39  | 54      | 36  |
| 6. Todos os dias                        | 4        | 2   | 2       | 1   |
| 4. Sem periodicidade                    | 25       | 10  | 14      | 9   |
| 8. Não sabe ou não respondeu            | 1        | 0   | 1       | 1   |
| Total                                   | 250      | 100 | 150     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

Tabela 27. Londrina e Maringá. Tempo médio de permanência de freqüentadores em seus Centros Principais, por ocorrência - 2004

|                              | Londrina | %   | Maringá | %   |
|------------------------------|----------|-----|---------|-----|
| 1. Menos que 30 minutos      | 5        | 2   | 2       | 1   |
| 2. De 30 minutos a 1 hora    | 28       | 11  | 17      | 11  |
| 3. De 1 a 2 horas            | 51       | 20  | 32      | 21  |
| 4. De 2 a 4 horas            | 85       | 34  | 53      | 35  |
| 5. Acima de 4 horas          | 78       | 31  | 46      | 31  |
| 6. Variável                  | 1        | 0   | 0       | 0   |
| 7. Não sabe ou não respondeu | 2        | 1   | 0       | 0   |
| Total                        | 250      | 100 | 150     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

Percebemos, portanto, que existem semelhanças, mas também, diferenças quanto aos frequentadores dos centros principais de Londrina e de Maringá. Porém, cabe um destaque ao fato de que na cidade de Maringá, praticamente, não foram indicadas outras áreas como alternativas ao consumo no Centro Principal, enquanto que em Londrina, houve várias referências. Tal fato corresponde aos elementos apresentados no Capítulo 3, quando analisamos a disposição espacial e as áreas de concentração das atividades econômicas.

Sposito (2001b) destaca as principais transformações conjunturais que ocasionam os processos de descentralização e de recentralização: interesses imobiliários na construção de novos equipamentos comerciais e de serviços; acelerada expansão territorial urbana, gerando tecidos descontínuos e fragmentados; ampliação da diferenciação socioespacial; e melhoria das formas de transporte, com destaque para o aumento do uso do transporte individual.

Porém, percebemos que, em Maringá, mesmo diante das modificações conjunturais, há o reforço da centralidade no/do Centro Principal, propiciada por vários fatores, dentre os quais elencamos:

- a. Plano urbano com previsão para crescimento urbano, com avenidas largas e zoneamento funcional;
- b. Interesses privados na valorização das terras da área, com permanência de estoques, áreas para expansão contínuas e práticas de especulação;
- c. Legislação urbana bastante rígida quanto ao zonamento funcional e quanto à imposição da cobrança de impostos que dificultam a localização para fins residenciais e/ou comerciais das camadas mais populares;
- d. Prioridade nas Políticas públicas com foco em investimentos em obras de infra-estrutura na área;
- e. Convergência absoluta do transporte coletivo urbano e do transporte individual;
- f. Concentração predominante e absoluta dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços na área, inclusive públicos;
- g. Investimentos privados para instalação de shopping centers na área;
- h. Economia com inserção regional e articulações junto à rede urbana com a vinculação à área pela concentração de agências bancárias e escritórios de administração e contabilidade;

- i. Ausência de processos que conduzam à fragmentação do tecido urbano.

Por outro lado, em Londrina, verifica-se a tendência da dispersão da centralidade e da constituição de novas áreas centrais, sobretudo, em função dos seguintes fatores:

- a. Plano Urbano com rápida saturação do projeto inicial;
- b. Interesses privados na valorização de terras no Centro Principal, mas também, com elevado grau de importância, de áreas distantes para expansão urbana, com destaque à Zona Norte e ao setor Sudoeste;
- c. Ausência quase total de estoque de terras no Centro Principal e de possibilidades de expansão. Já se verifica um forte adensamento vertical.
- d. Legislação urbana bastante flexível, com ampla aprovação de novos loteamentos;
- e. Investimentos públicos com priorização de investimentos em obras de infra-estrutura em áreas de expansão, distantes do Centro Principal;
- f. Investimentos privados para instalação de *shopping center* de grande porte fora do Centro Principal;
- g. Há a convergência predominante do transporte coletivo urbano e do transporte individual, porém, encontra-se um processo de descentralização, com os terminais de bairro e com a presença de fluxos consideráveis de veículos em outras áreas;
- h. Concentração predominante dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços no Centro Principal, o que mantém sua importância para o conjunto urbano, porém, com a existência de outras áreas com adensamento considerável;
- i. Economia com ingresso de capitais externos que redinamizam fluxos e atribuem maiores complexidades à estruturação do espaço urbano;
- j. Evidências de processos de fragmentação do tecido urbano.

Assim, os fatores arrolados confluem para a constatação de diferenças de complexidade na estruturação urbana, sendo que, principalmente para a cidade de Londrina, a

análise da centralidade necessita da abordagem de outras áreas, pois expressam centralidades que variam funcional e socialmente.

## 6.2. Outros centros e outras centralidades. A multi(poli)centralidade

Com base nos elementos desenvolvidos até o presente momento, com o entendimento dos processos e formas espaciais e dos fixos e dos fluxos que dinamizam a produção e reprodução dos espaços urbanos de Londrina e de Maringá, entendemos que se trata de duas cidades com estruturas distintas, com dinâmicas e tendências que se diferenciam consubstancialmente, apesar da semelhança do processo de constituição da atual composição junto à rede urbana do Norte do Paraná.

Diante do exposto, verificamos uma tendência à ocorrência do processo de descentralização e de redefinição da centralidade, principalmente, na cidade de Londrina, e vários fatores já apresentados contribuem com tal ocorrência. Na cidade de Maringá, também podem ser verificados processos de formação de áreas que expressam centralidades alternativas ao centro principal, porém, suas ocorrências são bastante tênues, pois vários fatores direcionam para o reforço da centralidade do Centro Principal.

Com isso, percebemos como há a simultaneidade entre os processos de descentralização e de recentralização, que ocorrem por meios de movimentos dialéticos. A descentralização termina por induzir a criação de novas concentrações que irão expressar centralidades diferenciadas, ou seja, “todo lugar pode torna-se o vetor nulo” para usar as palavras de Lefèbvre (1999 [1970]). Assim, após a decorrência destes processos, detecta-se um significativo ganho de complexidade nas dinâmicas urbanas, em que as contradições sociais e econômicas tornam-se mais latentes e possíveis de perceber espacialmente. Assim, as novas centralidades contribuem para a maior diferenciação e para a maior imbricação entre a cidade do *just in time* e a cidade da sobrevivência.

Analisando as novas áreas centrais das cidades de Londrina e de Maringá, apontadas em várias partes desta tese e localizadas nos mapas 3 e 4, a partir dos respectivos *layers* de sobreposição, encontramos as seguintes formas espaciais, conforme classificações e conceituações propostas por Sposito (1991; 1998; 1999b, 2001b); Corrêa (1995b; 1998); por Villaça (1998); Salgueiro (2001):

- a. Áreas de expansão do Centro Principal: São áreas que representam a expansão territorial do Centro Principal, que podem se realizar por meio

de zonas ou por meio de eixos. Tal expansão ocorre por meio de processos de valorização da terra urbana, por meio de cobrança de impostos que forçam a transformação de usos, realizando a modificação do uso residencial ao uso comercial ou de serviços, ou em processos em que se tem a convivência temporal destes. Assim, não é um processo de formação linear e tampouco harmônico, pois tem sua gênese nas buscas de maximização das possibilidades da reprodução capitalista. Portanto, são áreas que desempenham praticamente os mesmos papéis do Centro Principal, com, inclusive, semelhanças na paisagem. Nas cidades de Londrina e de Maringá, tais áreas foram formadas, sobretudo, em ocasião do rápido crescimento populacional e territorial e do adensamento das atividades econômicas. No entanto, como em Maringá havia a possibilidade de terras para expansão, foi possível a expansão do Centro Principal pela definição de zonas, enquanto que em Londrina, houve, principalmente, a formação de eixos.

- b. Desdobramentos do Centro Principal: Estas áreas evidenciam o ganho de complexidade das atividades econômicas, que necessitam aumentar suas possibilidades de reprodução para além da simples concentração. Trata-se de uma necessidade de concentração com graus de especializações, ou seja, tais áreas concentram atividades tipicamente centrais, mas com especialidades funcionais, que com o ganho de complexidade podem também se especializar socialmente. Com isso, há busca por áreas que possibilitem tais localizações, na procura por amenidades e facilidades de uma economia de aglomeração. Estas áreas de desdobramento não necessariamente são contínuas territorialmente ao centro principal, mas possuem suas gêneses ligadas a este. Na cidade de Londrina, comparecem com consideráveis graus de complexidades, já, em Maringá, são ainda bem modestos, com exceção da Avenida Colombo.
- c. Subcentros: São áreas que possuem suas gêneses relacionadas ao adensamento demográfico de áreas, podendo ou não, decorrer de processos de segmentação do tecido urbano. Assim, para reconhecer áreas centrais deste tipo, é importante verificar a constituição de barreiras, que podem ser diversas, como: - distância; - dificuldades de acesso; - diferenças marcantes no padrão socioeconômico (muito elevado

ou muito baixo); ou barreiras físicas. No entanto, trata-se de uma fragmentação com articulação junto ao tecido urbano, pois há a formação de uma área que tende a ser a “cidade dos iguais”, um paradoxo em si, pois a constituição da cidade é vinculada às diversidades da divisão social e territorial do trabalho sob diversas escalas. O processo refere-se, pois, a um ganho de complexidade da estruturação urbana, que tende a acentuar as diferenças sob novas formas espaciais, mais uma vez, contrapondo de maneira absolutamente articulada, as cidades do *just in time* e a da sobrevivência. Destacamos, portanto, que não se tratam de miniaturas ou de réplicas do Centro Principal, mas sim, de uma nova forma espacial com heterogeneidade funcional, mas com especialidade socioeconômica. Comparecem em Londrina, sobretudo, na Zona Norte, com elevado grau de complexidade e em outras áreas de maneira mais tênues. Em Maringá, as áreas apresentam baixa complexidade, constituindo-se, principalmente sob eixos.

- d. Shopping Centers: Constituem em novos equipamentos urbanos de concentração de atividades comerciais e de serviços, com gênese e processos não necessariamente relacionados ao Centro Principal. Conforme já discutido no Capítulo 4, apresentam fortes influências sobre a expressão da centralidade, sobretudo, nas cidades médias. Tais dinâmicas marcam uma das maiores diferenças nas tendências de estruturação e de centralidade nas cidades de Londrina e de Maringá.
- e. Subcentros Regionais: São áreas que ainda se mostram modestamente presentes nas cidades médias, sendo mais comuns nas metrópoles. Possuem suas origens geradas por meio de economias de aglomeração, em áreas por vezes distantes dos Centros Principais, com grandes complexidades funcionais, que expressam centralidades para todo o conjunto urbano, mas se distinguem deste por uma peculiaridade socioeconômica. Tal área chega a competir com o Centro Principal, pois apresenta uma atração que condiz com atividades centrais, constituindo-se, também, em importante nó da rede urbana regional. Encontramos a presença, ainda que em formação, somente na cidade de Londrina, não tendo ocorrência em Maringá. Trata-se da área do Catuaí Shopping Center e de seu entorno.

Assim, o surgimento de tais áreas torna mais complexa a estruturação das cidades, modificando os fluxos, separando diferenças e colocando a questão da possível superação da condição básica de existência das cidades, a convivência entre as diferenças. Tais processos são bastante diversos e não lineares, ocorrendo diante de lógicas que remontam a tempos diferentes.

### 6.2.1. Na articulação escalar. Concorrências e complementaridades

Para a reflexão da complementaridade dialética que realiza articulação escalar na expressão de centralidades entre a cidade e a rede urbana, *leitmotif* desta tese, iremos retomar a discussão sobre os “entre olhares urbanos” de Londrina e Maringá, iniciada no capítulo 2<sup>133</sup>.

Para recapitular, a constituição das cidades de Londrina e de Maringá é parte do processo de loteamento do Norte do Paraná, implementado pela Companhia de capital inglês, a Companhia de Terras Norte do Paraná, iniciado nos anos de 1920. Tal loteamento, rural e urbano, foi realizado em paralelo com a expansão da economia paulista cafeeira, de leste a oeste. Assim, foram fundadas cidades, entre elas, quatro que seriam as principais cabeças da rede urbana em formação: Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama.

Estas cidades desempenhavam papéis de “bocas de sertão”, abastecendo com bens e serviços as cidades da região. Foi assim com Londrina e com Maringá. No entanto, quando estava para ocorrer, também, com Cianorte e Umuarama, houve a decadência da economia cafeeira e a modificação nas tendências de expansão das cidades e da rede urbana.

A cidade de Londrina apresenta em sua estruturação atual, marcas desta história, sendo que sua porção oeste mostra maior desenvolvimento econômico com a concentração das atividades de oferta de bens e serviços mais sofisticados e estabelecimentos hegemônicos, ou seja, marca a presença do circuito do *just in time*, herança de seu papel na formação das cidades ao seu oeste.

Em contrapartida, a estruturação atual da cidade de Maringá, também mostra as heranças desse passado. Seu setor leste é o que apresenta a maior concentração de

---

<sup>133</sup> Ressalte-se que colocamos entre aspas a expressão “entre olhares” para deixar claro que estamos tratando de uma linguagem metafórica e que não estamos considerando a cidade como “organismo” e nem naturalizando processos sociais.

estabelecimentos de oferta de bens e serviços mais sofisticados, com grande presença do circuito do *just in time*. Tal lógica se deve ao contato que a cidade de Maringá recebeu em seu início de constituição, originado de leste, ou seja, de Londrina. Quando a cidade de Maringá iria passar a desempenhar o papel de abastecimento de Cianorte e Umuarama, houve a decadência da economia cafeeira, e com ela, da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, que teve, então, seus planos modificados. Assim, a cidade de Maringá não chegou a mudar a localização de suas relações regionais para seu setor oeste.

Com isso, posterior às transformações conjunturais apresentadas nos capítulos anteriores, houve a possibilidade de que o setor Oeste de Londrina, sobretudo, as avenidas Tiradentes e Brasília e, posteriormente, a Rodovia Celso Garcia Cid e, no caso de Maringá, o setor leste, representado pela Avenida Colombo, passassem a desempenhar papéis regionais. Tais áreas, com facilidades para a acessibilidade regional, passaram a concentrar estabelecimentos, com predominância de atuação nesta escala.

Em entrevistas que realizamos junto aos estabelecimentos localizados nestas áreas, obtivemos informações que confirmam tais lógicas diacrônicas. Em Londrina, entrevistamos duas concessionárias de veículos, a Cipasa, localizada no Centro Principal de Londrina, fundada em 1958, e a Norpave, localizada na Avenida Tiradentes (Setor Oeste), fundada em 1969.

A localização destas empresas é bastante emblemática, pois a primeira remonta ao processo de centralização na cidade de Londrina e a segunda, ao processo de descentralização e recentralização, em que a escolha locacional havia mudado de padrões. “*Toda cidade cresce para o poente*” afirmou o senhor Antônio Carlos Castro Costa, Diretor da Norpave, em 2004. Deste discurso, percebemos uma lógica presente nas pessoas que participaram de tal processo, que era a imagem de que o progresso seguia em direção ao oeste, ou seja, nos rumos da expansão dos negócios da CTNP.

Em Maringá, entrevistamos uma concessionária de automóveis, localizada no setor Leste, na Avenida Tuiuti, com filial na Avenida Colombo. Fundada em 1975, a Zacarias Veículos demonstra o padrão de escolha locacional daquele momento, pois o Senhor Valdir, gerente administrativo, afirma que “*não há melhor localização para quem precisa do mercado regional, foi assim no passado, e é assim hoje*” (2005).

Ocorre que tais papéis regionais, originados no sentido da complementaridade da rede urbana, com o crescimento das cidades, passaram a ser, também, geradores de concorrências, já que as cidades de Londrina e de Maringá passaram a expressar crescentes graus de centralidade no compasso de seus crescimentos.

Daí a idéia dos “entre-olhares” urbanos, que já foi alvo de muitas polêmicas e disputas, em vários sentidos, desde políticas e econômicas até culturais e esportivas, quando as cidades possuíam times de futebol que disputavam com chances de vitória o campeonato paranaense.

Outro fator que veio a reforçar a centralidade regional e a ampliar as potencialidades dos “entre-olhares”, foi o projeto do Metronor, desenvolvido em fins dos anos de 1970 e início dos anos de 1980, que visava a criação de uma “Metrópole Linear do Norte do Paraná”. Tal projeto consistia em obras de duplicação da rodovia entre Londrina e Maringá, na duplicação das avenidas Brasília, Tiradentes e Colombo (CUNHA, 2005).

Assim, encontramos relações de concorrências e complementaridades que articulam as escalas da cidade e da rede urbana, imbricando processos e formas espaciais que contribuíram para a formação de áreas que demonstram a crescente complexidade das cidades.

Na atualidade, encontra-se uma gama de estabelecimentos com algumas especialidades funcionais, sobressaindo-se o comércio de automóveis e de materiais de construção (tabelas 28 e 29).

Tabela 28. Londrina. Estabelecimentos localizados na Avenida Tiradentes – 2005\*

|   | Estabelecimentos | %          |
|---|------------------|------------|
| Materiais para Construção                                     | 20               | 12         |
| Venda e Assistência de Carros, Motos, Tratores e Caminhões    | 16               | 9          |
| Escritórios de administração e contabilidade                  | 16               | 9          |
| Bares, Lanchonetes e Restaurantes de alto padrão.             | 14               | 8          |
| Funilaria, oficina mecânica e elétrica de carros e caminhões. | 14               | 8          |
| Vendas de peças e acessórios para carros                      | 11               | 6          |
| Bancos e Financeiras  | 8                | 5          |
| Agência de transporte de carga                                | 6                | 3          |
| Materiais elétricos, ventiladores e iluminação.               | 6                | 3          |
| Comércio de tintas  | 5                | 3          |
| Decoração e Moveis de alto Padrão                             | 5                | 3          |
| Postos de Combustível e troca de óleo                         | 5                | 3          |
| Outros serviços   | 47               | 27         |
| <b>Total</b>  | <b>173</b>       | <b>100</b> |

\*Levantamento realizado que exclui o setor da Avenida Tiradentes que apresenta predomínio da atividade industrial.

Fonte: Pesquisa de campo, 2005.

Organização: Flávio Augusto de Carvalho

Coleta de informações: Flávio Augusto de Carvalho; Julio César Março e Victor de Almeida Pereira.

Tabela 29. Maringá. Estabelecimentos localizados na Avenida Colombo – 2005\*

|   | Estabelecimentos | %          |
|---|------------------|------------|
| Venda e assistência de carros, motos, tratores e caminhões.   | 15               | 19         |
| Funilaria, oficina mecânica e elétrica de carros e caminhões. | 15               | 19         |
| Vendas de peças e acessórios para carros                      | 15               | 19         |
| Materiais para construção                                     | 9                | 12         |
| Bares, lanchonetes e restaurantes.                            | 4                | 5          |
| Decoração e móveis de alto padrão                             | 3                | 4          |
| Postos de combustível e troca de óleo                         | 3                | 4          |
| Outros serviços   | 13               | 17         |
| <b>Total</b>  | <b>77</b>        | <b>100</b> |

\*Levantamento realizado junto ao setor da Avenida Colombo localizado a leste da Avenida São Paulo.

Fonte: Pesquisa de campo, 2005.

Organização: William Ribeiro da Silva

Percebemos, portanto, que os estabelecimentos que se encontram localizados nas referidas áreas, estão estreitamente vinculados às demandas da rede urbana, sendo, em sua maioria, de grande porte e com graus de especialidades. Ressalte-se que, no ramo de construções, de comércio e assistência para veículos automotores, existem muitas especialidades que não discriminamos nas tabelas por uma questão de priorizar a análise do conjunto.

Assim, por estarem distantes cerca de 90 km, disputam o mercado consumidor regional, sendo que, com tal dinâmica, devem se ampliar os graus de complexidade dessas áreas e iniciar um processo de especialização de perfil socioeconômico, fato que já pode ser observado na cidade de Londrina, com referência à localização de lojas de decoração e de vendas de automóveis importados, além da presença de restaurantes destinados a pessoas com alto poder aquisitivo, respectivamente consumidoras dos comércios citados anteriormente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando ouvi a cidade de noite batendo as panelas, eu pensei que era ela voltando pra mim. [...] Provavelmente não deixa a cidade dormir. Quando vi um bocado de gente descendo as favelas. Eu achei que era o povo que vinha pedir a cabeça do homem que olhava as favelas.  
(Chico Burque, “Pelos Tabelas”, Álbum [O Cronista, 1990])

A questão da centralidade? Buscamos durante o desenrolar da tese, levantar e discutir argumentos para entendê-la a partir das lógicas presentes de duas cidades com formas espaciais diferentes entre si. Deparamos-nos com realidades diversas que se contrastam, sobrepõem-se, complementam-se e se aniquilam. Em outras palavras, deparamo-nos com a essência da compreensão das cidades enquanto totalidade concreta.

Esta totalidade expressa contradições em diferentes níveis e dimensões - analíticos e empíricos - que demonstram um considerável ganho de complexidade nas relações sociais, políticas e econômicas que direcionam e são direcionadas pelas composições dos diferentes arranjos espaciais.

Quanto mais se acirram as dinâmicas urbanas, as contradições tendem a tornar-se mais acentuadas, porém, não são relações postas em evidência devido ao caráter ideológico que as formas urbanas atribuem ao sistema. A ocultação da lógica da contradição possui seu assento nas diferentes expressões de centralidade, pelas quais é produzida a fragmentação do fenômeno urbano. Lefebvre (1999 [1970]) considera que esta fragmentação é a responsável direta pela persistência da passividade na realidade urbana. Isto porque tratamos de uma relação dialética que fragmenta e articula simultaneamente, oculta e acentua as diferenças.

As centralidades múltiplas e distintas contribuem para que as diferenças produzidas pela totalidade do modo de produção, não sejam evidenciadas pela convivência cotidiana, resguardando possibilidades de ampliação da reprodução das lógicas da hegemonia.

Essa dinâmica possui razões historicamente constituídas, numa sobreposição não linear de tempos com as devidas variações espaciais.

Assim, as formas urbanas adquirem uma importância significativa para a realização dos processos do modo de produção, sendo que, enquanto meio para sua realização, concretiza e dinamiza suas ações. Nas cidades de Londrina e de Maringá, as formas urbanas apresentaram significativas variações e transformações com a sucessão histórica dos fatos e acontecimentos em diferentes escalas. Fixos e fluxos orientam e são

orientados pelas formas, enquanto, também, constituem-se em formas, pois esta é e está em movimento constante. Por isso, Chico Science foi bastante sagaz ao compor a música na qual afirma que “*a cidade não pára, a cidade só cresce, o de cima sobe e o de baixo desce*”.

As modificações na esfera da economia internacional, através das reestruturações produtivas e financeiras, foram orientadas e orientaram a também reestruturação das cidades. A cidade passou pelo processo de implosão-explosão, em que destrói e reconstrói suas bases e condições de existência, suas dinâmicas e, sobretudo, suas contradições. A implosão-explosão realiza-se em diferentes escalas, mas reproduz a lógica da reprodução do modo de produção, que se torna mais flexível, porém, consubstancialmente, mais contraditório. Redefinições espaciais e territoriais tornam-se imperativas, com elas e para elas, a centralidade também é redefinida.

Fixos e fluxos buscam novas orientações, seja nas cidades ou na rede urbana, pois a totalidade extrapola a prisão imposta pela definição estática das escalas. Os processos ocorrem simultaneamente nas relações entre estas. Assim, concentrações e dispersões são realocadas, buscando a otimização e velocidade para reprodução, com as variações espaciais que incluem vários fatores, dentre eles, a história, o sítio urbano, os graus de inserção no meio técnico-científico-informacional etc. Daí, as significativas diferenças entre Londrina e Maringá.

Na implosão-explosão, estilhaços são lançados e territorializados, em processos internos às cidades e entre as cidades. A reestruturação é referente à totalidade, e assim, percebemos que as cidades analisadas ampliam em quantidade e qualidade as suas relações, internas e externas. Pela proximidade e possibilidades de articulação e conexão, redefinem sua complementaridade e acentuam suas concorrências. Nas duas cidades, sobretudo, em Londrina, encontram-se significativos estilhaços oriundos da implosão-explosão de outras escalas, com destaque aos processos oriundos da metrópole paulistana.

Novas funções foram atribuídas, modificando a estrutura rígida da rede urbana, destinando novos papéis às cidades médias, que sob diferentes formas e tamanhos, se realizam a partir da intermediação. Nas mediações, lógicas diferentes se configuram em Londrina e Maringá, sobretudo, quando analisados os processos de aglomeração. Em suas relações com os municípios com continuidade e/ou contigüidade territorial, apresentam tendências distintas. Analisamo-as como sendo resultantes de diferentes ocorrências da implosão-explosão, sendo que, em Londrina, os estilhaços lançados ao seu conjunto urbano ou à aglomeração, apresentam grandes variações, desde as referentes à esfera do *just in time* até a da sobrevivência, enquanto que, em Maringá, os estilhaços lançados são praticamente

relacionados à economia da sobrevivência, pois se percebe um evidente processo de *gentrification*.

Assim, com base nos argumentos que buscamos levantar e discutir, é possível afirmar que a cidade de Londrina apresenta uma tendência à formação de novas áreas centrais, na realização da cidade multi(poli)cêntrica, enquanto que, em Maringá, há a tendência de reforço à centralidade do Centro Principal, ou à confirmação da cidade monocêntrica, mesmo com as anunciadas tendências à *gentrification*.

Considerando que as duas lógicas urbanas analisadas, *just in time* e sobrevivência, são absolutamente imbricadas numa relação que compõe a totalidade, pois temos, no aumento da complexidade da estruturação urbana, uma ampliação significativa das contradições do modo de produção, acirrando as diferenças que passam a se expressarem por meio de novas centralidades. Com isso, como a estruturação da cidade de Londrina mostra-se mais complexa, ambas as lógicas apresentam-se também mais complexas e, por esta razão, mostram-se melhor delineadas e territorializadas.

Portanto, nas duas cidades em questão, foram encontrados diferentes formas e processos, porém, mesmas lógicas – a separação dos diferentes e a composição da cidade dos iguais, ainda que, em Maringá, tenha-se o reforço da monocentralidade. Pode-se fazer esta afirmação, porque “os diferentes”, em Maringá, freqüentam lugares próximos pela existência da acessibilidade, ainda que o acesso a algumas áreas não seja facilitado, realizando-se de acordo com o poder aquisitivo.

Concluindo, as cidades apresentam um processo amplo de redefinição, porém, continuam sendo produto, condição e meio das relações capitalistas, em suas dinâmicas de realização da lógica da contradição.

**BIBLIOGRAFIA**

- ABBAGNANO, Nicola. *Dicionário de Filosofia*. Tradução: Alfredo Bosi. 4ª ed. São Paulo, 2000 [1971].
- ABLAS, Luis Augusto de Queiroz. *A teoria do Lugar central: Bases Teóricas e evidências empíricas. Estudo de caso de São Paulo*. São Paulo: IPE, 1982.
- ABRAMS, Charles. *Habitação, desenvolvimento e urbanização*. Rio de Janeiro: O cruzeiro, 1967. p. 13-25.
- ABRASCE. Associação Brasileira de Shopping Centers. Site institucional, 2005 ([www.abrasce.com.br](http://www.abrasce.com.br)) (acesso em 10/10/2005).
- ABREU, Maurício de Almeida. Contribuição ao estudo do papel do Estado na evolução da estrutura urbana. *Revista brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, Ano 43. n.º. 4. .p. 577-585, out/dez, 1981.
- ABREU, Maurício de Almeida. O estudo Geográfico da cidade no Brasil: Evolução e avaliação. Contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.) *Caminhos sobre a reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994.
- Aeroporto de Londrina. Boletim de horários previstos. 2004. Acesso em [www.aeroportodelondrina.com.br/voostabela3.html](http://www.aeroportodelondrina.com.br/voostabela3.html) (Acesso em 09/02/2004)
- ALFREDO, Anselmo. A cidade capitalista: uma centralidade que impõe a descentralização. In: DAMIANI, Amélia; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odette Carvalho de Lima.(Org.) *O espaço no fim de século. A nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999.
- AMORIM FILHO, O. B. *Ciudades Intermedias y Tecnópolis potenciales en Minas Gerais - Brasil*. *Tiempo y Espacio*, Chillán, v. 8, n. 9-10, p. 23-32, 2002.
- \_\_\_\_\_. Cidades Médias e organização do espaço no Brasil. In: *Revista Geografia e Ensino*, Belo Horizonte, 2 (1), jun/ 1984.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno de; RIGOTTI, José Irineu Rangel. Os limiares demográficos na caracterização das cidades médias. In: *Caderno de Geografia*. Belo Horizonte. V. 13, n.º 20, 1º sem/2003.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno de; ABREU, João Francisco. Cidades médias e descentralização tecnológica: o caso de Minas Gerais. In: *Caderno de Geografia*. Belo Horizonte. V. 12, n.º 18, 1º sem/2002.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno de; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (orgs.). *Cidades Médias Brasileiras*. IPEA, 2000.
- ANDRADE, Manuel Correa de. *Geografia - Ciência da Sociedade - Uma Introdução à Análise do Pensamento Geográfico*. Editora Atlas, SP, 1980
- \_\_\_\_\_. *Aceleração e Freios ao Desenvolvimento brasileiro*. Petrópolis-RJ: Vozes, 1973a.
- \_\_\_\_\_. *Espaço, Polarização e Desenvolvimento*. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1973b.
- ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. O desempenho das cidades

- médias no crescimento populacional brasileiro no período 1970/2000. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (orgs.). *Cidades Médias Brasileiras*. IPEA, 2000.
- ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente; SANTOS, Denis Paulo. *Pobreza nas cidades médias brasileiras*. Mimeo, 2000.
- ANFAVEA. Anuário da Indústria automobilística brasileira, 2004.
- ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho. Ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho*. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 2000 [1999].
- ANNT. Anuário estatístico. Ano base 2002. Transporte coletivo interestadual e internacional de passageiros, 2003.
- APRAS. Associação Paranaense de supermercados. Relatório de atividades, 2005.
- ARANTES, Otília. Uma estratégia fatal. A cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2000.
- ARANTES, OTÍLIA; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2000.
- ARAÚJO, S.M. P. de. A ação sindical no contexto político da privatização das telecomunicações no Brasil. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, vol. VI, nº 119 (100), 2002. [ISSN: 1138-9788] <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn119100.htm>
- ARAYA, Carmen Varela. *Las ciudades intermedias de la x región de Los Lagos, Chile*. In: Anais IV seminário Internacional de Estudos Urbanos. Tandil-Argentina, 2003.
- ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (orgs.). *De JK a FHC, a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.
- ASARI, Alice Yatiyo e TUMA, Magda M. *Aspectos históricos, físicos, econômicos e institucionais do município de Londrina*. Londrina: Prefeitura Municipal de Londrina, 1978.
- ASCHER, François. Telecommunications et metapolisation. In: *Metápolis ou l'avenir de villes*. Paris: Editions Odile Jacob, 1995.
- ASSOCIAÇÃO Internacional de Administradores Municipais. *Planejamento Urbano*. Tradução de Maria de Lourdes Modiano. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1965.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL. Ministério da Fazenda, 2003 In: IBGE CIDADES, 2005.
- BASTOS, Maria Durvalina Fernandes; GOMES, Maria de Fátima Cabral Marques. Impasses na urbanização de favelas – um estudo de caso. In: *Cadernos IPPUR/UFRJ*, ano VII, nº 3, Dez/1993.
- BAUAB, Fabrício Pedroso. *O Organicismo da Natureza dos “Quadros”: um estudo sobre alguns vínculos teóricos que alicerçaram os quadros da natureza, de Alexander Von Humboldt*. 2001. 304 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *O comércio na cidade*. In: *Geografia Urbana*. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980. p. 203-364.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline; CHABOT, Georges. *Tratado de Geografía Urbana*. Traducido por Rosa Ascón e Teresa Juni. Barcelona: Editora Vicenz-vives, 1970.

BENADUCE, Gilda Maria Cabral. Constituição e papel das redes no contexto da mundialização da economia. In: *Boletim de Geografia*. Maringá - Departamento de Geografia – UEM. Ano 18, nº 1, 2000.

\_\_\_\_\_. *Intensificação das redes de informações e novas espacialidades no Paraná*. 212 f. (tese de doutorado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 1999.

BENAKOUCHE, Tâmara. Tecnologia é sociedade: contra a noção de impacto tecnológico. In: DIAS, Leila Christina, SILVEIRA, Rogério Leandro de Lima (orgs.). *Redes, Sociedades e Territórios*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.

BENKO, Georges B. Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: HUCITEC, 1999 [1995].

\_\_\_\_\_. Os novos espaços industriais: a lógica locacional. Tradução: Sérgio Meirelles. In: *Cadernos IPPUR/UFRJ*. Ano VII, no 1, abril 1993.

\_\_\_\_\_. *Géographie des technopôles*. Paris: MASSON, 1991.

BENKO, Georges B; LIPIETZ, Alain. (Org.) *As regiões ganhadoras. Distritos e redes. Os novos paradigmas da geografia econômica*. Tradução de Antonio Gonçalves. Oeiras: Celta, 1994

BERTRAND, G. Paisagem e Geografia física global: esboço metodológico. In: *Caderno de ciências da terra*. São Paulo, 1980 [1971].

BIENENSTEIN, Glauco. Shopping Center: o fenômeno e sua essência capitalista. In: *Geografia*. Ano 3, nº 6, 2001.

BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. *Dicionário de política*. Tradução de Carmem c. Varriale [et all]. Brasília: editora da Universidade de Brasília: São Paulo: Imprensa oficial do Estado. 5. ed., 2000 [1983].

BOEIRA, José Jair. Espaço Urbano de uma metrópole regional de Porte médio: Maringá. 125 f. (dissertação de mestrado em Geografia) Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2003.

BORGES, William Antônio. *A desigualdade inscrita no espaço microregional: o caso de Sarandi*. Universidade Estadual de Maringá (relatório de iniciação científica). 2001

BORGUETTI, Cida .Deputada Estadual, em entrevista ao Jornal da Assembléia de 15/09/2005. Disponível em <http://www.alep.pr.gov.br/informativo/jornalassembleia32.pdf> (acesso de 15/10/2005)..

BOSCHI, Renato Raul (org.) *Debates urbanos 2. Violência e cidade*. São Paulo: Zahar Editor, 1982.

BOZZANO, Horácio. *Tertorios reales, territórios pensados, territórios posibles. Apotes para una teoria territorial del ambiente*. Buenos aires: Espacio territorial, 2000.

BNDES. Gerência Setorial de Comércio e Serviços. Cadernos setoriais, 2000. Disponível em <http://www.bndes.gov.br/conhecimento/setorial/get2is25.pdf>. Acesso em 20/12/2005.

BRAGUETTO, Cláudio Roberto. *A inserção da microrregião geográfica de Londrina na divisão territorial do trabalho*. São Paulo. (dissertação de mestrado em Geografia) Universidade de São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. *Divisão territorial do trabalho*. Mimeo, s/d.

- CALDEIRA, Tereza Pires do Rio. *Cidade de Muros: Crise, Segregação e Cidadania em São Paulo*. São Paulo: EDUSP, 2001. Tradução de Frank de Oliveira e Henrique Monteiro.
- CALVINO, Ítalo. *As Cidades Invisíveis*. Tradução de Diogo Mainardi. 14ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1990 [1972].
- \_\_\_\_\_. *Seis propostas para o terceiro milênio*. Tradução de Ivo Barroso. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1990 [1988].
- CAMARGO, Cândido Procópio Ferreira et. al. (org.) São Paulo: 1975. *Crescimento e Pobreza*. São Paulo: Loyola, 1981.
- CAMBIAGHI, Salette. O povoamento no norte do Paraná. In: *Anais da associação dos geógrafos do Brasil*, São Paulo. v. 6. nº 1. p. 1951.
- CAMBRIDGE INTERNATIONAL DICTIONARY OF ENGLISH. Cambridge-USA: Cambridge University Press, 1995.
- CANZIANE, Alex. *Deus quer, o homem sonha e a obra acontece*. 2004. Disponível em: [http://www.alexcanziani.com.br/analise/ver\\_analise.asp?id\\_not=4](http://www.alexcanziani.com.br/analise/ver_analise.asp?id_not=4) (acesso em 15/10/2005).
- CAPEL, Horacio. *La morfologia de las ciudades*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.
- CARLEIAL, Liana Maria da Frota. A Questão regional no Brasil contemporâneo. In: LAVINAS, Lena; CARLEIAL, Liana Maria da Frota; NABUCO, Maria Regina (ORGs.) *Reestruturação Regional*. São Paulo: HUCITEC, 1993. p.35 a 58.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço e tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.
- \_\_\_\_\_. (org.) *Novos Caminhos da Geografia*, São Paulo: Contexto, 1999.
- \_\_\_\_\_. *A cidade*. 3ª. Ed. São Paulo: Contexto, 1997.
- \_\_\_\_\_. O lugar: Mundialização e Fragmentação. In: SANTOS, Milton et. al. *O novo mapa do mundo. Fim de século e Globalização*. 3ª. Ed., São Paulo: Hucitec, 1997.
- \_\_\_\_\_. *O lugar no/do mundo*. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- \_\_\_\_\_. A natureza do espaço fragmentado. In: *Território . Globalização e Fragmentação.*, 2ª. Ed. São Paulo: Hucitec, 1996.
- \_\_\_\_\_. *A (Re) produção do Espaço Urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.
- \_\_\_\_\_. *Espaço e Indústria*. 5ª. Ed. São Paulo: Contexto, 1992.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (orgs.). *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004.
- \_\_\_\_\_. *Geografias de São Paulo: a metrópole do século XXI*. São Paulo: Contexto, 2004.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri; ROSSINI, Rosa Éster. População e processo de estruturação do espaço geográfico. *Revista do Departamento de Geografia, USP*, nº 2, 1983.
- CARTER, Harold. *El estudio de la Geografía Urbana*. Tradução de Adri Van Breda. Madrid: Instituto de estudios de administración local, 1974 [1972]
- CARVALHO, Luiz Domingos Moreno. O posicionamento e o traçado urbano de algumas cidades implantadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná e Sucessora Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, 207 f. (dissertação de Mestrado em Geografia) Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2000.
- CARVALHO, Pompeu Figueiredo de; BRAGA, Roberto (Org.) *Perspectivas de gestão*

- ambiental em cidades médias. DEPLAN-IGCE-UNESP. Rio Claro, 2001.
- CASSETI, Valter. *Ambiente e apropriação do relevo*. São Paulo: Contexto, 1989.
- CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- \_\_\_\_\_. *A sociedade em rede*. Tradução de Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- \_\_\_\_\_. *Democracia e socialismo*. Tradução de Glória Rodrigues. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.
- \_\_\_\_\_. *Problemas de investigação em sociologia urbana*. Editorial Presença: Martins Fontes, 1975.
- CASTELNOU NETO, Antônio Manoel Nunes. Arquitetura das primeiras décadas de Londrina. In: [www.unopar.br/portugues/revista\\_cientificah/art\\_orig\\_pg65/body\\_art\\_orig\\_pg65.html](http://www.unopar.br/portugues/revista_cientificah/art_orig_pg65/body_art_orig_pg65.html) (Acesso em 10/12/2004)
- \_\_\_\_\_. *Arquitetura londrinense. Expressões de intenção pioneira*. Londrina: Atrito Art, 2002.
- CASTELO BRANCO Maria Luíza. *Estudos sobre cidades médias*. Mimeo, 2005
- CASTILLO, Ricardo Abid. *Os usos do território e as novas tecnologias*. Mineo, 2005
- CASTILLO, Ricardo Abid, TREVISAN, Leandro. Racionalidade e controle dos fluxos materiais no território brasileiro: o sistema de monitoramento de veículos por satélite no transporte rodoviário de carga. In: DIAS, Leila Christina, SILVEIRA, Rogério Leandro de Lima (orgs.). *Redes, Sociedades e Territórios*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.
- CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (ORGs.). *Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p.117 a 140.
- CASTRO, Josué de. *Geografia da Fome*. 8ª. Ed. São Paulo: Brasiliense, 1963. Volume 1
- \_\_\_\_\_. *Geografia da Fome*. 8ª. Ed. São Paulo: Brasiliense, 1963. Volume 2
- CATUAÍ SHOPPING CENTER. Site institucional. Disponível em [www.catuaishopping.com.br](http://www.catuaishopping.com.br). Acesso em (20/10/2005)
- CAVALARI, Márcia Crsitina. *Expansão urbana de Londrina. (1970-1995)*, 1996. f. Monografia (Bacharelado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina.
- CENSO DEMOGRÁFICO 1950, 1970, 1980, 1991, 2000.
- CONTAGEM DA POPULAÇÃO. IBGE, 1996.
- CENSO COMERCIAL. IX *Recenseamento Geral do Brasil – 1980*. v. 4, nº 1.
- CENSO DOS SERVIÇOS. IX *Recenseamento Geral do Brasil – 1980*. v. 5, nº 1.
- CHAUÍ, Marilena. *O que é ideologia*. São Paulo: Abril cultural/Brasiliense, 1984.
- CHESNAIS, François. *A mundialização do capital*. Tradução de Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996. [1994]
- CHORLEY, Richard; HAGGETT, Peter. *La Geografía y los modelos socioeconómicos. Instituto de estudios de administración local*. Colección nuevo urbanismo. Madrid, 1971.
- CHRISTALLER, Walter. *Os lugares centrais na Alemanha do Sul*. Tradução de Mario Antônio Eufrásio (versão preliminar). São Paulo, 1981. (Mimeo.) (publicação original de

1933).

CLARK, David. *Introdução à Geografia Urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

CMTU - Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina. *Contagem dos fluxos de pessoas por dia em cada terminal urbano de Londrina*. Janeiro a setembro de 2000.

COHAB. Companhia Municipal de Habitação. Listagem de moradias. Londrina, 2003.

COGGIOLA, Osvaldo. *Introdução à teoria marxista*. São Paulo: Viramundo, 1998.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná. São Paulo, 1975.

COMURB - Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização - Demonstrativo de passageiros nos terminais e ônibus no ano de 2003. Londrina 2004

CORAGGIO, Jose Luis. La construcción de una economía popular: via para el desarrollo humano. In: *Cadernos IPPUR/UFRJ*, ano VII, nº 3, Dez/1993.

CORDEIRO, Helena Kohn. As telecomunicações e as redes urbanas no Brasil: pesquisas em desenvolvimento. In: *Boletim de Geografia Teórica*. Vol. 20, 1990.

\_\_\_\_\_. A metodologia e as técnicas de pesquisa. In: \_\_\_\_\_. *O centro da metrópole paulistana. Expansão recente*. São Paulo: USP – IG, 1980.

CORRÊA, Roberto Lobato. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. In: *Revista Território*, Rio de Janeiro, nº. 8 jan./jun. 2000.

\_\_\_\_\_. Redes geográficas – cinco pontos para discussão. In: Vasconcelos, Pedro de Almeida e SILVA, Sylvio Bandeira de Mello. (org.) *Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira*. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 1999.

\_\_\_\_\_. *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

\_\_\_\_\_. Concentração bancária e os centros de gestão do território. In: BECKER, Bertha et al. (Org.). *Geografia e Meio ambiente no Brasil*. São Paulo: HUCITEC, 1995 a.

\_\_\_\_\_. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1995 b.

\_\_\_\_\_. *Região e Organização espacial*. 5ª. Ed.. São Paulo: Ática, 1995 c.

\_\_\_\_\_. Hinterlândias, hierarquias e redes: uma avaliação da produção geográfica brasileira. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (ORG.) *Caminhos sobre a reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994. p. 323-359.

\_\_\_\_\_. *A Rede Urbana*. São Paulo: Ática, 1989.

\_\_\_\_\_. Os estudos de redes urbanas no Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia*, 29 (4): 93-116, 1967.

COUTINHO, Humberto Puiggan. *Londrina. 25 anos de sua história*. 2ª. Ed. Londrina: Gráfica Universal: Londrina, 1997. (data de publicação original – 1959)

CUNHA, Fábio César Alves da. *A metrópole de papel: a representação de “Londrina Metrópole” na institucionalização da região Metropolitana de Londrina*. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2005.

\_\_\_\_\_. *Crescimento Urbano e poluição Hídrica na zona norte de Londrina – PR..1996*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

- DAMIANI, Amélia Luísa. A crise da cidade: os termos da urbanização. In: DAMIANI, Amélia; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odette Carvalho de Lima.(Org.) *O Espaço no Fim de Século. A nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p. 118-131.
- DAMIANI, Amélia; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odette Carvalho de Lima.(Org.) *O Espaço no Fim de Século. A nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p. 118-131
- DAVIDOVICH, Fany. Uma reflexão a respeito do projeto Megacidades. In: *O novo mapa do mundo. Fim de século e Globalização*. 3ª. Ed., São Paulo: Hucitec, 1997.
- \_\_\_\_\_. Redutos de classe media, uma interpretação acerca da urbanização. In: *Cadernos IPPUR/UFRJ*, ano VII, nº 3, Dez/1993.
- DAVIS, Mike. *Cidade de Quartzos. Escavando o futuro em Los Angeles*. Tradução de Renato Aguiar. São Paulo: Página Aberta, 1993.
- DELGADO, Guilherme C. Capital e política agrária no Brasil: 1930-1960. In: SZMERECSÁNYI, Tomas, SUZIGAN, Wilson (Org.). *História econômica do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: HUCITEC, 1997.
- DENATRAN. Departamento Nacional de Transportes. Relatório de atividades, 2003
- DIAS, Leila Christina, SILVEIRA, Rogério Leandro de Lima (orgs.). *Redes, Sociedades e Territórios*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.
- DIAS, Leila Christina. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, Leila Christina, SILVEIRA, Rogério Leandro de Lima (orgs.). *Redes, Sociedades e Territórios*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.
- \_\_\_\_\_. Réseaux d'information et réseaux urbain au Brésil. Paris: L'Harmattan, 1995.
- \_\_\_\_\_. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (ORGs.). *Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.
- DRUCK, Maria da Graça. *Terceirização: (des)fordizando a fábrica. Um estudo do complexo petroquímico*. Salvador: EDUFA; São Paulo: Boimtempo, 2001 [1999].
- EDITEL. Paraná Interior. Telefones residenciais e comerciais. Mapa Digital – Paraná Interior, 2002.
- EGLER, Claudio. Questão regional e gestão do território no Brasil. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (ORGs.). *Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 207-238
- EMBRAPA. Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. Classificação de solos, 1999.
- ENCICLOPÉDIA LAROUSSE CULTURAL, 1998
- ENDLICH, Ângela Maria. *Maringá e o tecer de uma rede urbana regional*. 221 f. (dissertação de mestrado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 1998.
- ELIAS, Denise. Territorialização do Capital no Espaço Agrário Cearense. In: *Geografia*, Rio Claro, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 223-241, 2005.
- FARIAS, Didima Olave. [Ciudades intermedias de Chile Central](#). In: *Anais IV seminário Internacional de Estudos Urbanos*. Tandil-Argentina, 2003.
- FERNANDES, Ana Cristina. Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições

- urbanas sobre os ajustes globais e locais no capitalismo contemporâneo. In: *Espaço e debates: revista de estudos regionais e urbanos*. Ano XVII, n.º. 41, 2001.
- FERREIRA, Yoshiya Nakagawara. Produção e reprodução do espaço urbano de Londrina – à luz e à margem da legislação. *Revista de Geografia*, Londrina, 1984.
- FERREIRA JUNIOR, Divaldo; FRESCA, Tânia Maria. Aspectos da Verticalização em Londrina. In: [www.lead.uerj.br/VICBG-2004/Eixo1/E1\\_228.htm](http://www.lead.uerj.br/VICBG-2004/Eixo1/E1_228.htm) (acesso em 08/12/2004)
- FESSLER VAZ, Lílian, SILVEIRA, Carmem Beatriz. Áreas centrais, projetos urbanísticos e Vazios Urbanos. In: *Revista Território*, Rio de Janeiro, n.º. 7 jul./dez. 1999.
- FICHER, Sylvia. Edifícios altos no Brasil. In: *Espaço e debates*. São Paulo, n.º 37, 1994.
- FISCHER, André. *Industrie et espace géographique*. Paris: Masson, 1994.
- FONTENELLE, Isleide Arruda. *O nome da marca. McDonald's, fetichismo e cultura descartável*. São Paulo: Boitempo, 2002.
- FRESCA, Tânia Maria. *Rede Urbana do Norte do Paraná*. Londrina: EDUEL, 2004
- \_\_\_\_\_. A rede urbana Norte Paranaense: de um padrão tipo christalleriano à uma condição de diversidade e complexidade. In: FRESCA, Tânia Maria; SALVI, Rosana F.; ARCHELA, Rosely S. *Dimensões do espaço paranaense*. Londrina: EDUEL, 2002.
- \_\_\_\_\_. Industrialização no norte do Paraná na década de 1990: transferência industrial e estratégias de crescimento. In: *Ciência Geográfica*. Bauru. Ano X, Vol. X, n.º 3. Set/Dez 2004.
- \_\_\_\_\_. *Transformações da rede urbana de Norte do Paraná: Estudo comparativo de três centros*. 2000. f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo.
- FRESCA, Tânia Maria; SALVI, Rosana F.; ARCHELA, Rosely S. *Dimensões do espaço paranaense*. Londrina: EDUEL, 2002.
- FRÚGOLI Jr., Heitor. *Centralidade em São Paulo*. São Paulo: Cortez Editora-Edusp-Fapesp, 2000.
- FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS – FGV. *Uma incrível viagem pela cadeia produtiva do BigMac*. Relatório McOnomics, 2005
- FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS – FGV. REVISTA CONJUNTURA ECONÔMICA. Vol.59, n.º 9, set/2005.
- GAETA, Antonio Carlos. Gerenciamento dos *Shopping Centres* e Transformação no Espaço Urbano. In: PINTAUDI, Silvana Maria; FRÚGOLI JR., Heitor (Org.). *Shopping Centers. Espaço, Cultura e Modernidade nas cidades brasileiras*. São Paulo: UNESP, 1992.
- GARCÍA, Maria Célia. (Coord.). Informe final comision de evaluacion de aspectos ambientales. Tandil: Taller de gráfica Linari, 2002.
- GARCIA CID, Celso; PELEGRINI, Domingos. *O tempo de Seo Celso*. Edição dos autores, s/d.
- GAUDEMAR, Jean Paul. *Mobilidade do trabalho e acumulação do capital*. Lisboa: Editora Stampa, 1977.
- GEORGE, Pierre. *Geografia Urbana*. Tradução do grupo de estudos franceses de interpretação e tradução. São Paulo: Difel, (1969 [1961]).
- \_\_\_\_\_. *Geografia do Consumo*. Tradução de Djalma Forjaz Neto. 2ª. Ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1971.

- GOITIA, Fernando Chueca. *Breve História do urbanismo*. Tradução: Emílio Campos Lima. Lisboa: Editorial Presença, 1996.
- GOLDENSTEIN, Léa; SEABRA, Manoel. Divisão Territorial do trabalho e nova regionalização. In: *Revista do Departamento de Geografia*. São Paulo, 1982. p. 21-47.
- GOMES, Paulo Cesar da Costa. *Conceito de Região e sua discussão*. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (ORGs.). *Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 49-77.
- GONÇALVES NETO, Wenceslau. *Estado e agricultura no Brasil: política agrícola e modernização brasileira 1960-1980*. São Paulo: HUCITEC, 1997. Pág. 141-225.
- GONZALES, Suely Franco Netto; FREDERICO, Holanda; KOHLSDORF, Elaine; *O espaço da cidade. Contribuição à análise urbana*. São Paulo: Projeto, 1985.
- GONZÁLEZ, Edelmira. [Ciudad Valle Central](#) In: *Anais IV seminário Internacional de Estudos Urbanos*. Tandil-Argentina, 2003.
- GOOGLE EARTH, 2005. *software* Disponível em [www.earth.google.com](http://www.earth.google.com) (acesso em 10/10/2005)
- GORENDER Jacob. Apresentação: In: MARX, K. *O capital: crítica da economia política*. São Paulo: Nova cultural, 1985
- GOTARDO, Elizabeth. *Da favela ao bairro – Favela do Helio em Sarandi*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual de Maringá, 2003.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço*. São Paulo: Edusp, 1993. p. 115-158.
- GUERRA, Antônio Teixeira. *Dicionário geológico geomorfológico*. 6ª ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.
- GUIDUCCI, Roberto. *A cidade dos cidadãos. Um urbanismo para todos*. Tradução: Patrícia M. E. Cenachi. São Paulo: Brasiliense, 1980.
- GUIDUGLI, Odeibler Santo. Espacialização do crescimento urbano como fator gerador de problemas: exemplo da Vila Industrial em Rio Claro-SP (notas prévias de pesquisa). *Revista de Geografia*. Universidade Estadual Paulista/UNESP. São Paulo, v. 10, p. 125 a 136, 1991.
- GUIMARÃES, Raul Borges. *Atores políticos, representação social e produção da escala geográfica*. Mimeo, 2003.
- HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- HARVEY, David. *A condição Pós-moderna*. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 6ª. Ed. São Paulo: Edições Loyola, 1996.
- \_\_\_\_\_. *A Justiça Social e a Cidade*. Tradução de Armando Corrêa da Silva. São Paulo: HUCITEC, 1980.
- HEIDECK, Sandra. *Um projeto ambicioso em busca de identidade*. Dissertação (mestrado em Geografia). Universidade Estadual de Maringá, 2001
- HOWARD, Ebenézer. *Cidades jardins de amanhã*. Tradução: Dácio Ottoni. São Paulo: Hucitec, (1996 [1902]),
- HOBBSAWM, Eric. *Era dos extremos. O breve século XX. 1914-1991*. Tradução de Marcos Santarrita. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.
- \_\_\_\_\_. *A era das revoluções. Europa 1779-1848*. Tradução de Tereza Lopes Teixeira e

Marcos Pendrel. 12ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

\_\_\_\_\_. *A era do capital (1848-1975)*. Tradução de Luciano Costa Neto. 5ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

IBGE. Produto Interno Bruto Municipal, 2003.

IBGE/CNAE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/ Classificação Nacional de Atividades Econômicas, 2004

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA. Média dos fluxos de veículos: 1997, 2000, 2001, Londrina.

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Relatórios Estatísticos, 2002

IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas. Relatório de pesquisa Econômica, 2002

ITANI, Alice Fushako. O olhar urbano: Do Flâneur ao Metroviário. *Revista de Geografia*. Universidade Estadual Paulista/UNESP. São Paulo, v. 13, p. 177 a 185, 1996.

JOFFILY, José. *Londres – Londrina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1985. 260 p.

JONSON, James H. *Geografia Urbana*. Tradução de Joan Olivar Barcelona: Oikos-Tau, 1974.

KATUTA, Ângela Massumi; SOUZA, José Gilberto de . *Geografia e Conhecimentos cartográficos*. 1. ed. São Paulo: Editora da UNESP, 2001. v. 1. 162 p

KLEIN, Naomi. *Sem Logo: a tirania das marcas em um planeta vendido*. Tradução de Ryta Vinagre. Rio de Janeiro: Record, 2003.

KONDER, Leandro. *Marx. Vida e obra*. São Paulo: Cromosete, 1998.

KOWARICK, Lucio. *Escritos Urbanos*. São Paulo: Ed. 34, 2000. 143p.

\_\_\_\_\_. *A espoliação urbana*. 2ª. Ed. Paz e terra, 1993. 204 p.

KURZ, Robert. *O colapso da modernização*. 5ª. Ed. Tradução de Karen Elsabe Barbosa. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

LACOSTE, Yves. *A Geografia serve, antes de mais nada, para fazer a guerra*. Lisboa: Iniciativas editoriais, 1980.

LEFEBVRE, Henri. *A cidade do capital*. Maria Helena Rauta Ramos. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

\_\_\_\_\_. *A Revolução Urbana*. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999 [1970].

\_\_\_\_\_. *The production of space*. Translated by Donald Nicholson-Smith. Oxford UK & Cambridge USA: Blackwell, 1992.

\_\_\_\_\_. *O Direito à Cidade*. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Moraes, 1991 [1968].

\_\_\_\_\_. *A vida cotidiana no Mundo Moderno*. Tradução de Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.

\_\_\_\_\_. *La Presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de la representaciones*. Traducción de Oscar Barahona y Uxo Doyhamboure. México: Fondo de Cultura Económica, 1983.

- \_\_\_\_\_. *Lógica formal. Lógica dialética*. Tradução de Nelson Coutinho. Civilização Brasileira, 1974.
- \_\_\_\_\_. *O Direito à Cidade*. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Moraes, 1969 [1968].
- LEBORGNE, Danielle, LIPIETZ, Alain. Flexibilidade defensiva ou flexibilidade ofensiva: os desafios das novas tecnologias e da competição mundial. In: VALLADARES, Lícia; PRETECEILLE, Edmond. (Org.) *Reestruturação Urbana: Tendências e desafios*. São Paulo: Nobel, 1990.
- LE CORBUSIER. *Carta de Atenas*. São Paulo: HUCITEC, 1993.
- LEINZ, Vitor. *Geologia geral*. 2ª ed. São Paulo, 1987 [1963].
- LENCIONI, Sandra. *Região e Geografia*. São Paulo: Edusp, 1999.
- LESBAUPIN, Ivo; STEIL, Carlos; BOFF, Clodovis. *Para entender a conjuntura atual*. Petrópolis: Vozes, 1996.
- LIMONAD, Éster. Considerações sobre o novo paradigma do espaço de produção industrial. In: *Ciência Geográfica*. Bauru. IX – Vol. IX (3) Set/Dez, 2003.
- LIMONAD, Éster, HAESBAERT, Rogério, MOREIRA, Ruy (Orgs.). *Brasil século XXI – por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas*. São Paulo: Max Limonad, 2004.
- LIPIETZ, Alain. *O capital e seu espaço*. Tradução: Manoel Seabra. São Paulo: Nobel, 1988.
- LOBO, Haddock. *Geografia Econômica*. 12ª. Ed. São Paulo: Atlas, 1977.
- LOJAS AMERICANAS. *Comentário de desempenho – 3º Trimestre de 2005*. www.lasa.com.br (acesso em 10/10/2005).
- LOJKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana*. Tradução de Estela dos Santos Abreu. 2ª. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- LONDRINA, Plano diretor, 1997.
- LÖWEN SAHR, Cicilian Luiza. O papel da cidades médias nas estratégias de desenvolvimento espacial do Paraná. In: *Boletim de Geografia*. Departamento de Geografia – UEM. Ano 19, nº 1, 2001.
- \_\_\_\_\_. Dimensões de análise da verticalização: exemplos da cidade média de Ponta Grossa-PR. In: *Revista de História Regional*. Ponta Grossa. Vol. 5, nº 1, 2000.
- LÖWY, M., *As aventuras de Karl Marx contra o Barão de Munchhausen*. Marxismo e positivismo na sociologia do conhecimento. São Paulo: Cortez, 2000
- \_\_\_\_\_. *Ideologias e ciência social*. São Paulo: Nobel, 1998.
- LUIZ, Adilson Nalin. *A evolução urbana de Londrina-PR no período de 1957 a 1980 através de fotointerpretação*. 1991. f. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina.
- MACHADO, Lia Osório. Sistemas e redes urbanas como sistemas complexos evolutivos. In: *Anais do VII Simpósio Nacional de Geografia Urbana (SIMPURB)*, São Paulo, Out/2001.
- MAACK, Reinhard. *Geografia Física do Estado do Paraná*. Curitiba: UFPR, 2003.
- MAGNANI, José Guilherme; TORRES, Lílian (orgs.). *Na metrópole: textos de antropologia urbana*. São Paulo: EDUSP, 1996.
- MAMIGONIAN, Armem. Teorias sobre a industrialização brasileira. In: *Cadernos*

*Geográficos*. Florianópolis, n°. 2 maio de 2000.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para crise urbana*. Petrópolis, Vozes, 2001.

\_\_\_\_\_. O urbanismo na periferia do capitalismo: desenvolvimento da desigualdade e contravenção sistemática. In: GONÇALVES, Maria da Flora (org.). *O novo Brasil urbano. Impasses/diferenças/perspectivas*. São Paulo: Mercado aberto, 1998.

MARKUSEN. Ann. Região e Regionalismo: um enfoque marxista. *Espaço e Debates. Revista de Estudos Regionais e urbanos*. São Paulo, Ano 1, n° 2 . p. 61 a 99, maio de 1981.

MARTINELLI, Marcelo. *Curso de Cartografia Temática*. São Paulo: Contexto, 1991.

MARTINS, José de Souza. *A Sociabilidade do Homem Simples*. São Paulo: HUCITEC, 2000.

\_\_\_\_\_. (Org) *(Dês) figurações. A vida cotidiana no imaginário onírico da metrópole*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MARTINS, Sérgio. Crítica à economia política do espaço. In: DAMIANI, Amélia; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odete Carvalho de Lima.(Org.) *O espaço no fim de século. A nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999.

\_\_\_\_\_. A cidade “sem infância”: a produção do espaço no mundo da mercadoria. In: *Boletim Paulista de Geografia*. – AGB. N° 74, 1996.

\_\_\_\_\_. A cidade das sombras da ordem. *Revista do Departamento de Geografia – USP*. v. 10, 1990.

MARKUSEN, Ann. Região e regionalismo: um enfoque marxista. In: *Espaço e Debates*. São Paulo: Cortez. Ano 1, n° 2, maio de 1981.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. São Paulo: Nova cultural, 1985. Vol 1.

\_\_\_\_\_. Contribuição á crítica da economia política. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1983.

MASSEY, Doreen. Regionalismo: alguns problemas atuais. *Espaço e Debates. Revista de Estudos Regionais e urbanos*. São Paulo. Ano 1, n° 4, p. 51 a 83, maio de 1981.

MATTOS, Carlos. Redes, nodos e cidades: transformação da ametroplé latino-americana. In: RIBEIRO, Luiz Cezar de Queiroz. (org.) *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Editora da Fundação Perseu Abramo, Rio de Janeiro: FASE, 2004.

MELCHIOR, Lirian: *Migrantes japoneses: um ciclo migratório. O caso de Londrina-PR*. Dissertação (mestrado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2003.

MELO, Jayro Gonçalves. (org.) *Região, Cidade e Poder*. Presidente Prudente: GASPERR, 1996.

MELLO, João Baptista Ferreira de. Explosões e Estilhaços de Centralidades no Rio de Janeiro. *Revista de Geografia*, Rio de Janeiro, n°. 2, dez. de 1997.

MELLO, José Carlos. *Planejamento dos transportes urbanos*. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

MENDES, César Miranda. *O edifício no jardim: Um plano destruído. A verticalização de Maringá*. (tese de doutorado em Geografia) Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

MENDES, César Miranda e GRZEGORCZYK, Vanderlei. Centro, centralidade e verticalização em Maringá. In: MORO, Dalton Áureo (Org.) *Maringá. Espaço e Tempo. Ensaio de Geografia Urbana*. Maringá, UEM, 2003 (2003)

MENDES, César Miranda; NEGRI, Sílvio Moisés. O “falso” novo centro de Maringá-PR. *Boletim de Geografia*. Ano 16. n. 1, 1998.

MENDONÇA, Francisco de Assis. *O clima e o Planejamento Urbano de cidade de Porte médio e pequeno. Proposição metodológica para Estudo e suas aplicação à cidade de Londrina*. 1994. f. Tese (Doutorado em Geografia Física) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

MENEGUETTI, Karin Schwabe. *Desenho Urbano e Qualidade de Vida. O caso de Maringá*. 147 f. (Dissertação de mestrado em Geografia) UEM, Maringá, 2001.

MONBEIG, Pierre. *O estudo das cidades*. In: \_\_\_\_\_. *Novos estudos de geografia humana*. São Paulo: Difel, 1957.

MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. *A Geografia no Brasil (1934-1977). Avaliação e tendências*. São Paulo: Universidade de São Paulo, Instituto de Geografia, 1980.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Geografia. Pequena História Crítica*. 14ª. Ed. São Paulo: HUCITEC, 1995.

\_\_\_\_\_. *Gênese da Geografia Moderna*. São Paulo: HUCITEC, 1980

MOREIRA, Ruy. A nova divisão territorial do trabalho e as tendências de configuração do espaço brasileiro. In: LIMONAD, Éster, HAESBAERT, Rogério, MOREIRA, Ruy (Orgs.). *Brasil século XXI – por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas*. São Paulo: Max Limonad, 2004.

MORO, Dalton Áureo (Org). *Maringá. Espaço e Tempo. Ensaio de Geografia Urbana*. Maringá, UEM, 2003.

MOTIM, Benilde Maria Lenzi. Mudanças no trabalho e no mercado de trabalho: trabalhadores do ramo de telecomunicações no Brasil. In: *Scripta Nova*. Universidad de Barcelona. Vol. VI, núm. 119 (75), 1 de agosto de 2002.

MOURA, Rosa. Paraná: meio século de urbanização. In: *Revista RA e GA*, Curitiba, nº. 8, p.33-44, 2004 a.

\_\_\_\_\_. Morfologias de concentração no Brasil: o que se configura além da metropolização? In: *Revista Paranaense de desenvolvimento*. Curitiba, nº. 107, p.77-92, jul/dez 2004 b.

\_\_\_\_\_. Rede urbana e reestruturação do território nacional. Um percurso por entre representações. In: *Anais do VIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana (SIMPURB)*. Recife, Novembro de 2003.

MOURA, Rosa; DELGADO, Paulo; DESCHAMPS, Marley e CARDOSO, Nelson Ari. A realidade das áreas metropolitanas e seus desafios na federação brasileira: diagnóstico sócio-econômico e da estrutura de gestão. In: *Anais do IX Simpósio Nacional de Geografia Urbana (SIMPURB)*, Manaus, 2005.

MÜLLER, Nice Leccocq. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. In: *Geografia: Revista do departamento de Geociências, UEL*. Vol. 10, no 1, jan/jun 2001 [1956].

\_\_\_\_\_. *A área central da cidade*. In: AZEVEDO, Aroldo de. *A cidade de São Paulo. Estudos de Geografia Urbana*. Vol III. Aspectos da metrópole paulista. Companhia Editora Nacional. São Paulo, 1958. pág. 121 a 182.

\_\_\_\_\_. Contribuição ao estudo do norte do Paraná. *Boletim Paulista de Geografia*, mar/

1996. n° 22. p. 55-97.

\_\_\_\_\_. *O fato urbano na bacia do Rio Paraíba – São Paulo*. Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história*. Belo Horizonte, 1965.

NAKAGAWARA, Yoshiya. Londrina deve ser tratada como metrópole. Folha de Londrina, 10 de dezembro de 1999.

\_\_\_\_\_. *As funções regionais de Londrina e sua área de influência*. 1972. f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo. 3 v.

NASCIMENTO, Isabella Soares. O arranha-céu: produto verticalizado da globalização. In: *Sociedade & Natureza*. Uberlândia. Ano 12, n° 23, jan/jun 2000.

NEGRI, Sílvio Moisés. A Expansão da Periferia na Região Metropolitana de Maringá-PR: cidade de Paiçandu; *Encontro Nacional de Geógrafos*. João Pessoa, 2002. Caderno de resumos

\_\_\_\_\_. A expansão da periferia na Região Metropolitana de Maringá-PR: cidade de Paiçandu. Um estudo de caso. 180 f. (dissertação de Mestrado em Geografia) Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2001.

NUNES, Guida. *Favela. Resistência pelo Direito à Viver*. Petrópolis: Vozes, 1980.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino de. *A rua e a cidade: Campo Grande e a Rua 14 de Julho*. Campo Grande-MS: Ed. UFMS, 2005.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. A inserção do Brasil no capitalismo monopolista mundial. In: ROSS, Jurandir. *Geografia do Brasil*. 2ª ed. São Paulo: editora da USP, 1998 [1996].

OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia para uma Re(li)gião*. 6ª. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 1993.

\_\_\_\_\_. O Estado e o Urbano no Brasil. *Revista Espaço e Debates. Revista de estudos regionais e urbanos*. n°. 6, p. 36-54, Jan/set 1982.

OLIVEIRA, Paulo Renato. Disponível em:

<http://geocities.yahoo.com.br/prcoliveira2000/just-in-time.html>

OTTONI, Dácio. Apresentação. In: HOWARD, Ebenézer. *Cidades jardins de amanhã*. Tradução: São Paulo: Hucitec, (1996)

PADIS, Pedro Calil. *Formação de uma economia periférica: O caso do Paraná*. São Paulo: HUCITEC, 1980.

PEREIRA, Vicente Paulo Britto. *Avaliação e conseqüências do modelo no transporte por ônibus*. Brasília: EBTU, 1987.

PINTAUDI, Silvana Maria. *O shopping center no Brasil. Condições de surgimento e estratégias de localização*. In: PINTAUDI, Silvana Maria; FRÚGOLI JR., Heitor (Org.). *Shopping Centers. Espaço, Cultura e Modernidade nas cidades brasileiras*. São Paulo: UNESP, 1992.

\_\_\_\_\_. Os shoppings-centers brasileiros e o problema da valorização do espaço urbano. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, v. 65, p. 29 a 48, 1987.

PIQUET, Rosélia; RIBEIRO, Ana Clara Torres (Orgs). *Brasil: Território da desigualdade*. 2ª. Ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1991.

PONTES, Beatriz Maria Soares. *As cidades Médias brasileiras: os desafios e a complexidade*

do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.) *Urbanização e Cidades: Perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: UNESP/GAsPERR, 2001.

PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. Brasiliense. 1967.

PRANDINI, Neuza. Aspectos da Geografia Urbana de Londrina. In: *Anais da associação dos geógrafos Brasileiros*, Volume III, tomo I, 1953.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA, 2004. Cadastro de ISS, 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ, 2004. Cadastro de ISS, 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SARANDI, 2005 Disponível em: [http://www.sarandi.pr.gov.br/?url=historico\\_sarandi](http://www.sarandi.pr.gov.br/?url=historico_sarandi) (acesso em 25/12/2005)

RACINE, J.B.; RAFFESTIN, C.; RUFFY, V. Escala e ação, contribuições para uma interpretação do mecanismo de escala na prática da Geografia. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 45(1), jan/mar 1993.

RAGO, Margareth. *Do Cabaré ao Lar. A utopia da cidade disciplinar*. Brasil 1890-1930. 3ª. Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997 [1985]..

RAGO, Margareth; MOREIRA, Eduardo. *O que é taylorismo?* São Paulo: Brasiliense, 1986.

RAMIRES, Júlio César de Lima; GOMES, Eduardo Rodrigues. Verticalização litorânea: uma análise preliminar. In: *Geografares*. Vitória, nº 3, jun/2002.

RAZENTE, Nestor. *Ocupação do espaço Urbano de Londrina*. 1983. f. Dissertação (Mestrado) - Universidade federal de Pernambuco, Recife, 1983.

RÉMY, Jean e VOYÉ, Liliane. Contexto urbanizado e efeitos de estrutura social. In: \_\_\_\_\_. *A cidade: rumo a uma nova definição?* Tradução de José Domingues de Almeida. Porto: Afrontamento, 1992. p. 113-144.

RIBEIRO, Luiz Cezar de Queiroz; PECHMAN, Robert M. *O que é a questão da Moradia*. São Paulo: Nova Cultural/Brasiliense, 1985.

RIBEIRO, Luiz Cezar de Queiroz. (org.) *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Editora da Fundação Perseu Abramo, Rio de Janeiro: FASE, 2004

\_\_\_\_\_. Espaço Urbano, mercado de terras e produção da habitação. In: SILVA, L. A. M. (org.) *Debates urbanos nº. 1. Solo urbano. Tópicos sobre o uso da terra*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982. p.31-47.

RIBEIRO, William da Silva. *Centralidade e produção de loteamentos fechados na cidade de Londrina-PR*. Mimeo, 2005.

\_\_\_\_\_. O papel do empirismo e da estética na edificação da obra humboldtiana. In: *Revista Formação*. UNESP, Vol 1, nº 11, Presidente Prudente, 1994

\_\_\_\_\_. *Descentralização e redefinição da Centralidade em e de Londrina*. 190 f. (dissertação em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2002.

\_\_\_\_\_. *Crescimento do Perímetro Urbano de Londrina*. Relatório final de pesquisa do grupo IMAP entregue a CPG/UEL, Londrina, 1999. (Texto Mimeo.)

ROCHEFORT, Michel. *Redes e sistemas. Ensinando sobre o urbano e a Região*. Tradução de Antônio de Pádua Danesi, São Paulo: Hucitec, 1998.

RODRIGUES, Ana Lúcia. *A pobreza mora ao lado: segregação socioespacial na região metropolitana de Maringá*. Tese (Doutorado em Ciências sociais). Pontifícia Universidade Católica. São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. MetrÓpole regional no contexto da dinâmica paranaense. In: 27º. Encontro Anual da ANPOCS, 2003, Caxambu. 270. Encontro Anual da ANPOCS. São Paulo: ANPOCS, 2003. v. 1. p. 138.

RODRIGUES, Arlete Moysés. *Moradia nas cidades brasileiras*. São Paulo: Contexto, 1988.

\_\_\_\_\_. HÁbitat II – o futuro das Cidades Brasileiras. Notas sobre a conferência sobre os assentamentos humanos – Istambul, 1996. . *Revista de Geografia*. Universidade Estadual Paulista/UNESP, São Paulo, v. 14, 1997.

RODRIGUES, Luciano. Disponível em <http://www.guiarh.com.br/dicionario2.htm>

SALGUEIRO, Tereza Barata. *Lisboa, periferia e centralidade*. Oeiras: Celta Editora, 2001.

\_\_\_\_\_. Cidade Pós-moderna. Espaço fragmentado. In: Vasconcelos, Pedro de Almeida e SILVA, Sylvio Bandeira de Mello. (org.) *Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira*. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 1999.

\_\_\_\_\_. Cidade Pós-Moderna: espaço fragmentado. *TerritÓrio/Laget*, UFRJ. Ano III, n.º. 4. Rio de Janeiro. p. 39-54, Jan-jun 1998

SANTOS, Boaventura de Souza. Os processos da globalização. In: SANTOS, Boaventura de Souza (org.) *A globalização e as ciências sociais*. 2ª ed. São Paulo: Cortez, 2002

SANTOS, Douglas. *A reinvenção do espaço: diálogos em torno da construção do significado de uma categoria*. São Paulo: Editora da UNESP, 2002

SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: editora da USP, 2005 [1979].

\_\_\_\_\_. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4ª ed. São Paulo: Editora da USP, 2004 [1996].

\_\_\_\_\_. *Economia espacial: críticas e alternativas*. 2ª ed. São Paulo: Editora da USP, 2003 [1979].

\_\_\_\_\_. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 2ª. Ed. Rio de janeiro: Record, 2000.

\_\_\_\_\_. Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial. In: *Revista TerritÓrio*. Rio de Janeiro, LAGET/UFRJ: Ed. Garamond. Ano VI, nº 6, jan/jun 1999.

\_\_\_\_\_. *A Urbanização Brasileira*. 2ª. Ed., São Paulo: Hucitec, 1998 [1994].

\_\_\_\_\_. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 5ª. Ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_. *Economia política da cidade. O caso de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, 1994.

\_\_\_\_\_. *Ensaio sobre a Urbanização Latino-Americana*. São Paulo: HUCITEC, 1982.

\_\_\_\_\_. *Manual de Geografia Urbana*. São Paulo: Hucitec, 1981.

\_\_\_\_\_. *Espaço e Sociedade: ensaios*. Petrópolis: Vozes, 1979 a.

\_\_\_\_\_. *Pobreza urbana*. São Paulo: HUCITEC, 1979 b.

\_\_\_\_\_. *O espaço Dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Tradução de Myrna T. Rego Viana. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979 c.

- \_\_\_\_\_. *O trabalho do geógrafo no Terceiro Mundo*. Tradução de Sandra Lencioni. São Paulo: HUCITEC, 1978.
- \_\_\_\_\_. *O centro da cidade de Salvador*. Estudo de Geografia Urbana. s/d.
- SANTOS, Milton, SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2004 [2001].
- \_\_\_\_\_. (orgs.). *O espaço interdisciplinar*. São Paulo: Nobel, 1986.
- SCHIMIDT, Lizandro Pezzi. *Poder Público, mercado imobiliário e (re)produção material: estratégias e ações em Maringá (1989/2000)*. (Dissertação de Mestrado em Geografia) Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2002.
- SCHLOSSER, Eric. *País fast food: o lado nocivo da comida norte-americana*. Tradução: Beth Vieira. São Paulo: Ática, 2001.
- SCHWARTZ, Wilson. *Poder Emergente no Sertão*. Londrina: Midiograf, 1997.
- SEABRA, Odete. São Paulo: a cidade, os bairros e a periferia. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (orgs.). *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004.
- SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO. Ministério da Fazenda, Parecer no 06176/2004/DF, 2004.
- SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Gerência de Engenharia e Tráfego. Levantamento Veicular, 2004- SETRAN
- SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES. Estado do Paraná. Departamento de estradas de rodagem, 2003; Brasil. Ministério dos transportes. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Anuário estatístico 2005. Ano base, 2004. Transporte Rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros
- SENNETT, Richard. *Vida urbana e identidade pessoal*. Traducción: Josep Rovira. Barcelona: Ediciones península, 1975 [1970].
- SERRA, Geraldo. *O espaço natural e a forma urbana*. São Paulo: Nobel, 1987.
- SHIMBA, Otávio Yassuo; UREN, Flavio Enrique da Rosa. Londrina: *Cidade Cenário*. Londrina: Midiograf, s/d.
- SILVA, Armando Correia da. *O espaço fora do lugar*. São Paulo: Hucitec, 1992
- SILVA, Carlos Henrique Costa da. Novas formas de comércio e consumo: estudo sobre as lojas de conveniência. In: *Geografia*. Rio Claro. Vol. 27(1), abril 2002.
- SILVA, Gerson da. *A formação dos conjuntos habitacionais multifamiliares de Maringá-Paraná*. 148 f. (dissertação de mestrado em Geografia) Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2002.
- SILVEIRA, Maria Laura. São Paulo: os dinamismos da pobreza. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (orgs.). *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004.
- \_\_\_\_\_. Escala geográfica: da ação ao império? In: *Colóquio O Discurso Geográfico na Aurora do Século XXI*. UFSC-Florianópolis, 1996.
- SMITH, Neil. Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem-teto e produção de escala geográfica. In: ARANTES, Antônio (org.). *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus, 2000.

- \_\_\_\_\_. Desenvolvimento desigual. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.
- SINGER, Paul. *Globalização e desemprego. Diagnóstico e Alternativas*. 3ª Ed. São Paulo: Contexto, 1999.
- \_\_\_\_\_. *Economia política da urbanização*. 14ª. Ed. São Paulo: Contexto, 1988.
- SINOPSE PRELIMINAR DO CENSO INDUSTRIAL. IX Recenseamento Geral do Brasil – 1980. IBGE, V. 3. Tomo 1.
- SINOPSE PRELIMINAR DO SENSO DEMOGRÁFICO 1960 e 2000. IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- SOARES, Beatriz Ribeiro. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. In: *Formação*, Presidente Prudente, nº 6, 1999.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *ABC do desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- \_\_\_\_\_. *O desafio Metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- SOUZA, Maria Adélia A. de. A metrópole global: Uma reflexão sobre o espaço intrametropolitano. In: *Questões Urbanas, o sentido das mudanças*, Fundação SEADE, v. 9 n.º. 2, 1995.
- \_\_\_\_\_. *A Identidade da Metrópole*. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1994.
- SPOSITO, Eliseu Savério. A Teoria dos dois circuitos da economia urbana nos países desenvolvidos: seu esquecimento ou sua superação?. In: *Caderno Prudentino de Geografia*. N. 21, 1999 a.
- \_\_\_\_\_. (Org.) *Dinâmica Econômica, poder e novas territorialidades*. Presidente Prudente: UNESP/GAsPERR, 1999b.
- \_\_\_\_\_. *Cidade, Urbanização, Metropolização*. Série URBI – 01., Presidente Prudente: FCT-UNESP, 1997.
- \_\_\_\_\_. *A vida nas cidades*. São Paulo: contexto, 1994.
- \_\_\_\_\_. Migração e permanência das pessoas em cidades pequenas: os casos de Pirapozinho e Álvares Machado na Alta Sorocabana/SP. (dissertação de mestrado em Geografia) Universidade de São Paulo, São Paulo, 1983.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. Tese (livre Docência). Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2004.
- \_\_\_\_\_. As Cidades Médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: \_\_\_\_\_. (Org.) *Urbanização e Cidades: Perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: UNESP/GAsPERR, 2001a.
- \_\_\_\_\_. (Org.) *Novas Formas Comerciais e a redefinição da centralidade intra-urbana*. In: \_\_\_\_\_. Textos e Contextos para a leitura geográfica de uma cidade média. Presidente Prudente: UNESP, 2001b.
- \_\_\_\_\_. *A urbanização da sociedade: Reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais*. In: DAMIANI, Amélia; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odette Carvalho de Lima.(Org.). *O Espaço no Fim de Século. A nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999a. p. 83-99.

- \_\_\_\_\_. Multi(poly)centralité urbaine. In: FISCHER, André; MALEZIEUX, Jacques. *Industrie et aménagement*. Paris: L'Harmattan, 1999b.
- \_\_\_\_\_. A gestão do Território e as diferentes escalas da centralidade urbana. In: *Território/Laget*, UFRJ. Ano III, n.º. 4 (Jan-jun 1998). Rio de Janeiro: Garamond, 1998. p. 27-38.
- \_\_\_\_\_. *Capitalismo e Urbanização*. 8ª. Ed. São Paulo: Contexto, 1997.
- \_\_\_\_\_. Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas. In: *Revista de Geografia*. Dourados, set./out./nov./dez, 1997.
- \_\_\_\_\_. *Cidade: Espaço e Tempo (ensaio de reflexão)*. *Revista de Geografia*. Universidade Estadual Paulista/UNESP, São Paulo Editora UNESP, V.11, 1992.
- \_\_\_\_\_. Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. *Revista de Geografia*. Universidade Estadual Paulista/UNESP. São Paulo, 1991 v.10.
- SOJA, Edward W. *Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- STEINBERGER, Marília e BRUNA, Gilda Colleti. Cidades Médias: elos do urbano-regional e do público –privado. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (orgs.). *Cidades Médias Brasileiras*. IPEA, 2000.
- SZMRECSÁNYI, T. J. M. K. *Pequena História da Agricultura no Brasil*. São Paulo: CONTEXTO, 1990.
- TAVARES, José Humberto. *Aglomerção urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos*. 224 f. (dissertação de mestrado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2001.
- TAVARES, Maria da Conceição; FIORI, José Luís. (Org.) *Poder e dinheiro. Uma economia política da globalização*. Petrópolis: Vozes, 1998.
- TAYLOR, Griffith. *Geografia Urbana*. Tradução de Ismael Antich. Barcelona: Omega, 1954 [1946].
- THRIFT, Nigel. Visando o âmago da região. In: GREGORY, Derek. *Geografia Humana: Sociedade, espaço, ciência social*. Tradução: Mylan Isack. Revisão Técnica: Pedro Geiger. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1996. p. 215-247.
- TOMAZZI, Nelson Dacio. *“Norte do Paraná” Histórias e Fantasmagorias*. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2000. 338p.
- TONELLA, Celene. Gestão urbana e políticas de habitação em localidades de porte médio no Paraná. In: *Boletim de Geografia*. Maringá –UEM. Ano 20, n° 2, 2002
- TONELLA, Celene e RODRIGUES, Ana Lúcia. Metrôpole regional no contexto da dinâmica paranaense. In: *Anais XXVII Encontro Nacional da ANPOCS*. Caxambu, 2003.
- TUMOLO, Paulo Sérgio. Metamorfoses no mundo do trabalho: Revisão de algumas linhas de análise. In: *Revista Educação & Sociedade*. Vol.18, n° 59, Campinas, Aug./1997
- UEDA, Vanda. Dinâmica do território em redes: implantação e difusão do telefone no Rio Grande do Sul. In: DIAS, Leila Christina, SILVEIRA, Rogério Leandro de Lima (orgs.). *Redes, Sociedades e Territórios*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.
- VALLADARES, Lícia; PRETECEILLE, Elmond. (Org.) *Reestruturação Urbana: Tendências e desafios*. São Paulo: Nobel, 1990.

- VALLE, Ricardo Méndez Gutiérrez dell. *Las actividades industriales*. Madrid: Editorial Síntesis, 1990.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Dois Séculos de Pensamento sobre a cidade*. Ilhéus: Editus, 1999.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Transporte Urbano nos países desenvolvidos. Reflexões e propostas*. São Paulo: Anna Blume:FAPESP, 2000
- \_\_\_\_\_. *Circular é preciso, viver não é preciso. A história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Anna Blume:FAPESP, 1999.
- \_\_\_\_\_. *Transporte Urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Editora Unidas, 1996.
- VERCEZI, Jaqueline Telma. *Gênese e evolução da população urbana de Maringá*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2001
- VELHO, Otávio Guilherme (Org.). *O fenômeno urbano*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.
- VELAZQUEZ, Guillermo Angel. Tandil - Ciudad intermedias. *Geoespacios*, 12, 1997.
- VERDI, Adriana Renata. O processo de urbanização brasileira ante as novas possibilidades do período técnico-científico. In: CARLOS, Ana Fani (org.). *Ensaio de Geografia Contemporânea*. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- VIDEIRA, Sandra. *Dinâmica espacial do sistema bancário no Estado de São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, 1999.
- VILAGRASA, Joan. El estudio de la morfología urbana: una aproximación. In: *Geocritica*, Año XVI. Número: 92, Marzo de 1991
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.
- VITTE, Claudete de Castro Silva. Planejamento urbano, sustentabilidade urbana e qualidade de vida: considerações sobre o significado de cidade e de cidadania no início do século XXI. In: KEINERT, Tânia ; KARRUZ, Ana Paula. *Qualidade de vida: observatórios, experiências e metodologias*. São paulo: Annablume, 2002.
- VIZINTIM, Mirian Fernandes Barros. *Análise ambiental urbana: estudo aplicado à cidade de Londrina-PR*, 1998. f. Tese (Doutorado em Geografia Física) – Universidade de São Paulo, São Paulo.
- VIZINTIM, Mirian. *O espaço urbano da miséria. Um estudo de caso sobre favela como forma alternativa de sobrevivência*. 1984. f. Monografia (Bacharelado em Geografia) Universidade Estadual de Londrina, Londrina.
- VIEIRA, Alex Soares; et. Al. Formação de um sub-centro: Avenida Maringá, Londrina, PR. In: *6º Simpósio Nacional de Geografia Urbana*, 1999. p. 179.
- YAMADA, Eunice Rumi. *Setor Norte de Londrina. Parcelamento urbano e formas de ocupação*. Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 1991. (monografia de bacharelado).
- WACHOWICZ, Ruy Christovam. *História do Paraná*. Curitiba: Editar, 1972.
- WADA, Oriko Flávia. Transformações na área central de Londrina – um exemplo a partir das “casas de madeira”. *Revista de Geografia*, Londrina, 1984.
- WESTPHALEN, Cecília; MACHADO, Brasil Pinheiro; BALHANA, Altiva Pilatti. Ocupação

do Paraná. In: *Cadernos de migração*. Vol. 3, 1988

WHITACKER, Arthur Magon. *Reestruturação Urbana e centralidade em São José do Rio Preto-SP*. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

\_\_\_\_\_. *A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: uma discussão sobre a centralidade urbana*. 1997. f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

WONS, Iaroslav. *Geografia do Paraná. Física, Humana e econômica*. Curitiba: Ensino Renovado, 1982.

YOSHIOKA, Reimei. *Por que migramos do e para o Japão*. São Paulo, Massao Ohno Editor, 1995.

YAMAKI, Humberto. *Iconografia Londrinense*. Londrina: Edições Humanidades, 2003

YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas*. São Paulo: Humanitas, 2000.

## INDICE REMISSIVO

- ABBAGNANO (2000), 26, 27  
 ABLAS (1982), 51  
 ABRASCE (2005), 118, 119  
 AEROPORTO/LONDRINA (2004)  
 AMORIM FILHO (1984), 194  
 AMORIM FILHO (2002), 193  
 AMORIM FILHO e RIGOTTI (2003), 193.  
 AMORIM FILHO e ABREU (2002), 193.  
 AMORIM FILHO e SERRA (2000), 193, 194.  
 ANDRADE (1980), 35.  
 ANDRADE (1973A, 1973B), 47.  
 ANDRADE, SERRA e SANTOS (2000), 193  
 ANDRADE e SERRA (2000), 193  
 ANFAVEA (2004), 160.  
 ANTT (2002A; 2002B), 160, 200, 203, 204  
 ANTUNES (2000 [1999]), 53, 87.  
 APRAS (2004), 71  
 ARANTES (2000), 154  
 ARAUJO (2002), 205, 206.  
 ARAYA (2003), 193.  
 ARBIX E ZILBOVICIUS (1997), 164.  
 ASARI E TUMA (1979), 49.  
 ASCHER (1995), 188.  
 BACEN (2003), 80  
 BAUAB (2001), 33  
 BEAUJEU-GARNIER E CHABOT (1970), 25  
 BEAUJEU-GARNIER (1980), 25.  
 BENAKOUCHE (2005), 205.  
 BENADUCCE (1999), 188, 205, 207, 208, 209.  
 BENKO (1999 [1995]), 46, 53, 85, 87, 89, 96.  
 BENKO (1993), 133.  
  
 BERTRAND (1980), 36.  
 BNDES (2000), 97.  
 BOBBIO (2000 [1983]), 215.  
 BORGES (2001), 155.  
 BORGUETTI (2005), 186.  
 BRAGUETO (MIMEOG. S/D), 181.  
 BRAGUETO (1996), 181.  
 CALVINO (1990 [1988]), 63.  
 CALVINO (1990 [1972]), 25, 39.  
 CAMBRIDGE (1995), 84.  
 CANZIANE (2004), 185.  
 CAPEL (2002), 37, 39, 40.  
 CARLOS (2001), 61, 90.  
 CARTER (1974), 25, 31, 38.  
 CARVALHO (2000), 48, 56, 57, 59.  
 CASTELO BRANCO (2005), 193.  
 CASSETI (1989), 37.  
 CASTELLS (2000 [1972]), 145, 183, 187, 214.  
 CASTELLS (1975), 214.  
  
 LEFEBVRE (1983), 27.  
 LEFÈBVRE (1979), 23.  
 LEFÈBVRE (1974), 35.  
 LEFÈBVRE (1969 [1968]), 191.  
 LEINZ (1987), 54.  
 LIMONAD (2003), 89, 142.  
 LIPIETZ (1988), 85, 87.  
 LOJAS AMERICANAS (2005), 106, 107, 108.  
 LÖWEN SAHR (2001), 193, 194.  
 LÖWY (1998), 32.  
 MAACK (2003), 54.  
 MAMIGONIAN (2000), 87, 88.  
 MARTINS (1996), 167.  
 MARX (1985 [1867]), 61.  
 MARX (1983), 22.  
 MATTOS (2004), 199.  
 MELCHIOR (2003), 98.  
 MELLO (1981), 162.  
 MENDES e GRZEGORCZYK (2003), 124.  
 MENDES e NEGRI (1998), 186.  
 MENDES (1992), 57, 58.  
 MENEGUETTI (2001), 57.  
 MONTEIRO (1980), 36, 37.  
 MOTIM (2002), 205, 206.  
 MORAES (1980), 33.  
 MORAES (1995), 35.  
 MOREIRA (2004), 35.  
 MOURA (2004 A), 187.  
 MOURA (2004B), 187.  
 MOURA (2003), 187.  
 MOURA, DELGADO, DESCHAMPS E  
 CARDOSO (2005), 187.  
 MÜLLER (2001[1956]), 20, 43, 55, 181.  
 MULLER (1958), 70.  
 NAKAGAWARA (1999), 186.  
 NAKAGAWARA (1972), 162.  
 NASCIMENTO (2000), 20.  
 NEGRI (2002), 155.  
 NEGRI (2001), 186.  
 OLIVEIRA (1998 [1996]), 47.  
 OLIVEIRA (1993), 47.  
 OLIVEIRA (2005), 84.  
 OTTONI (1996), 50.  
 PADIS (1980), 20.  
 GARCIA CID E PELEGRINI (S/D), 42.  
 PINTAUDI (1987), 118.  
 PINTAUDI (1981), 93.  
 PONTES (2001), 193, 194.  
 PRADO JUNIOR (1967), 55.  
 PRANDINI (1953), 181.  
 PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA,  
 2004. 76, 77, 78.

- CASTELNOU (2004), 52.  
 CASTELNOU (2002), 43, 48, 52, 55.
- CASTILHO (2005), 208.
- CASTRO (1995), 196, 195.  
 CATUAÍ (2005), 120, 127.  
 CENSOS DEMOGRÁFICOS DO IBGE. (1950, 1960, 1970, 1980, 1991 E 2000), 77, 100.  
 CHESNAIS (1996), 87.  
 CLARK (1991), 25, 31.  
 COHAB (2003), 155.  
 CMNP (1975), 42, 43, 44, 45, 48, 50, 54, 56, 57.  
 COMURB (2004), 174, 175.  
 CMTU (2005), 176.  
 CORDEIRO (1980), 70.  
 CORRÊA (1998), 32, 216, 230.  
 CORRÊA (1995b), 145, 230.  
 CORRÊA (1989), 183, 194.  
 CORRÊA (1967), 181, 184.  
 CUNHA (2005), 186, 235.  
 DAMIANI; CARLOS E SEABRA (1999), 61.  
 DAVIDOVICH (1993), 155.  
 DAVIS (1993), 40.  
 DIAS (2005), 127, 182, 205.  
 DIAS (1995), 159, 160, 182, 184, 205.  
 DIAS e SILVEIRA (2005), 157.  
 DENATRAN (2003), 160.  
 DRUCK (2001 [1999]), 87.  
 EDITEL (2002), 128, 129.  
 ELIAS (2005), 134.  
 EMBRAPA (1999), 50.  
 ENCICLOPÉDIA LAROUSSE CULTURAL (1998), 27.  
 ENDILICH (1998), 162.  
 FARÍAS (2003), 193.  
 FERNANDES (2001), 47.  
 FERREIRA JUNIOR E FRESCA (2004), 52.  
 FGV (2005), 111, 112.  
 FGV/RCE (2005), 138.  
 FONTENELLE (2002), 111, 113.  
 FRESCA (2004), 134, 188.  
 FRESCA (2002), 51.  
 FRESCA (2000), 51, 65, 205.  
 GARCÍA (2002), 193.  
 GAUDEMAR (1977), 167.  
 GEORGE (1969 [1961]), 25, 31.  
 GOITIA (1996 [1982]), 49, 47.  
 GOLDSTEIN e SEABRA (1982), 181.  
 GOOGLE EARTH, (2005), 189.  
 GORENDER (1985), 88.  
 GOTARDO (2003), 155.  
 GONZALES (2003), 193.  
 GUERRA (1980), 54.  
 GUIMARÃES (2003), 195.  
 HAESBAERT (2004), 209.  
 HARVEY (1996 [1989]), 37, 46, 53, 87.  
 HARVEY (1980), 36.  
 HEIDECK (2001), 122.  
 HOBBSAWM (2004 [1994]), 53.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ, 2004, 76, 77, 78.  
 PREFEITURA MUNICIPAL DE SARANDI, 2005, 155.  
 RACINE, RAFFESTIN, RUFFY (1983), 195.  
 RAGO (1997 [1985]), 51.  
 RAGO e MOREIRA (1986), 46.
- RIBEIRO (2005), 122.  
 RIBEIRO (2004), 33.  
 RIBEIRO (2002), 20, 52, 98, 116, 127, 175, 176.  
 RODRIGUES (2003), 150.  
 RODRIGUES (2005), 84.  
 SALGUEIRO (2001), 216, 230, 216, 230, .  
 SANTOS (2002), 110, 144, 213.  
 SANTOS (2005 [1979]), 30, 85, 205.  
 SANTOS (2004 [1996]), 30, 191, 205, 207, 210.  
 SANTOS (2003 [1979]), 143.  
 SANTOS (2000), 21, 87, 153.  
 SANTOS (1998 [1994]), 47, 159, 160, 167.  
 SANTOS (1994), 145.  
 SANTOS (1981), 25, 33.  
 SANTOS (1979A), 60, 81.  
 (SANTOS (1979B), 144.  
 (SANTOS (1979C), 80, 81, 82, 84, 86, 89, 147.  
 SANTOS (1978), 35, 181, 193.  
 SANTOS E SILVEIRA (2004 [2001]), 90, 94.  
 SCHWARTZ (1997), 42.  
 SCHLOSSER (2001), 113.  
 SEABRA (2004), 147.  
 SAEMF (2004), 71, 94, 95, 103.  
 SERCOMTEL (2005), 207, 210.
- SETRAN (2003), 170, 200, 203, 204  
 SENNET (1975 [1970]), 121.  
 SILVA (1992), 23.  
 SILVEIRA (2004), 85, 146, 147.  
 SILVEIRA (1996), 195.  
 SMITH (2000 [1997]), 195, 196.  
 SMITH (1988), 45, 182.  
 SMT (2004), 170.  
 SOARES (1999), 193.  
 SOJA (1993 [1989]), 37, 163.  
 SOUZA (2003), 32.  
 SOUZA e KATUTA (2001), 21.  
 E.SPOSITO (1999A), 81, 83, 89.  
 E.SPOSITO (1983), 81.  
 SPOSITO (2004), 30, 34, 37, 60, 90, 197, 219.  
 SPOSITO (2001 a), 163, 175, 192, 193, 194, 195.  
 SPOSITO (2001b), 90, 227,230, .  
 SPOSITO (1999 a), 163, 174, 197.  
 SPOSITO (1999b), 217, 230.  
 SPOSITO (1998); 230.  
 SPOSITO (1991), 19, 230,  
 STEINBERGER e BRUNA (2000), 193.  
 SZMERECSÁNYI (1990), 47.  
 TAVARES (2001), 190.  
 TAYLOR (1954 [1946]), 25.  
 TOMAZZI (2000), 45.

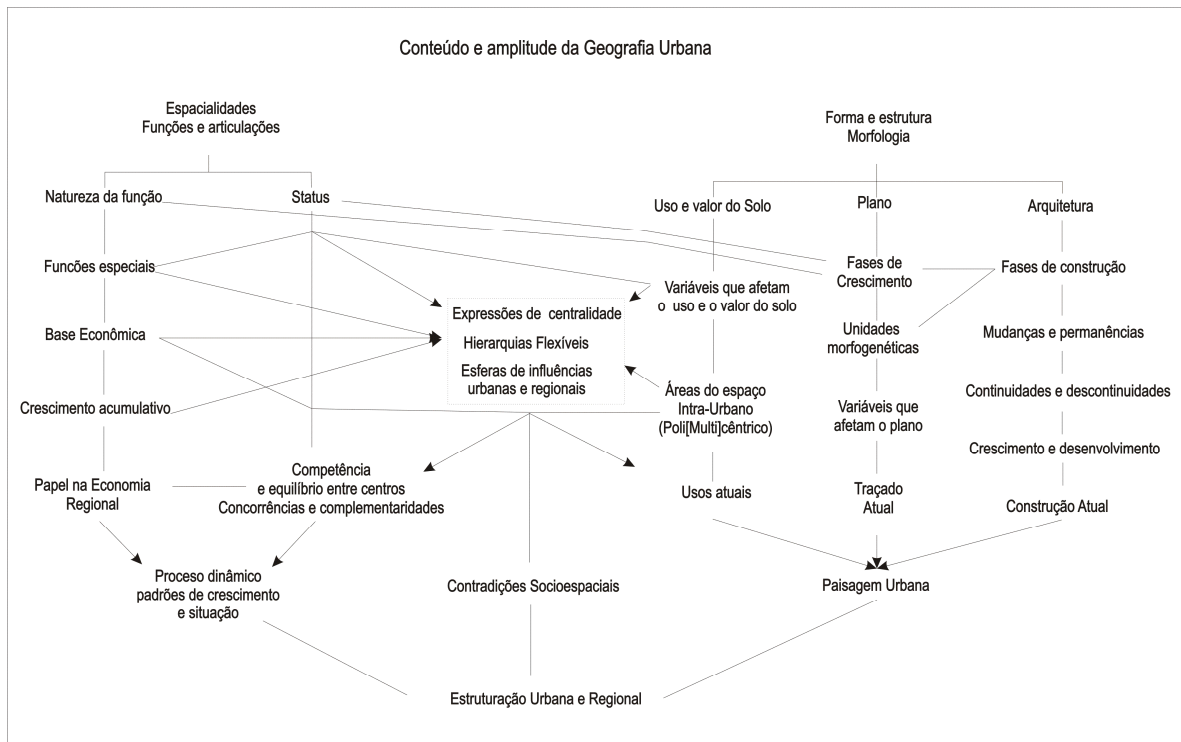
- HOBSBAWM (2000), 47.  
HOBSBAWM (1996), 47.  
HOWARD (1996 [1902]), 50, 56.  
IBGE/CNAE (2004), 70, 190.  
IBGE/ PIB (2003), 80,  
IPEA/IPARDES (2002), 187.  
IPPUL (2004), 169.  
ITANI (1996), 166.  
ISS (2004), 70, 76, 77, 78.  
JOHNSON (1974), 25, 31.  
JOFILLY (1985), 42.  
KLEIN (2003 [2000]), 141.  
KURZ (1999), 145.  
LACOSTE (1980), 36.  
LEBORGNE E LIPIETZ (1990), 46, 90, 100.  
  
LE CORBUSIER (1993 [1941]), 58.  
LEFÈBVRE (1999 [1970]), 22, 40, 213, 217, 230, 237.  
LEFÈBVRE (1991 [1968]), 40, 215.  
  
Arrigo Barnabé, Eduardo Gudin e Roberto Riberti, 17
- TONELLA (2002), 193.  
TONELLA E RODRIGUES (2003), 186.  
TUMOLO (1997), 84.  
UEDA (2005), 205.  
VASCONCELLOS (2000), 158, 166, 167.  
VASCONCELLOS (1999), 166.  
VASCONCELLOS (1996), 161, 164.  
VASCONCELOS (1999), 33.  
VELAZQUEZ (1997), 193.  
VERCEZI (2001), 186.  
VIDEIRA (2001), 127.  
VILAGRASA (1991), 37.  
VILLAÇA (1998), 60, 230.  
WADA (1984), 52.  
WESTPHALEN, MACHADO, BALHANA (1988),  
20.  
WHITACKER (1997), 175.  
YAMAKI (2003), 46, 48, 49, 50, 56.  
YÁZIGI (2000)158.  
  
Chico Science, 237  
Chico Burque, 237

# ANEXOS

**CRONOGRAMA INICIAL**

| Períodos   | 2003       |            |            | 2004       |            |            | 2005       |            |            | 2006       |            |            | 2007       |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|  | Mar<br>Jun | Jul<br>Out | Nov<br>Dez | Jan<br>Abr | Mai<br>Ago | Set<br>Dez | Jan<br>Abr | Mai<br>Ago | Set<br>Dez | Jan<br>Abr | Mai<br>Ago | Set<br>Dez | Jan<br>Fev |
| <b>ATIVIDADES</b>  |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Cumprimento de créditos  | X          | X          | X          |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Pesquisa bibliográfica e discussões com a professora orientadora | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          |
| Coleta de dados junto a fontes secundárias.                      |            |            | X          | X          | X          | X          | X          |            |            |            |            |            |            |
| Pesquisas de campo nas áreas sob estudo                          |            |            |            | X          | X          | X          | X          | X          | X          |            |            |            |            |
| Organização e representação cartográfica dos dados               |            |            |            |            | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          |            |            |
| Tabulação e análise dos dados                                    |            |            |            |            |            | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          | X          |
| Elaboração do Relatório de Qualificação                          |            |            |            |            |            |            | X          | X          | X          |            |            |            |            |
| Correções, ajustes e Redação final da tese                       |            |            |            |            |            |            |            |            | X          | X          | X          | X          | X          |

## Conteúdo e amplitude da Geografia Urbana Contemporânea



Adaptado de Carter (1974, p. 18)

Organização: William Ribeiro da Silva

## PLANO DE TRABALHO E ETAPAS DE ENCAMINHAMENTO

|    | Atividade   | Objetivo  | Encaminhamento   |
|----|---|---|--|
| 1. | Análise bibliográfica   | Conhecimento da produção bibliográfica e documental sobre a Geografia e temas específicos da pesquisa   | Constante  |
| 2. | <u>Fluxos</u> internos e externos de Londrina e de Maringá (transportes)                                  | Conquistar elementos para se realizar uma discussão a respeito da <u>centralidade</u> que se <u>movimenta</u> . Por que se movimenta? Quem se movimenta? Até onde se movimenta (fisicamente)? Por que? Desta forma, levantar subsídios para melhor se caracterizar os fluxos que envolvem as cidades sob estudo   | Fase em desenvolvimento (detalhes a baixo)   |
|    | a) Pesquisa sobre as linhas, fluxos de passageiros e cargas dos <u>aeroportos</u> de Londrina e Maringá   | -   | Dados obtidos e já tabulados   |
|    | b) Pesquisa sobre as linhas, fluxos de passageiros e cargas dos <u>transportes coletivos interurbanos</u> | -   | Dados concedidos e analisados (DER/PR); Terminais rodoviários de Londrina e Maringá; ANTT.   |
|    | c) Pesquisa sobre os fluxos <u>internos de ônibus urbanos</u>   | Obs: os dados sobre o transporte coletivo urbano das cidades em estudo possibilitam uma discussão sobre as diferenças no processo de estruturação urbana que tendem a dispersão da centralidade no caso de Londrina e de reforço, no caso de Maringá – porém, há um elemento que complexifica o processo – a questão da valorização, acesso e usos do Centro Principal. | Dados obtidos pela CMTU (Londrina) e Secretaria de transportes (Maringá)<br><br>Já tabulados para análise  |
| 3. | a) Fluxos através das <u>telecomunicações</u>   | Detectar as relações de negócios e familiares mantidas pelas empresas e pessoas comuns das cidades de Londrina e Maringá. Tal fato contribui na discussão sobre as transações de negócios de uma forma geral e sobre as relações de afetividade das ligações domésticas (articulação simbólica mantida desde o processo de ocupação – imigração)                        | Dificuldades em função da privatização do setor.<br>Londrina: Sercomtel e GVT<br>Maringá: Brasil Telecom e GVT<br><br>Obtidos dados primários pela Sercomtel e secundários das demais. |
|    | b) Fluxos através de <u>correspondências</u>  |   | Dados obtidos junto aos correios. Regional Norte do Paraná.  |
| 4. | Pesquisa qualitativa junto às <u>empresas</u> que realizam  | Conhecer com maiores detalhes as relações interurbanas e intraurbanas das   | Londrina: dados obtidos pela CODEL   |

|    |   |  |   |
|----|---|--|---|
|    | maiores intercâmbios interurbanos de Londrina e de Maringá  | trinta maiores empresas das cidades sob estudo. Assim, se conquistará subsídios para uma discussão da centralidade que se expressam e da atração que sofrem de outras cidades, fato que suscitará uma discussão sobre a rede urbana e o conceito de cidades médias. Há, ainda, a hipótese de desconstrução da noção de “Regiões Metropolitanas” para as cidades estudadas. | Maringá: dados obtidos pela Secretaria de Planejamento (setor de ISS)<br><br>Realização de parceria para contatos junto às empresas de Londrina com a CODEL. (contrato)<br><br>Entrevistas realizadas |
| 5. | a) <u>Atividade de mapeamento</u>   | Construir elementos que possibilitem análises sobre o objeto de pesquisa   | Obtidas plantas digitalizadas atualizadas pelo IPPUL (Londrina) e pela SEDUH (Maringá).<br><br>Mapeamento concluído   |
|    | b) <u>Territorialização das atividades funcionais das cidades de Londrina e de Maringá</u>  | Possibilitar uma discussão sobre diferentes lógicas de produção do espaço urbano, de maneira a reforçar ou a estilhaar a centralidade do Centro Principal.   | Concedidas pela Secretaria de Planejamento – DTI/ISS - Londrina e Secretaria de Planejamento (setor de ISS) – Maringá.<br><br>Dados já organizados – Mapeamento concluído                             |
| 6. | <u>Discussão sobre a apropriação do espaço urbano</u> – entrevistas junto aos freqüentadores dos Centros Principais de Londrina e de Maringá. | Verificar o perfil socioeconômico dos freqüentadores das áreas sob estudo, produzindo elementos para a discussão da seletividade do acesso e freqüência  | Concluído e tabulado  |

**Empresas - Londrina**

**Universidade Estadual Paulista - UNESP**  
**Companhia de Desenvolvimento de Londrina - CODEL**  
 Pesquisa de Doutorado - William Ribeiro da Silva  
 Diretor de Desenvolvimento (CODEL): Amarildo Tardem

**Critérios de escolha das empresas a serem entrevistadas –  
 ordenação por arrecadação de ISS (CODEL-1999)  
 Londrina**

■ Empresas a serem entrevistadas (em ordem de prioridade definida qualitativamente)

**Serviços de Transporte**

| Empresa                                 | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. Viação Garcia                        | 1                   |                              |
| 2. Grande Londrina                      | 3                   |                              |
| 3. Viação Ouro Branco                   | 20                  |                              |
| 4. Transportadora Falcão                | 69                  |                              |
| 5. Empresa de Transporte Atlântida Ltda | 73                  |                              |
| 6. Pluma Conforto e Turismo             | 105                 |                              |
| 7. Transportadora Rota 90               | 106                 |                              |
| 8. Expresso Nordeste                    | 112                 |                              |
| 9. Francovig                            | 126                 |                              |
| 10. Expresso Maringá                    | 138                 |                              |

**Serviços de Saúde**

| Empresa                                      | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--|---------------------|------------------------------|
| 1. Hospital Evangélico                       | 2                   |                              |
| 2. Instituto do Câncer de Londrina           | 25                  |                              |
| 3. CLAM – Instituto da Mulher                | 53                  |                              |
| 4. Materdei                                  | 61                  |                              |
| 5. Unimed Londrina – cooperativa de trabalho | 76                  |                              |
| 6. Instituto de Hematologia de Londrina      | 99                  |                              |

**Super/hiper - Mercado lojas de departamentos (varejo e atacado)**

| Empresa                | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Viscardi            | 4                   |                              |
| 2. Carrefour           | 7                   |                              |
| 3. Irmãos Muffato      | 12                  |                              |
| 4. Sonai – Mercadorama | 34                  |                              |
| 5. Lojas Americanas    | 41                  |                              |
| 6. Atacadão            | 88                  |                              |

**Indústria alimentícia / agroindústria**

| Empresa   | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. Cia. Cacique de Café Solúvel                       | 5                   |                              |
| 2. Comaves  | 18                  |                              |
| 3. Cooperativa Agropecuária de Londrina               | 21                  |                              |
| 4. Nutriself Comércio e Refeições                     | 24                  |                              |
| 5. Milênia Agrociência                                | 29                  |                              |
| 6. Selmi (Macarrão Galo)                              | 32                  |                              |
| 7. J. Macedo Alimentos                                | 45                  |                              |
| 8. Cooperativa Central Agropecuária – Confepar        | 47                  |                              |
| 9. Irmãos Balan e Cia Ltda (Refrigerantes Londrina)   | 75                  |                              |
| 10. Itamaraty Indústria e Comércio (filtros de papel) | 94                  |                              |
| 11. Irmãos Yoshida (hortifrutigrangeiros)             | 132                 |                              |
| 12. Odebrecht Com. e Ind. de Café                     | 139                 |                              |

**Setor Alimentício (Lanchonetes, restaurantes)**

| Empresa  | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--|---------------------|------------------------------|
| 1. Três Barras Com. de Alimentos (Mc Donand's) | 102                 |                              |

**Distribuidora (bebidas e alimentos)**

| Empresa   | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. Dibeba Distribuidora de Bebidas Bandeirantes | 72                  |                              |
| 2. SIAM Alimentos                               | 110                 |                              |
| 3. Amadeu Bressan (Tabacaria)                   | 111                 |                              |
| 4. Belon Com. de Bebidas                        | 127                 |                              |

**Comércio Automotivo**

| Empresa                        | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--------------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Marajó Automóveis           | 26                  |                              |
| 2. Vega Sopave                 | 37                  |                              |
| 3. Irmãos Jabur                | 49                  |                              |
| 4. Cipasa                      | 52                  |                              |
| 5. Norpave                     | 55                  |                              |
| 6. Jabur Pneus                 | 57                  |                              |
| 7. P. B. Lopes Scania Ltda     | 62                  |                              |
| 8. Igapó Veículos              | 66                  |                              |
| 9. Metronorte Com. De Veículos | 87                  |                              |

**Construção Civil**

| Empresa                                  | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--|---------------------|------------------------------|
| 1. LPJ Construtora de Obras              | 30                  |                              |
| 2. Infibra do Paraná (cimento e amianto) | 31                  |                              |
| 3. Mavillar Construtora e incorporadora  | 35                  |                              |
| 4. Construtora Hum                       | 38                  |                              |

|  |     |  |
|--|-----|--|
| 5. Eliane Revestimentos Cerâmicos        | 43  |  |
| 6. A. Yoshi Engenharia                   | 44  |  |
| 7. Dinardi Engenharia                    | 59  |  |
| 8. Mercado Construções e empreendimentos | 60  |  |
| 9. Niero Engenharia e Construção         | 65  |  |
| 10. F. Janene Construção Comércio Ltda   | 69  |  |
| 11. Artenge Construções Cíveis           | 71  |  |
| 12. Plaenge                              | 140 |  |

**Bancário**

| Empresa            | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Banco do Brasil | 34                  |                              |
| 3. Banespa         | 92                  |                              |
| 4. Banco Itaú      | 135                 |                              |

**Segurança**

| Empresa      | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Imperador | 40                  |                              |
| 2. Sítese    | 100                 |                              |

**Indústria de Fiação, Vestuário e Confecções**

| Empresa                                   | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. Bratac                                 | 6                   |                              |
| 2. ZKF (confecções)                       | 14                  |                              |
| 3. Vest Nakme (roupas)                    | 16                  |                              |
| 4. Imura Têxtil                           | 17                  |                              |
| 5. Carambeí                               | 19                  |                              |
| 6. Hakme                                  | 27                  |                              |
| 7. Coinbra                                | 33                  |                              |
| 8. New Petrópolis                         | 85                  |                              |
| 9. WFS Ind. Com. Confecções Ltda (Feduti) | 96                  |                              |

**Comércio de Vestuário**

| Empresa  | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--|---------------------|------------------------------|
| 1. Plaza Magazin                                 | 90                  |                              |
| 2. Arthur Lundgren Tecidos (Casas Pernambucanas) | 105                 |                              |
| 3. Lojas Riachuelo                               | 113                 |                              |
| 4. A Vantajosa                                   | 124                 |                              |
| 5. Descontão                                     | 129                 |                              |
| 6. Casas Agita                                   | 134                 |                              |
| 7. Gigante da Sergipe                            | 135                 |                              |

**Indústria de plástico, metal, refrigeração, Química**

| Empresa       | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Dixie Toga | 9                   |                              |
| 2. ITAP Bemis | 10                  |                              |

|  |     |  |
|--|-----|--|
| 3. Elevadores Atlas                      | 11  |  |
| 4. Metalbat                              | 15  |  |
| 5. Fast Frio Refrigerações               | 28  |  |
| 6. Rondopar Chumbo e Derivados           | 77  |  |
| 7. Rebouças Indústria de Plásticos       | 79  |  |
| 8. R. L. Indrel Refrigeração Londrinense | 128 |  |

### Educação

| Empresa   | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. Instituto Filadélfia   | 22                  |                              |
| 2. Centro Educacional La Salles                                 | 48                  |                              |
| 3. Sociedade Educacional Maxi                                   | 51                  |                              |
| 4. G. Educação Universitário                                    | 54                  |                              |
| 5. Instituto Social Ed. Beneficente Novo Sig. (Colégio de Deus) | 70                  |                              |
| 6. Grêmio Literário e Recreativo Londrinense                    | 78                  |                              |
| 7. SESC   | 80                  |                              |
| 8. Grupo Educacional Delta                                      | 86                  |                              |
| 9. Colégio São Paulo  | 89                  |                              |
| 10. O Peixinho  | 115                 |                              |
| 11. Interstation  | 123                 |                              |
| 12. Instituto Cultural Brasil Estados Unidos                    |                     |                              |
| Unopar  |                     |                              |

### Comunicação

| Empresa  | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--|---------------------|------------------------------|
| 1. Empresa Jornalística Folha de Londrina      | 23                  |                              |
| 2. Editora Jornal de Londrina S/A              | 63                  |                              |
| 3. Sociedade Emissora Paranaense – TV Coroados | 67                  |                              |
| 4. Gráfica e Editora Líder                     | 83                  |                              |
| 5. Televisão Cidade                            | 95                  |                              |
| 6. TV Tropical                                 | 93                  |                              |
| 7. Rádio Paiquerê                              | 120                 |                              |

### Indústria Eletrônica

| Empresa                                       | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. Indústria e Comércio Hidromar              | 46                  |                              |
| 2. Hayama Ind. E Com. de Produtos Eletrônicos | 109                 |                              |
| 3. Spectro Engenharia de Sistemas Eletrônicos | 125                 |                              |

### Móveis (produção e comércio)

| Empresa  | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--|---------------------|------------------------------|
| 1. Martiplas   | 50                  |                              |
| 2. Arte Nova Indústria e Com. De Móveis e Decorações | 74                  |                              |

|   |     |  |
|---|-----|--|
| 3. Móveis paulista (comércio)           | 104 |  |
| 4. Divano Ind. Com. Móveis e Decorações | 116 |  |

**Prestadora de Serviços Gerais, Hoteleira**

| Empresa                 | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|-------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Nóbile Hotel         | 101                 |                              |
| 2. Bourbon Palace Hotel | 103                 |                              |
| 3. Lavanderia Clarear   | 117                 |                              |
| 4. Sahao Palace Hote    | 130                 |                              |
| 5. Hotel Sumatra        | 131                 |                              |
| 6. Cedro hotel          | 136                 |                              |

**Empresas Maringá**

**Universidade Estadual Paulista - UNESP**  
Pesquisa de Doutorado - William Ribeiro da Silva

**Critérios de escolha das empresas a serem entrevistadas –  
ordenação por arrecadação de ISS (Secretaria de indústria, comércio  
e turismo – Prefeitura Municipal de Maringá, 2003)**  
**Maringá**

■ Empresas a serem entrevistadas (em ordem de prioridade definida qualitativamente)

**Serviços de Transporte**

| Empresa                              | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--------------------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Transporte Coletivo Cidade Canção | 3                   |                              |
| 2. Expresso Maringá                  | 9                   |                              |
| 3. Viação Garcia                     | 11                  |                              |
| 4. ATDL Transportes rodoviários      | 26                  |                              |
| 5. Maringá transportes               | 43                  |                              |
| 6. Cidade Verde Transportes          | 51                  |                              |

**Serviços de Saúde**

| Empresa                                       | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. Santa Casa de Misericórdia                 | 8                   |                              |
| 2. Melo Mora Cia Ltda. Hospital e Maternidade | 10                  |                              |
| 3. Marimet Serviços Médicos                   | 19                  |                              |
| 4. Sanatório de Maringá                       | 41                  |                              |
| 5. Unimed Maringá – cooperativa de trabalho   | 66                  |                              |

**Super/hiper Mercado / lojas de departamentos (varejo e atacado)**

| Empresa                        | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--------------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Atacadão                    | 34                  |                              |
| 2. Supermercados São Francisco | 46                  |                              |
| 3. Condor                      | 49                  |                              |
| 4. Lojas Americanas            | 70                  |                              |

**Indústria alimentícia / agroindústria**

| Empresa                         | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---------------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. COCAMAR                      | 1                   |                              |
| 2. Usina de açúcar Santa Tereza | 2                   |                              |
| 3. Amambaia Frigorífico         | 4                   |                              |
| 4. Alisul Alimentos S/A         | 33                  |                              |
| 5. Leiner Davis                 | 44                  |                              |
| 5. Doce Mello                   | 55                  |                              |

**Setor Alimentício (Lanchonetes, restaurantes)**

| Empresa        | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|----------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Mc Donand's | 59                  |                              |
| 2. Dismar      | 71                  |                              |

**Distribuidora (bebidas e alimentos)**

| Empresa                            | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|------------------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Atacados Distribuição comercial | 36                  |                              |

**Comércio Automotivo**

| Empresa                       | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|-------------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Auto Técnica Diesel – ATDL | 32                  |                              |
| 2. Zacarias Veículos          | 57                  |                              |
| 3. Jabur Pneus                | 47                  |                              |
| 4. Revendedora Volkswagen     | 69                  |                              |

**Construção Civil**

| Empresa                              | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--------------------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. COTEL                             | 7                   |                              |
| 2. Serviço Centenário de Obras       | 16                  |                              |
| 3. Engenharia CSO                    | 17                  |                              |
| 4. Conterpavi Construção             | 64                  |                              |
| 5. Companhia de Saneamento – Sanepar | 67                  |                              |

**Bancário**

| Empresa            | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Banco do Brasil | 31                  |                              |
| 2. Banco Itaú      | 72                  |                              |

**Segurança**

| Empresa | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---------|---------------------|------------------------------|
|---------|---------------------|------------------------------|

**Indústria de Fiação, Vestuário e Confecções**

| Empresa                                      | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--|---------------------|------------------------------|
| 1. Corion                                    | 14                  |                              |
| 2. Cooperfios                                | 21                  |                              |
| 3. Costa e Pugliesi (Klandestino Sport Wear) | 16                  |                              |
| 4. Recco Confecções                          | 38                  |                              |
| 5. Lígia Carvalho (3 El'S Confecções)        | 45                  |                              |
| 6. 3 W Lamfer                                | 52                  |                              |
| 7. Marion & Marion (MR Malharia)             | 61                  |                              |

**Comércio de Vestuário**

| Empresa  | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|--|---------------------|------------------------------|
| 1. MR Malharia                                   | 73                  |                              |
| 2. Arthur Lundgren Tecidos (Casas Pernambucanas) | 74                  |                              |
| 3. Casas Agita                                   | 75                  |                              |
| 4. Genko   | 76                  |                              |

**Indústria de plástico, metal, refrigeração, Química**

| Empresa                       | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|-------------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. VISOLUX                    | 35                  |                              |
| 2. Kidasem (Antenas Aquários) | 40                  |                              |
| 3. Braswey                    | 48                  |                              |
| 4. NIPPOMAG do Brasil         | 65                  |                              |

**Educação**

| Empresa                                     | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. CESUMAR                                  | 6                   |                              |
| 2. Colégio Nobel                            | 23                  |                              |
| 3. Associação das Religiosas (Regina Mundi) | 24                  |                              |
| 4. Sociedade Cultural Santo Inácio          | 68                  |                              |

**Comunicação**

| Empresa                                       | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. GVT  | 15                  |                              |
| 2. Sociedade Emissora Paranaense – TV Cultura | 67                  |                              |
| 3. O Diário                                   | 77                  |                              |

**Indústria Eletrônica**

| Empresa                       | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|-------------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. Indel Indústria Eletrônica | 30                  |                              |

**Móveis (produção e comércio)**

| Empresa                     | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|-----------------------------|---------------------|------------------------------|
| 1. MSA Indústria de móveis  | 56                  |                              |
| 2. CONEMAR Eletrodomésticos | 18                  |                              |

**Prestadora de Serviços Gerais, Hoteleira**

| Empresa                                 | Classificação Geral | Horário e data da Entrevista |
|---|---------------------|------------------------------|
| 1. Grupo Sentinela (Limpeza de imóveis) | 39                  |                              |

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA**

Pesquisa de Doutorado – William Ribeiro da Silva

**ESTABELECEMENTOS**  
**(Londrina/Maringá)**

Entrevista ( ) Data da entrevista: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Nome do estabelecimento / Razão Social \_\_\_\_\_

Local da entrevista: \_\_\_\_\_

Responsável pelas informações: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

( ) 1. Tipo de Atividade: (1) comércio (2) serviços (3) indústria

( ) 2. Ramo de atividade: \_\_\_\_\_

( ) 3. Ano de instalação / ano de fundação / local de fundação: \_\_\_\_\_

( ) 4. Sobre a Estrutura de Organização da Empresa: Trata-se de uma Rede? Franquia? Corporação? Possui filiais? Quantas? Onde?

Possui outro estab. na cidade? (onde?) \_\_\_\_\_

Como se mantêm os contatos entre as filiais? \_\_\_\_\_

Onde se localiza o escritório de administração? É Centralizado? \_\_\_\_\_

Imóvel – Próprio ou alugado: \_\_\_\_\_

( ) 5. Número de funcionários próprios / terceirizados / estagiários: \_\_\_\_\_

Turno de funcionamento e de trabalho dos funcionários: \_\_\_\_\_

( ) 6. Número de linhas telefônicas: (1) nenhuma (2) uma (3) mais que 1 e menos que 5 (4) de 5 a 10 (5) mais de 10

( ) 7. Número de veículos próprios: (1) nenhum (2) um (3) mais que 1 e menos que 5 (4) de 5 a 10 (5) mais de 10

( ) 8. Número de computadores: (1) nenhum (2) um (3) mais que 1 e menos que 5 (4) de 5 a 10 (5) mais de 10

( ) 9. Filiado a Associação Comercial e Industrial?: (1) Sim (2) Não \_\_\_\_\_

( ) **10.** Qual principal motivo para a escolha deste local (área/cidade/região)?: \_\_\_\_\_

---

( ) **11.** Considera a infra-estrutura da área

(1) Péssima (2) Ruim (3) Razoável (4) Boa (5) ótima

Comente: \_\_\_\_\_

O que considera necessário para melhorar esta área: \_\_\_\_\_

---

( ) **12.** Considera fácil o acesso a esta área: (1) sim (2) não  
Justifique: \_\_\_\_\_

---

( ) **13.** Algum aspecto é considerado negativo nesta área? \_\_\_\_\_

---

( ) **14.** Investe em publicidade: (1) não (2) impressa (3) T.V. (4) rádio (5) outdoor  
(6) outro \_\_\_\_\_ Empresa de onde? \_\_\_\_\_

---

( ) **15.** Alcance: (1) local (2) municipal (3) regional (4) nacional

---

(...) **16.** Sobre os fornecedores de matéria-prima / peças / bens de produção / produto para comercialização:

São da própria empresa? De onde (Área/Cidade/Região/país)? Como é realizada a aquisição? Como se mantêm os contatos? Como é feita a entrega?

---

(...) **17.** Sobre a produção:

Qual o volume de produção (mensal/anual)?

Possui selo ou programa de controle de qualidade (ISO, controle de estoque, de produção 5S)?

( ) Sim ( ) Não

Qual? \_\_\_\_\_

---

(...) **18.** Sobre os clientes:

São provenientes de onde (área/cidade/região/país)? Como se mantêm os contatos? Como é feita a entrega?

---

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA/UNESP  
QUESTIONÁRIO - FREQUENTADORES -Centro Principal  
Pesquisa de doutorado – William Ribeiro da Silva

( ) Questionário  
Local da enquete: **Londrina e Maringá** \_\_\_\_\_  
Data da enquete: \_\_\_\_\_  
Responsável pelas informações: \_\_\_\_\_

( ) 1. Sexo: (1) Masculino (2) Feminino

---

( ) 1. Profissão: \_\_\_\_\_

---

( ) 2. Escolaridade: (1) sem instrução (2) fundamental incompleto (3) fundamental compl.  
(4) médio incompl. (5) médio compl. (6) superior incompl. (7) superior compl. ou mais

---

( ) 3. Idade: (1) até 19 anos (2) de 20 a 29 anos (3) de 30 a 39  
(4) 40 a 49 (5) 50 a 59 (6) 60 a 69 (7) 70 ou mais

---

( ) 4. Rendimentos: (1) até 5 sal. min. (2) 6 a 10 (3) 11 a 15 (4) 16 a 20 (5) acima de 20

---

( ) 5. Cidade de Residência: (1) Maringá: bairro \_\_\_\_\_  
(2) Sarandi (3) Madaguaçu (4) Paiçandu (5) outra: Qual: \_\_\_\_\_

---

( ) 6. Quais bens e serviços vem adquirir nesta área: (1) lazer (2) compras (3) serviços (4) lazer e  
compras (5) lazer e serviços (6) compras e serviços (7) compras, lazer e serviços.

---

( ) 7. Quando necessita destes bens e serviços, este é o local prioritário? (1) sim (2) não

---

( ) 8. Por que prefere adquirir bens e serviços nesta área? (1) infra-estrutura (2) localização  
(3) preços (4) variedade (5) outro \_\_\_\_\_

---

( ) 9. Frequência de procura desta área: (1) ao menos 1 vez por semana (2) ao menos 1 vez a cada  
duas semanas (3) ao menos 1 vez por mês (4)  
sem periodicidade (5) várias vezes por semana.

---

( ) 10. Meio de transporte: (1) automóvel (2) ônibus (3) moto (4) pedestre

---

( ) 11. Qual o tempo aproximado de permanência: (1) menor que 30 minutos (2) de 30 min. a 1 hora  
(3) de 1 a 2 horas (4) de 2 a 4 horas  
(5) acima de 4 horas

---

( ) 12. O que considera necessário para melhorar esta área: \_\_\_\_\_

---

( ) 13. Considera fácil o acesso: (1) sim (2) não

---

( ) 14. Gostaria de não frequentar esta área: (1) sim (2) não

Por quê?: \_\_\_\_\_

---

## Londrina. O que é considerado como o “centro” - 2004

|                                      | Pessoas | %   |
|--------------------------------------|---------|-----|
| Calçadão                             | 101     | 40  |
| Lojas em geral                       | 21      | 8   |
| Shopping Royal Plaza                 | 14      | 5   |
| Comércio                             | 13      | 5   |
| Catedral                             | 10      | 4   |
| Aglomeração de lojas no calçadão     | 10      | 4   |
| Coração da cidade/onde tudo acontece | 7       | 2   |
| Aglomeração de pessoas e lojas       | 7       | 2   |
| Bancos                               | 10      | 4   |
| Lojas e calçadão                     | 5       | 2   |
| Lojas Americanas                     | 5       | 2   |
| Outros                               | 47      | 18  |
| Total                                | 250     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.

## Maringá. O que é considerado como o “centro” - 2004

|                                | Pessoas | %   |
|--------------------------------|---------|-----|
| Catedral                       | 30      | 20  |
| Av. Brasil                     | 17      | 11  |
| “Local de <i>shopping</i> ”    | 15      | 10  |
| Lojas em geral                 | 14      | 9   |
| Comércio                       | 9       | 6   |
| Centro comercial               | 5       | 3   |
| Aglomeração de lojas           | 3       | 2   |
| Av. Getúlio Vargas             | 3       | 2   |
| Bancos                         | 3       | 2   |
| Pessoas/lojas/ <i>shopping</i> | 3       | 2   |
| Shopping Aspen Park            | 3       | 2   |
| Shopping Avenida Center        | 3       | 2   |
| Outros                         | 37      | 25  |
| Nenhum ponto de referência     | 3       | 2   |
| Não respondeu                  | 3       | 2   |
| Total                          | 150     | 100 |

Fonte: Pesquisa de campo, 2004.