

NOVOS CENTROS, NOVAS CENTRALIDADES, NOVAS DIFERENÇAS. A FRAGMENTAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE LONDRINA¹

William Ribeiro da SILVA²

Resumo

A partir da concepção de que não existe cidade nem realidade urbana sem que exista um centro, este artigo tem por objetivo principal a análise do processo de descentralização e de redefinição da centralidade na/cidade de Londrina-PR, com intuito de explicitar a segmentação do espaço urbano, que apresenta um considerável nível de fragmentação. Para tanto, foram escolhidas duas áreas centrais de Londrina, que diferem entre si em relação à camada social a que atendem e quanto à sua escala de atração. Estudou-se o Catuaí Shopping Center, que expressa uma centralidade de escala interurbana, pois atrai população de camadas sociais mais abastadas e o subcentro da Zona Norte, que é constituído de conjuntos habitacionais populares, construídos nos anos de 1970, com uma população de aproximadamente 100.000 habitantes, apresentando uma concentração de estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços, bastante elevada, para o atendimento da população local. Portanto, realizou-se uma análise comparativa entre estas duas áreas centrais, a partir da estruturação do espaço urbano de Londrina, refletindo sobre os graus de centralidade e as camadas sociais a que atendem, levando em consideração os fluxos de pessoas, capitais, idéias e os consequentes conflitos entre os agentes envolvidos.

Palavras-chave: Centralidade urbana; Descentralização; Estruturação urbana; Fragmentação.

Abstract

New centers, new centralities, new differences. The fragmentation of the urban space of Londrina

From the conception that it does not exist city nor urban reality but a center, this research has for main objective the analysis of the process of decentralization and redefinition of the centrality in/of Londrina city, with the intention to explain the segmentation of the urban space, that presents a considerable level of fragmentation. For in a such way, we carry through a study in two central areas of Londrina, that differs in relation to the social class they attend and in relation of how big is its power of attraction. We studied the Catuaí Shopping Center, that express as interurban scale of centrality, that attracts population of high social classes and the Zone North, that is constituted of popular housings, constructed in the years of 1970, with a population of approximately 100.000 inhabitants, presenting a concentration of commercial and services establishments, sufficient to attend the local population demand. This study carry out a comparative analysis between these two central areas, analyzing the degrees of centrality and the social classes, capitals, ideas and the consequent conflicts between the involved agents of structuring the urban space of Londrina.

Key-Words: Urban Centrality; Decentralization; Urban structuring; Fragmentation.

¹ O presente texto foi produzido a partir das discussões apresentadas na pesquisa, que resultou em dissertação de mestrado, intitulada "Descentralização e redefinição da centralidade em e de Londrina", defendida junto ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente-SP, no ano de 2002, sob orientação da Prof.a Maria Encarnação Beltrão Sposito, com financiamento da FAPESP.

² Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente. Membro do GASPERR. Bolsista CAPES. E-mail: williamribeiro@hotmail.com.

INTRODUÇÃO

A cidade é um espaço dinâmico, resultante da atuação constante dos agentes produtores do espaço urbano, sendo local que possibilita a maximização da reprodução capitalista. Simultaneamente, é resultado do conjunto das práticas sociais orientadas por conflitos e alianças sociais, econômicos e políticos que se expressam no interior da sociedade.

O espaço urbano, em função da forma como é produzido, mostra-se profundamente fragmentado, demonstrando as contradições e as diferenças nas mais variadas escalas de análise. O crescimento das cidades fez-se muito acelerado, nas últimas décadas, o que possibilitou aumentar o território da cidade e diferenciar seu espaço, de acordo com níveis de poder aquisitivo. Várias são as dinâmicas que promovem a fragmentação do espaço urbano, entre elas, a produção de enclaves que reforçam o surgimento de novas áreas centrais socialmente segmentadas na medida em que dificultam as relações com outras áreas da cidade.

Partindo-se desses pressupostos, neste artigo, pretendemos colocar em discussão a fragmentação³ socioespacial em uma cidade média (Londrina-PR), analisando os diferentes interesses envolvidos e a conseqüente formação de áreas que tendem a apresentar uma homogeneidade no que tange aos perfis de consumo e aos padrões socioespaciais. Para tanto, serão apresentadas análises dos processos que resultaram na formação do Centro Principal de Londrina, sua descentralização e na sua (re) centralização dispersa multifacetada.

FORMAÇÃO DO CENTRO PRINCIPAL DE LONDRINA

Londrina foi fundada em 21 de agosto de 1929, tendo surgido em uma "clareira na mata virgem". Foi elevada à condição de município em 10 de dezembro de 1934 (SCHWARTZ, 1997). A cidade foi criada como conseqüência do loteamento implementado pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), fazendo parte de um contexto mais amplo de colonização do norte do Estado do Paraná, onde se planejou a criação de cidades que obedeceriam a funções hierarquicamente diferenciadas, de acordo com a sua localização.

Com a articulação entre os comerciantes locais, em 1937, foi criada a Associação Comercial de Londrina – ACL, posteriormente chamada de Associação Comercial e Industrial de Londrina - ACIL, que mostra, desde o princípio, fortes interesses dos comerciantes em estruturar seus poderes, garantir, exigir e cobrar vantagens junto aos governos municipal, estadual e federal.

Pode-se perceber que os participantes da ACIL, unidos em torno de uma causa - "o desenvolvimento de Londrina" - tinham como objetivos tomar proveito e enriquecer, concomitantemente, ao ritmo do crescimento da cidade e, para isto, enfrentaram adversidades junto ao governo estadual, pois eram consideradas pessoas de fora

³ De antemão, esclarece-se que o conceito de fragmentação é empregado no sentido de um rompimento de relações entre as diversas porções do espaço urbano, sobretudo, quando se analisa a dinâmica do subcentro da Zona Norte, que constitui uma relativa autonomia no pela presença considerável de meios de consumo coletivos, o que levou a Associação Comercial e Industrial da Zona Norte (ACIRENOR), em conjunto com as Associações de moradores a lançar uma proposta, em 2001, de emancipação política da área.

pelo fato de serem, em grande parte, estrangeiros ou imigrantes oriundos de outros estados do Brasil. Porém, impulsionados pelo dinamismo inicial e pela euforia do crescimento, iniciaram uma disputa por recursos públicos e pela diminuição da cobrança exagerada de impostos, sendo que, por muitas vezes, desconsideravam o poder do Governador do Estado do Paraná e lançavam projetos de emancipação e criação de um estado independente no Norte do Paraná.

Após a intensificação da migração rural-urbana e o conseqüente crescimento populacional e territorial da cidade de Londrina, houve a concentração e o fortalecimento das atividades comerciais e prestadoras de serviços, que se organizavam em torno da ACIL (Associação Comercial e Industrial de Londrina), bem como uma ampliação na escala de importância dessas atividades, que passaram a atrair pessoas de toda a região, em um raio de aproximadamente 200 Km. Verifica-se, portanto, que Londrina, e mais precisamente o seu Centro Principal, que concentrava praticamente todos estabelecimentos comerciais e de serviços, possuía uma importância significativa para a Região Norte do Estado do Paraná.

Portanto, o Centro Principal expressava uma centralidade intra-urbana para toda a cidade de Londrina e uma centralidade interurbana para as cidades próximas de Londrina. Enfim, a cidade desempenhava um papel de importância considerável perante a rede urbana do Paraná, possuindo uma articulação com a capital do estado, por vínculos político-administrativos, e com a capital do Estado de São Paulo, por vínculos econômicos, o que evidencia a herança do processo de "(re)ocupação"⁴. Destaque-se que a dependência político-administrativa com relação à Curitiba deve-se aos pedidos de verbas, da concentração das secretarias de governo, como Secretaria de Educação, de Cultura, de Esporte, de Segurança etc.

Estava, então, consolidada a cidade de Londrina e, conseqüentemente, seu Centro Principal, com isso, mantiveram-se as relações de poder e domínio econômico dessa área até os anos de 1980, devido ao tamanho da cidade, do insuficiente desenvolvimento dos meios de transportes, à baixa diversificação dos estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços, e, principalmente, à concentração dos estabelecimentos comerciais, quase exclusivamente, no Centro Principal. Expressava-se, assim, uma centralidade única, sendo essa a área por onde passavam praticamente todos os moradores da cidade, e à qual, todos possuíam, relativamente, o mesmo acesso, porém, não o mesmo poder de compra dos bens e serviços ali oferecidos.

O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO EM LONDRINA

Com o relativo crescimento demográfico e territorial de Londrina, acrescido da diversificação e intensificação das atividades comerciais e prestadoras de serviços, e de outras determinações, pode-se reconhecer o processo chamado por Lefebvre (1999) de implosão-explosão do centro e da centralidade. A dinâmica em análise gerou uma (re)organização dos espaços e uma redefinição nas expressões de centralidade, a partir do processo de descentralização, com a relativa perda de importância e modi-

⁴ Termo utilizado por Tomazzi (2000) por desenvolver a idéia do discurso "Norte do Paraná" que produziu silêncios, como o da existência de sociedades tribais desde 7000 anos, que são caracterizadas nos textos que se escrevem sobre a ocupação da área nas expressões "vazio demográfico", "selvagens", "bugres" etc. Analisa, ainda, a atuação dos povos Xetá e Kaingáng que viveram e vivem na região e mantém relações com a sociedade ocidental desde o século XVI.

ficação das funções exercidas pelo Centro Principal e a conseqüente emergência de novas áreas centrais espalhadas pela cidade, representando uma modificação na estruturação do espaço urbano de Londrina com a alteração nos fluxos de escalas intra e interurbanas.

Observando-se a tabela 1, percebe-se que, após os anos de 1970, o percentual de população rural decaiu rapidamente, tendência acompanhada por acelerado crescimento da população urbana. Isto ocorreu em função de vários fatores, dentre eles, a substituição do cultivo de café, com baixa mecanização e exigência de grande quantidade de mão-de-obra, por culturas como soja, trigo, milho e algodão, que possibilitam uma mecanização intensa e, conseqüentemente, dispensam o emprego de mão-de-obra abundante, promovendo, conseqüentemente, uma intensa migração rural-urbana que culminou com o crescimento acelerado e com a complexificação da estruturação do espaço urbano de Londrina.

Tabela 1 - Evolução da População de Londrina – 1935 a 2000

ANO	POP. URBANA	%	POP. 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.

Durante os anos de 1970, houve uma administração municipal, de caráter populista, que iniciou, apoiada em política habitacional do governo federal, a formação de conjuntos habitacionais populares que se destinavam à habitação das camadas de poder aquisitivo mais modesto. Estes conjuntos foram construídos em áreas distantes do Centro Principal, permitindo a ocorrência de vazios urbanos na área intermediária entre o tecido urbano já constituído e os novos conjuntos, possibilitando a existência de um estoque de valorização fundiária, pois neles se alocaria uma infraestrutura que contribuiria para tal valorização.

Acompanhando o crescimento populacional verificado no período em análise, houve um adensamento das áreas já loteadas, principalmente, com o acelerado processo de verticalização, sobretudo, no Centro Principal, mas também, o surgimento de novos loteamentos em áreas distantes de tal centro, ampliando as diferenças dentro do espaço urbano e fortalecendo as barreiras que delimitam os enclaves, ou seja, áreas que se diferenciam espacialmente de seu entorno e provocam diminuição ou ausência de relações com o mesmo. Com isso, cria-se possibilidades para a fragmentação do espaço urbano, no que diz respeito aos fluxos e aos usos e têm-se as

condições necessárias para o surgimento de novas concentrações de estabelecimentos, fora da área do Centro Principal, que variam de acordo com o perfil dos freqüentadores/consumidores e, por fim, cria-se um espaço poli(multi)cêntrico.

Modificação dos fluxos coletivos e individuais

No âmbito da análise da acessibilidade como um dos elementos reestruturadores do espaço urbano, tem-se que tratar da popularização do automóvel que, de início, era utilizado pelos segmentos de maior poder aquisitivo, conferindo-lhes elevado *status*, mas cujo uso se difundiu entre os segmentos de médio poder aquisitivo, 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 preço de mercado. (VASCONCELLOS, 1996)

Com a 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, a modificação na lógica de localização dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços. Desta forma, as cidades passaram a apresentar um acelerado crescimento territorial, permitindo a permanência de áreas intermediárias (vazios urbanos), servindo de estoque de terras para valorização e especulação imobiliária.⁵

Encontra-se esta lógica em Londrina, onde 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 dos segmentos mais abastados o que suscita uma discussão mais aprofundada do par dialético centro-periferia, como defende Sposito (1999).

Houve uma mudança nas estratégias de localização com a recente modificação das representações acerca da cidade sonhada pelos segmentos de alto e médio poder aquisitivo. Estas, a partir dos anos de 1980, passaram a procurar áreas que lhes conferissem maior tranquilidade para fugirem dos "males urbanos", ou seja, para não mais manterem contato com os segmentos de menor poder aquisitivo e "seus respectivos problemas", como a violência, as drogas, o barulho etc. No entanto, este fato somente se torna possível quando há a instalação de infra-estrutura adequada e a ocorrência das facilidades conferidas pelo uso do automóvel, pois este, por possibilitar uma maior mobilidade individual, permite deslocamentos mais rápidos e com menor contato entre as "diferenças" contidas no espaço urbano, tendo-se, com isso, um aumento das práticas segregativas⁶.

Também, tem-se que considerar que a dinamização 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 modificação como um dos elementos que reforçam a formação de novas centralidades, sendo que a descentralização do transporte coletivo, em Londrina, iniciou-se no ano de 1992, com a construção dos terminais de integração entre bairros. Surgiu, assim, uma tendência de formação e reforço da centralidade nas áreas onde estes se insta-

⁵ Note-se que esta é uma prática que já se efetivava anteriormente às modificações mencionadas, porém, foi sensivelmente ampliada no período em análise.

⁶ Um exemplo bastante ilustrativo deste fato está nas construções dos condomínios horizontais fechados de alto padrão residencial, que buscam o total isolamento com relação ao restante da cidade, possuindo suas próprias ruas e seus próprios meios de consumo coletivo.

laram, pois houve a modificação dos fluxos internos no espaço urbano e da própria estruturação deste espaço⁷.

Resistência da centralidade do Centro Principal

Mesmo com as alterações nos fluxos, ainda, evidencia-se uma grande centralidade no/do Centro Principal de Londrina, que desempenha papel de conexão significativa dos fluxos da cidade e concentra grande parte dos meios de consumo individuais e coletivos. No entanto, verifica-se que grande parcela da população começa a evitar a frequência ao Centro Principal de Londrina, apresentando vários argumentos, como se verificou, por meio de enquetes aplicadas junto aos frequentadores do Catuaí Shopping Center e do Subcentro da Zona Norte. Entre as principais razões, estão citadas: problemas relacionados ao trânsito; dificuldade de estacionamento; distância em relação às suas residências; difícil acesso; horário de funcionamento do comércio incompatível com horário disponível para o consumo; medo de assaltos.

A partir disto, conclui-se que já não existe *status* em se frequentar o "Centro de Londrina", mais especificamente o Calçadão, como se verificava até o final dos anos de 1980 e, pelo contrário, surge o hábito em se evitá-lo, ainda que este mantenha características que atraíam população e continue expressando uma centralidade de escala municipal e regional para pessoas oriundas de diferentes camadas sociais, sobretudo, as de baixo e médio poder aquisitivo.

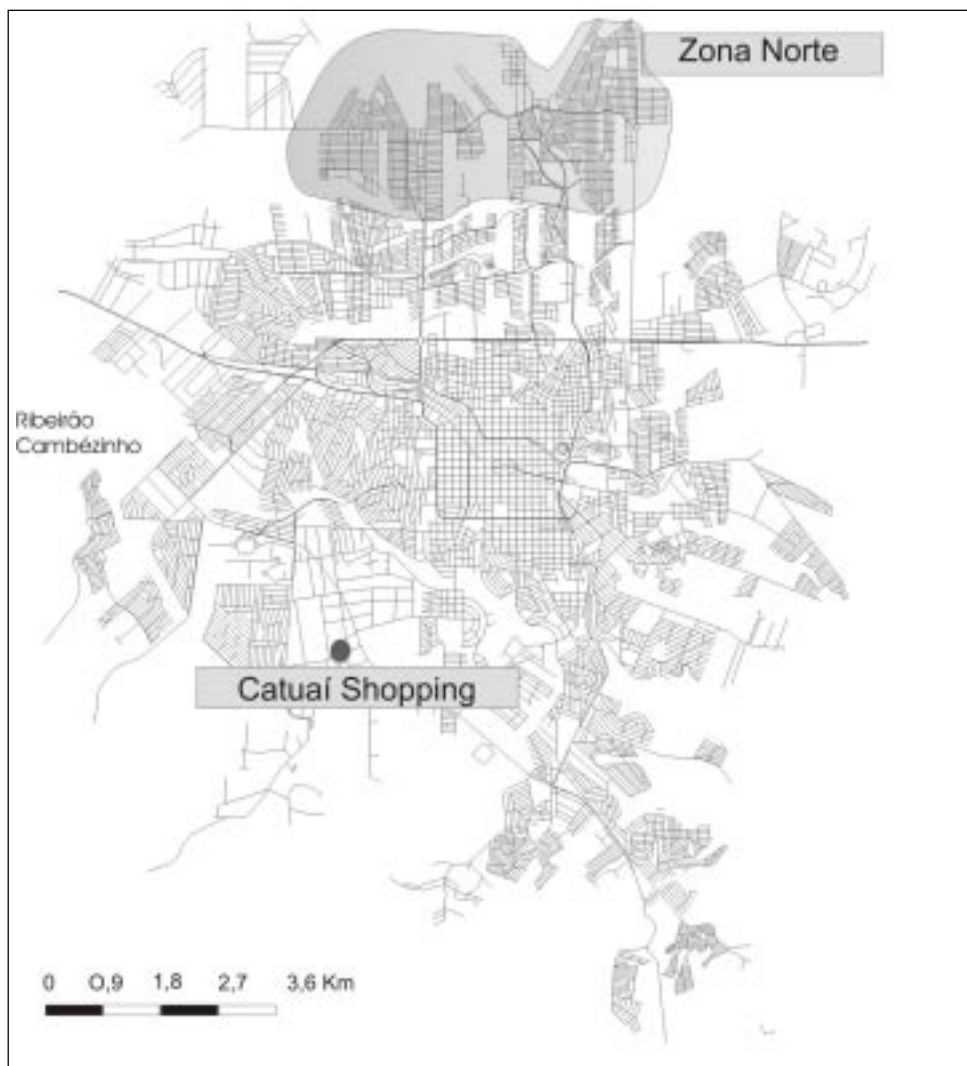
No entanto, o processo de descentralização em Londrina aparece com algumas particularidades, pois ainda é possível se encontrar pessoas de poder aquisitivo mais elevado frequentando alguns estabelecimentos no Centro Principal, como joalherias e lojas de decoração destinadas tal perfil de consumidores, que ali permanecem, por uma questão de "tradição", ou seja para transmitirem a idéia de que são "tradicionais" em Londrina, o que não acontece mais em outras cidades de porte semelhante.

CENTRALIDADES DIFERENCIADAS – A POLI(MULTI)CENTRALIDADE EM E DE LONDRINA

Após a análise dos processos referentes à centralização e à descentralização chega-se à (re)centralização que ocorre de forma simultânea e dispersa, ou seja, a redefinição da centralidade, sob novos parâmetros e sob novas formas. Abordando a cidade como um todo, passaremos para uma abordagem mais específica sobre as diferentes expressões da centralidade, analisando duas áreas centrais de Londrina, que são o Catuaí *Shopping Center* e Subcentro da Zona Norte. (ver figura 1)

⁷ Na dissertação de mestrado (RIBEIRO, 2001), na qual este artigo se apóia, pode-se encontrar uma discussão mais aprofundada da modificação dos fluxos coletivos e individuais na cidade de Londrina.

Figura 1 - Localização da Área de Estudo



Org.: William Ribeiro da Silva

Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de Londrina

Pelo fato destas áreas se diferenciarem quanto às escalas de centralidade, aos perfis e hábitos de consumo de seus freqüentadores e, portanto, quanto aos seus padrões socioespaciais, a análise destas, fornece subsídios para uma leitura do espaço urbano com base no conceito, criado por Henri Lefebvre, da "poli(multi)centralidade".

Catuaí Shopping Center

Trata-se de um empreendimento que foi inaugurado no final do ano de 1990, construído pela Construtora Khouri, de capital local, associado a: Catuaí Construtora, Banco Pontual, Banco Multi Stock, Badressa Participações, Ceres Fundação, Fundação Braslight, PRHOSPER, Instituto Rhodial, Prebeg Caixa e Regius Sociedade. Para a realização desse empreendimento, demandaram-se investimentos 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 total de 92.266 metros quadrados, sendo 57.726 metros quadrados de área construída, com 180 lojas, das quais quatro são lojas âncoras, cinco de artigos do lar, 40 de artigos diversos, três de conveniências, 83 de vestuário, 16 lanchonetes, três restaurantes, cinco cinemas, agência dos correios, nove estabelecimentos prestadores de serviços gerais, uma agência bancária, sete caixas eletrônicas de outros bancos e estacionamento para 2.300 automóveis⁸.

É, portanto, um empreendimento de grande porte que foi construído numa área onde, antes de sua construção, produzia-se soja. Havia poucas condições favoráveis ao estabelecimento de fluxos entre essa área e o Centro Principal de Londrina, ou seja, era um setor do entorno urbano de difícil acessibilidade. Para a viabilidade de tal empreendimento, foi necessária a resolução de tal problema, com a duplicação de uma via de acesso à área, a Avenida Madre Leônia Milito, e a construção de um viaduto que facilitou a conexão com a PR-445, que serve de acesso à Curitiba e aos municípios da região de Londrina e do interior do Estado de São Paulo.

Reforçando o que Lúcio Kowarick chama de "contradição urbana", os custos da construção de tais obras foram arcados, em sua maior parte, pelo Estado do Paraná, no Governo de Álvaro Dias, pela Prefeitura Municipal de Londrina, na administração de Antônio Belinati e, em menor parte, pelos empreendedores, evidenciando que a produção do espaço urbano se faz de forma coletiva, mas sua apropriação se faz de forma privada e seletiva.

As palavras de Alfredo Khouri, o empreendedor do *Shopping*, em entrevista ao jornal *Mais Londrina*, de 29 de junho de 2001, são muito ilustrativas das relações entre o público e o privado:

Enfrentamos muitas dificuldades porque não dava para duplicar a avenida de acesso, a Madre Leônia, e não havia dinheiro do Governo do Estado [...] Eu e o então prefeito, Antônio Belinati fomos até Curitiba para falar com o Álvaro Dias [...] Álvaro tinha a vontade, mas não os recursos. E entendia, como bom administrador, que é preciso apoiar os empresários em seus empreendimentos, principalmente disponibilizando a infra-estrutura necessária. E nós trouxemos o progresso para essa região.

⁸ Note-se que o estacionamento do Catuaí Shopping Center foi ampliado no início do ano de 2002, aumentando consideravelmente sua capacidade.

Percebe-se, então, que há uma forte ação, por parte das elites, pressionando o poder público para atuação em seus proveitos e, para isto, utiliza-se de um ideário e elabora-se um discurso, ou seja, criam-se argumentos ideológicos para justificar a apropriação de recursos públicos, em nome do que é comumente chamado de "progresso da região", quando, no entanto, as metas eram os lucros dos empreendedores. Gaeta (1992, p. 55) aponta a existência de uma estreita relação entre os planos de implantação de *shopping centers* e os investimentos públicos, pois:

A gerência científica aplicada à construção de espaços imobiliário-comerciais, como os *shopping centers*, parte de uma ampla programação do espaço, na qual a contribuição do Estado tem sido importante. Esta ocorre de forma a limitar o peso das determinações locais, o que garante a esses empreendimentos uma certa (e crescente) "autonomia do capital" em relação à herança da localização. Permite ainda uma ampliação do controle privado sobre as chamadas externalidades.

A análise de como as relações se estabeleceram e como os investimentos foram realizados para a construção do Cautai *Shopping Center*, demonstra que tal empreendimento é de total interesse econômico dos proprietários e não possui qualquer cunho social que justificasse investimentos públicos, mas a partir das relações entre elite econômica e elite política, isto se faz e se legitima através das idéias de progresso e desenvolvimento econômico.

Atualmente, com toda a infra-estrutura implantada na área do *shopping*, há o surgimento de vários condomínios horizontais de elevado padrão residencial, implementados nas glebas de terras que constituíram o "estoque" das áreas que se valorizariam com a construção deste grande equipamento comercial e de serviços. Atualmente, estes loteamentos fechados são lançados associados às representações de *status* social e qualidade de vida. Para tal, cria-se, no imaginário da população, a idéia, por exemplo, de que a área não possui os problemas da cidade, portanto, se assemelha aos lugares "tranquilos" da zona rural.

Zona Norte de Londrina

A Zona Norte de Londrina é resultado de uma política habitacional implementada em escala federal, estadual e municipal, a partir da articulação entre esses três níveis do poder executivo, num momento que houve a confluência da crise da moradia no Brasil, a reorganização da rede urbana brasileira e a diminuição radical do plantio da cultura do café na Região Norte do Paraná, com a conseqüente intensificação da migração rural-urbana. A cidade de Londrina foi uma das áreas de atração desta população, em parte, pela propaganda que se fazia da prosperidade da cidade e pela ilusão de ser fácil arrumar empregos e "ganhar" casas, fato que atraiu não apenas trabalhadores da zona rural, mas, também, de outras cidades da região.

Conforme já mencionado, havia uma confluência de interesses e ações envolvidos na construção de habitações, para buscar a suavização da crise que se instaurava. Nesse contexto, é importante considerar a ação do então Prefeito Municipal, Antônio Casemiro Belinatti, que, como anteriormente tratado, realizou uma administração de caráter populista, fato que acabou por aumentar a atração de pessoas, pois se criou a imagem de que, em Londrina, não haveria problemas com a falta de moradia, uma vez que "o prefeito" a forneceria aos habitantes⁹.

⁹ Utiliza-se a expressão "o prefeito forneceria a moradia" pelo fato de que a população foi levada a acreditar que quem "dava" as casas era o prefeito e não que elas eram construídas com recursos públicos.

Houve um crescimento populacional e uma intensa construção, principalmente na Zona Norte, de conjuntos habitacionais populares, com a produção, nos anos de 1970, de 8.369 unidades residenciais desse tipo chegando ao total, no ano de 1996, de 15.641 unidades residenciais, segundo dados da COHAB-Londrina (1996).

Com esta produção, surgiram moradias numa área distante do Centro Principal, com a constituição de vazios urbanos nos espaços intermediários, nos quais a implantação de infra-estrutura, por parte do poder público, serviu para a valorização dessas terras, por meio de práticas especulativas. Com isso, a Zona Norte de Londrina, que ficou conhecida popularmente por "Cinco Conjuntos" ou, mais recentemente, "Cincão" passou a receber a instalação de meios de consumo coletivo e, devido à distância em relação ao Centro Principal, uma concentração de estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços, constituindo aos poucos, um subcentro.

Vários autores afirmam que os subcentros se constituem enquanto núcleos secundários, como "miniaturas" do Centro Principal, e, portanto, não possuem diferenças em relação a este, com exceção da escala, como demonstram as afirmações que se seguem.

Para Corrêa (1995, p. 51):

Os núcleos hierarquizados são uma réplica intra-urbana da rede regional de localidades centrais. O subcentro regional constitui-se em uma miniatura do núcleo central. Possui uma gama complexa de tipos de lojas e de serviços, incluindo uma enorme variedade de tipos, marcas e preços de produtos. Muitas de suas lojas são filiais de firmas da Área Central, e, à semelhança desta porém em menor escala, o subcentro regional constitui-se em importante foco de linhas de transporte intra-urbano. (grifo nosso).

E para Villaça (1998, p. 293):

[...] o subcentro consiste, portanto, numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade. (grifos nossos)

Porém, o aparecimento e crescimento dos subcentros está vinculado à própria estruturação do espaço urbano, entendido enquanto conjunto, pois, mesmo que se observem dinâmicas de fragmentação, mantêm-se as articulações entre as partes, ainda que, segundo uma lógica diferente da centralidade única. Quando Corrêa (1995) afirma que o subcentro é uma "miniatura da Área Central" está considerando que esta parcela do espaço urbano é vinculada e dependente de fluxos de todo o espaço urbano.

Porém, entende-se que os subcentros estão inseridos em contextos espaciais mais restritos e são formados, inicialmente, por estabelecimentos de proprietários locais, visando atender a uma demanda local, gerada pelo consumo específico de uma população com características homogêneas, que difere da possível pluralidade socioeconômica dos frequentadores do Centro Principal.

Quando se desenvolvem, gradativamente, passam por um estágio de substituição e/ou incremento de filiais dos estabelecimentos do Centro Principal (daí a expressão "miniaturas"). No entanto, de acordo com o crescimento da área e com a dinâmi-

ca dos agentes envolvidos, há uma penetração de capitais externos à área que modificam as lógicas de atuação e localização dos estabelecimentos e geram uma redefinição na forma urbana e na expressão de centralidade desses subcentros.

Pelo fato de os subcentros atenderem a uma parcela de consumidores particular no âmbito local de uma cidade e, ainda, de que os espaços urbanos sejam caracterizados por diferenciação e segmentação socioeconômica e funcional, o que pode levar à emergência de segregação e exclusão socioespacial, temos parcelas de população diferenciadas para consumir nos subcentros, sendo esta uma distinção crucial entre essas áreas e o Centro Principal, que, em princípio, atende à população de toda a cidade.

Dessa forma, encontra-se uma diferenciação em relação à escala, mas, também, em relação aos padrões socioespaciais, entre os subcentros e o Centro Principal das cidades. Com isso, considera-se um equívoco entender tais formas espaciais apenas como réplicas menores do Centro Principal, já que estamos tratando de áreas que se constituem a partir das características econômicas da população local e dos conflitos e contradições decorrentes das atuações dos capitais locais, municipais e regionais, que irão produzir um espaço urbano diferenciado, porém, articulado internamente.

De início, por se tratar de uma área popular, portanto, de moradores que possuem uma menor mobilidade devido às dificuldades de transporte, os estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços que foram se instalando, eram de propriedade dos moradores locais, que os abriam nas frentes ou nos quintais de suas casas, buscando abastecer a população com produtos de primeira necessidade, principalmente, alimentos.

Porém, na medida que houve a implantação de infra-estrutura, a área foi sendo valorizada, e houve a instalação de filiais dos estabelecimentos do Centro Principal de Londrina. Atualmente, verifica-se, nesta área, o funcionamento de um hipermercado, com lojas de suporte, uma agência bancária e duas caixas eletrônicas de outros bancos. A instalação deste novo empreendimento ampliou a concorrência entre os comerciantes e gerou uma redefinição no padrão da subcentralidade local.

Atualmente, há uma concentração, em grande número e em grande variedade, de estabelecimentos na Zona Norte de Londrina, sobretudo, na Avenida Saul Elkind, que possui a maior densidade de atividades comerciais e de serviços dessa zona. Isto termina por produzir uma valorização dos imóveis que se localizam mais próximos dessa avenida, criando certa diferenciação nos padrões residenciais locais.

Na Zona Norte encontra-se uma predominância de estabelecimentos relacionados ao comércio, sobretudo de alimentos e de bebidas, e de prestação de serviços. (Tabela 2) Isso mostra que muitas das características do tempo da implantação do subcentro ainda estão presentes, acrescentando-se que, muitos destes estabelecimentos, ainda estão funcionando juntos ou na mesma edificação que tem uso residencial.

Tabela 2 - Atividades Econômicas na Zona Norte de Londrina

Atividades	Número de Estabelecimentos	Percentual
Comércio	384	48,79
Serviços	335	42,56
Indústrias	22	2,79
Uso misto	46	5,84
Total	787	100

Fonte: Prefeitura Municipal de Londrina, 2000; Editel, 1999-2000, 2001-2001; Pesquisa de campo, 2001.

Diferentes Padrões Socioeconômicos Relacionados à Expressão da Centralidade

Os padrões socioeconômicos relacionados às áreas sob estudo, refletem as características dos estabelecimentos presentes nas duas áreas, pois há uma relação intrínseca entre esses aspectos: de acordo com o padrão de estabelecimentos, tem-se um perfil de consumidor, assim como, de acordo com o perfil do consumidor, tem-se um padrão de comércio e serviços. A análise realizada possibilitou o destaque de diferentes aspectos e dinâmicas:

- Confirma-se uma diferenciação bastante expressiva quanto aos perfis da dos freqüentadores do Catuaí *Shopping Center* e do subcentro da Zona Norte de Londrina, a partir das comparações contidas na tabela 3.

**Tabela 3 - Londrina - Zona Norte e Catuaí Shopping Center, 2001.
Escaridade dos freqüentadores das áreas sob estudo**

	Zona Norte	%	Catuaí	%	Total
Sem Instrução	27	7,03	6	1,56	33
Fundamental incompleto	112	29,16	18	4,68	130
Fundamental completo	61	15,88	25	6,51	86
Médio incompleto	70	18,22	17	4,42	87
Médio completo	98	25,52	107	27,86	205
Superior incompleto	7	1,82	76	19,79	83
Superior completo	9	2,84	135	35,15	144
Total	384	100	384	100	768

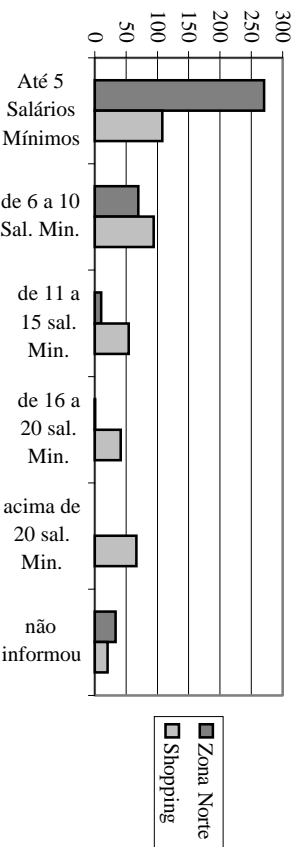
Fonte: Pesquisa de campo, 2001.

Avaliando o poder aquisitivo dos freqüentadores, levou-se em consideração os ganhos familiares e não individuais, pois a pesquisa objetivava a análise de quanto as pessoas podem gastar, incluindo muitos adolescentes ou donas de casa, que não possuem nenhuma renda, mas possuem um poder de compra elevado.

Observando o gráfico 1 pode-se perceber que em ambos os casos, a maior freqüência de respostas foi daqueles que possuem ganhos de até cinco salários mínimos, mesmo no Catuaí Shopping Center, que se considera uma área elitizada. Porém,

percebe-se que no *shopping* existe, também, consumidores com elevado poder aquisitivo, o que não pode ser encontrado na Zona Norte, onde nenhum dos entrevistados declarou ganhos superiores a 20 salários mínimos.

**Gráfico 1 - Londrina - Zona Norte e Catuai Shopping Center, 2001.
Comparação do poder aquisitivo dos frequentadores
do Catuai Shopping Center e da Zona Norte**



Fonte: Pesquisa de campo, Londrina, 2001

Com isto, pode-se fazer a reflexão de que, através da mídia, ou seja, de todos os veículos de divulgação utilizados pelo *shopping*, consegue-se incutir no imaginário da população a ideia de um espaço "perfeito" sem os problemas de uma cidade real e atrair uma grande variedade de pessoas que, mesmo que possuam baixo poder de compras, fazem questão de se deslocar até o *shopping* para se sentirem parte da "sociedade perfeita e feliz"¹⁰.

Como afirma Marx, a necessidade inclui o desejo, e, portanto, desejo de consumir e há espaços que estimulam essa prática: - o espaço do *shopping*, é extremamente limpo, ao contrário das calçadas e ruas do restante da cidade; - os banheiros são higiênicos e perfumados, não se assemelham aos banheiros públicos; - é um ambiente onde não há pessoas pedindo esmolas, pois, mesmo que isso não seja explícito, existe um controle das pessoas que frequentam o *shopping* e, de acordo com suas roupas e/ou aparência, elas podem ser expulsas da área para não "incomodar os verdadeiros consumidores"; - uma "cidade" arquitetonicamente bela, com fontes de água, piso em granito e, principalmente, com temperatura sempre amena, graças aos aparelhos de ar condicionado.

Sendo assim, atrai pessoas que, nem sempre vão consumir, mas que sentem prazer em olhar e se sentir membros do segmento privilegiado que tem acesso ao *shopping*. Daí a afirmação da gerente de uma loja no Catuai Shopping Center, de que mesmo que haja movimento elevado no *shopping*, não existe a garantia de reflexo nas vendas, pois muitas pessoas vão ao *shopping* simplesmente para passear ou para fazer compras no supermercado.

¹⁰ Esta "sociedade perfeita e feliz" seria a sociedade na qual não existem pobres, mendigos, moradores de ruas ou qualquer pessoa que lembre que exista pobreza nas cidades. Trata-se de uma ideologia transmitida pela mídia que causa problemas de concepção da realidade existente ao redor, pois muitos jovens de classe média que possuem suas recepções de televisão via cabo e frequentam escolas elitizadas inserem-se de forma incompleta numa sociedade, como a brasileira, que possui tantos problemas sociais.

b) Quanto aos hábitos de consumo e de freqüência às áreas, pode-se, também, destacar alguns pontos que contribuem com a análise do padrão de centralidade que se expressa em cada área.

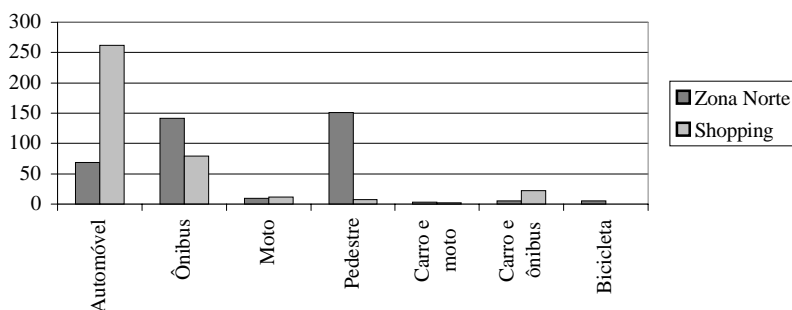
**Tabela 4 - Londrina - Zona Norte e Catuaí Shopping Center, 2001.
Bens e/ou serviços procurados pelos freqüentadores**

	Zona Norte	%	Catuaí	%	Total
Lazer	27	7,03	98	25,52	125
Compras	109	28,38	95	24,73	204
Serviços	42	10,93	9	2,34	51
Lazer e compras	21	5,46	104	27,08	125
Lazer e serviços	5	1,30	10	2,60	15
Compras e serviços	75	19,53	14	3,64	89
Compras, lazer e serviços	105	27,34	54	14,06	159
Total	384	100	384	100	768

Fonte: Pesquisa de campo, 2001.

Observando a tabela 4, percebe-se um reforço do que foi destacado no item anterior, ou seja, há uma grande freqüência de pessoas que vão ao *shopping*, simplesmente, para passear, sendo esse espaço atrativo como se fosse um parque ou uma praça, mas é um prédio construído em área distante do centro da cidade, onde tudo se paga, com exceção do estacionamento e da observação. Já na Zona Norte, encontra-se uma população que busca o comércio, os serviços e o lazer, evidenciando as características de um subcentro, pois possui uma variedade de estabelecimentos para atender a população local. Quando comparamos os tipos de estabelecimentos, verificamos que o *shopping* possui uma considerável gama de estabelecimentos no ramo lazer, mas na Zona Norte, o que se pode encontrar como lazer são as lanchonetes, que muitas vezes são extensões das residências, e alguns estabelecimentos mais sofisticados, principalmente os que se localizam junto ao hipermercado como se descreveu anteriormente. Existem, ainda, alguns estabelecimentos que são filiais de lanchonetes do Centro Principal e, até mesmo, um cinema, com duas salas que, na época da aplicação das enquetes, estava passando por grandes dificuldades para se manter em funcionamento, e hoje, já se encontra fechado.

**Gráfico 2 - Londrina - Zona Norte e Catuaí Shopping Center, 2001.
Meio de transporte utilizado pelos freqüentadores das áreas**



Fonte: Pesquisa de campo, Londrina, 2001

Há uma predominância no uso do ônibus como meio de transporte entre os questionados da Zona Norte, pois a distância da área em relação ao restante do tecido urbano, faz com que os mesmos se utilizem de tal meio de transporte para se deslocarem em suas tarefas cotidianas, seja para o trabalho, para a escola ou qualquer outra atividade. Pelo fato de terem que seguir o trajeto e utilizar os pontos de ônibus, tanto para o embarque como para o desembarque, terminam por consumir produtos de primeira necessidade, para o uso cotidiano, nas proximidades destas áreas, pois se tratam de compras rápidas. Então, deve-se esclarecer que não se tratam de pessoas que tomam o ônibus para chegar a Zona Norte somente para consumir, mas pessoas que se aproveitam da necessidade de usar o ônibus e consomem nas ruas pelas quais os ônibus passam.

Contrariamente, o principal meio de transporte utilizado pelos freqüentadores do Catuaí Shopping Center é o automóvel, indicando o grau de autonomia desses freqüentadores no que se refere aos trajetos e ao uso cotidiano do tempo, fortes determinantes de maior grau de acessibilidade. (Gráfico 2)

Portanto, verifica-se que existem grandes diferenças nos perfis dos consumidores de cada área e também em seus hábitos de consumo, o que mostra que há uma diferenciação nas formas de se consumir e, principalmente, nos lugares em que cada segmento social consome, que, como fica evidente, não são os mesmos lugares.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o processo de redefinição da centralidade, há uma modificação na estruturação urbana da cidade, que vai alterar a convivência entre as pessoas que nela habitam ou a freqüentam. Há uma separação socioespacial considerável de acordo com o poder aquisitivo, que se mostra decisivo nas escolhas das áreas a serem freqüentadas e evidencia a segmentação existente no espaço urbano. Estas diferenças se sobressaem quando analisadas a partir das novas lógicas da produção do espaço urbano, que criam novas áreas centrais e modificam a noção de complementaridade e concorrência das diversas áreas do espaço urbano, redefinindo as formas, funções e estruturas segundo a ótica da reprodução capitalista.

Percebe-se, então, que o crescimento da cidade de Londrina, assim como a mudança da lógica da produção do espaço urbano e os interesses que a engendram provocam um processo de fragmentação do espaço urbano, decorrente da emergência de áreas que podem ser diferenciadas claramente pelo padrão de rendimento.

Tal fragmentação torna-se evidente com a cristalização e fortificação dos enclaves, que criam homogeneidades internas às áreas e, conseqüente, heterogeneidades entre as mesmas, tornando o tecido urbano composto por áreas que apresentam dinâmicas que negam a possibilidade de funcionamento de um conjunto articulado, ou seja, o que Lefebvre chamaria de uma heterotopia. Percebe-se esta realidade na Zona Norte, onde a estruturação do espaço se mostra com uma especificidade que difere do restante da cidade e se apresenta a idéia de uma história de produção do espaço independente, desvinculada do todo, daí a idéia de fragmentação, que está presente, inclusive, do imaginário social dos habitantes dos conjuntos e bairros atendidos pelo subcentro.

Essa segmentação reduz as possibilidades de convívio entre as diferenças sociais, ou seja, amplia a diferenciação intraurbana. Considera-se que os diferentes padrões residenciais decorrem da valorização diferenciada do solo urbano e dos imóveis que se constituem mercadorias no âmbito de nossa sociedade. Portanto, é funda-

mental considerar que o espaço urbano é criado coletivamente e apropriado seletivamente, pois os fluxos constatados no espaço urbano de Londrina, evidenciam que os hábitos de consumo da população estão vinculados à possibilidade de acesso às áreas, de acordo com o poder aquisitivo, o que complexifica e dialetiza a estruturação do espaço urbano e redefine a centralidade, de maneira que as lógicas de localização são alteradas, havendo a tendência à policentralidade, ou seja, à constituição de áreas centrais que se diferenciam, se dispersam e/ou contribuem para a segregação. Tal tendência se amplia na medida em que a facilidade de transporte possibilita que a seletividade de acesso às áreas se amplie para a escala da rede urbana, o que redefine, também, a centralidade interurbana.

REFERÊNCIAS

- CENSOS DEMOGRÁFICOS. 1950, 1960, 1970, 1980, 1991 e 2000, IBGE
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995.
- GAETA, Antonio Carlos. Gerenciamento dos *Shopping Centers* e Transformação no Espaço Urbano. In: PINTAUDI, Silvana Maria; FRUGOLI JR., Heitor (Org.). **Shopping Centers**. Espaço, Cultura e Modernidade nas cidades brasileiras. São Paulo: UNESP, 1992.
- LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- RIBEIRO, William da Silva. **Descentralização e redefinição da centralidade em e de Londrina**. 2002. 190 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente-SP.(defesa em 16/08/2002)
- SCHWARTZ, Wilson. **Poder Emergente no Sertão**. Londrina: Midiograf, 1997.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. 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, 2001.
- _____. 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, 1999. p. 83-99.
- _____. Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991.
- TOMAZZI, Nelson Dacio. **"Norte do Paraná"** Histórias e Fantasmagorias. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2000. 338p.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte Urbano, espaço e eqüidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Editora Unidas, 1996.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

Recebido em julho de 2003

Revisado em setembro de 2003

Aceito em setembro de 2003