



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DE LONDRINA

---

RODOLFO RODRIGUES SOUZA

**AS NOVAS CONFIGURAÇÕES TERRITORIAS E ESPACIAIS  
DA REGIÃO LESTE DE LONDRINA/PR.**

---

LONDRINA  
2012

RODOLFO RODRIGUES SOUZA

**AS NOVAS CONFIGURAÇÕES TERRITORIAS E ESPACIAIS  
DA REGIÃO LESTE DE LONDRINA/PR.**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Departamento de  
Geociências da Universidade Estadual de  
Londrina, para obtenção do título de  
Bacharel

Orientador: Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga

Londrina  
2012

RODOLFO RODRIGUES SOUZA

**AS NOVAS CONFIGURAÇÕES TERRITORIAS E ESPACIAIS  
DA REGIÃO LESTE DE LONDRINA/PR.**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Departamento de  
Geociências da Universidade Estadual de  
Londrina, para obtenção do título de  
Bacharel

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga  
Universidade Estadual de Londrina

---

Prof. Dr. Claudio Roberto Bragueto  
Universidade Estadual de Londrina

---

Profa. Dra. Ideni Teresinha Antonelo  
Universidade Estadual de Londrina

Londrina, 17 de Dezembro de 2012.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço em primeiro lugar ao meu orientador Nilson Cesar Fraga, não só pela constante orientação neste trabalho, mas sobretudo pela sua amizade.

Não poderia deixar de agradecer as pessoas que sempre me incentivaram a continuar os estudos, em especial as professoras do grupo PET de Geografia da UEL, Alice Yatiyo Asari, Ruth Youko Tsukamoto, Rosely Maria de Lima e Kumagae Kasuko Stier, assim como a bolsa concedida pelo Ministerio da Educação (MEC/SESu) ao longo de minha jornada academica.

Aos amigos que acreditaram que este trabalho iria ser realizado e que deram todo o apoio no decorrer deste trabalho, tornando-se fundamentais para que, mesmo já sem animo e folego, eu desse continuidade ao trabalho.

Aos amigos de sempre Fernanda Eduardo Matos, Carla Patricia Oliveira Domingos, Carina Sala de Moraes, Deisihany Armelim Santana, Rafael de Jesus e Hélio Souza com as passamos por poucas e boas assim como as otimas tardes em Ibiporã, e a todos aqueles dos bons tempos da graduação, que por diversos motivos, não continuaram a caminhada.

E as pessoas mais importantes de minha vida, aos meus pais que sempre me conduziram ao estudos, à minha mãe, pelo apoio incondicional em todas minhas decissões e pelo apoio de sempre.

“A geografia brasileira seria outra se todos os brasileiros fossem verdadeiros cidadãos. O volume e a velocidade das migrações seriam menores. As pessoas valem pouco onde estão e saem correndo em busca do valor que não têm”.

Milton Santos

SOUZA, Rodolfo Rodrigues. **As Novas Configurações Territoriais e Espaciais da Região Leste de Londrina/PR**. 2012. 111 fls. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2012.

## RESUMO

Este trabalho teve como objetivo realizar uma discussão acerca das novas configurações territoriais da região Leste de Londrina, tendo como objeto de análise a produção do espaço urbano assim como, suas conexões com o mercado imobiliário, pautada em sua atual dinâmica analisada na zona leste da cidade de Londrina - PR. Neste trabalho percebemos que o espaço urbano é constantemente modificado por “jogos” de interesses e poder, assim como processos sociais em sua totalidade. A forma como o capital se apropria do espaço urbano para realizar suas intensas valorizações, acaba por tornar a cidade um espaço excludente e desigual, no qual aproxima para essas áreas de atuação do capital as classes mais abastadas e afasta as mais carentes. Para a realização deste trabalho, contou-se com um amplo levantamento bibliográfico acerca do tema, levantamento de dados com os órgãos e empresas responsáveis pela obra, como visitas a campo, para melhor reconhecimento da área da estudo, no qual observamos como o poder público e privado esta atuando na região. Os objetivos deste trabalho incidem em caracterizar o processo de formação socioespacial de Londrina, concomitantemente com a análise do processo de valorização do espaço urbano através da especulação imobiliária, com a finalidade de apreender o processo de valorização seletiva do espaço pelos mecanismos próprios do circuito imobiliário, verificando as ações do poder privado e público local, sobretudo na região leste de Londrina. Deste modo, este trabalho se propõe a analisar os novos arranjos e configurações estruturais do espaço urbano através das novas características territoriais da região Leste da cidade de Londrina, no qual percebe-se uma crescente valorização e atuação imobiliária, como o ocorrido na região sul da cidade, através da inclusão de empreendimentos imobiliários – voltados a classe média - que subsidiam sua recente reestruturação.

**Palavras-chave:** Valorização do espaço Urbano. Urbanização. Especulação imobiliária. Região Leste de Londrina. Investimentos.

SOUZA, Rodolfo Rodrigues. **The New Settings and Territorial Space of the Eastern Region of Londrina/PR**. 2012. 111 fls. Completion of course work (Degree in Geography) – State University of Londrina, Londrina, 2012.

### **ABSTRACT**

This paper aims to conduct a discussion about the new territorial configurations in the eastern region of Londrina, with the object of analyzing the production of urban space as well as its connections with the real estate market, based on its current dynamics analyzed in the eastern city Londrina - PR. In this work we realized that the urban space is constantly modified by "games" interests and power, as well as social processes in their entirety. The manner in which capital appropriates the urban space to carry out their valuations intense, ultimately making the city a space exclusionary and unequal, in which approaches to these areas of activity of the capital wealthier classes and away the most needy. For this work, relied on an extensive literature on the subject, survey data with the bodies and companies responsible for the work as field visits to better recognition of the area of study, in which we see how the government private acting in this region. The objectives are to characterize the process of socio-spatial formation of Londrina, in conjunction with analysis of the valuation process of urban space through land speculation, in order to grasp the process of selective enhancement of space by the mechanisms of the circuit housing, checking stocks of local public and private power, particularly in the eastern region of Londrina. Thus, this study aims to analyze the new arrangements and structural configurations of urban space through new territorial characteristics of the eastern city of Londrina, in which percebese a growing appreciation and real estate operations, as occurred in the southern region of the city, through the inclusion of real estate projects - aimed at the middle class - which subsidize its recent restructuring.

**Key words:** Valuing Urban Space. Urbanization. Speculation imobiliaria. Eastern Region of Londrina. Investments.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1</b> – Mapa de regiões da cidade de Londrina. ....	14
<b>Figura 2</b> – Percentual de População Urbano Rural no Brasil (1872-2010).....	31
<b>Figura 3</b> – Condições Físicas do Norte Paranaense .....	49
<b>Figura 4</b> – O sítio urbano de Londrina, desenvolvido pela CTNP .....	52
<b>Figura 5</b> – Área central de Londrina nas décadas de 1950 -1960 .....	57
<b>Figura 6</b> – Tela representando a segunda capela da cidade.....	58
<b>Figura 7</b> – Foto do antigo prédio da ACIL.....	59
<b>Figura 8</b> – Área urbana de Londrina em 1957 .....	67
<b>Figura 9</b> – Mapa de zoneamento de Londrina .....	74
<b>Figura 10</b> – Evolução do uso da terra na Região Leste de Londrina.....	78
<b>Figura 11</b> – Localização dos investimentos imobiliários da Região Leste .....	84
<b>Figura 12</b> – Terreno do futuro Complexo Marco Zero .....	87
<b>Figura 13</b> – Pedra fundamental do Marco Zero .....	87
<b>Figura 14</b> – Novos empreendimento nas proximidades do Complexo .....	93
<b>Figura 15</b> – Antiga refinaria Anderson Clayton.....	95
<b>Figura 16</b> – Construção do empreendimento.....	96
<b>Figura 17</b> – Andamento das obras do Boulevard Londrina Shopping.....	97
<b>Figura 18</b> – Andamento das obras do Complexo Marco Zero.....	97
<b>Figura 19</b> – Maquetes Digitais do Complexo Marco Zero.....	98
<b>Figura 20</b> – Vista externa e interna do Teatro Municipal (maquete digital).....	99



## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Número de Localidades, segundo Tamanho, nos Anos dos Recenseamentos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 2010.....	32
<b>Tabela 2</b> – Número de Regiões Metropolitanas Brasileiras por Macrorregião .....	38
<b>Tabela 3</b> – Regiões Metropolitanas da Região Norte.....	39
<b>Tabela 4</b> – Regiões Metropolitanas da Região Nordeste.....	40
<b>Tabela 5</b> – Regiões Metropolitanas do Centro-Oeste .....	41
<b>Tabela 6</b> – Regiões Metropolitanas da Região Sudeste .....	42
<b>Tabela 7</b> – Regiões Metropolitanas da Região Sul .....	43
<b>Tabela 8</b> – Evolução Populacional do Município de Londrina .....	66

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRASCE - Associação Brasileira de Shopping Centers

ACL - Associação Comercial de Londrina

ACIL - Associação Comercial e Industrial de Londrina

CBD – Central Business District

CILO – Centro Industrial de Londrina

CNTP – Companhia de Terras Norte do Paraná

COHAB - Companhia de Habitação de Londrina

CURA - Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada

DDR - Developers Diversified Realty

IBC - Instituto Brasileiro do Café

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPTU - Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana

METRONOR – MetrÓpole Linear do Norte do Paraná

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento EconÔmico

RM – Região Metropolitana

RMC – Região Metropolitana de Curitiba

UEL – Universidade Estadual de Londrina

UTFPR - Universidade TecnolÓgica Federal do Paraná

UNFPA – United Nations Population Fund

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>2. ESPAÇO URBANO: Princípios conceituais e territoriais</b> .....	16
2.1 URBANO: ESPAÇO E FORMAÇÃO.....	19
2.2 ARRANJOS E VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	21
2.3 URBANIZAÇÃO, METROPOLIZAÇÃO, METRÓPOLES E REGIÃO METROPOLITANA.....	26
<b>3. LONDRINA: da terra do café a “Metrópole”</b> .....	44
3.1 ENTRE MATAS, CAFEZAIS E A CIDADE.....	49
3.2 A CIDADE FIRMADA: O PÓLO REGIONAL.....	53
3.3 A CIDADE “METRÓPOLE” : DA MATA AO PAPEL.....	60
<b>4. LONDRINA: do uso e ocupação a valorização do solo</b> .....	65
4.1 LONDRINA ZONEADA: CRITÉRIOS.....	70
4.2 LONDRINA: A REGIÃO LESTE.....	75
4.3 OS INVESTIMENTOS SOBRE O TERRITÓRIO DA REGIÃO LESTE.....	82
<b>CONCLUSÃO</b> .....	101
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	105

## 1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho visa analisar as novas configurações territoriais da cidade de Londrina/PR, igualmente seus os principais processos que caracterizam a valorização do espaço urbano no referido município, contendo enquanto ponto de partida, a atual atuação dos poderes público e privados presentes no recente processo de valorização do solo urbano e sua dinâmica na região leste e áreas circunvizinhas da cidade de Londrina.

Portanto, este trabalho nos é instigado ao analisar as diferentes nuances da valorização do espaço urbano na região leste de Londrina e seus desdobramentos. A partir da implantação de novos investimentos públicos e privados. Deste modo em seu decorrer caracterizaremos o processo de formação socioespacial de Londrina, procurando analisar todo o processo de valorização do espaço urbano através da especulação imobiliária estudando e averiguando a evolução urbana de Londrina em seu contexto local e regional, procurando verificar a ação dos poderes público e privado na região Leste de Londrina deste modo averiguamos as formas de uso e ocupação do solo em diversos setores da região Leste

A configuração do espaço urbano assume, um desempenho indispensável na atual configuração do modo capitalista de (re)produção econômica. Permaneça enquanto conjuntura, produto e meio deste processo (CARLOS, 1994), deste modo o espaço, através dos incorporadores, juntamente com o capital assume, uma função centralizadora suscetível às definições e direcionamento, pelo qual o capital deve intervir, seja através de seus formatos e meios pelo qual o capital consolida-se enquanto rendimento a estes agentes. Desta maneira, a produção do espaço urbano, vai além do simples reflexo da atividade econômica, pois o espaço constitui-se como elemento primordial do capital, que através do processo de valorização urbana, realoca no tecido urbano as atividades econômicas, estabelecendo uma reorganização nos pilares produtivos da cidade, assim como a sua importância na divisão social.

Desta maneira, o espaço adquire um desempenho centralizador e definitivo no processo reprodutivo do capital, na obtenção da mais-valia, seja por meio da concretização enquanto valor de troca, em seu direito de obtenção dos lucros fundiários e imobiliários, especialmente neste processo atual, visto que o

processo autônomo dos alicerces financeiros do setor imobiliário, a ponto de, assenta-lo como capital individual, objetivando através de sua lógica a autovalorização do espaço, como forma de impor-se como agente ativo na (re)produção social e política do tecido urbano. Simultaneamente, ocorrem formas menos autônomas do processo de valorização e acumulação do capital, visto que ainda realizam-se enquanto (re)produção do espaço urbano do ambiente estabelecido, coexistindo e se “misturando” às feições mais desenvolvidas de acumulação do domínio imobiliário.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cidade de Londrina, atualmente é a quarta maior cidade da região sul do Brasil, estando atrás de Porto Alegre, Curitiba e Joinville, que comparada com as mencionadas, é a mais jovem com 78 anos, tendo um processo de colonização diferenciado de boa parte das cidades do sul brasileiro. Antes da CTNP (Companhia de Terras Norte do Paraná) se estabelecer na região norte paranaense, a região já era ocupada por “aventureiros” que buscavam novas oportunidades. Deste modo com a aquisição das terras do norte paranaense pela CNTP, a companhia como estratégia de venda dos lotes utilizava-se da propaganda de um novo Eldorado, com terras férteis. Esta propaganda que aliada a diversos motivos como, a pobreza e esperança de vida melhor, fizeram que inumeros aventureiros comprassem suas terras no norte novo. Ao longo das décadas de 50 e 60, a cidade obtem um desenvolvimento economico impressionante, sobretudo pelo plantio do café, fazendo que a cidade fosse conhecida como a “Capital Mundial do Café”. Data deste periodo os primeiros processo de valorização do solo urbano, influenciado pelos “Barões do Café” e suas suntuosas mansão ao longo da Av. Paraná e posteriormente na Av. Higienopolis.

Após a grande geada de 1975 – GEADA NEGRA, a prosperidade econômica advinda das plantações de café, entra em colapso, é neste momento que a cidade passa por uma modificação e reestruturação economica, com a implantação de industrias na cidade, a substituição do café por novas culturas agricolas como a soja e trigo, fortalecimento do setor de serviços, proporcionando ao municipio uma nova diversidade econômica, que buscava não tornar-se dependente de apenas um setor. E com essa nova diversificação econômica, a cidade “adquire” ares de metrópole, tornando-se juntamente com Maringá, as primeiras regiões metropolitanas, institucionalizadas por Lei Complementar Estadual, embora não

sejam as primeiras institucionalizadas através de Lei Complementar Estadual, são as primeiras regiões do interior não localizadas na zona litorânea.

Definimos a região Leste da cidade de Londrina (ver figura 01), como nosso fundamental objeto de análise, testemunhando a obrigação de salientar a representação das novas configurações de (re)produção do espaço urbano, ainda que encontra-se, por inúmeras vezes associados às formas territoriais e sociais já existentes, fomentando novas conexões na (re)produção do espaço e conseqüentemente na valorização de áreas antes menosprezadas pelo capital e pela classe dominante, deste modo a alocação do capital nessas áreas, ocasiona diversos efeitos como, a reorganização dos fluxos econômicos no tecido urbano, promovendo novas estruturas do comércio imobiliário. A área em estudo – antes dos atuais investimentos – não era polo de atração, portanto sem importância do setor imobiliário, com restrição e exceção do mercado imobiliário condicionado às classes sociais de médio baixo e baixo poder aquisitivo, tornando-se, atrás da região norte, a com o maior número de conjuntos habitacionais. Portanto, no decorrer deste trabalho destacaremos as diferentes nuances do processo da valorização do espaço urbano na região leste de Londrina e assim como os seus desdobramentos, que a partir da implantação de novos investimentos, públicos e privados, estão contribuindo com as recentes configurações do espaço urbano.

**Figura 01: Mapa de regiões da cidade de Londrina**

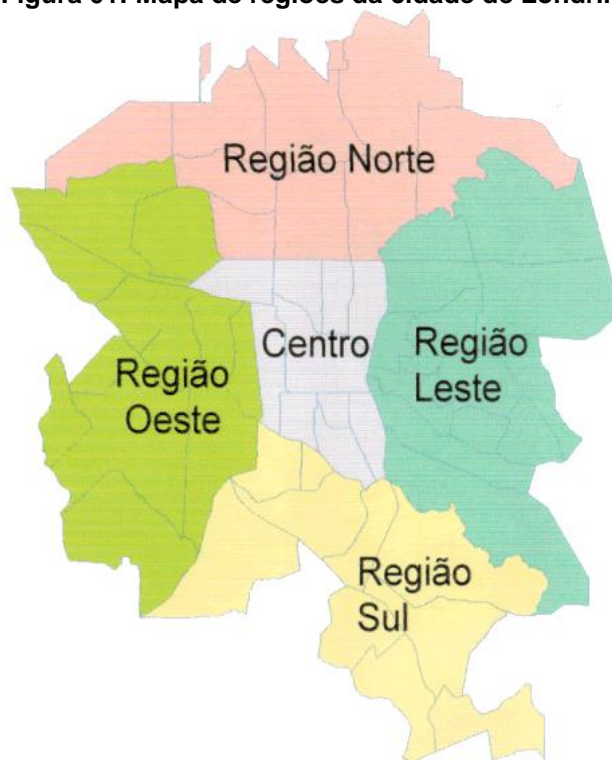


Figura 01: Mapa de regiões da cidade de Londrina. Fonte: Câmara Municipal de Londrina. Disponível em: <[www2.cml.pr.gov.br/cons/lnd/consolida.php?arqhtm=leis/2001/L08659.htm](http://www2.cml.pr.gov.br/cons/lnd/consolida.php?arqhtm=leis/2001/L08659.htm)>. Acesso em: 23 jan. 2013.

O primeiro capítulo deste trabalho, realizaremos uma releitura dos princípios conceituais e territoriais do espaço urbano, desde de sua formação até o atual processo de metropolização dos espaços urbanos. O objetivo deste capítulo consiste em compreender a formação do espaço urbano, assim como seus arranjos e valorização, tendo o apice a processo de metropolização do espaço urbano.

O segundo capítulo, abordaremos o processo de formação do espaço urbano da cidade de Londrina, partindo de sua genese ao atual processo de consolidação de uma grande metrópole do Norte Novo Paranaense. O objetivo deste capítulo, é destacar o processo de formação da cidade, com seu processo de colonização, a importancia dos cafezais na economia do municipio e no Estado e sua nova condição de Região Metropolitana, apenas no papel.

O terceiro e ultimo capítulo, consiste em discutir o uso e ocupação do solo e de que formas ocorreu o processo de valorização do solo urbano na cidade. O principal objetivo deste capítulo é discutir os atuais investimentos na região Leste, assim como a alteração do zoneamento das áreas proximas aos empreendimentos, assim como o processo de formação da região Leste.

Analisaremos portanto no transcorrer deste trabalho, a “inclusão” da Região Leste da cidade de Londrina, no atual processo de especulação de solo urbano, através dos empreendimentos público e privado construidos e em construção da referida região. Este trabalho visa analisar especificamente o Complexo Marco Zero e o Teatro Municipal de Londrina. Portanto, analisaremos a geografia da produção deste espaço, seus essenciais procedimentos, seus agentes, seus atos, suas propensões e configurações, procurando assim, colaborar para entendimento do processo de renovação urbana a partir da realidade espacial analisada e observada.

## 2. ESPAÇO URBANO: Princípios conceituais e territoriais.

Para o entendimento do espaço urbano, através de seus contornos e importância no território, vemos imprescindível conceituar e definir o que é então, o urbano no mundo contemporâneo, para Monte-Mór (2006), o espaço urbano seria esse “tecido” que nasce nas cidades e se estende para além delas, sobre o campo e as regiões? O espaço urbano, compreendido deste modo, é uma composição entre a cidade-campo, inserimos neste conjunto um elemento que consideramos fundamental na conjuntura cidade-campo; a sociedade alastrando-se por todo o espaço social.

Deste modo, faz-se necessário ressaltarmos a importância do espaço, pois o mesmo, como Gottdiener (1993) relata que o espaço, não pode ser reduzido apenas a uma localização ou às relações sociais da posse da propriedade, o espaço nada mais é que uma localização física, um elemento parado e concomitante existencial. Ou seja, o espaço nada mais é que o local geográfico de atuação e combate social.

Deste modo Carlos (1994) salienta que em cada momento do processo produtivo, incluiremos um espaço determinado e específico, uma vez que ele será gerado em desempenho das reivindicações e necessidades da sociedade. Portanto, a cada dilatação territorial do tecido urbano, ocasiona-se em seu decorrer espacial uma nova localidade.

Casaril (2009) destaca que o espaço constitui-se mais num meio do que num lugar, como lembra Dussel (1998) em que o espaço não é o lugar onde se colocam as coisas, senão, o meio pelo qual a posição das coisas é possível. Portanto, de acordo com Carlos (1994) o espaço garante a localização das coisas, como meio e não como lugar. A autora debate que a cidade, é apenas um trabalho determinante, materializado, que concretiza-se pela sua relação entre os elementos construídos (casas, ruas, praças) e o não-construído (natureza).

Deste modo Santos (1987, p, 81) nos revela que a riqueza da localização do espaço e a sua importância, ao destacar:

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de



ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está.

Deste modo Casaril (2009) destaca que a distribuição populacional e das movimentações econômicas no tecido urbano, através do sistema capitalista de produção, acompanha um princípio essencial na qual quem possui um maior poder aquisitivo, melhor se localiza na cidade, tanto no que diz respeito ao emprego, quanto em relação à oferta de equipamentos e serviços urbanos. Assim, “[...] quem pode mais é detentor das melhores áreas da cidade – servidas de melhor infraestrutura e de melhores serviços em geral. [...]” (COSTA, 2000, p.56). O atual modelo de verticalização urbana em geral, acontece nestas regiões, favorecendo cada vez mais uma parcela populacional de alto poder aquisitivo, visto que esta população pode muito bem assumir com o ônus deste modo de moradia.

Segundo Santos (2001), o atual método de urbanização do território brasileiro, aperfeiçoado ao longo do século XVIII; encontrou-se associado com a fragilidade do planejamento das organizações administrativas. Este processo aconteceu em todos Estados brasileiros, contudo não foi observado pela população como um todo da mesma forma, pois de acordo com Coelho (2004, p. 28) “enquanto a classe alta dispõe de grandes áreas que lhes permitem manter a vegetação e preservar o solo, a classe pobre se aglomera e ao aumentar a densidade populacional, altera a capacidade de suporte do solo”.

Marx (1988), destaca que, “a cidade constitui o espaço da concentração, da população, dos instrumentos de produção, do capital, dos prazeres e das necessidades, ao passo que o campo evidencia o oposto, o isolamento e a dispersão”. Deste modo, analisando as palavras de Marx, devemos colocar em questionamento, o que o autor evidencia como fundamental as organizações urbanas no período pós-revolução industrial e a solidificação mundial do sistema capitalista.

Em complementação as observações propostas por Marx, podemos mencionar determinadas qualidades acerca das configurações das forças produtivas, produzindo valor no espaço urbano. Entre estas forças, citaremos o processo de estruturação dos espaços nas cidades iniciados pela divisão social do trabalho que contribuiu a estabelecer a alocação dos principais agentes produtivos de forma que permita-se uma constante produção do espaço totalmente conectado a sua integração, produção, circulação e consumo.

De acordo com Lefebvre (2001) a divisão social do trabalho, atuada na essência da cidade, nos possibilita correlaciona-la com uma conexão maior entre os principais componentes essenciais do capital. Portanto compreendemos o espaço urbano enquanto local no qual os trabalhos, a partir de sua divisão social, completa-se de forma a criar inúmeras necessidades de vínculo entre eles.

Através dos contextos apresentados, acerca da essência do espaço urbano na organização do modo de produção capitalista, que na visão de Oliveira (1982), necessitamos compreender as maneiras como ocorre o processo de valorização do solo urbano, concretizado de contornos desiguais às demais mercadorias urbana. Por se tratar de uma mercadoria incomum, a terra não pode ser concebida enquanto capital, mas deve ser compreendida enquanto equivalente ao capital, visto que seu procedimento de valorização não encontra-se, diretamente relacionada as feições do trabalho, e sim das maneiras como ocorre a sua apropriação e utilização.

Freitas (2005) salienta que um processo de valorização manifesta-se de inúmeras formas no campo e na cidade. E que segundo Ricardo (1988), é na cidade, que o processo de formação da renda provém especialmente através do desenvolvimento de uma renda diferencial, enquanto que no espaço rural, a fertilidade da terra colabora para sua obtenção. Contudo, não podemos impedir de determinar, ainda que esta fertilidade provenha cada vez menos de condições naturais, como é proposto através das economias políticas clássicas, mais de como se estabelece o desenvolvimento das forças produtivas que permitem um aperfeiçoamento das técnicas de fertilização do solo conforme menciona Freitas (2005).

Entretanto, denota-se que a procedência da valorização está estritamente ligada a questão da posse da propriedade, esteja esta propriedade em solo urbano ou rural, é a utilização desta posse que determinará ao terreno uma maior ou menor valorização. Para Kautsky (1968), cabe aos fatores de localização e de infraestrutura existente no terreno, seja no rural ou urbano, como determinantes em seu processo de valorização, outros fatores além dos mencionado como; o crescimento demográfico, contribui para este processo visto que a necessidade crescente de habitações, promove o processo de especulação imobiliária, contribuindo direta e indiretamente com a sobrevalorização do solo urbano.

## 2.1 URBANO: ESPAÇO E FORMAÇÃO.

De acordo com Mumford (1998), o processo de urbanização inicia-se com a criação das primeiras cidades da Antiguidade, contudo não podemos afirmar uma data exata para o surgimento das primeiras cidades. Contudo, autores apontam que teria sido aproximadamente por volta de 3.500 a.C na Mesopotâmia (atual Iraque). Entretanto, o processo de urbanização intensifica-se ao longo do século XX, com a ampliação da divisão social e territorial do trabalho e, com a difusão da Revolução Industrial, o que ocasionou o modo capitalista de produção, resultando em várias transformações sociais e urbanas, vislumbrando uma maior acumulação de capital.

Deste modo a cidade contemporânea é a síntese cumulativa de todas as outras cidades do passado, autores ligados a temática urbana destacam que a cidade foi produzida pelas transformações sociais ocorridas através do tempo, engendradas pelas relações que promovem essas transformações. Lefebvre (1999, p. 119), salienta que o espaço urbano é:

O resultado de um historia que deve ser concebida como a atividade dos “agentes” ou “atores” sociais, de “sujeitos” coletivos operando por impulsos sucessivos, projetando e modelando de modo descontínuo extensões do espaço. [...] As qualidades e “propriedades” do espaço urbano resultam de sua interações, de suas estratégias, seus êxitos e derrotas. [...] A burguesia mercantil, os intelectuais, os homens do Estado, modelaram a cidade. Quanto à classe operária, não teve outro espaço que o da sua expropriação: da segregação.

Portando as cidades caracterizam-se como objetos para a discussão de inúmeras áreas científicas ou de senso comum. A cidade expressa-se em uma lógica indecifrável e desorganizada. Orlandi (2001), ressalta que não se deve esperar clareza da cidade, pois a mesma não é transparente. Contudo, o autor ressalta que devemos evitar olhá-la como um simples espaço caótico, pois em seu âmago, há a existência de uma lógica que orienta a produção do espaço urbano, que acaba por refletir as marcas das condições de uma população dividida pelas classes sociais, que reforçam um complexo conjunto pautado na divisão social e territorial do trabalho.

Corrêa (2004), define e descreve o espaço urbano, como o mesmo sendo “fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. O referido autor salienta que é a própria sociedade a mais aparente e materializada nas formas espaciais. Por ora, entende-se o enquanto produto social, conseqüente de resultados reunido ao longo do tempo, planejadas por atores que elaboram e consomem o espaço.

Estas relações que ocorrem no espaço urbano, tende-se a manifestar no mundo do visível, do palpável, isto é, da circulação de pessoas, mercadorias, de veículos, na construção de rodovias; estradas; residências e em diferentes áreas, com as mais diferentes funções. E onde há também a circulação e a manifestação do “menos visível”, do imaterial, que como ressalta (CORRÊA, 2004, p.8).

[...] No capitalismo, manifesta-se através das relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, mais valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia. Estas relações espaciais são de natureza social, tendo como matriz a própria sociedade de classes e seus processos. As relações espaciais integram, ainda que diferentemente, as diversas partes da cidade, unindo-as em um conjunto articulado cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade [...].

Deste modo podemos afirmar que na cidade é onde se concentra as mais diversas atividades e funções justapostas, em diferentes lugares e com diferentes usos, é neste conceito que inicia a disputa pelo uso da terra no espaço urbano. Corrêa (2004), salienta que o solo na cidade é direcionado as mais diferentes atividade industriais, comerciais, residenciais e onde ao mesmo tempo são articuladas, isto é, o espaço urbano relaciona-se de diversos formatos e com diferentes intensidades, uns com maior ou menor dependendo da economia ou da sociedade.

[...] Primeiramente por ser reflexo social e fragmentado, o espaço urbano, especialmente o da cidade capitalista, é profundamente desigual: a desigualdade constitui-se em característica própria do espaço urbano capitalista. Em segundo lugar, por ser reflexo social e porque a sociedade tem a sua dinâmica, o espaço urbano é também mutável, dispondo de uma mutabilidade que é complexa, com ritmos e natureza diferenciados. Eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais (CORRÊA, 2004, p.8-9).

Singer (1979) ressalta que o solo urbano em sua concepção capitalista, é um simples produto, no qual determina renda, lucro e riqueza, alcançados pelos meios de produção que movimentados pelo trabalho humano, produzem um determinado valor, ou seja, apresenta-se em forma de lucro.

Corrêa (2004) assinala a cidade não como um espaço de proximidade – visto na gênese das primeiras aglomerações urbanas - onde o valor de troca era mais preponderante do que o valor de uso. Deste modo Santos (2009) salienta, que com o advento da urbanização, assim como o processo de industrialização

ocorreram mudanças profundas nas cidades e em sua morfologia, denunciando um modelo de cidade que não é mais contíguo e concentrado.

Para Corrêa (2004), os principais agentes produtores do espaço urbano são os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os grupos sociais excluídos, os promotores imobiliários e o Estado. Deste modo a cidade desenvolve-se de diversos modos e em várias trajetórias seguindo os interesses dos produtores do espaço urbano em seu âmbito capitalista.

As conexões construídas entre o público e privado moldam e estruturam o espaço urbano, o Estado, cria e dispõe de mecanismos de controle e de suporte, ofertando os pré-requisitos necessários para que o privado possa desenvolver as suas atividades, objetivando ambos a reprodução do capital. Ambas as ações são marcadas por conflitos e interesses sociais, interesses ligados à classe dominante. Schmidt (1983, p.37) ressalta que o papel do Estado é de fundamental importância na construção do espaço urbano, pois o mesmo é um instrumento complexo destinado à remover obstáculos, reais ou possíveis, para a consolidação do privado, aumento o poder das classes dominantes.

## 2.2 ARRANJOS E VALORIZAÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS.

De acordo com Vieira Neto e Freitas (2005), um dos principais aspectos estudados ao longo do século XX a respeito da formação da mais-valia, é a função que os desenvolvimentos espaciais desempenham sobre este processo. É conveniente entendermos que a evolução das forças produtivas, vão organizando-se no espaço a fim de consentir com o processo de acumulação do capital. Este procedimento é fundamental para a compreensão de como atua-se o processo de urbanização das sociedades capitalistas através, é com as distintas nuances que tem-se cooperado para a formação de economias externas permitindo deste modo a organização do capital em seu sentido de estruturação do processo produtivo.

Conforme mencionado anteriormente acerca do processo de valorização do solo urbano enquanto mercadoria, percebemos que o processo de valorização ocorre de inúmeras maneiras, tendo uma discrepância entre o valor em área urbana e área rural, visto os equipamentos urbanos que a área urbana possui, que acaba interferindo no valor do solo.

Assim, o preço do solo urbano, não é determinado através da produção, mas produzido especialmente pela correlação entre oferta e procura, relação esta depende exclusivamente do monopólio sobre o mercado. Vieira Neto e Freitas (2005) salientam, que é o mercado imobiliário é essencialmente monopolizado, esse poder é que vai definir sobremaneira essa valorização. Quando analisamos o caso da habitação, geralmente torna-se complicada a identificação desta renda diferencial, como destaca Fernandes (1982, p.152) :

No caso da habitação nos parece muito difícil pensar numa existência de renda diferencial. Isto porque o espaço destinado a habitação é um espaço de consumo, um espaço de reprodução da força de trabalho, e não um espaço de produção de lucros. Ao alugarmos ou comprarmos uma casa, não estamos pensando em produzir superlucros, mas sim em nos reproduzir enquanto pessoas de uma determinada classe social. Ora, como a renda diferencial pressupõe super lucros, e neste caso não há nem lucro, a renda diferencial na habitação parece não existir.

Por meio desta constatação, procuramos refletir como se constitui a instauração de uma mais-valia a partir da ordenação espacial das cidades através da distribuição das habitações no espaço, mais designadamente os domicílios destinados às classes operárias. Para que exista a “fabricação” de mais-valia é indispensável que um montante da força de trabalho se multiplique, e para isso faz-se necessário o que Marx (1988) designa enquanto cooperação: “a cooperação permanece a forma básica do modo de produção capitalista, embora sua figura simples mesma apareça como forma particular ao lado de suas formas mais desenvolvidas”. Isso nos descreve que é a aglomeração da classe operaria, não apenas no ambiente de trabalho, mas igualmente em seu local de residência que permite o perpetuamento da mais-valia.

Vieira Neto e Freitas (2005) destacam que a maneira como se encontra estas aglomerações expressa-se nos mais diferentes tipos de conjuntos habitacionais para as classes sociais de baixa renda, em que essa parcela da sociedade é alocada para estes tipos de ocupação pelo capital imobiliário, que determina os meios para facilitar a sua aglomeração e ao mesmo tempo tornar esse espaço em espaço de reprodução da vida, e de reprodução da acumulação do capital. Nesta questão, necessitamos enfatizar o considerável papel do Estado que

através de suas políticas habitacionais com cunho popular, possui como objetivo principal a diminuição do custo de construção das moradias populares, inseridas indiretamente na formação e apropriação da mais-valia urbana.

Assim, Vieira Neto e Freitas (2005) destacam; que é a renda do monopólio urbano, definirá os modos de ocupação e, portanto, a destinação no espaço urbano das classes sociais seguindo as características capitalistas, é portanto a partir do poder monopolista, que o capital determina tornar ou não o escasso o solo urbano, ou como afirma Ramos (2001, p. 47), “Outro item da paisagem urbana é a moradia, igualmente produto do trabalho tornado mercadoria para o consumo. Esse é diferenciado segundo a classe social determinada pelo nível de renda”. Assim destacado por Bravin (2009, p.111)

o interesse dos agentes especulativos (Imobiliárias e outros grupos que controlar o uso da terra no espaço urbano) parte em localidades onde sofreram um enorme processo de (re)estruturação urbana, mediante a revitalização do espaço urbano promovida pelo poder público além do investimentos do capital privado. Entretanto, estas transformações procederam em uma reorganização destes espaços, principalmente de grupos sociais que passaram a ocupar estas áreas “renovadas”. Excluindo assim os segmentos de menor renda a locais mais distantes ou de menor infraestrutura da cidade.

Este novo redimensionamento do espaço frequentemente é determinado por intermédio do processo de desapropriação de uma classe social em detrimento a outra. Deste modo, a problemática espacial, resulta a partir do momento que enxergamos a cidade e suas desigualdades, seja com bairros altamente valorizados e contraditórios aos da classe baixa. Entretanto, na abordagem inicial de sua compreensão, cabe-nos manifestarmos o contexto que desponta-nos a importância por este assunto e pela explanação de ideias que a mesma fomenta.

Podemos, portanto evidenciar as palavras de Villaça (2001, p.74) no qual expõe que o poder emanado da terra urbana dispõe-se ao exibir valores caracterizados “o capital específico, cada terreno particular permite maior ou menor valorização pelo acesso que sua localização propicia aos efeitos úteis de aglomeração”. Villaça refere-se à circunvizinhança com o centro, tempo de movimentação na cidade, os atrativos do sítio natural, segurança, infraestrutura, lazer etc.

Considerando a ideia proposta por Villaça, podemos contrastar como Maricato (1988, p.12) raciocina acerca deste assunto; visto que a localização da moradia tem um preço diferenciado na cidade. Um mesmo imóvel pode custar

preços completamente diferentes dependendo de sua localização, isto é, dependendo principalmente das oportunidades de acesso aos equipamentos coletivos e outros serviços de infraestrutura urbanos.

Santos, apud Villaça (2001), complementa esta temática ao garantir que cada homem vale pelo lugar onde localiza-se. Seja seu apego ao espaço enquanto produtor, consumidor e cidadão do mesmo, dependendo exclusivamente de sua localização no espaço. Deste modo, o valor vai alterando-se frequentemente, para melhor ou pior decorrente das discrepâncias locais acerca de acessibilidade de tempo, frequência e preço; independentemente de sua esfera social. Para Santos (1987, p.81), as pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até o mesmo salário, possuem valores diferentes segundo o local em que residem: as oportunidades desiguais. Logo, a probabilidade de ser mais ou menos cidadão depende do local no qual encontra-se inserido no território.

Para Villaça (2001), todo terreno é único. Pois teoricamente a probabilidade de existir dois terrenos com a mesma localização é impossível, já que esta é irreproduzível. Entretanto, ocorrem em casos extremos e raros (embora encontrem-se inúmeros na cidade do Rio de Janeiro), a detenção de um terreno abrange um monopólio. Assim, retirando os casos de exceção como no Rio de Janeiro, é possível afirmar que não existem duas localizações iguais. Na prática toda a oferta de habitação ou escritórios corresponde a uma oferta de terra e de uma localização. Para fins práticos Villaça (2001, p. 75) afirma que “a produção imobiliária, legal ou ilegal, formal ou não, oferece milhares de lotes na periferia, praticamente iguais uns aos outros”. A terra – localização tem seu preço determinado basicamente pelas condições de sua produção e pelo seu valor. Vemos, portanto o quanto o espaço é seletivo e de como o fator econômico será decisivo no acesso diferenciado aos lugares oferecidos pela cidade.

De acordo com Corrêa (2004), o processo de valorização do espaço urbano é produto, condição e meio pelo qual o processo de produção da sociedade capitalista ocorre em todas suas aparências. O espaço, portanto, é compreendido em função do processo trabalhista que o produz e reproduz a partir da relação homem/natureza. Assim, o espaço natural é completamente modificado no movimento de gerações, pois, a terra transforma-se em produto no momento em que o trabalho a transforma em algo diferente. Pois, ao mudar o ciclo da natureza, desviando rios, derrubando montanhas, recuando o mar, o homem, concretiza um



estabelecimento humano com diferentes ritmos, tempos, leis. Assim, o espaço urbano aparece enquanto movimento historicamente determinado através do processo social. O modo de produção do espaço baseia-se sobre o modo de apropriação, diretamente associado à propriedade privada da terra. Do ponto de observação do processo em produto da cidade, a terra urbana manifesta-se enquanto contradição aparente.

De um lado, a terra não é produto do trabalho; logo, não tem valor. Para José de Souza Martins, nem a terra valor, pois não é materialização do trabalho humano, nem pode ter a sua apropriação legitimada por um processo igual ao da produção capitalista. Quando se trabalha na terra não é para produzir a terra, mas o fruto da terra. O fruto da terra pode ser produto do trabalho, mas a própria terra não.

Marx (2001) aborda que a ideia de que o valor é determinado pelo trabalho, mas não exclui o fato de a terra ser mercadoria, como consequência do desenvolvimento de regime de produção capitalista. Por outro lado, o espaço, enquanto produto do trabalho da sociedade, aparece, através da cidade, enquanto trabalho materializado.

A partir do exposto, indica-se que “parcelas” do espaço, apropriadas individualmente (em função de propriedade privada da terra) têm valor. A compra e venda da terra urbana medida pelo mercado, quer em função de sua utilidade (enquanto meio de vida) ou da perspectiva da valorização do capital (enquanto condição da produção material) ou pela probabilidade da comercialização da terra, ocorre pelo fato de a terra urbano – enquanto parcela do espaço – ter valor (de uso e de troca).

No urbano, a terra deixa de ser um instrumento de produção imediata, um bem da natureza, como no campo. E mesmo a questão de ser a terra um bem finito, que não pode ser criado pelo trabalho, no contexto urbano, ganha um novo sentido. A reprodução do espaço urbano não ocorre apenas através da incorporação de novas áreas, mas também a partir do adensamento e da verticalização.

Para Corrêa (2004), o espaço é construído como condição para a produção e para a vida, e ao serem construídas, essas condições produzem um espaço hierarquizado, diferenciado, dividido, contraditório, que se consubstancia como um dado modo de vida, como formas de relacionamento, como ritmos do cotidiano, como ideologia, religião e como um modo de luta. Portanto, o espaço tem seu valor

determinado pelo fato de que o urbano se produz enquanto condição geral do trabalho da sociedade.

### 2.3 URBANIZAÇÃO, METROPOLIZAÇÃO, METRÓPOLES E REGIÃO METROPOLITANA.

Para a compreensão das metrópoles e das regiões metropolitanas brasileiras, juntamente com a sua configuração e sua importância no território brasileiro, necessitamos analisar o processo de criação das grandes metrópoles juntamente com o espaço na qual esta inserida, visto que uma grande metrópole surge enquanto um polo centralizador na rede das cidades, podendo influenciar áreas muito além do seu entorno, como toda uma região, um país e até o mundo.

Lencioni (2006, p.44), nos apresenta a origem do termo Metrópole, que advém do grego *μήτηρ πόλις*, junção de *μήτηρ* ou metra, que significa útero ou mãe, e *πόλις* ou pólis, que significa cidade, assim sua definição de cidade-mãe, era compatível às colônias criadas pela Grécia Clássica. Delleuze e Guattari (1992) observa que o termo passou por inúmeras alterações ao longo dos séculos, pois para os autores se a própria sociedade passa por alterações não serão os termos que não se alteraram. Os autores relatam que o conceito de metrópole foi construído e reconstruído e futuramente se modificará, contudo a ideia clássica de dominação da metrópole persiste até hoje.

diversos autores concebem alusão aos antigos princípios de metrópole, para melhor elucidar e explicar a metrópole atual:

Pela etimologia e em escala pequena, a dos grandes espaços da superfície terrestre, a metropolização se confunde com o desenvolvimento das 'cidades-mães'. Historicamente, desde os tempos pré-modernos são os interlocutores privilegiados de outras cidades que elas controlam, dominam e as integram aos seus movimentos e suas redes de troca, as quais elas emitem serviços raros, ou mesmo estratégicos, contra prestação de bens banais, conhecidos com menor valor (MÉO, 2008, p.02).

O espaço metropolitano pode ser compreendido também enquanto o espaço colonizado:

É qualificado como área ou região metropolitana aquele território mais ou menos urbanizado que fica em torno de uma grande cidade e depende dela. Avaliando-se qualitativamente, pode-se considerar que se trata de um território colonizado por uma grande cidade; **esta explora seus recursos – água, solo, trabalho ...- impõe-lhe seu modo de organização e em troca recebe as bijuterias, ou seja, aqueles equipamentos ou infraestrutura que a grande cidade expulsa:** indústrias mais ou menos incômodas ou poluidoras, urbanização marginal ou secundária, aeroportos, rodovias,

presídios, aterros sanitários, plantas de tratamentos...(ROBIRA, 2005, p.13, grifo do autor).

Mesmo que seja concebível referir-se à metrópole contemporânea com seu significado clássico, Domingos (2010) salienta que o entendimento da metrópole capitalista não é possível simplesmente a partir de sua concepção original da *μήτηρ πόλις*, pois a sociedade atual não é a mesma de antigamente. Lencioni (2006, p. 44) destaca que “aquela realidade da antiga civilização grega continha algumas determinações que lhe eram próprias, e a palavra metrópole as exprimia”. Ambos autores, nos esclarecem que as pretensões dos cidadãos da Grécia Clássica, são inteiramente contraditórias as dos cidadãos das metrópoles atuais, pois nem a *pólis* nem a *metrópole* correspondem as ambições da sociedade urbano-capitalista, visto, que na veracidade da metrópole contemporânea, a mesma nega a própria cidade clássica, pois modificou o que antes era o espaço de discussão dos homens, incumbiu ao capital com seu poder que destrói o espaço de diálogo do homem, convertendo-a em uma metrópole impessoal e sem memória (MATOS, 1982, p.50).

Santos (2006), aborda que a emergência da metrópole de hoje e da estruturação da rede urbana, que, por sua vez resulta na hierarquia urbana, é resultado da atual fase capitalista, mas sua apreensão é realizada a partir do estudo das partes que fazem esta totalidade, desta maneira as partes que formam a totalidade não bastam para explica-las; pois a totalidade explica as partes. Santos evidencia que a totalidade é ao mesmo tempo acabada e em movimento; produzida e em produção. A transformação do todo em partes ocorre de uma forma ordenada no espaço, produzindo combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular. Deste modo Domingos (2010) e Santos (2006) evidenciam que devemos partir da totalidade (urbanização) para a compreensão de parte (metrópole).

Contudo Souza (2006) ao realizar uma revisão dos conceitos elaborados por Milton Santos salienta que o urbano possui um complexo significado da manifestação territorial através do modo de produção, ou seja, abstrato, a medida em que a cidade é o mundo das aparências, ou seja, da materialidade. Lefbvre (1999) salienta que é evidente a importância do urbano, em magnitude de semelhança com sua composição física como suas aparências sociais, que sobressai à cidade, tornando a ideia de que inclusive o espaço rural possui, de certa forma, características urbanas, visto que a malha urbana prolifera-se, estendendo-

se, corroendo os vestígios da presença agrária, mesmo assim o autor salienta que não devemos assegurar que há, à dissipação do meio rural, pois o mesmo continua de uma maneira ou outra a existir mesmo com o processo das grandes metrópoles compactas, como por exemplo as megalópoles, pois a trabalho rural é fundamental para as pretensões de uma metrópole. Domingos (2010, p.15) destaca:

É importante destacar que, como conceito, a urbanização pode assumir diferentes significados. Muitas vezes é compreendida também como a ação de dotar de equipamentos típicos da cidade uma determinada localidade, como a água tratada e canalizada; rede de esgoto; asfaltamento; calçadas; luz elétrica, etc. Quanto a esse significado é pertinente observar que as áreas rurais vêm a cada dia mais se beneficiando de equipamentos que ora foram excluídos das cidades, notadamente a energia elétrica, serviços de telefonia e internet.

Assim devemos ponderar, que o método de urbanização incide através do desenvolvimento populacional das cidades, que através dos processos de migrações e do significativo crescimento vegetativo das cidades, o que de certa forma conduz no desenvolvimento da dominação das cidades, e de certa forma ate a sociedade, visto que a cidade é diferenciada do espaço rural, por ser o centro do poder político e religioso, do comercio e da cultura.

De acordo com dados do *Relatório Sobre População Mundial 2011* da UNFPA (United Nations Population Fund), 50% de toda a população mundial reside em áreas urbanas, totalizando um total 3,5 bilhões de pessoas habitando os espaços urbanos, de acordo com projeções da UNFPA, em 20 anos teremos 5,5 bilhões de pessoas residindo em áreas urbanas. Este índice de acordo com o relatório é mais expressivo nos países asiáticos, que tendem a dobrar sua população entre os anos de 2010-2030.

Estas projeções indicam que os problemas urbanos inclinam-se a aumentar substancialmente, visto que o rápido crescimento de habitantes dos espaços urbanos, sobretudo nos países subdesenvolvidos sucederá na edificação de espaços impróprios para habitação com fortes propensões a favelização, caso não exista alterações acerca do futuro processo de urbanização. Logo, as regiões metropolitanas desses países serão e de fato já são, as máximas demonstrações desta problemática.

Portanto Domingos (2010, p. 29) salienta que a metrópole atual, nada mais é, que a expressão do contemporâneo modelo capitalista de urbanização. Independente do país ou região, visto que neste processo, juntas proporcionam

particularidades comuns umas das outras, mas na contemporânea circunstância necessitamos ressaltar os espaços que proporcionam particularidades que outrora eram adequadas às metrópoles de distantes localidades, este, portanto, é o processo de metropolização do espaço.

Para compreendermos o processo de metropolização do território brasileiro, devemos analisar o processo de urbanização brasileira, visto que o processo de metropolização é recente no país, resultado da complexidade do processo de urbanização. Destacamos que a dinâmica econômica do país, sobretudo pela localização das atividades produtivas, sempre foi o grande responsável pela estruturação urbana brasileira. São as atividades econômicas<sup>1</sup> as grandes responsáveis da (re)estruturação dos espaços urbanos, neste sentido afirmamos que os núcleos urbanos tornaram-se economicamente prósperos, graças ao aumento das atividades econômicas que resultaram como um “imã” populacional.

As atividade econômicas aliadas com o processo de urbanização foram fundamentais à consolidação econômica e capitalista do país, que em épocas de crises, definiram as direções dos fluxos migratórios assim como a formação dos grandes núcleos urbanos. Fresca (2004) salienta que o atual desenho das cidades é em consequência das escolhas realizadas pelo capitalismo, pelo meio de discernidos atores sociais, faz através da redução de custos e maximização de lucros, constituindo emaranhadas prerrogativas locacionais que modificam-se a partir do momento em que a economia do país passa a dar movimento a utilização do território. Neste sentido a autora destaca que ocorre a valorização de algumas cidades em detrimento de outras, surgindo deste modo o processo de hierarquização urbana.

Domingos (2010) salienta que a alocação das atividades econômicas, influenciaram os fluxos migratórios, a construção das capitais, também foram responsáveis pela atração de pessoas assim como de concentrarem as atividades econômicas. Pereira (1973) salienta que o processo de urbanização do país ocorre como condição à inserção do país no capitalismo mundial e as metrópoles são os pontos, os nós da rede urbana, os quais essa inserção se dá de maneira mais efetiva. Segundo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada),(2002, p. 345)

---

<sup>1</sup> Entende-se como atividades econômicas: mineração; agricultura; indústria e serviços.

As cidades brasileiras desempenham importantes funções no processo de ocupação do território, servindo como sítios de suporte ao povoamento, centros de controle político e de armazenamento da produção agroexportativa, núcleos de conexões com os circuitos mercantis, pólos de crescimento industrial e nós da rede financeira e internacional.

Santos (2005, p. 19) destaca, que as aglomerações urbanas do século XVIII, eram as principais no continente americano, com evidência distinta para a cidade de Salvador, que comandou de acordo com o autor, a primeira rede urbana das Américas, visto que na transição do século XVIII para o século XIX, Salvador já possuía em seu espaço urbano aproximadamente 100 mil moradores, enquanto que cidades hoje da maior economia mundial - Estados Unidos – não possuía nenhuma aglomeração urbana com mais de 30 mil habitantes.

De acordo com Maricato (2003, p. 151) “nas décadas iniciais do século XX, as cidades brasileiras eram vistas como a possibilidade de avanço e modernidade em relação ao campo que representava o Brasil arcaico”. No período em que a República Velha (1889-1930) aconteceu, o espaço urbano era analisado enquanto *locus* da modernidade, como destaca Santos (1986, p. 60):

A sociedade brasileira em peso embriagou-se, desde os tempos da Abolição e da República Velha, com as idealizações sobre o progresso e modernização. A salvação parecia estar nas cidades, onde o futuro já havia chegado. Então, era só vir para elas e desfrutar de fantasias como emprego pleno, assistência social providenciada pelo Estado, lazer, novas oportunidades para os filhos. Não aconteceu nada disso, é claro, e, aos poucos, os sonhos se tornarão pesadelos.

Domingos (2010, p. 37) destaca que até a Revolução de 1930, a supremacia agrário-exportadora brasileira, não tinha sido ultrapassada, nem com a abolição da escravidão em 1888 e muito menos com a Proclamação da República ocorrida em 1889. Deste modo, Maricato (2003) destaca que ao longo da república velha, a classe burguesa cafeeira estabelecia o adaptação e a coerência do país a partir de seus interesses. As alterações resultantes com crise capitalista, pós 1929, induziram inteiramente o aparelho agro-exportador e com a Revolução de 1930, pôs fim a supremacia cafeeira. Fausto (1976) salienta que o modelo exportador agrário, baseado na produção de café, sofre inúmeras mutações na medida em que o capital agrário e investido na produção fabril.

Assim, a industrialização nacional intensifica-se ao longo das décadas seguintes, deste modo, o processo migratório acentua-se assim como os problemas decorrentes desse modelo de urbanização, que de forma desenfreada começa a se

acentuar, e ao contrario de muitos, a cidade não conseguiu superar determinadas características coloniais e Imperiais, assinalados através do agrupamento de terra, renda e PODER, pelo coronelismo ou pela politica do favor e pela aplicação arbitrária da lei (MARICATO, 2003, p.151).

De acordo com dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), de 1872 a 1920, o índice de urbanização pouco se alterou, passando de 6,8 para 10,7%. É a partir de 1920 que esse índice começa a crescer mais rapidamente , chegando a 31,24% em 1940 – em 2010, esse índice é de 84% de acordo com dados do Censo 2010. (ver figura 2).

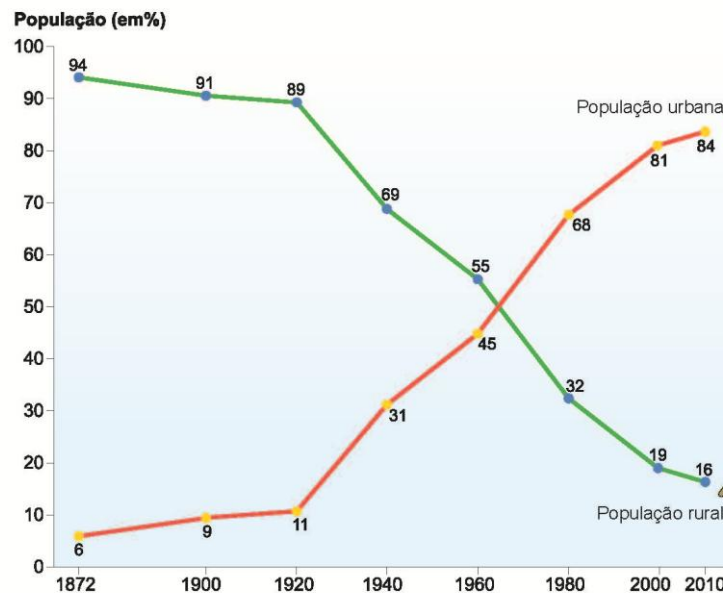


Figura 2: Percentual de População Urbano Rural no Brasil (1872-2010). Fonte: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Censo Demográfico 2010*. Extraído do site: <[www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse.pdf)>. Acesso em: 4 set. 2012.

Deste modo, iremos destacar que até a década de 1940, a composição urbana do Brasil, era um legado da colonização, desta maneira, as cidades possuíam como finalidade a combinação do poder político-administrativo e a centralização econômica. A inexistência de transportes rápidos e de vias que ligavam as capitais ao interior dos Estados, praticamente isolava os centros urbanos, Santos (1967) destaca que nem mesmo com a criação das primeiras estradas de ferro, não existia uma rede integrada, tampouco uma metrópole nacional. O autor ainda destaca que essa organização do território nacional não se modifica antes da década de 1940 com o início de uma integração nacional. Correa (1989, p.115) destaca, que na década de 1950 o cenário urbano nacional apresentou diversas

mudanças, devido a retomada da expansão capitalista que implicou, entre outros aspectos, à expansão da produção industrial e do consumo, em uma nova dimensão territorial do trabalho.

Segundo Santos (2009) eleva-se com incrível velocidade o número de cidade e de população que advém do campo em direção aos centros urbanos no decorrer da segunda metade do século XX, sendo o maior aumento populacional nos grande centros com mais de 100 mil habitantes. (ver tabela 1)

Habitantes	1950	1960	1960	1970	2010
Entre 100 e 200 mil	15	28	60	95	152
Entre 200 e 500 mil	9	11	19	33	95
Mais de 500 mil	3	6	9	14	38
Total	27	45	88	142	285

Tabela 1: Número de Localidades, segundo Tamanho, nos Anos dos Recenseamentos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 2010. Fonte: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Censo Demográfico 2010*. Extraído do site: <[www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse.pdf)>. Acesso em: 4 set. 2012.

A partir dos dados da tabela acima, podemos analisar que as aglomerações com mais de 100 mil habitantes, raras em 1950, podemos ver seu número aumentando nos anos seguintes, chegando em 2010 com 285 cidades com mais de 100 mil habitantes. Santos (2009) destaca que com a expansão e a diversificação do consumo, a elevação dos níveis de renda e a difusão dos transportes modernos, junto a uma divisão do trabalho mais acentuada, fazem com que as funções de centro regional passem a exigir maiores níveis de concentração demográfica e de atividades. Somente nas áreas mais atrasadas é que tais funções são exercidas por núcleos menores.

Outro fato que destacamos é que a partir dos anos de 1960, com o governo promovendo a modernização da agricultura, que possuía como objetivo inicial ampliar a oferta de produtos agrícolas, igualmente com a oferta dos produtos destinados a exportação assegurando deste modo o provimento do mercado interno, que conforme Souza e Lima (2003, p. 796).

Este modelo se direcionava para a modernização da base técnica, o fortalecimento da agroindústria e a expansão da fronteira agrícola, utilizando, para tanto, um conjunto de instrumentos que abrigava desde o crédito rural subsidiado, que foi central na política no período, até os programas de pesquisa agrônômica e extensão rural, executados principalmente pela EMBRAPA (Empresa Brasileira de Pesquisa



Agropecuária) e pela EMATER (Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural).

Para alcançar os objetivos estipulados para o processo de modernização do campo brasileiro, o governo federal, a partir dos aparelhos expostos acima, impulsionou a expansão, dos complexos agroindustriais e exportadores, em detrimento aos pequenos produtores. Deste modo, Santos (1988, p. 132) acreditava que o incremento da produção deveria ser promovida não através do aumento da área agricultável mais também via aumento da produtividade. Sendo justificado pelo reconhecimento de que a expansão da fronteira agrícola não tinha condições de fazer crescer a oferta de produtos na proporção que a demanda o exigia.

O método de modernização da agricultura brasileira foi fundamental para a dinâmica cidade-campo, visto que o artifício da modernização objetivava a entrada do capital no meio rural, ocasionando inúmeras contradições no decorrer do processo. Visto que por um lado essa relação reproduziu as relações trabalhistas capitalistas, como podemos citar o trabalhador assalariado, contudo também reproduziu as relações camponesas, trabalho familiar. Dentre os trabalhadores rurais assalariados, destacamos, a criação dos “bóias-frias” foi sensível nos centros urbanos, pois estes residem nas áreas urbanas ao passo que realizam trabalhos sazonais. A modernização, portanto, privilegiou os grandes detentores de terra e capital, que ocasionou que muitos dos pequenos produtores venderam suas terras, acarretando em uma pesada migração campo-cidade. De acordo com os dados apresentados no gráfico 01, percebemos que, no período de 1940 – 1980, quase 40 milhões de pessoas saíram do campo em direção aos centros urbanos.

Desta maneira, podemos afirmar que os trabalhadores do campo, que migraram e migram para os centros urbanos, realizam este processo por não poderem competir com os grandes produtores modernizados. Baseado neste processo Domingos (2010) destaca, que neste período, as grandes metrópoles, receberam uma parte considerável deste contingente, as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, são as que mais crescem em contingente populacional. Entre 1940 – 1980, a população das regiões metropolitanas quase dobra de percentual em relação à população total do país, passando de 15% para 29%, respectivamente (SANTOS, 2005, p. 85).

Contudo a questão da migração não é o único fator que acarreta o aumento populacional nos centros urbanos. Outro fator que podemos destacar são a

diminuição da taxa de mortalidade, que aliada aos inúmeros programas de saúde criados pelo governo, a taxa de mortalidade que era em 1940 de 25 por mil habitantes, recuando para 8 por mil habitantes em 1980. Outra taxa que destacamos é a de natalidade, que a partir da década de 1980 com os métodos contraceptivos, apresenta uma leve queda comparada até a década de 1970.

A junção destes fatores expostos, ocasionou com uma realidade urbana com uma grande quantidade de problemas intra-urbanos e extremamente excludente. Domingos (2010, p. 41) salienta que enquanto a industrialização e a modernização da agricultura criavam, de um lado, uma classe extremamente rica e que acumulava boa parte da riqueza do país, auxiliando o Brasil, a se tornar um fenômeno econômico no final da década de 1960 e início da década de 1970, de outro, materializam-se no espaço urbano as desigualdades sociais. Neste panorama, a rede urbana brasileira foi sendo estabelecida sob as modificações territoriais da economia a partir da década de 1980. Ipea (2002, p.35).

[...] no contexto da crise econômica e da paralisia do investimento industrial, o maior grau de abertura da economia brasileira estimulou uma forma distinta de articulação das economias regionais, com rebatimentos importantes sobre a urbanização e o sistema de cidades. Longe de um crescimento econômico articulado, centrado na integração do mercado nacional, e comandado a partir de São Paulo, onde se concentra a maior parte da indústria e também o maior mercado intra-industrial, tal como ocorrera nos anos 70, houve nos anos 80 um relativo deslocamento das economias regionais, com o surgimento de ilhas de produtividade, muitas voltadas para o comércio exterior, o que estimulou maior heterogeneidade interna da estrutura produtiva nacional, aprofundando as desigualdades inter e intra-regionais.

Santos (2005) salienta que a descentralização econômica aliada ao crescimento da agroindústria tornou-se opções que ocasionaram um crescimento populacional desigual entre as maiores metrópoles nacionais. Isso é resultante da dificuldade da produção (agro)industrial e da conexão entre afastadas localidades no território brasileiro, que podemos examinar ao mesmo tempo um fenômeno de metropolização em outros grandes núcleos, de novos contingentes de população urbana. O que está se examinando é o processo da expansão de metropolização e o advento de novos agrupamentos à categoria de cidade grande e intermediária. Um fenômeno que causou a dispersão da população dos grandes centros, para os intermediários, que mais tarde passam a condição de cidades grande, devido a crise econômica da década de 1980, que desacelera o crescimento das grandes

metrópoles, como consequência do desemprego em seqüela da crise no setor industrial. Este fenômeno pode ser observado em São Paulo, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife, é a partir da “retirada” da população destas cidades em destino a outros espaços, houve então o crescimento das cidades limítrofes às cidades polos.

Destacamos este período como o de formação das primeiras regiões metropolitanas brasileiras, que na década de 1970, faz parte da política nacional de desenvolvimento urbano, que aliado ao processo da expansão industrial e sua descentralização, acabam consolidando as principais metrópoles brasileiras em âmbito federal, e que a partir de 1988 com a Constituição Brasileira, passa a ser “dever” dos Estados instituírem novas regiões metropolitanas, mesmo que seja como instrumento político.

Castro (2006, p. 20), destaca que o marco da institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras é a Constituição de 1967, no qual devido à constante urbanização, sobretudo nos principais centros urbanos. Deste modo a legislação federal criou nove regiões metropolitanas, que nas palavras de Santos (2009, p.84).

O país conta com nove regiões metropolitanas: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo Curitiba e Porto Alegre, criadas para atender a critérios certamente válidos, de um ponto de vista oficial, à época de sua fundação. Hoje, na verdade, a elas podem acrescentar-se outras “regiões metropolitanas” que mereceriam idêntica nomenclatura. A primeira delas é Brasília, com suas cidades satélites, entre outras.

Domingos (2010) destaca que por mais paradoxal que possa ser, na Constituição de 1967, a questão das cidades, a instituição de regiões metropolitanas foi considerada.

A União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por Municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, visando à realização de serviços de interesse comum. (HOTZ, 2000, p.91).

É a partir da Lei Complementar nº 14/1973<sup>2</sup> que regulamentou a institucionalização das oito regiões metropolitanas já mencionadas, com a exceção de Rio de Janeiro, que apenas em 1974 a lei complementar nº 20, fundiu os Estados

<sup>2</sup> A Lei Complementar 27/1975 alterou o art.2º. da Lei Complementar nº 14/1973, que dispõe sobre os Conselhos Deliberativos e Consultivos. Passou a vigorar que os conselhos Deliberativos serão presididos pelo Governador dos Estados (BRASIL, 1975).

da Guanabara e do Rio de Janeiro, assim instituiu-se a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, respondendo as mesmas disposições da Lei Complementar 14/1973 (BRASIL, 1973). Assim, foi durante o governo Médici (1969-1974), com o PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), que foi estabelecida a criação das regiões metropolitanas, o que reforçava ainda mais o modelo centralizador e verticalizador dos governos militares, sendo Curitiba, como a cidade modelo da ditadura.

Além de definir as regiões metropolitanas, a Lei Complementar, estruturou as funções dos Conselhos Deliberativos e Consultivos, sendo definido que:

Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região:

I - planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;

II - saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;

III - uso do solo metropolitano;

IV - transportes e sistema viário,

V - produção e distribuição de gás combustível canalizado;

VI - aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;

VII - outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal.

Art. 6º - Os Municípios da região metropolitana, que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns, terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos. (BRASIL, 1973).

Este artigo 6º, Souza (2006, p. 30) relata que pode ter sido entusiasmado demais o empenho dos políticos a ascensão de decretadas cidade sem influencia estadual e federal ao patamar de metrópole, destacando que Belém e Ananindeua, não podiam ter o mesmo tratamento que São Paulo, visto sua importância na economia nacional e por contar com cerca de trinta municípios em seu região metropolitana. Houve uma gritaria geral por parte dos governadores e prefeitos das cidades que não foram consideradas no bojo da regionalização de metrópoles. As cidades escolhidas pelo governo militar receberam ações e destinações de recursos.

Domingos (2010, p. 50) destaca que além das críticas a respeito da inconsistência sobre a seleção das regiões metropolitanas, Souza (2003, p. 35) discute a questão geopolítica envolta na institucionalização das mesmas:

[...] havia, também, um objetivo não revelado por trás da criação das regiões metropolitanas: um objetivo de "geopolítica interna", que dizia respeito ao interesse do regime instalado pelo golpe militar de 1964 em intervir facilmente neste, que eram considerados espaços-chave da vida econômica e política brasileira.

Deste modo a descentralização da indústria - concentrada principalmente na região sudeste - passa a configurar um novo panorama da rede urbana brasileira a partir dos anos 90, passando a indústria a responder os anseios de um mercado não mais orientado somente ao território nacional, mas também para regiões transfronteiriças, consolidando o que o IPEA (2002), define como Cone Sul americano.

Domingos (2010) destaca que a criação dessas regiões metropolitanas, pode ter tido outra intenção além da dotação de prestação de serviço de interesses comuns e da ação facilitada nos espaços-chave, que era a criação de um status de modernidade para o país recém industrializado. Sendo uma das premissas de Médici, ao criar a Lei Complementar 14/1973, a construção mesmo que imaginária e ufanista de um país moderno e em desenvolvimento. No qual Matos (2003, p.55) nos expõem que o clima de ufanismo disseminado no período Médici foi alimentado por dois fatores: a vitória da seleção brasileira na Copa do Mundo, como consequência do apoio do governo a seleção “canarinho”, aproveitando a paixão do povo brasileiro pelo futebol, utilizando-se da mesma para a construção de um imaginário de Brasil em acelerado crescimento econômico. O segundo destaque que Matos, trabalha são os projetos faraônicos do governo militar, tendo como base a Transamazônica, no qual o que menos importava era a eficácia da obra, mas sim a sua visibilidade no território nacional, buscando mostrar ao povo, o progresso que, na realidade, é frágil e sem sustentação, e gradativamente foi corroendo a econômica nacional.

Devemos portando salientar, que ao longo da Ditadura Militar brasileira, as regiões metropolitanas, estavam vinculadas à centralização do Estado, contudo nos anos finais dos anos de chumbo, o governo visava acabar com o centralismo federal, permitindo maior autonomia aos estados e municípios. Deste modo a descentralização ocasionou na capacidade dos estados da federação estabelecer suas regiões metropolitanas, art.25 §3º, no qual caberia aos Estados, mediante lei complementar, instituir Regiões Metropolitanas (RMs), (BRASIL, 2004).

Assim, chegamos ao marco da segunda fase de institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras. Castro (2006, p.11) salienta que a principal diferença da segunda fase de institucionalização com a primeira, é que com a elevação do município à condição de ente federado, acabou promovendo a descentralização de competências e conseqüentemente aumentando o número de

atores políticos em cena, sendo considerados fundamentais para superar o período militar e instaurar uma nova fase na história brasileira.

Moura (2003) critica, a institucionalização dessas novas regiões metropolitanas, que em sua visão, é puramente administrativa e política, disseminando-se pelo país, que mesmo através de recursos legais para sua criação, muitas não podem ser consideradas tal, pois são regiões sem metrópoles, e os critérios adotados pelas constituições estaduais não seguiram um padrão único, acarretando na criação de RMs que não conferem uma precisão conceitual. Que será melhor aprofundado no capítulo 3, ao discutir sobre a Região Metropolitana de Londrina.

Observamos atualmente a existência de 52 regiões metropolitanas institucionalizadas no Brasil, além de três RIDEs<sup>3</sup> (Região Integrada de Desenvolvimento Econômico), totalizando 803 municípios, como podemos observar na tabela 2.

**Tabela 2 – Número de Regiões Metropolitanas Brasileiras por Macrorregião**

Macrorregião	Número de Regiões Metropolitanas	Total de Municípios	População Total (2010)	Área Total Km <sup>2</sup>	Densidade Demográfica
Norte	7	26	5.378.962	230.803	23,3
Nordeste	30	245	20.784.399	73.207	283,31
Centro-Oeste	2	33	3.117.304	29.325	106,3
Sudeste	8	192	45.955.514	48.272	952,02
Sul	15	313	14.650.569	125.848	116,41
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>809</b>	<b>89.886.748</b>	<b>507.455</b>	<b>296,388</b>

Fontes: IBGE. Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. (CD-ROM). IBGE Cidades@

A tabela 2 nos auxilia a compreender a disparidade entre as regiões metropolitanas brasileira. Destacamos a complexidade urbana da região sudeste, levando em consideração a população total e densidade demográfica das regiões metropolitanas desta região. A região norte apresenta uma fragilidade comparada com as demais quando observado a pequena densidade demográfica de suas regiões. Destacamos a região Centro-Oeste, contando com apenas duas regiões, se

<sup>3</sup> Considera-se uma RIDE, regiões metropolitanas que se situam em mais de uma unidade federativa. Sendo criadas por legislação federal específica, que delimita os municípios que a integram. No Brasil, foram instituídas três RIDEs: RIDE do Pólo Petrolina e Juazeiro (Bahia e Pernambuco), Distrito Federal e Entorno (Goiás, Minas Gerais e Distrito Federal) e da Grande Teresina (Piauí e Maranhão).

aproximando dos mesmos valores de densidade demográfica da região sul, sete vezes maior em número de regiões metropolitanas.

Ao analisarmos as regiões metropolitanas brasileiras, poderemos entender melhor o descompasso criado após a Constituição de 1988. Iniciaremos nossa breve análise das regiões metropolitanas, pela Região Norte e suas sete regiões metropolitanas. No qual podemos notar as sensíveis diferenças entre as seis RMs institucionalizadas a partir de Lei Complementar Estadual quando comparadas com RM de Belém institucionalizada pela Lei Federal de 1973.

**Tabela 3 – Regiões Metropolitanas da Região Norte**

UF/Região Metropolitana	Número de Municípios	População Total (2010)	Área Total (Km <sup>2</sup> )	Densidade Demográfica	Lei Complementar
<b>Amapá</b> RM de Macapá	2	499.466	7.984	62,55	21/2003 de 26 de fev. 2003*
<b>Amazonas</b> RM de Manaus	8	2.106.322	101.475	20,75	52/2007 de 30 de maio 2007*
<b>Pará</b> RM de Belém	6	2.101.883	2.536	828,81	14/1973 de 08 de jun. 1973**
<b>Pará</b> RM de Santarém	3	310.898	27.285	11,39	79/2012 de 17 jan. de 2012*
<b>Roraima</b> RM de Boa Vista	2	311.666	13.351	23,34	130/2007 de 21 de dez. 2007*
<b>Roraima</b> RM Central	2	27.094	61.820	0,43	130/2007 de 21 de dez. 2007*
<b>Roraima</b> RM do Sul de Roraima	3	21.633	16.352	1,32	130/2007 de 21 de dez. 2007*
<b>Total</b>	26	5.378.963	230.803	23,30	

\*Lei Complementar Estadual

\*\*Lei Complementar Federal

Fontes: Legislações das Respectivas Unidades da Federação; IBGE Cidades@; IBGE. Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro, 2011 (CD-ROOM)

A partir da tabela podemos observar que as RMs institucionalizadas em Roraima, apresentam a menor densidade demográfica das RMs brasileiras. Isso se deve ao fato da grande extensão territorial dos municípios, com uma população extremamente concentrada na capital estadual. O fato da institucionalização das RMs de Roraima, nos leva a concluir que atualmente a institucionalização das mesmas, nada mais é que uma jogada política.

Já a região Nordeste possuiu o maior número de regiões metropolitanas institucionalizadas no país. Das vinte regiões existentes, três foram institucionalizadas pela Lei Complementar Federal, a RM de Fortaleza, Salvador e Recife (ver tabela 4). Dentre as vinte regiões, a que mais nos chama a atenção são as institucionalizadas em 2012, com destaque para a RM de Barra de Santa Rosa, com sua baixa população, no qual podemos perceber que a institucionalização

dessas regiões agrupou cidades de pequena expressão populacional refletindo no seu baixo adensamento populacional.

**Tabela 4 – Regiões Metropolitanas da Região Nordeste**

UF/Região Metropolitana	Número de Municípios	População Total (2010)	Área Total (Km <sup>2</sup> )	Densidade Demográfica	Lei Complementar
<b>Alagoas</b> RM do Agreste	16	601.049	5.007	120,04	27/2009 de 01 de dez. de 2009*
<b>Alagoas</b> RM de Maceió	11	1.156.364	1.934	597,91	18/1998 de 19 de nov. 1998*
<b>Alagoas</b> RM de Palmeira dos Índios	9	162.803	2.201	73,96	32/2012 de 05 de Janeiro de 2012*
<b>Bahia</b> RM de Feira de Santana	6	672.701	2.265	296,99	35/2011 de 06 de jul. de 2011*
<b>Bahia</b> RM de Salvador	13	3.573.973	4.375	816,90	14/1973 de 08 de jun. de 1973**
<b>Ceará</b> RM do Cariri	9	564.478	5.025	112,33	78/2009 de 29 de jun. de 2009*
<b>Ceará</b> RM de Fortaleza	15	3.615.767	5.783	625,24	14/1973 de 08 de jun. de 1973**
<b>Maranhão</b> RM de São Luís	6	1.331.181	2.893	460,13	42/2003 de 02 de dez. de 2003***
<b>Maranhão</b> RM do Sudoeste Maranhense	8	345.873	7.251	47,70	89/2005 de 17 de nov. de 2005
<b>Paraíba</b> RM de Barra de Santa Rosa	8	77.910	3.044	25,59	110/2012 de 13 de jul. de 2012*
<b>Paraíba</b> RM de Cajazeiras	15	168.822	3.423	49,31	106/2012 de 08 de jun. de 2012*
<b>Paraíba</b> RM de Campina Grande	17	736.381	4.201	175,28	92/2009 de 14 de dez. de 2009*
<b>Paraíba</b> RM de Esperança	9	134.794	1.696	79,47	106/2012 de 08 de jun. de 2012*
<b>Paraíba</b> RM de Guarabira	18	194.051	3.279	59,17	101/2001 de 09 de dez. 2011*
<b>Paraíba</b> RM de João Pessoa	12	1.198.576	2.741	437,27	59/2003 de 30 de dez. 2003*
<b>Paraíba</b> RM de Patos	24	225.748	6.078	37,14	103/2011 de 27 de dez. de 2011*
<b>Paraíba</b> RM de Vale do Piancó	18	146.561	5.572	26,30	109/2012 de 06 de jul. de 2012*
<b>Pernambuco</b> RM de Recife	17	3.690.547	2.768	1333,29	14/1973 de 08 de jun. de 1973**
<b>Rio Grande do Norte</b> RM de Natal	10	1.351.004	2.811	480,61	152/1997 de 16 de jan. de 1997*
<b>Sergipe</b> RM de Aracajú	4	835.816	860	971,87	25/1995 de 29 de dez. de 1995*
<b>Total</b>	<b>245</b>	<b>20.784.399</b>	<b>73.207</b>	<b>73.207</b>	

\*Lei Complementar Estadual

\*\*Lei Complementar Federal

\*\*\* Emenda Constitucional

Fontes: Legislações das Respectivas Unidades da Federação; IBGE Cidades@; IBGE. Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro, 2011 (CD-ROOM)

Contudo, é adequado levar em consideração que apenas o processo de conturbação, não é suficiente para se criar regiões metropolitanas, para a realização



de planejamento e gestão integradas dos municípios. Quando levado em conta as novas regiões institucionalizadas em 2012, como a RM de Barra de Santa Rosa, na qual a cidade com maior população é Barra de Santa Rosa, com 14.160 habitantes.

A região Centro-Oeste é a que apresenta o menor número de RMs no país, com apenas duas, sendo ambas criadas a partir da Lei Complementar Estadual, como podemos observar na tabela 5.

**Tabela 5 – Regiões Metropolitanas do Centro-Oeste**

UF/Região Metropolitana	Número de Municípios	População Total (2010)	Área Total (Km <sup>2</sup> )	Densidade Demográfica	Lei Complementar
<b>Goiás</b> RM de Goiânia	20	2.173.141	7.397	297,78	27/1999 de 30 de dez. de 1999*
<b>Mato Grosso</b> RM do Vale do Rio Cuiabá	13	944.163	21.928	43,05	359/2009 de 28 de maio de 2009*
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>3.177.304</b>	<b>29.325</b>	<b>106,30</b>	

\*Lei Complementar Estadual

Fontes: Legislações das Respectivas Unidades da Federação; IBGE Cidades@; IBGE. Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro, 2011 (CD-ROOM)

Podemos verificar que a RM de Goiânia foi a primeira a ser instituída na região Centro-Oeste, instituído sobre a complexidade urbana resultante do acelerado crescimento demográfico da cidade sobretudo na segunda metade do século XX.

A Região sudeste é a mais urbanizada e a que apresenta uma complexidade singular das demais. O estado de São Paulo é o mais populoso, enquanto que Minas Gerais, apresenta o maior número de municípios. Com as duas maiores aglomerações urbanas, localizadas no sudeste: São Paulo e Rio de Janeiro, considerada por muitos, como as duas metrópoles globais, contudo vê-se certa fragilidade quanto à precisão na identificação de metrópoles globais no Brasil, principalmente quanto ao Rio de Janeiro.

Assim como no na região Nordeste, três RMs foram criadas pela Lei Complementar Federal: São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro. E dentre as institucionalizadas por lei estadual, a primeira foi a da Baixada Santista. A proximidade das cidades de Campinas e São Paulo favoreceu o desenvolvimento de Campinas, que atualmente se destaca pelo parque industrial diversificado e agricultura altamente tecnificada.

As RMs do sudeste, possuem as maiores densidade populacionais do país, pelos fatos já apresentados anteriormente. Ao contrário das demais regiões, as RMs

criadas a partir da lei estadual, as mesmas apresentam relativo destaque populacional e de importância estadual. Porém a que mais destoa das demais é a RM do Vale do Aço, com baixo adensamento populacional, como observado na tabela 6.

**Tabela 6 – Regiões Metropolitanas da Região Sudeste**

<b>UF/Região Metropolitana</b>	<b>Número de Municípios</b>	<b>População Total (2010)</b>	<b>Área Total (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Densidade Demográfica</b>	<b>Lei Complementar</b>
<b>Minas Gerais</b> RM de Belo Horizonte	34	5.414.701	9.467	571,95	14/1973 de 08 de jun. de 1973**
<b>Minas Gerais</b> RM do Vale do Aço	26	615.297	807	762,44	51/1998 de 30 de dez. 1998*
<b>Espírito Santo</b> RM da Grande Vitória	7	1.687.704	2.318	728,08	58/1995 de 21 de fev. de 1995*
<b>Rio de Janeiro</b> RM do Rio de Janeiro	19	11.833.708	5.292	2236,15	14/1973 de 08 de jun. de 1973**
<b>São Paulo</b> RM de São Paulo	39	19.683.875	7.947	2476,89	14/1973 de 08 de jun. de 1973**
<b>São Paulo</b> RM de Campinas	19	2.797.137	3.840	728,42	870/2000 de 19 de jun. de 2000*
<b>São Paulo</b> RM da Baixada Santista	9	1.664.136	2.422	687,09	815/1996 de 19 de jun. de 1996*
<b>São Paulo</b> RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte	39	2.258.956	16.179	139,62	1166/2012 de 09 de jan. de 2012*
<b>Total</b>	192	45.955.514	48.272	952,02	

\* Lei Complementar Estadual

\*\* Lei Complementar Federal

Fontes: Legislações das Respectivas Unidades da Federação; IBGE Cidades@; IBGE. Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro, 2011 (CD-ROOM)

A região sul é singular sobre a institucionalização das regiões metropolitanas, isto deve-se principalmente as RMs do Estado de Santa Catarina, sendo o único estado com dez RMs, e que entre os anos de 1998 e 2002, foram criadas seis RMs no estado e que em 2007, foram extintas, sendo recriadas em 2010.

O Estado do Rio Grande do Sul, por sua vez, foi o que melhor demonstrou compreensão conceitual ao instituir suas unidades regionais, pois tem atualmente uma região metropolitana, a de Porto Alegre. Atualmente a região conta com 15 RMs, das quais quatro estão no Paraná, uma no Rio Grande do Sul e dez em Santa Catarina, como podemos observar na tabela 7.

**Tabela 7 – Regiões Metropolitanas da Região Sul**

<b>UF/Região Metropolitana</b>	<b>Número de Municípios</b>	<b>População Total (2010)</b>	<b>Área Total (Km2)</b>	<b>Densidade Demográfica</b>	<b>Lei Complementar</b>
<b>Paraná</b> RM de Curitiba	29	3.174.201	15.418	205,87	14/1973 de 08 de jun. de 1973**
<b>Paraná</b> RM de Londrina	11	801.817	5.564	144,10	81/1998 de 17 de jun. de 1998*
<b>Paraná</b> RM de Maringá	25	690.303	5.576	123,79	83/1998 de 17 de jul. de 1998*
<b>Paraná</b> RM de Umuarama	23	289.397	13.232	21,87	149/2012 de 22 de ago. de 2012*
<b>Santa Catarina</b> RM de Carbonífera	10	550.206	2.089	263,38	495/2010 26 de jan. 2010***
<b>Santa Catarina</b> RM de Chapecó	25	403.494	4.938	81,71	377/2007 de 17 abr. de 2007*
<b>Santa Catarina</b> RM do Contestado	45	525.021	15.194	34,55	571/2012 de 24 de maio de 2012*
<b>Santa Catarina</b> RM do Extremo Oeste	47	220.745	6.342	34,80	571/2012 de 24 de maio de 2012*
<b>Santa Catarina</b> RM de Florianópolis	22	1.012.233	7.114	142,28	495/2010 26 de jan. 2010***
<b>Santa Catarina</b> RM da Foz do Itajaí	9	532.771	906	588,04	495/2010 26 de jan. 2010***
<b>Santa Catarina</b> RM de Lajes	23	350.532	19.090	18,36	495/2010 26 de jan. 2010***
<b>Santa Catarina</b> RM Norte/Nordeste Catarinense	20	1.094.412	10.830	101,05	495/2010 26 de jan. 2010***
<b>Santa Catarina</b> RM de Tubarão	3	356.721	4.452	80,12	495/2010 26 de jan. 2010***
<b>Santa Catarina</b> RM do Vale do Itajaí	5	689.731	5.006	137,78	495/2010 26 de jan. 2010***
<b>Rio Grande do Sul</b> RM de Porto Alegre	32	3.958.985	10.097	392,09	14/1973 de 08 de jun. de 1973**
<b>Total</b>	313	14.650.569	125.848	116,41	

\* Lei Complementar Estadual

\*\* Lei Complementar Federal

\*\*\* Recriadas por Lei Complementar Estadual

Fontes: Legislações das Respectivas Unidades da Federação; IBGE Cidades@; IBGE. Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro, 2011 (CD-ROOM)

De toda forma, podemos concluir que a realidade metropolitana e urbana brasileira apresenta-se complexa devido ao descompasso entre a realidade urbano/regional do país e aos seus anseios políticos administrativos estaduais, que veem as RMs como instrumento meramente político.

A questão acerca a metropolização do Paraná será novamente discutida no capítulo 3.3, concomitante com as reflexões acerca da institucionalização da Região Metropolitana de Londrina.

### 3. LONDRINA: da terra do café a “Metrópole”.

Antes de abordarmos o norte novo paranaense que engloba as cidades criadas a partir da Companhia de Terras Norte do Paraná (CNTTP) devemos discutir o processo de criação de cidades do norte pioneiro paranaense que está compreendido entre às terras localizadas a leste do Rio Tibagi até os limites paulistas. De acordo com Calvente (2001), uma população não-indígena passou a ocupar a área a partir de 1840, sendo constituída principalmente por migrantes de Minas Gerais. Até o início do século XX, havia um predomínio da agricultura de subsistência dentre as culturas do arroz, feijão, milho, leite e seus derivados, porcos, hortas e salamaria. Esta população não indígena era conhecida como safrista, pois atravessam as safras de porcos, levando os porcos para São Paulo, como na época não havia nenhuma infraestrutura necessária para o transporte destes animais, eles eram levados a pé, enfrentando rios caudalosos e agitados, montanhas e demais adversidades. De acordo com Wachowicz (1987, p.6):

A ocupação e colonização do Norte Pioneiro iniciou-se antes mesmo do surgimento da província do Paraná em 1853. Por dois motivos distintos esta região começou a ser ocupada: pelo caminho terrestre, fluvial do Rio Tibagi – Paranapanema, por iniciativa do Barão de Antonina, com a finalidade de ligar o litoral atlântico com a província de Mato Grosso e pelo leste, pela iniciativa de tropeiros e latifundiários mineiros, que começaram a “possear” a região.

De acordo com Cambiaghi (2007), os espanhóis, principalmente os jesuítas, começaram a fundar núcleos de população a leste do rio Paraná, sendo que a partir do século XVII, fundaram-se treze reduções, com o fim de concentrar índios guaranis, que se espalhavam pela região.

As reduções jesuítas espanholas foram espalhadas pelos vales dos rios Paranapanema e Tibagi, além de outros vales, até o início do século XVII – quando bandeirantes paulistas saquearam e destruíram as reduções, aprisionando milhares de índios que foram vendidos como mão – de – obra em São Paulo. Os jesuítas e os Guarani que conseguiram fugir foram em direção ao sul, onde foram fundadas outras reduções à margem esquerda do rio Uruguai, que ficaram conhecidas como Sete Povos das Missões. (CALVENTE, 2001, p. 117).

Este esboço de colonização é aniquilado pelos bandeirantes paulistas, que visavam expulsar os espanhóis de terras que julgavam suas, pois nunca respeitaram

o meridiano de Tordesilhas, e evitar, assim, que o Brasil terminasse o Paranapanema.

Já em fins do século XVII, nada mais restava dessas missões religiosas, uma vez que os jesuítas e índios guaranis deslocaram-se para além do rio Paraná, devido à pressão exercida pelos bandeirantes. Com o êxodo dos jesuítas, a terra do norte paranaense precisava ser novamente conquistada. Os índios *kaingang*s, que invadiram a região depois da expulsão dos guaranis, precisavam ser catequizados, e as populações brancas precisariam fixar-se aí, para que o norte do Paraná entrasse para a comunidade brasileira. Com isso, só tardiamente se faz, em meados do século XIX é que surgem os primeiros núcleos de população efetiva no norte paranaense.

Por volta de 1862, iniciava-se de fato a ocupação no norte pioneiro paranaense com o povoamento da Colônia Mineira, hoje atual Siqueira Campos, cujo nome indica a precedência dos primeiros povoadores. De acordo com Bernardes (2007, p. 110)

A zona visada pelos povoadores correspondia às formações sedimentares permianas, em que numerosos diques e remanescentes da cobertura diabásica originaram manchas de terra roxa. A predominância de solos inferiores, porém, não deu a esta zona a mesma reputação que obteve mais tarde no norte novo paranaense. [...] os povoadores não encontraram, portanto, os suaves espigões que existiam em São Paulo [...] entre o Itararé e o rio das Cinzas formou-se uma população numerosa e vários núcleos urbanos surgiram, posteriormente servidos pela ferrovia que se construiu no passando pelo divisor de águas.

As primeiras povoações do Norte do Paraná foram a Colônia agro militar de Jataí (fundada em 1855) e os aldeamentos de São Pedro de Alcântara (que se localizava na frente da colônia) e São Jeronimo (fundada em 1859), conforme aponta Bragueto (2007). Waschowicz (2001), em 1850, por iniciativa particular do Barão de Antonina, na margem direita do Tibagi começaram os serviços preliminares para a instalação de uma povoação. Mas oficialmente a Colônia agro militar do Jataí foi criada pelo decreto imperial nº 751 de 2 de janeiro de 1851 e sua fundação ocorreu a 8 de dezembro de 1854, sendo seu primeiro diretor o Major Thomas José Muniz. Porém de acordo com Jataizinho (2009) devido ao Porto Jataí ser ponto estratégico em relação ao resguardo de fronteiras com os países vizinhos e ser rota comercial ligando a província do Paraná ao Mato Grosso, D.Pedro II assina o Decreto Imperial nº 751 de 02 de janeiro de 1851 criando a Colônia Militar de Jataí,

por intermédio do Barão de Antônia. Os trabalhos de abertura de estradas, construção da sede da Colônia Militar, casas e da Igreja ficaram a cargo do sertanista Joaquim Francisco Lopes. A efetiva instalação da Colônia Militar de Jataí só ocorreu em 10 de agosto de 1854. Segundo Fresca (2000, p.29).

A fundação destes núcleos esteve vinculada ao contexto estratégico do governo brasileiro que tinha como objetivo a implantação de ligações entre a Corte no Rio de Janeiro e a Província de Mato Grosso a partir do sistema fluvial Tibagi – Paranapanema. Ao mesmo tempo, esta ligação permitia às tropas militares sediadas na colônia a proteção de vastas áreas, além de cuidar dos problemas fronteiriços com o Paraguai e da eminência de conflitos militares entre os países [...] defronte à colônia, na margem esquerda do rio, congregando indígenas, foi fundado pelo Barão de Antonina o aldeamento de São Pedro de Alcântara que futuramente unido à colônia formaria a cidade de Jataizinho.

Segundo Wachowicz (1987), em 1859, a colônia militar de Jataí contava com uma população de apenas 154 pessoas e nos anos seguintes pouco aumentou, chegando a 306 habitantes em 1880. O aldeamento de São Pedro de Alcântara, em 1875 contava com uma população de: *Kaingang*, 902, Caiuá, 161 e entre brancos, mulatos e pretos, 250, totalizando 1613 pessoas. No entanto, um surto de varíola e a decadência do lugar, em função do isolamento reduzem drasticamente a população. Wachowicz (2001) aponta para o fato de que em 1896 as autoridades emanciparam-na da tutela militar e entregaram – na à administração civil do estado do Paraná. Resolve então a província do Paraná aldeá-los na fazenda do Barão de Antonina, denominada São Jeronimo, a 60 km de Jataí, em direção a cidade de Castro. Para Bragueto (2007) estes núcleos não tiveram nenhum sucesso do ponto de vista econômico e ocupacional, em razão de seu isolamento, nunca houve interesse do governo imperial, no sentido de melhora-lo, com o fim da guerra do Paraguai, o mesmo foi quase esquecido, Cavalcanti Bernardes (2007) classifica a colônia como um “insignificante povoado sem vida, sem comercio e, conseqüentemente incapaz de atrair uma população, que só progrediu a exemplo das novas regiões do norte do Paraná”.

Segundo Bragueto (2007), o comportamento regional do Norte do Paraná, como frente de expansão, de maior importância em meados do século XIX, com o deslocamento dos mineiros. No início da década de 1840, muitos mineiros, além de serem grandes proprietários de terras em sua província natal, eram também tropeiros. Estes tropeiros, utilizando-se do caminho Viamão – Sorocaba, do centro produtor de gado, no Rio Grande do Sul, até o principal mercado consumidor,

Sorocaba, passando pelo Paraná, já haviam tomado conhecimento de existência de vastas áreas de terras devolutas, às margens do rio Itararé. Fresca (2000) caracteriza que estes mineiros iniciaram seu deslocamento em direção ao norte do Paraná por varias razoes como o fim da exploração aurífera em Minas Gerais; as perturbações revolucionarias de 1842; a guerra do Paraguai entre 1864 – 1870.

Neste período o fluxo de migrantes mineiros se intensificava, uma vez que a sua província não se restabelecera da decadência da mineração, aumentando a pobreza. Além disso as perturbações políticas, juntamente com a tentativa revolucionaria de 1842, vieram para reforçar as partidas dos mineiros para as novas terras. Durante a guerra do Paraguai, de 1864 a 1870, uma parte da população preferiu correr riscos de vida no sertão a sujeitar-se ao alistamento militar conforme salienta Bragueto (2007).

Segundo Calvente (2001) e Bragueto (2007), os posseiros que se localizavam nesta região, desde o inicio da década de 1840, suas posses eram verdadeiros latifúndios, conhecidos como posses aguadas, equivalendo a uma água. Quem fazia a posse, procurava a cabeceira de um riacho e a posse ou água terminaria quando este riacho desaguasse num rio maior. Durante o século XIX a agricultura não teve um maior desenvolvimento, pois aconteciam inúmeros problemas na comercialização, pela falta de vias de transporte que comunicassem a região com o restante do território.

Porém nem toda a população desses posseiros que aqui residiam no século XIX, estava ligada diretamente aos latifúndios. Pequenos sitiantes e/ou posseiros também conseguiram estabelecer-se na região, porem com uma relação estreita com esse latifundiários, pois estes acabavam por vender seus produtos aos latifundiários.

Embora muitos considerassem que nesta época já existia a economia cafeeira no norte pioneiro, porem se houve a cultura do café do final do século XIX nunca se desenvolveu por completo, pois ainda não existia toda uma infraestrutura para transportar toda uma produção de café para o porto de Paranaguá e de Santos. Em alguns núcleos mais antigos, como destaca Bragueto (2007), São José da Boa Vista, Colônia Mineira, Tomazina, etc., não conseguiram desenvolver por completo sua cafeicultura. As primeiras tentativas do cultivo de café redundaram em inúmeros prejuízos em funções do dos problemas de sua comercialização. Praticamente não havia comunicação com o restante do território paranaense e, com São Paulo só

havia péssimos picadões que davam passagem às tropas. Além disso, não existia estrada de ferro no norte pioneiro.

Se por um lado a proximidade das frentes pioneiras paulistas no Vale do Paranapanema no final do século XIX implicou inicialmente nas alterações anteriormente referidas no norte do Paraná, por outro lado provocou, no início do século XX, a incorporação de novas terras através da expansão e deslocamento de fazendeiros e trabalhadores paulistas para a área em estudo com o objetivo de produzir café. Que por sua vez, sua ampliação ocorreu de fato com o deslocamento da frente sobre o Terceiro Planalto. O povoamento nesta área a leste do rio Tibagi foi um desenvolvimento natural da expansão dos cafeicultores paulistas que investiram nesta nova região, como ponto de partida em Ourinhos, atingida pela Estrada de Ferro Sorocabana em 1908. A aproximação dos trilhos fora suficiente para que o povoamento, andando à sua frente, à moda paulista, já tivesse concretizado na fundação de Jataizinho (1900) e Cambará (1904).

Foi no contexto da crise de 1929, o preço do café entrou em declínio, com isso as fazendas estavam em declínio, com isso os fazendeiros começaram a dividir suas fazendas em grandes glebas, como forma de especulação fundiária, que eram vendidas as mais diferentes classes e/ou grupos como pequenos fazendeiros, comerciantes de importação e exportação, industriais, profissionais liberais enriquecidos. Muitas foram as famílias que de colonos do estado de São Paulo que se dirigiram para o norte do estado, afim de adquirir seu primeiro lote de terra. Com isso a CNTP, avançou sua ocupação pelo norte do Paraná, com os ex-colonos adquirem suas terras; o sistema de transporte associado pela ferrovia e estradas; presença de cidades a serem criadas pela companhia e sua infraestrutura necessária.

Assim Fresca (2000, p.54) compara:

Assim, além dos lotes rurais, os lotes urbanos também eram comercializados. E aqui há uma diferença em relação aos núcleos urbanos vistos anteriormente: não mais nasciam espontaneamente como obra de um fazendeiro que doava terras à um "santo" e a partir da construção de uma igreja, uma praça e um armazém a população iria se concentrando no entorno. Nasciam, pois, como resultado de um planejamento, calçado em critérios técnicos, e no geral a localização era condicionada à presença da ferrovia e a topografia, de preferência nas cotas mais altas. E os núcleos fundados pela CNTP tiveram as plantas urbanas precedendo a fundação das cidades.



Mas, não se tratava de diferenças apenas em relação à forma de fundação das cidades ou de suas plantas; eram as dinâmicas econômicas, vinculadas a outra divisão social e territorial do trabalho. Com isso as cidades não poderiam mais ser o lugar das festas religiosas; da residência dos fazendeiros; das festividades cívicas; de algum comércio e serviços voltados à agricultura. A cidade agora deveria, através de seus comerciantes, industriais, agentes financeiros entre outros, atender as demandas de uma elevada população rural. A dinâmica agrícola com base na contínua diversificação da produção, na pequena escala de cada um dos produtores implicava no desenvolvimento, nas cidades, de serviços e ofertas de bens destinados àquela atividade. Este foi o principal motivo que diferencia o norte novo do pioneiro, e torna as cidades de Londrina e Maringá as “metrópoles” do norte paranaense.

### 3.1 ENTRE MATAS, CAFEZAIS E A CIDADE.

Analisando a figura (03) abaixo, poderemos caracterizar as condições físicas do norte paranaense com o processo de criação de Londrina.

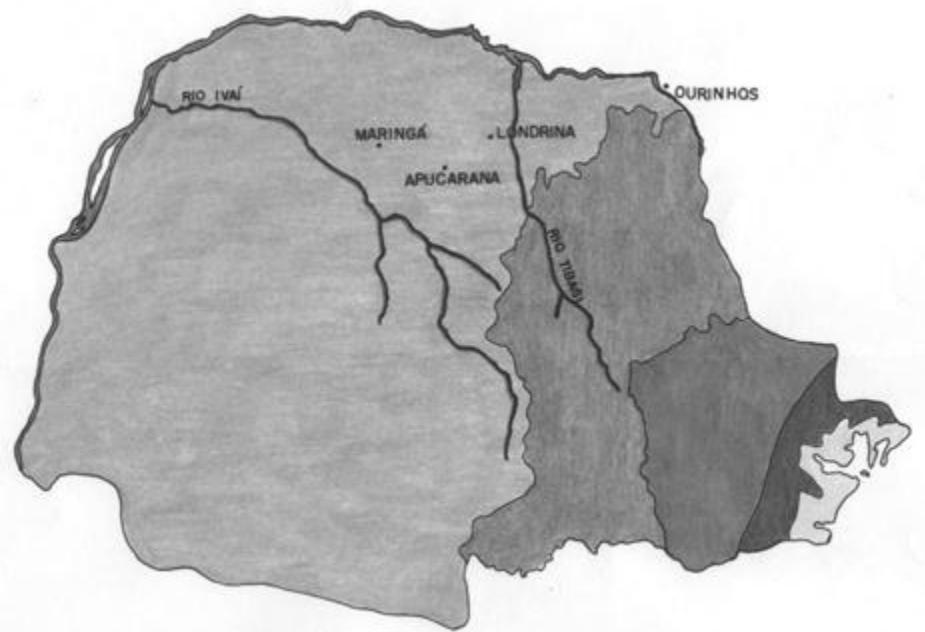


Figura 03: Condições Físicas do Norte Paranaense. Fonte: Valverde, Orlando, 1957 Adaptado pelo autor.

A partir do mapa, podemos iniciar a caracterização física do estado do Paraná, o planalto basáltico foi modelado pelos afluentes do Paranapanema em formas suaves a largos espigões como na faixa de transição dos planaltos que nas

áreas próximas o terreno encontra-se movimentado, com o surgimento de inúmeros morros testemunhos, dificultando o plantio do café, por serem áreas de relevo ondulado o plantio do café fica prejudicado comparado com o terceiro planalto, com um relevo pouco ondulado, facilitando a introdução das lavouras cafeeiras nesta região. Com seus espigões elevados (600 – 900 m) e relevo suave, livre em sua parte das geadas e seus efeitos prejudiciais, devido à proximidade com o estado de São Paulo implicava em certas facilidades de transporte e mercado que ajudam a explicar o interesse na aplicação de grandes capitais para sua colonização e o êxito deste empreendimento, revelado pelo avanço rápido da frente pioneira.

Embora tenha sido a “terra roxa” o elemento básico que facilitou a penetração do café no norte do Paraná, contudo não houve delimitação da mancha cafeeira no estado uma vez que se encontrava café na bacia sedimentar do estado e nas áreas provenientes do arenito Caiuá, que na região oeste recobre as rochas de basalto, contudo o café se adaptou melhor ao latossolo roxo estruturado ou simplesmente “terra roxa”, devido sua alta fertilidade natural, tornando-se uma local propício para as lavouras de café valorizando todo o norte do Paraná.

Porém os solos parecem não ter sido influencia decisiva para a instalação do café nesta região, o clima foi outro fato que ajudou, pois de fato o norte paranaense encontra-se em transição entre o clima subtropical, que caracteriza boa parte do terceiro planalto e o tropical de altitude, que com a medida que se caminha ao sul, as intensidades das geadas tornam impraticáveis a cultura do café, sendo o clima fator decisivo para a demarcação das lavouras de café.

Recoberto em sua totalidade pela mata latifoliada perene subtropical, rica em madeiras de lei e em padrões de um solo que revelam a cada passo a presença da ótima “terra roxa”. De fato, a expansão da lavoura cafeeira provocou, da parte dos capitais particulares, um grande interesse pela colonização destas terras férteis ainda virgens. Segundo Cavalcanti Bernardes (2007) desde 1919 duas glebas de 50.000 hectares, tinham sido concedidas pelo governo à margem esquerda do Tibaji. Constava no contrato de venda dos lotes rurais a obrigação para o comprador, de efetuar, no prazo de dois anos a construção de um estabelecimento na área urbana, em um lote, este que lhe era cedido gratuitamente, fato que contribuiu para o desenvolvimento da “povoação”.

De posse das terras adquiridas a CTNP iniciou uma grande campanha de divulgação intitulada como “O Novo Eldorado”, Cunha (2005) salienta que essas

propagandas foram disseminadas no Brasil, principalmente nos estados de Minas Gerais, São Paulo e no próprio Paraná. No exterior de acordo com o autor a propagando de um novo eldorado ficou a cargo do Lord Lovat, que dentre os países europeus intensificou a propaganda para Alemanha, Polônia, Áustria e Itália, se tornando o grande agente/vendedor das terras do “Novo Eldorado”.

A intensa propaganda utilizada pela Companhia não partiu, de um grau zero de significação, não partiu de uma pura criação [...] ao contrário, as companhias de terra se apropriaram de representações existentes, redimensionando e instrumentalizando imagens que já circulavam, de forma ainda difusa e restrita, sobre aquelas ricas terras sertanejas. [...] como item de uma prática mercantil nos loteamentos rurais seu principal objetivo de comércio e especulação, aliado a propaganda difundiu o mito de uma terra de promessa, região de prosperidade, paraíso econômico. No qual a igualdade estava assegurada pela fertilidade inigualável da terra. (BENNATTI, 1996, p.52)

Durante a primeira fase de vendas dos lotes, coube a CTNP fundar os núcleos urbanos de Londrina e Cambé, Rolândia, Ibiporã, Araçongas, Mandaguari, Apucarana e Bela Vista do Paraíso, estas cidades deram início a estruturação do eixo Londrina – Maringá. Deste modo Linardi (1995) salienta que Londrina foi criada com um projeto urbano em forma de um tabuleiro de xadrez (figura 04) e que este projeto definia a especialização de áreas da cidade. Ao ser implantado o plano e colocado à venda, foi estabelecida uma distinção de valores, conseqüentemente, gerando a sua distinção de usos e padrões, com feições de um primeiro zoneamento. Müller (1956, p. 89), também analisa essa estruturação da cidade ressaltando as diferentes áreas ocupadas pelo comércio atacadista, residencial e afirmava a autora que “[...] esse zoneamento embora relativamente espontâneo, foi, no entanto, indiretamente orientado pela CTNP, devido à diferença de preços.”

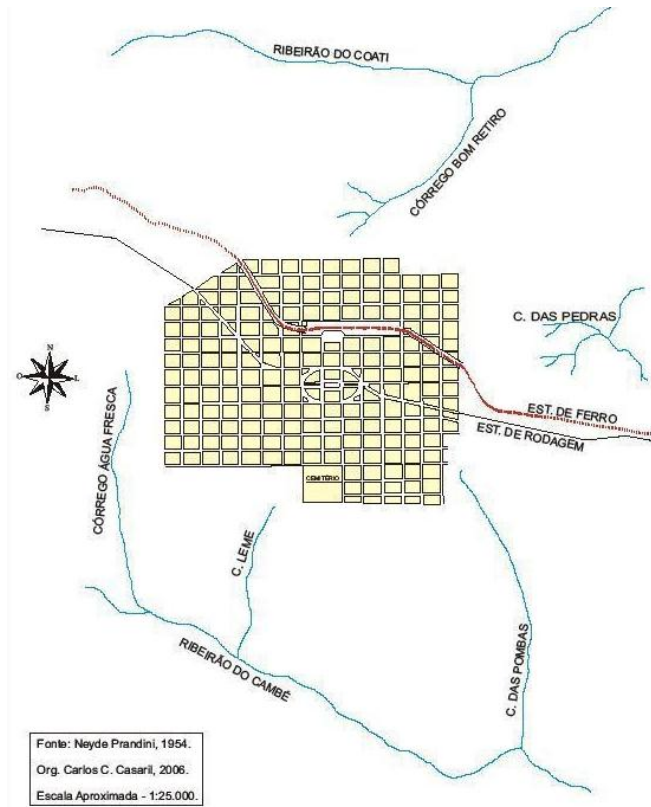


Figura 04: O sítio urbano de Londrina, desenvolvido pela CTNP.

Segundo Fresca (2000) quando afirmamos que durante a década de 1930 a cidade estava em construção, refere-se especificamente ao fato dos desmatamentos estarem em curso, das ruas estarem sendo abertas, das primeiras casas estarem sendo construídas, é a passagem de mata para cidade. Partindo de Monbeig (1984) ao analisar as cidades da frente pioneira do café, podemos afirmar que boa parte da gênese das cidades planejadas pela companhia, o planejamento das mesmas era baseado em grande maioria das cidades da frente pioneira do Oeste Paulista, Londrina rapidamente sobrepujou o plano inicial, mediante a dinâmica da pequena produção mercantil – muito embora liderada pelo café – e dos negócios com a terra.

Utilizando de Prandini (1954), podemos afirmar que Londrina foi projetada para possuir aproximadamente 2 kms de extensão, o seu sítio urbano seria apenas um entreposto em meio ao projeto fundiário que garantisse as condições mínimas aos pequenos proprietários rurais em termos de coleta, beneficiamento e transporte da produção, oferta de bens e serviços de atendimento às demandas básicas da população rural.

Prandini (1954) utiliza-se de dois fatores que auxiliam no crescimento da cidade, que de acordo com a mesma, com a elevação a município em 1934 e no ano

seguinte a chegada do primeiro trem, além de que nestes dois anos foram realizadas as primeiras colheitas de café em Londrina, a autora afirma que a cidade vai crescendo ao longo da estrada de ferro e naturalmente surgem as primeiras vilas que vão além do perímetro urbano, sendo entre elas a Vila Agari, Nova, Casoni etc.

De acordo com dados do IBGE de 1942, Londrina cresceu rapidamente deste modo podemos destacar este crescimento com a valorização dos cereais, perante o café, Prandini afirma que neste período muitos cafezais foram cortados para lugar a expansão urbana da cidade, nem mesmo a CNTP previa um crescimento tão extraordinário, Januzzi (2000, p.90) relata que todo tipo de negócio prosperava em Londrina: hotéis, pensões, bares, casas comerciais. A cidade tinha 878 estabelecimentos comerciais, 45 hotéis e pensões, quatro cinemas, 154 consultórios e escritórios de profissionais liberais é a partir deste momento que a cidade de Londrina já encontra-se firmada.

### 3.2 A CIDADE FIRMADA: O PÓLO REGIONAL.

Segundo Silva (2002) a cidade de Londrina começa a se configurar como o grande pólo regional, com a criação da Associação Comercial de Londrina – ACL – que futuramente passa a ser chamada de Associação Comercial e Industrial de Londrina – ACIL – que tinha como objetivos articular os comerciantes locais, buscando demonstrar, desde sua fundação em 1937, os fortes interesses dos comerciantes em estruturar seus poderes, garantindo, exigindo e cobrando vantagens junto aos governos das três esferas – municipal, estadual e federal. Foi com a ACL, a cidade passou a ganhar novos contornos e novas formas, visto que esta união serviu como uma configuração da união entre os comerciantes que passaram a orientar a construção de praças, protestar contra a cobrança exacerbada de impostos, exigir e cobrar, perante ao Interventor Manoel Ribas, como por exemplo a construção da ponte ferroviária sobre o rio Tibagi, dentre fiscalizar as contas da Prefeitura, na ausência do poder legislativo. Dentre as contestações e reivindicações Schwartz (1997). Ressalta:

[...] A maior parte do contingente humano da colonização é de agricultores ex-colonos em fazendas, brasileiros e imigrantes. Mas há também, a tração de uma classe dirigente. Naquele alvorecer, “a mata circundava a urbs, na sua imponência selvática” [...] O desenvolvimento despontava. O comércio florescia. Todos aqui tinham em mente uma única coisa: progredir junto a cidade (ALBERTO JOÃO ZORTÉA, citado por SCHWARTZ, 1997).

Silva (2003) destaca que a ACIL, tinham como objetivo “o desenvolvimento de Londrina” – tinham como proveito se enriquecer junto com a cidade. Deste modo podemos afirmar que enfrentaram certas dificuldades vinculadas ao governo estadual, pois eram consideradas pessoas de fora pelo fato de serem oriundas, em grande parte de estrangeiros e imigrantes de outros estados do Brasil. Deste modo Silva ressalta que estes mesmo imigrantes e migrantes, impulsionados pelo dinamismo inicial e pela euforia do crescimento, iniciaram uma disputa por recursos públicos e pela diminuição da cobrança exacerbada de impostos, sendo que muitas vezes, desconsideravam o poder do governador do estado e lançavam projetos de emancipação e criação de um estado independente do Norte do Paraná, como podemos verificar a seguir:

[...] Ribas dera uma “mancada” ao trazer do sul o primeiro prefeito (nomeado), o engenheiro Joaquim Vicente de Castro, paranaense filho de um amigo, quando a comunidade queria o pioneiro Carlos de Almeida. Autoridades de Jataí – então sede da comarca – negaram-se a comparecer à posse, alegando que o convite fora dirigido “aos paranaenses”, mas não existia nenhum no lugar. Durante a posse, indagado se queria falar, um cidadão escolhido a esmo respondeu: “eu não sou paranaense!” (SCHWARTZ, 1997, p. 48).

Deste modo podemos concluir que a região compreendida pelos loteamentos da CNTP, formou-se uma densa rede urbana comandada por Londrina, mas dentro desta extensa área de interiorização e influência paulista, desta forma os “paranaenses” da região norte não aceitam muito bem o governo estadual, visto que este, de acordo com Fresca (2007) como os primeiros ramais ferroviários ligam o norte ao porto de Santos, aproximava ainda mais os novos “paranaenses” com os paulista, tida como uma relação umbilical, assim a região norte manteve-se afastada do centro de poder político e econômico que emanava de Curitiba, por volta de 1938, apenas 10% do movimento da estrada de ferro São Paulo – Paraná era realizado com o restante do estado, o restante era encaminhado para São Paulo. A primeira ligação efetiva do norte paranaense com Curitiba só ocorreu em 1930, quando os trilhos do ramal Paranapanema – Jaguariaíva, atingiu Jacarezinho, a partir do qual se poderiam exportar os produtos via porto de Paranaguá. Contudo, isto levou um

bom tempo para ocorrer devido aos vínculos dos fazendeiros já estabelecidos com São Paulo.

Bragueto (1996) com o processo da evolução do capitalismo no Brasil nos anos 1960 e 1970 aliado com as intensas geadas, trouxeram inúmeras consequências, dentre elas a alteração da utilização do solo rural, onde a cultura do café passou a ser substituída gradativamente pelas culturas de soja, trigo e milho. Além da mecanização da agricultura e utilização de novas técnicas de plantio e colheita. Para o autor, toda esta passagem é marcada pela pesada industrialização do campo, que nasce vinculada ao capital internacional e com o amparo do Estado.

[...] Esta nova etapa de industrialização acaba se concentrando no Sudeste e, em particular, em São Paulo. Por outro lado, a industrialização da agricultura que trouxe uma modernização conservadora, produziu uma determinada divisão social do trabalho no setor agrícola, a qual está ligada a uma divisão territorial do trabalho, tendente a especializar certos espaços no cultivo de produtos vinculados aos interesses desta política de industrialização, enquanto os pequenos produtores vinculados à produção alimentar são expulsos para áreas distantes dos mercados consumidores. (BRAGUETO, 1996, p. 262).

Para o autor, a dinâmica da acumulação monopolista no pólo regional de Londrina se intensifica no final da década de 1960, sendo marcada pelas mudanças na produção agrícola diretamente vinculadas às necessidades de reprodução do capital industrial. Na região os membros da ACL, iniciam uma campanha pela industrialização de Londrina, antecipando, que após a grande geada de 1975, haveria a diversificação no campo.

A substituição da lavoura permanente de café pela temporárias (soja, trigo e milho), que de acordo com Cunha foram rapidamente incentivadas via crédito e que são quase que totalmente mecanizáveis em todas as etapas do processo produtivo, fez com que ocorresse uma generalização da tecnificação no campo transformando a Microrregião Geográfica de Londrina. Trata-se de uma das regiões do país onde tal processo foi mais intenso e, a intensidade de tecnologia implementada foram os grandes responsáveis pelas transformações na estrutura fundiária e nas relações de trabalho ocorridas na região.

Conforme Schwartz, vários membros do ACIL se tornaram grandes industriais, contudo a disputa por investimento com Curitiba continuava e a Associação se fortalecia como o órgão que tinha o poder de contestar em “nome da Região”. Com a intensificação da migração rural-urbana, além do crescimento

populacional, houve a concentração e o fortalecimento das atividades comerciais e prestadoras de serviços, que possuíam uma organização em torno da ACIL, houve uma ampliação na escala de importância dessas atividades, que passaram a atrair pessoas de toda a região, em um raio de aproximadamente 200 km, conforme salienta Silva (2003). Assim, coube ao centro da cidade – antigo projeto urbano da CTNP – passou a expressar uma grande centralidade interurbana para as cidades próximas de Londrina. A partir destas características a cidade passou a desempenhar um papel de importância considerável perante a rede urbana do Paraná, possuindo de acordo com Fresca e Silva, uma articulação com a capital do estado, com vínculos exclusivamente político-administrativo, e a capital do Estado de São Paulo, por vínculos econômicos, evidenciando a herança do processo de (re)ocupação.

Para retratar todo o florescimento da cidade, os grandes detentores do capital na cidade, passaram a exigir o novo, o moderno, seja na forma ou na essência, a explicitar de nosso ponto de vista, a ascensão social daqueles que para cá vieram. E isto ganhou relevo ao longo dos anos de 1950, podendo-se inclusive adjetivar essa década em Londrina, como sendo os “anos dourados”, segundo Linardi (1995, p.151):

[...] Isso porque a produção agrícola atingiu um de seus patamares produtivos mais elevados, transformando a cidade em “capital mundial do café” e sede regional da Central de Classificação do Algodão. Na condição de maior exportadora de café do estado do Paraná e do Brasil (alcançada graças ao eficiente sistema de coleta e reexportação da produção de outros municípios próximos a ela), o movimento econômico em torno deste produto era elevado: na arrecadação municipal, estadual e federal; nas rendas obtidas por seus produtores -predominantemente pequenos e médios-comerciantes e transformadores (os maquinistas para usar a expressão clássica); na expansão dos serviços de transporte, incluso o aéreo e rodoviário; no forte movimento bancário, etc.

Assim, os grandes capitalistas da cidade iniciaram o processo de verticalização da cidade que em seu princípio foi uma forma de buscar a modernidade para a cidade, assim sendo, ela teve a melhor localização no espaço urbano para compor o signo da modernidade, poder e status.

Portanto, no decorrer deste período de modernidade da cidade, o centro principal da cidade, logo se afirmou e constituiu o Central Business District – CBD. Mesmo que o houvesse uma atração em escala municipal e regional, inúmeras pessoas que frequentavam o CBD ainda não se viam inseridas em mesma escala e



nem possuíam o mesmo poder aquisitivo, sendo este de acordo com Silva (2003) a diferenciação socioeconômica que já era presente na época.

A figura 04 demonstra toda a abrangência da área central nas décadas de 1950 -1960. O CBD de acordo com Fresca (2007) corresponde em linhas gerais, ao núcleo da área central onde estão localizadas as atividades que concentram e exercem maior força de centralidade, como a financeira e comercial, que suportam pagar o elevado preço do solo, e várias de gestão pública.

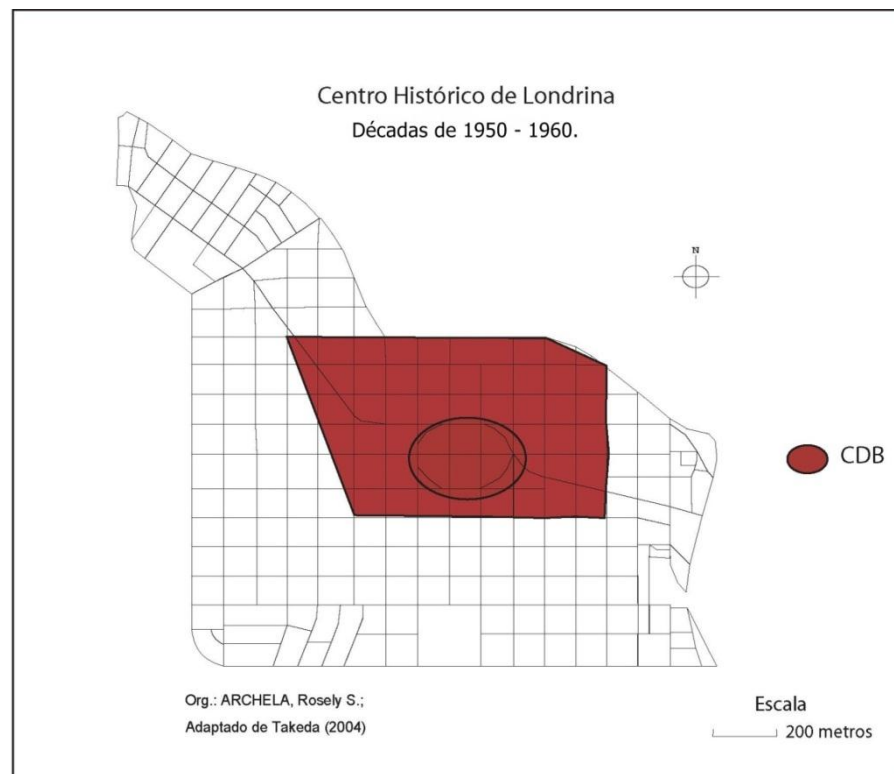


Figura 05: Área central de Londrina nas décadas de 1950 -1960.

Com a consolidação do CBD, Fresca (2007, p. 157) salienta que:

Nesse momento, a avenida Paraná foi tornada a localização privilegiada do setor financeiro (antes na atual Benjamim Constant) e do comércio e serviços mais sofisticado. A rua Benjamim Constant concentrou atividades ligadas a comercialização da produção agrícola, enquanto o comércio popular ficou na rua Sergipe. Nas imediações da ferrovia concentrou-se elevado número de hotéis e restaurantes a atender as pessoas que chegavam à cidade. O comércio atacadista concentrava-se então na atual rua Quintino Bocaiúva e trecho da avenida Celso Garcia Cid, enquanto outras atividades ligadas ao sistema rodoviário em expansão, como oficinas mecânicas, funilarias, postos de gasolina, etc. ficavam em parte da Duque de Caxias e depois da pavimentação da BR 369, em meados da década de 1950, foram transferidas para a rua Guaporé, que tornou-se a principal via de acesso à cidade.

Além do processo de verticalização, na cidade de Londrina, não havia, monumentos suntuosos, como Rio de Janeiro e São Paulo, por exemplo, desta maneira tomou-se a iniciativa da construção, por meio das entidades civis e religiosas, dos grandes símbolos da cidade. Baseando-se em Silva (2003) essas construções serviriam para reforçar toda à expressão da centralidade de Londrina, em meio as demais cidades do norte paranaense, como cita Schwartz (1997) “o prédio mais alto e mais bonito do sertão paranaense é a sede da ACL”, já Fresca (2007) destaca a substituição da capela da cidade (de madeira) com matérias de alvenaria, tornando a grandiosa, vide figuras 06 e 07, representando a segunda igreja de Londrina.

**Figura 6** – Tela representando a segunda capela da cidade



Figura 06: Tela representando a segunda capela da cidade, e toda sua grandeza. Autor desconhecido. Fonte: <<http://identidadelondrina.com.br/bens-patrimoniais/catedral-metropolitana-de-londrina-e-a-igreja-matriz/>>. Acesso em: 15 fev. 2013.



Figura 07: Foto representando o antigo prédio da ACL. Fonte: José Juliani.1947.

Podemos deste modo dizer que estes dois importantes prédios da cidade representam a consolidação das estruturas de poder, já que ela significa um marco do dinamismo da região, sendo uma das mais “fantasmagorias” descritas por Tomazzi (2000). O autor traz a tona uma interessante discussão em que esta a construção da atual catedral, que deveu-se à necessidade de se mostrar o caráter “dinâmico” e desenvolvimentista da cidade que é considerada como “capital” do Norte do Paraná e a catedral representa, como um símbolo, o desenvolvimento da região, (re)construída para evidenciar que o desenvolvimento se perpetuaria constante, deste modo a nova catedral em forma de um armazém de trigo, buscava representar além da “modernidade” as novas culturas agrícolas.

Silva e Fresca destacam também o calçadão como o grande símbolo do “centro de Londrina”, que este quando foi construído (1980), possuía estabelecimentos que atendiam a variadas demandas sociais e numa escala regional, até o final dos anos de 1980, passear e fazer compras no “calçadão” era tido como um ato que conferia certo “status” a quem o praticasse.

Com o apogeu da economia cafeeira, e o crescimento da população que de acordo com o IBGE (1982) Londrina já contava com 300.000 habitantes, Silva destaca que a cidade passou por uma transformação e modificação, pois a classe dominante passou a se deslocar do centro da cidade indo em direções a regiões mais distantes, além de transformarem suas antigas residências em estabelecimentos comerciais e/ou prestadores de serviços, propiciando uma grande diversificação da área central.

Nakagawara (1972, p.105) nos apresenta a expansão do mercado industrial de Londrina e as áreas que ele atinge a partir de 1970:

A expansão das influências do mercado extra regional ocorre no final da década de 1960 e início da 1970. Determinadas áreas de mercados foram mais consolidadas. Como o sul de Mato Grosso, oeste de Santa Catarina e as relações com a Alta Sorocabana cresceram transpondo o rio Tietê, penetrando em importantes cidades paulistas. O interior Rio Grandense, o sul de Goiás e o Triângulo mineiro também consumiram produtos indústrias londrinenses, além do próprio Estado do Paraná, incluindo Curitiba, que passou a consumir produtos das indústrias londrinenses.

Deste modo Cunha (2005) salienta que todos os fatores apresentados por Nakagawara, juntamente com o expressivo crescimento de Londrina, somados às influências decorrentes do surgimento das regiões metropolitanas brasileiras em 1973, foram suficientes para despertar no meio social, nos técnicos de planejamento paranaense um projeto de desenvolvimento regional que visava a criação de duas regiões metropolitanas no norte do Estado, nos principais polos, ou seja Londrina e Maringá.

### 3.3 A CIDADE “METRÓPOLE” : DA MATA AO PAPEL.

O conceito metrópole atualmente está diretamente ligado ao termo Região metropolitana e ao seu processo de urbanização, Cunha (2005) ressalta que este termo original de metrópole surgiu na Grécia antiga, com significado de cidade mãe. Contudo este primeiro significado do termo, não expressa os aspectos intra-urbanos da cidade, mais sim suas funções em um sistema de cidades. Deste modo compreendemos que a metrópole era o lócus do poder político, social e econômico, uma cidade que dominava as demais.

Baseando-se em Castells (2000), podemos associar o processo de metropolização como uma consequência desenfreada da urbanização. Após todo o processo de metropolização discutido anteriormente, podemos concluir que atualmente as regiões perderam seu real significado, no qual hoje se tornou apenas uma barganha política ou simplesmente “FARRA POLITICA”, baseado nesta ideia, como podemos de fato afirmar que a Região Metropolitana de Londrina – RML - que apesar de ter sido “criada” ainda não se consolidou, sendo portando uma metrópole de papel, como defende Cunha (2005), deste modo como podemos associar Londrina como uma grande metrópole?

Todo o processo de consolidação da primeira região metropolitana no Paraná, é tido por interesses estritamente políticos, no qual visava a criação de uma grande região, interligando as maiores e mais importantes cidades do norte paranaense – Londrina e Maringá. Cunha (2005) relata que a secretária de Estado procura focar em um caráter “metropolitano” no sentido de sanar os problemas de desenvolvimento urbano, como uma tentativa de corrigir as distorções do norte do Paraná, no qual relata:

[...] A violenta integração entre as áreas populacionais constitui-se no momento – segundo o Secretário de Planejamento, Belmiro Valverde - a fase preliminar de metropolização da área. Isto é, a interligação urbana entre os municípios circunvizinhos, que no norte do Paraná inicia-se em Ibiporã e termina em Maringá. Desta forma, as soluções de problemas de desenvolvimento urbano ultrapassam o aspecto local, notadamente nas áreas jurídica, institucional e administrativa, porque tem que ser apresentado em conjunto e não isoladamente. [...] o Relatório denominado Planos Regionais Industriais – PRI, ao comentar sobre o eixo norte do Paraná acentua que “por suas características de grande unidade física (originadas pela proximidade dos núcleos urbanos e pelo feixe intra-urbano muito denso), configura-se como centro da mais efetiva região metropolitana de todo o Estado”. Em consequência, a conturbação ao longo da região deve ser concretizada ordenadamente [...] (CUNHA apud FOLHA DE LONDRINA, 2005 p. 146).

Cunha (2005) defende a idéia que Londrina representa apenas uma metrópole de papel, ou seja, sua região já foi aprovada, contudo na prática sua consolidação está distante. Cunha comenta que a criação da Metrópole linear do Norte, foi assinada pelo Ministério do Interior, comprovando que o Governo Federal já a reconhecia como região metropolitana, antes mesmos dos prefeitos decidirem sua criação. Podemos destacar dois textos em matéria da Folha de Londrina de 28/11/1980, em que destaca que a metrópole do norte é considerada mais viável que a Região Metropolitana de Curitiba – RMC.

[...] A Região Metropolitana do Norte, capaz de abrir até cinco milhões de pessoas, é uma das maiores do País. E em termos de dinamismo, densidade demográfica e diversificação econômica suplanta a Região metropolitana de Curitiba. O Governo do Estado considera que a metrópole já existe.

E outro trecho que Cunha destaca, no qual o eixo Londrina-Maringá é comparada a Metrópole de Los Angeles nos Estados Unidos:

[..] **O crescimento da região do eixo é comparado ao processo que mais tarde resultou na gigantesca metrópole assentada ao longo de 140 km de extensão em Los Angeles.** Essa metrópole foi se formando à medida que a concentração populacional acompanhava os trilhos de uma estrada de ferro. Neste processo de expansão, Los Angeles foi, gradativamente, anexando cidades que se encontravam no seu caminho, como San Pedro. E envolvendo outros municípios como Beverly Hills e San Fernando até alcançar o Pacífico (grifo do autor)

Como podemos analisar nestas afirmações, o Governo Estadual destaca a Região Metropolitana do norte como mais importante, contudo isto serviu apenas para “acalmar” os políticos e grandes industriais do norte, visto que a política do Estado sempre foi de esquecer o norte. Deste modo Teixeira (2005, p. 81) destaca:

Neste aspecto, a polêmica em torno da institucionalização da região metropolitana, como simples divisão administrativa, está intimamente ligada ao questionamento de quem seria titular das funções públicas de interesse comum, ante a inexistência de uma pessoa dotada de personalidade jurídica de direito público que lhe faça as vezes. Aqui, vale registrar a disputa de poderes, entre municípios e Estado envolvidos na região.

Deste modo Castro (2006) ressalta que é necessário entender e compreender a essência da região metropolitana, no qual a mesma vai além dos critérios técnicos, mas a institucionalização das RMs, parece estar mais ligado ao status de modernidade do que na seriedade de realização de um ente administrativo voltado ao planejamento e gestão integrado, que se torna fundamental para um crescimento regional mais equilibrado.

Baseado em Mielle (2007), podemos analisar que a institucionalização de RMs, ao que nos parece, necessita de critérios técnicos únicos para o Brasil, afim de evitar a proliferação de Regiões Metropolitanas que não se constituem de fato, são regiões abstratas, criados exclusivamente a partir dos anseios dos políticos e da classe dominante. Este processo de criação de regiões metropolitanas no Estado é contraditório, pois de acordo com o Projeto de Lei Complementar nº 408/91, que possui como objetivo suprir a lacuna do Estado de possuir mais RMs e buscou definir “os conceitos de Região Metropolitana, Aglomeração Urbana e Microrregião, mas pelo o que podemos analisar pela lei, a RM de Londrina , não deve ter sido considerada, pois de acordo com a lei:

[...] O termo Região Metropolitana, deve ser definida como uma unidade regional com distribuição de bem e serviços que extrapolam os limites da região e do Estado: configurada por uma mancha de ocupação urbana que transcende os limites de mais de um município, **com uma população superior a 1.000.000** (um milhão) de habitantes, podendo conter um ou mais pólos. (grifo nosso)

Deste modo podemos analisar que esta realidade exigida pela lei, até o momento não se consolidou, pois de acordo com dados do Censo Demográfico de 2010, a Região Metropolitana de Londrina conta com 801.817 habitantes em toda sua extensão, deve ser por este motivo que novos municípios tem sido incluído na região metropolitana, com sua criação por lei a região contava com 8 municípios – Jataizinho, Ibiporã, Londrina, Tamarana, Cambe, Rolândia, Sertanópolis e Bela Vista do Paraíso, atualmente temos a inserção de Alvorada do Sul, Assai e Primeiro de Maio, e em 2012 o Governador do Estado Beto Richa sancionou a ampliação da região metropolitana de Londrina acrescentando 3 novos municípios, Jaguapitã, Sabáudia e Pitangueiras. Seria esta inclusão uma tentativa da região se consolidar?

Desta forma o IPEA (2002) classifica as RMs em dois conjuntos, levando em consideração a hierarquia urbana: os de caráter metropolitano e aglomerações urbanas de caráter não-metropolitano. No qual Moura (2003, p.39 -43) e Augusto (2007, p 9) salientam:

Ambos conjuntos são sub-agrupados conforme categoria de pólos. Há também um terceiro conjunto, do entorno das regiões metropolitanas, chamadas de áreas de expansão ou colar metropolitano. Dentre as RMs polarizadas por metrópoles existem as consideradas “globais”, que têm como pólo as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo; há as metrópoles consideradas “nacionais”, que têm como pólo as cidades de Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza e Curitiba, além da RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento) de Brasília; e as polarizadas por metrópoles regionais, Belém, Campinas e Goiânia. As aglomerações urbanas de caráter não- metropolitano são polarizadas por “centros regionais”, como a Região Metropolitana da Baixada Santista, Grande Vitória, Grande São Luís, Natal, Maceió, João Pessoa, Florianópolis e **Londrina**; e as RMs polarizadas por “centros sub-regionais”, como Maringá, Norte/Nordeste Catarinense (polarizada por Joinville), Vale do Itajaí (polarizada por Blumenau), Vale do Aço (polarizada por Ipatinga), RM Carbonífera (polarizada por Criciúma), RM do Foz do Rio Itajaí (polarizada por Itajaí) e de Tubarão (único pólo que não se enquadra nas categorias de centro regional ou sub-regional)

Dentre estas citadas pelos autores, a mais ímpar de todas é formada por Londrina e Maringá, no qual o IPEA (2002, p.362) reafirma:

Essas aglomerações, que compõem um fenômeno espacial único, foram objeto de institucionalização por lei estadual [...] não incorporou a totalidade dos municípios que conformam a aglomeração, além de esbarrar numa inconveniência conceitual ao instituir uma unidade metropolitana num espaço onde ainda não se configuram características tipicamente metropolitanas.

Cunha portanto ao longo se sua idéia de metrópole de papel, defende que se devia resgatar o projeto da Metrópole Linear Norte do Paraná – METRONOR, projeto da década de 1970 e que atualmente com a constituição das respectivas regiões metropolitanas, o autor afirmar que o projeto seria viável, contudo o mesmo salienta que haveria um grande “briga” interna entre as cidade de Londrina, Maringá e Apucarana, visto que o fato de Apucarana pleitear também o status de região metropolitana, evidenciando ainda mais o caráter político deste processo.

Deste modo podemos nos basear em Firkowski (2001, p. 108) para concluir esta discussão, no qual podemos afirmar que a RM de Londrina é fruto de um projeto político de um deputado estadual que indiretamente se apropriou da representação social de “Londrina Metrópole”, que teve origem no decorrer da década de 1970. Para a autora, deve-se rever os critérios do projeto de definição dos limites da região, visto que não é compreensivo que as aglomerações urbanas de Bela Vista do Paraíso, Sertanópolis, Tamarana e Assai sejam incluído, e município como Apucarana e Arapongas fiquem de fora da região, isto só comprova o que já falamos anteriormente, pois demonstra todo o caráter político do processo marcado pelo descompasso entre espacialidade e institucionalidade.



#### 4. LONDRINA: do uso e ocupação a valorização do solo.

O projeto inicial da planta da cidade de Londrina, idealizado pelo engenheiro Alexandre Rasgulaeff, foi projetado para comportar uma população de até 20.000 habitantes, com uma área aproximadamente de quatro quilômetros quadrados, como podemos observar na tabela 08, o crescimento da população da cidade de Londrina é mais intensificado entre os anos de 1940 a 1980.

**Tabela 08 – Evolução da população residente no município de Londrina 1940 -2010.**

População Residente	
Ano	Total
1940	30 278
1960	133 821
1980	301 711
2000	447 067
2010	506 701

Fonte: INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

Até o início da década de 1950, Londrina sofreu um crescimento físico-territorial, por interferência da instituição de novas vilas como a vila Agari, a primeira da cidade, depois vieram as vilas Casoni, Nova, Conceição etc., todas criadas até 1939. Em 1947 as vilas já se totalizavam em um total de 53. Em 1950, esse crescimento transpôs os limites do perímetro urbano da planta urbana original idealizada por Rasgulaeff, momento este que a cidade já reunia cerca de 88 vilas na cidade. (PRANDINI, 1952; LINARDI,1995).

As primeiras vilas que surgiram dentro do tabuleiro de xadrez, foram em direção ao norte e a leste da cidade, em um traçado caótico, em áreas economicamente mais pobres. A estrada de ferro foi desde os primeiros tempos uma barreira, favorecendo o desenvolvimento de uma região de classes populares ao *norte* e outra de classes mais abastadas ao *sul*, área mais propícia à expansão devido à suavidade topográfica e à proximidade do centro. A 300 m da catedral, o pátio ferroviário localizava-se no “centro principal” da cidade, situado entre as ruas Benjamin Constant, Leste-Oeste, Duque de Caxias e Pernambuco (Figura 8, 9).

Com a retirada do antigo leito da via férrea desse local (Leste-Oeste), o pátio foi transferido para o distrito industrial (CILO II – centro industrial de Londrina II), e foi desativado em 1982 (GRASSIOTTO, 2000).

Na então porção Sul da cidade, atual área central, principalmente ao longo das avenidas Higienópolis e Paraná foram edificadas as mansões dos principais expoentes da cafeicultura regional, o que dava às mesmas uma aparência próxima à da avenida Paulista em São Paulo até meados dos anos trinta; nestas duas avenidas o aspecto urbano refletiu as relações econômico-sociais ligadas à mesma cultura, embora em momentos históricos diferentes. (MENDONÇA, 1994, p.80)

Grassiotto (2000) salienta que é somente no ano de 1944, que o desenvolvimento urbano de Londrina tomou incentivo, pois com a valorização do café, em 1946 começaram a surgir novas vilas, desenvolvidas fora do tabuleiro de xadrez. Um plano urbanístico foi elaborado pela Prefeitura em 1948, e tinha por objetivo o adensamento e a colocação de um freio no crescimento desordenado da mesma. Essas medidas provocaram a valorização de terrenos urbanos e um desenvolvimento mais marcante a partir de 1952-1953, com o auge da economia cafeeira

No decorrer da década de 1950, iniciou-se a construção dos primeiros edifícios na cidade, edificados na vizinhança das mansões citadas por Mendonça. Na figura 07, a seguir, apresentaremos a área urbana de Londrina no ano de 1957 com a localização dos 17 edifícios construídos no decorrer da década de 1950.

Grassiotto (2003) destaca que dada a sua formação, a cidade vem sendo ativa participante dos movimentos de vanguarda, inclusive na arquitetura. No auge da economia cafeeira, surgiu a Av. Higienópolis, um mostruário em miniatura da Av. Paulista de S. Paulo, cenário das residências dos barões do café, dignas representantes do ecletismo arquitetônico em vigor naquela época. Logo a seguir, ao instalar-se o movimento moderno, vários arquitetos de renome aqui deixaram sua contribuição, como Vila Nova Artigas e Carlos Cascaldi, em obras como o aeroporto, o cine-teatro Ouro Verde e a antiga rodoviária, hoje Museu de Arte Moderna, tombada pelo seu grande valor histórico e arquitetônico.

A área urbana da cidade em 1957, era aproximadamente cerca de 8,3 km<sup>2</sup> (duas vezes maior que o projeto de Rasgulaeff), ano utilizado em razão de mapeamento realizado com base em levantamento aerofotogramétrico para a cidade (LUIZ, 1991). Ao visualizarmos a figura 08, podemos averiguar que a verticalização

iniciada na década de 1950 teve como localização essencial, a área central da cidade, pois dos 17 edifícios construídos no período, 14 estavam localizados na área que chamamos de CBD – Central Business District, destacando-se de início os arranha-céus voltados para o uso comercial, como caminho de apresentar à população londrinense um signo de poder, status, modernidade, e ao mesmo tempo em que criava a expectativa de oferecer apartamentos residenciais em edifícios suntuosos, como uma nova forma de habitação, procurando-se projetar nas mansões situadas nas avenidas Higienópolis e Paraná.

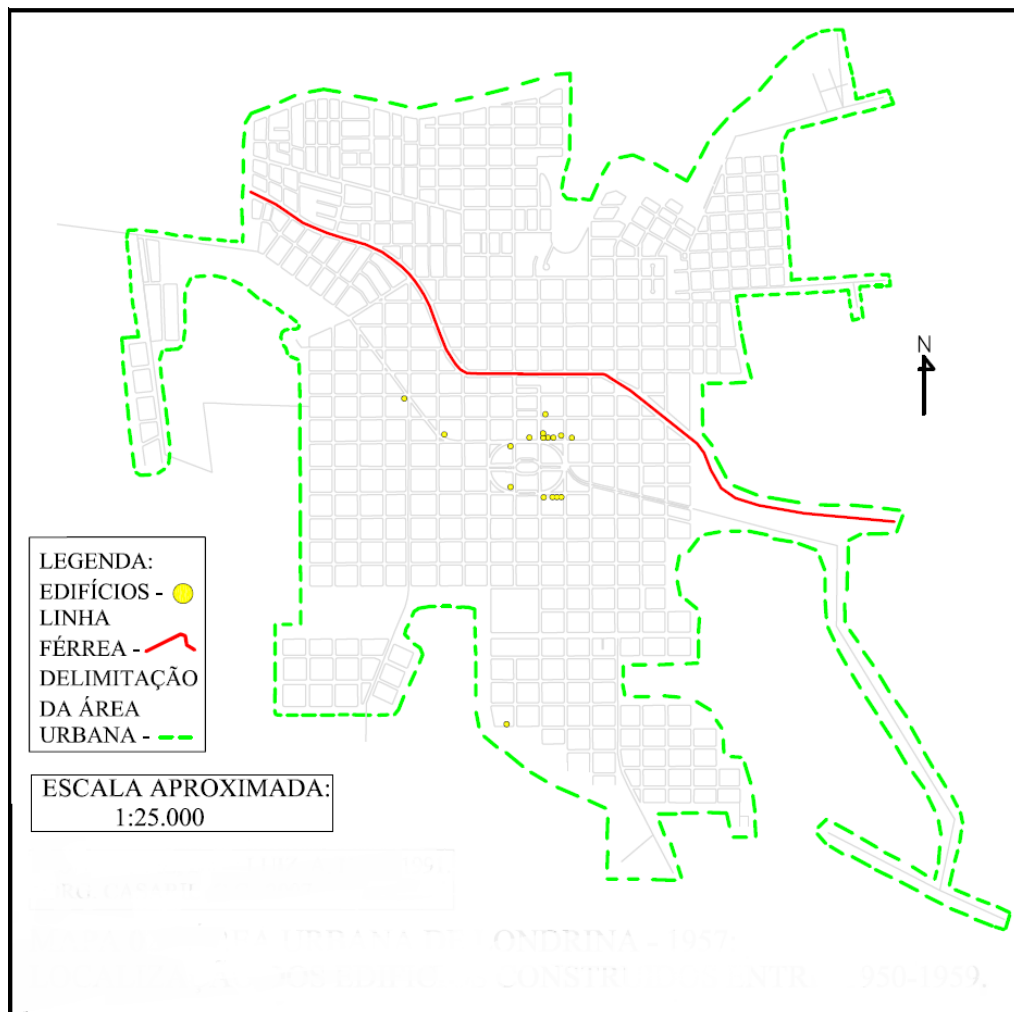


Figura 08: Área urbana de Londrina em 1957. Fonte: CASARIL, C.2008.

Ao analisar a figura 08, podemos observar, que o plano urbano inicial e a área urbana no ano de 1957, percebemos que a expansão físico-territorial da cidade ocorreu de maneira desigual, em seus sentidos, pois a cidade expandiu-se insuficiente no sentido oeste e leste. Mesmo com algumas variações no aspecto do

tabuleiro de xadrez, o traçado da expansão procurou-se manter fiel ao projeto original.

Castelnou (1996), destaca que ao longo da década de 1950, os bairros voltados a satisfazer a população de maior poder aquisitivo da cidade localizaram-se no sentido da Avenida Higienópolis (porção Sudoeste da cidade) e em direção aos primeiros loteamentos de alto padrão que começaram a surgir, como por exemplo, os Jardins Shangri-lá A, Londrilar, Santos Dumond, Bancários e Canadá.

Importante destacar que ano de 1951 foi criado através da Lei n. 133, o que podemos considerar o primeiro Plano Diretor da cidade de Londrina, que dentre suas normas buscava regulamentar e ordenar o crescimento da cidade possuindo a função de harmonizar a modernização e o embelezamento da cidade, ao determinar em seus artigos, normas para o arruamento, estética das construções e as fachadas comerciais e industriais.

Londrina sob o signo da modernidade foi efetivada na década de 1950, que corresponde também o auge da cafeicultura e dos processos de reestruturação urbana. Desta forma, a emergência de uma elite local e o fortalecimento da economia londrinense, baseado na agricultura, desencadearam medidas que procuraram tornar a cidade digna de importância mediante a riqueza econômica adquirida pela nascente elite, ou seja, aquela cidade de madeira criada na década de 1930 não condizia mais com o status que a cidade adquiriu a partir de meados da década de 1940. Ao final desta e início da de 1950, Londrina foi transformada em uma cidade de alvenaria, o que era mais condizente com seu status de cidade moderna. (TAKEDA, 2005, p.86).

Deste modo, com o eminente processo de verticalização da cidade, o solo urbano começa a valorizar-se nas áreas próximas a região central, pois em sua área central refletia os elementos que caracterizavam e justificavam a cidade como moderna, assim o valor da terra urbana na área central da cidade foi altamente valorizado, vide as suntuosas mansões e edifícios, signos do poder da alta sociedade londrinense. Candotti (1997) destaca que estes elementos da região central da cidade foi uma forma de atrair e reter, não só os ganhos derivados da produção e comercialização do café, como também de atividades ligadas ao comércio, construção civil, prestação de serviços entre outros.

Com a crescente expansão da malha urbana da cidade, começam a surgir os primeiros problemas na cidade, como saneamento básico em novos bairros que começaram a surgir, entre outros problemas oriundos de novas ocupações. A cada

benfeitoria ou interferência feita pela prefeitura ao longo dos anos, cristaliza-se a tendência de crescimento e expansão da cidade para sul/sudoeste, setor das altas camadas sociais e norte, setor das baixas camadas populacionais.

Dentre as benfeitorias criadas pela prefeitura municipal, destacaremos o projeto CURA<sup>4</sup>, iniciado em 1973, promoveu à integração na malha urbana as áreas saneadas com a erradicação de esquistossomose, canalização de córregos, revestimentos de taludes, obras de proteção e transposição de bueiros, barragens e galerias pluviais, e pavimentação das ruas de abrangência. É a partir deste projeto, que o lago Igapó, passa a ser o cartão postal da cidade. A construção da barragem e a urbanização (com projeto de Burle Marx), transformou o local numa região especial de chácaras e casas de fins de semana da alta burguesia, instalada no final da Av. Higienópolis. No local antes das transformações realizadas pelo projeto, residia uma população não abastada de recursos financeiros, que com a transformação do local, passou a integrar de fato a malha urbana da cidade, assim os moradores da região passaram a pagar um IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) não condicentes com o modo de vida da população, deste modo muitos venderam suas casas e foram para outras áreas afastadas da cidade.

Outro exemplo que podemos destacar pela valorização da região sul da cidade, vê-se com a transferência da Prefeitura para a região. Ou seja, a prefeitura, percebe que com a mudança dos grandes provedores da região central para a região sul, a prefeitura decide “seguir” esta população. O centro principal expande-se para a Higienópolis, reduto comercial das elites, ultrapassando o Lago Igapó, seguindo pela rua Madre Leonia Milito em direção ao Catuaí.

É com a instalação nos anos 1990 do Shopping Catuaí, a região começa a ser o grande destaque em termos de valorização do solo urbano, atraindo a atenção da classe média, para a região, considerada por urbanistas como um ponto central de uma nova rede, visto a facilidade de acesso do Shopping, com as universidades e com a proximidade com as rodovias de ligação a Curitiba e a São Paulo. Desta maneira a região tem atraído os maiores investimentos da cidade, tanto do setor público, quanto do privado, como a abertura da rua Madre Leonia Milito; a

---

<sup>4</sup> CURA – Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada. Seu objetivo previsto no plano diretor de Londrina de 1968, era a realização de obras de saneamento e proteção das bacias, assim como a criação de zonas de recreação e desenvolvimento de áreas urbanas estagnadas em regiões de localização estratégica.

construção do centro de eventos; a transposição dos córregos pela rua Maringá e paralelas; o aterro de parte do Igapó; e a abertura de inúmeros loteamentos.

#### 4.1 LONDRINA ZONEADA: CRITÉRIOS.

Data de 1983 o primeiro projeto de zoneamento completo colocado em prática pela Prefeitura Municipal. Até então, as iniciativas de ordenamento do espaço urbano foram pontuais, principalmente tendo em vista a regulamentação das áreas industriais. Contudo é a partir do PDDU (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano) de 1968, que a questão do zoneamento da cidade entra em discussão, e que objetiva estabelecer:

1. Estrutura Urbana – O plano prevê a utilização de três vias, como pequeno anel rodoviário; uma rodovia existente, com traçado corrigido, a Rodovia Federal Mello Peixoto; uma via projetada, a Rodovia Estadual Bela Vista-Mauá; e de mais uma via municipal proposta pelo plano, interligando as duas anteriores.

As áreas industriais localizar-se-ão ao longo de duas dessas vias, principalmente da Mello Peixoto, criando-se assim um eixo industrial ao Norte.

Ao longo da Avenida Paraná e seus prolongamentos localiza-se um eixo comercial compreendendo o setor central e áreas de comércio regional. Entre os eixos industriais e comercial está compreendida a zona residencial que apresenta, três possibilidades de ocupação do terreno: alta, média e baixa densidade. As áreas de alta densidade foram localizadas nas proximidades do setor central; as de média densidade em torno das anteriores; e as de baixa densidade, nos setores mais distantes do centro.

2. Centro – Para Londrina a área central se desenvolve junto a Avenida Paraná no seu trecho médio; compreenderá ela um conjunto arquitetônico e paisagístico como elemento de caráter simbólico. Tal conjunto será definido como um eixo cívico-administrativo integrando os elementos tradicionais e históricos do centro: o bosque, a catedral, e a estação rodoviária, apresentando ainda uma solução de caráter arquitetônico para a transposição da via férrea, juntamente com o Paço Municipal proposto.

3. Sistema Viário – [...] O sistema viário compreende o estabelecimento de uma hierarquia de vias, e a localização aproximada dos eixos principais. A hierarquia adotada compreende 8 categorias de vias: regionais, conexões regionais, expressas, arteriais coletoras, locais, de pedestres e estradas municipais.

4. Equipamentos – [...] O Plano prevê a localização, distribuição e dimensionamento de equipamento quanto à educação, recreação, saúde, transporte e infra-estrutura urbana.

5. Paisagem – Em Londrina dois elementos se destacam na paisagem local; o perfil do centro, único na região e perceptível ao longe, e o vale do Cambé, especialmente a represa do Igapó.

O Plano propõe a preservação das visuais a estes dois elementos pela regulamentação da altura dos edifícios situados nas encostas do espigão central, evitando assim a criação de obstáculos à sua apreciação. (LONDRINA, 1968, p.16-18).

Bortolotti (2008), destaca que além da lei que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Lei n.º 1.444/1968 outras leis necessitariam ser aprovadas para a complementação e devida implantação do plano.

[...] como a lei de criação da CODEL - Companhia de Desenvolvimento de Londrina, lei de zoneamento e lei de loteamentos. [...] De toda a legislação que institucionalizaria o plano, somente a lei de zoneamento foi aprovada pela Câmara. [...] A lei de loteamentos foi retirada pelo Poder Executivo, permanecendo a sua antiga legislação (Lei no 133/1951). Em pouco tempo, o documento base do PDDU foi ficando nas gavetas [...] A CODEL seria vital à continuidade das tarefas de planejamento propostas pela ASPLAN, mas não chegou a ser criada. [...] O trabalho da ASPLAN não foi totalmente em vão. A lei sob o no. 1444/1968 resultou na criação de uma Assessoria de Planejamento, o que sustentou a implantação da lei de zoneamento na cidade e manteve uma das principais contribuições do plano. Contudo, a falta de cobertura política e financeira impediu que os técnicos locais levassem adiante os projetos e estudos setoriais, que eram fundamentais para a implantação de um processo de planejamento. A tarefa da assessoria ficou limitada à aplicação da lei de zoneamento e por fim, o total esquecimento do plano. (BORTOLOTTI, 2007, p.114 - 115)

Estas foram algumas das propostas apresentadas no PDDU para a melhoria e ampliação do sistema viário, adequando deste modo, as alocações centrais e periféricas, que objetivaram por influenciar na ampliação e formação do tecido urbano e criando estratégias locais para a (re)produção do capital, definindo o crescimento dos setores estimulados pelo processo de valorização futuro. O plano segundo Albuquerque (2005) descreve o “[...] ‘espraiamento centro-bairro’ e acerca dos zoneamentos destinados para a aparelhagem comercial, estes que foram definidos ao sentido Noroeste do Centro (Quintino – Tiradentes) e ao Sul (pelo corredor da av. Duque de Caxias)”.

Desta maneira, foram-se deliberando as tendências dos primeiros usos do solo ao extenso sistema viário da cidade. Cabe ressaltar que a lei de zoneamento foi a única aprovada pelo Executivo/Legislativo municipal, após sancionada a Lei 1.444 que instituiu o Plano Diretor. Essa norma regulou que o PDDU de 1968 determinassem as áreas do zoneamento urbano de Londrina, facilitando, em maneiras gerais, uma nova proposta para o macro-zoneamento, instituindo em zonas residenciais, industriais e comerciais. Portanto, as indústrias, por questões lógicas e racionais, foram alocadas em áreas periféricas ao norte da cidade, nas imediações da BR-369, abandonando as localizações da região central. Quanto, as zonas residenciais, o plano “imortalizou” a segregação sócio espacial, mantendo as áreas populares à periferia e, em contrapartida privilegiando as áreas destinadas a

população de médio e alto poder aquisitivo aos espaços com melhores equipamentos urbanos e melhores localizações.

Logo que as regiões do zoneamento industrial foram demarcadas ao norte do centro urbano, garantindo assim as algumas áreas da vizinhança do zoneamento industrial, atuar como um extenso entreposto atacadista de comercialização de mercadorias visto as necessidades das funções regionais e agrícolas da cidade. Atualmente, aquele espaço urbano suporta uma vasta quantidade de indústrias leves, bem como um grande ajuntamento de loteamentos e conjuntos habitacionais destinados a uma parcela da população de menor poder aquisitivo.

Com relação ao zoneamento comercial, o plano selecionou a área central como a principal e mais importante região de Londrina. Porém, devido ao crescimento demográfico e expansão urbana extrapolando os limites, estabeleceram três tipos de zonas comerciais para a cidade, além da área central. Assim, duas zonas foram reservadas ao comércio, atacadista e geral; uma localizada no perímetro da área central e outra situada nos limites da área urbana, coincidindo com a rodovia BR-369. Outra zona comercial destinou-se ao comércio local, situadas nos bairros residenciais. (LONDRINA, 1968). Atualmente temos a configuração de sub centros na cidade, como ao longo da Av. Saul Elquind, na zona norte da cidade e o ao longo da Gleba Palhano, na zona sul. Contudo estes sub centros atende diferentes camadas da população, visto a população que reside em suas proximidades, a região central contudo caiu em “desuso” da população que antes era a grande área da cidade, hoje atendendo o comércio popular.

[...] Os comércios que relevam alto grau de transportes, alimentando e alimentados pelo comércio regional [...] foram alocados ao Norte do Centro da cidade e nas proximidades da principal via da região, a Mello Peixoto (BR 369), hoje também conhecida como avenida Brasília. Aqueles comércios influenciaram-se também pela presença da ferrovia da Rede Ferroviária Federal S/A, linha de transporte que na época era importantíssima para a definição dos posicionamentos urbanos daquelas atividades regionais (ALBUQUERQUE, 2005, p.25-26)

Determinados lugares da periferia de Londrina propiciaram diferentes captações de renda originadas pelas áreas desocupadas do solo. Nesta situação, Albuquerque (2005), destaca que a região que mais se destacou ocorreu no setor Sudoeste da cidade, que ao longo do processo de sua formação sócio espacial foi pouco planejado para a ocupação de densa infraestrutura que se desenvolviam em



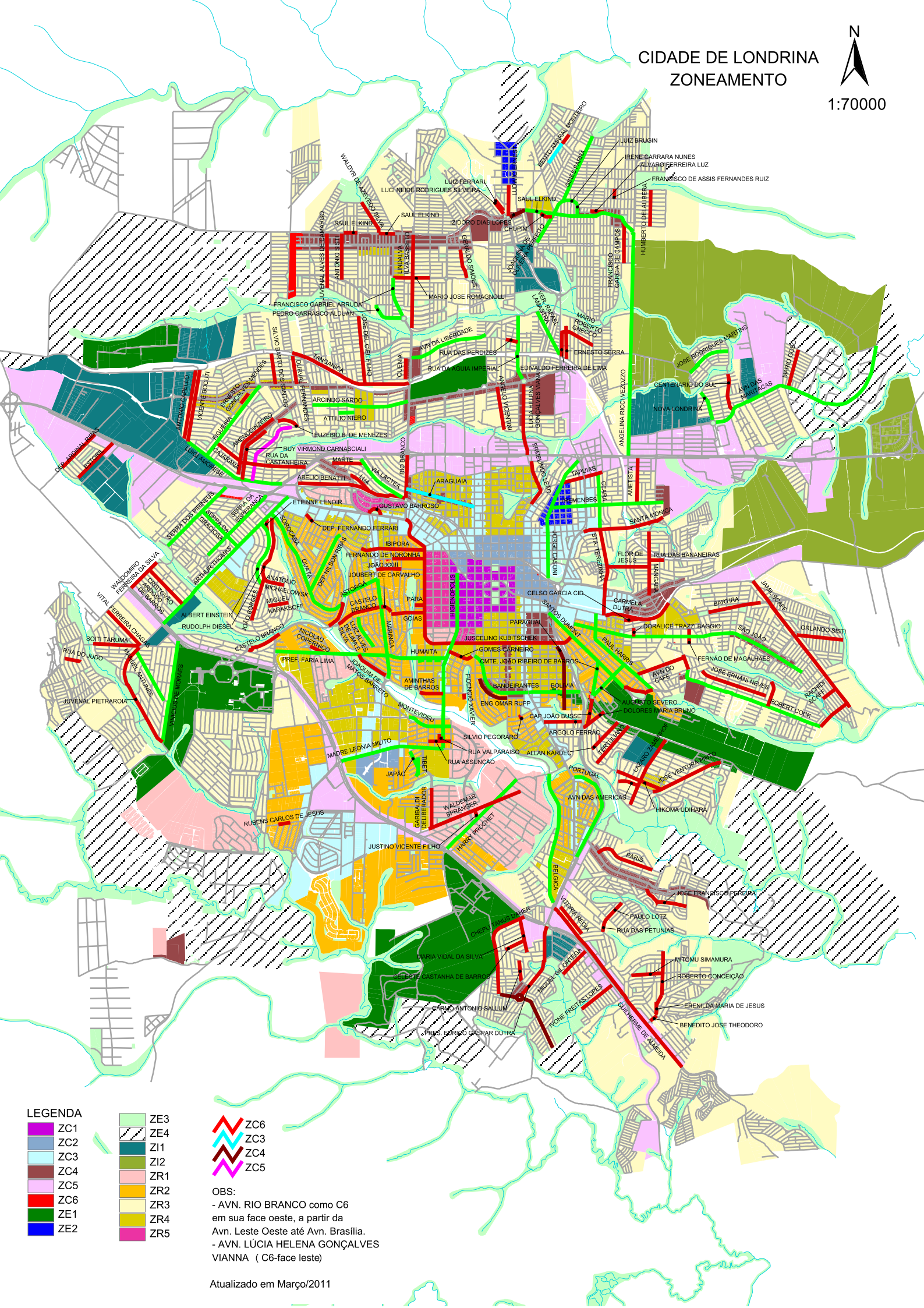
outras áreas. Desta maneira é conveniente notar que, mesmo a região Sudoeste da cidade detendo os menores índices de aparelhagem urbana, a quantidade das áreas ditas institucionais, de acordo com o PDDU de 1968, era maior do centro em direção ao Sul/Sudoeste/Oeste do que em relação ao outro lado da via férrea ou ao Norte da mesma. A quantidade de áreas institucionais direcionadas do centro ao Sul da ferrovia perfazia um total de 12, enquanto ao Norte somavam-se apenas 02. Maior também era o aumento dos hospitais, clínicas, escolas etc. ao Sul, uma caracterização interurbana crescente representada pelas atividades e zoneamentos. A Avenida Higienópolis (na época existente até a margem Sul do Lago Igapó), hoje em conjunto com a Avenida Madre Leônia Milito forma a principal articulação viária Centro/Sudoeste, destacava-se pela baixa densidade, pois em relação ao zoneamento, não incentivava a instalação comercial atacadista ou industrial. (LONDRINA, 1968).

Observando a figura 09, de zoneamento da cidade de Londrina de 2011, podemos perceber que ao longo da cidade apenas a região central é tida como Zona comercial 1, ao longo das primeiras vilas que surgiram na cidade, o uso do solo é caracterizado por uma zona comercial 2 (como no qual esta inserido o empreendimento que discutiremos adiante), em que podemos perceber que as áreas do seu entorno, tidas antes como residencial, como a proximidade da conclusão das obras, podemos perceber que seu zoneamento foi alterado para Zona comercial 2 e 4, e que as novas áreas de especulação imobiliária da cidade, já possuem um uso do solo exclusivamente residencial, como os novos empreendimentos das grandes construtoras da cidade como a presença marcante a Yticon, com dois grande empreendimentos, com uma distancia de 300 metros do Boulevard, cobrando um valor muito acima do mercado, sendo quase o mesmo valor da região da Gleba Palhano (cerca de R\$ 3.000,00 o m<sup>2</sup>).

Figura 9: Mapa de Zoneamento de Londrina

# CIDADE DE LONDRINA ZONEAMENTO

N  
1:70000



## LEGENDA

- |  |     |  |     |
|--|-----|--|-----|
|  | ZC1 |  | ZE3 |
|  | ZC2 |  | ZE4 |
|  | ZC3 |  | ZI1 |
|  | ZC4 |  | ZI2 |
|  | ZC5 |  | ZR1 |
|  | ZC6 |  | ZR2 |
|  | ZE1 |  | ZR3 |
|  | ZE2 |  | ZR4 |
|  |     |  | ZR5 |

- 
- 
- 
- 
- 

### OBS:

- AVN. RIO BRANCO como C6 em sua face oeste, a partir da Avn. Leste Oeste até Avn. Brasília.
- AVN. LÚCIA HELENA GONÇALVES VIANNA ( C6-face leste)

Atualizado em Março/2011

Atualmente podemos perceber que o zoneamento da cidade, vai se alterando a medida que o interesse do capital, vai atuando sobre determinadas áreas da região, que com a saturação e esgotamento de determinada região, procura em outras regiões continuar o processo de reprodução do mesmo sobre o solo urbano, deste modo, o capital procura as regiões que mais podem se expandir, como o caso da região sul, assim, como a região oeste, não possui tal capacidade de expansão, visto a conurbação com a cidade de Cambé, a região norte, tida como símbolo dos grandes conjuntos habitacionais e que o capital não “conseguiu” se reproduzir, as atenções da cidade se voltam para a região leste. Região mais carente da cidade, e como local do marco zero da cidade, e com grandes possibilidades de expansão, objetivada com a futura pavimentação da Estrada dos Pioneiros, uma maior conurbação com Ibiporã, com objetivo de torna-se polo de tecnologia da região, visto a instalação da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) nas proximidades da Estrada dos Pioneiros.

#### 4.2 LONDRINA: A REGIÃO LESTE.

Por intermédio da (re)produção do espaço urbano em Londrina-PR, uma cidade de porte médio, com uma população de 515.707 habitantes (IBGE – Estimativas População, 2012), tem nos proporcionado inúmeros métodos para a compreensão e estudo de tal (re)produção do espaço urbano, sobretudo para a urbanização objeto desta análise, principalmente, aos setores conectados pela recente reestruturação e revalorização urbana da Zona Leste, por meio da atuação seja ela representada pelo poder público local, estadual e federal e, concomitantemente pelo poder privado, no qual estão inserido capitais locais e extra-locais, provenientes de outros países, como no caso, o capital investido nesta zona por um grupo português, que, intercalado na conseqüente especulação e valorização imobiliária, apresentam lucros provenientes da atividade imobiliária e de sua reprodução do capital em geral – a Zona Leste, objeto deste estudo, vive tal situação mencionada.

Deste modo podemos analisar que na Zona Leste de Londrina tais fatos são simbólicos ao nos apresentar que, o envolvimento e o desempenho do estado do Paraná, juntamente com o da prefeitura municipal, por meio de suas políticas de habitação, voltadas para as habitações populares, desde longa data concentram

esforços na construção de conjuntos de moradias populares. Assim, podemos constatar e afirmar que a partir de levantamentos feitos junto a COHAB, num total de 25% dos bairros que se encontram na Zona Leste, foram e vem sendo construídos ou financiados pelo poder público local, estadual ou federal como o mais recente Programa Minha Casa Minha Vida, enquanto o restante foi e vem sendo construído pelo poder privado com auxílio/parceria do Governo Federal, como subsídios para a consolidação da casa própria para a população.

Em levantamentos feitos na própria COHAB, podemos averiguar que há numerosas construtoras que “oferecem” o Programa Minha Casa Minha Vida, contudo como observado, as mesmas utilizam-se apenas dos subsídios, afinal, visam lucro. Anteriormente a recente investida dos poderes públicos e privados na Zona Leste, a mesma recebia pouca atenção por parte dos governantes e empresários. Contudo os recentes processos têm revigorado e renovado a Zona Leste aos desmandos do processo de valorização do solo urbano, como por exemplo a modernização das infraestruturas e readequações viárias, porém, em uma escala inferior a da região da Gleba Palhano, retratado pela eufórica valorização imobiliária e auto segregação de segmentos sociais de médio-alto e alto poder aquisitivo – neste sentido, os investimentos feitos na Zona Leste ainda estão distantes da valorização observada na Gleba Palhano, mas acreditamos que seja apenas uma questão de tempo, até a Zona Leste viver tal processo.

Apesar disso, ou seja, destes investimentos iniciais na Zona Leste, sobremaneira nas proximidades da rotatória da rodoviária de Londrina, percebemos que na região deste entorno, vem demonstrando uma forte segregação social comparada com as demais regiões (ou zonas) da cidade, seja pelo seu modo de ocupação do solo ou pelas diversas classes sociais que se encontram na região, desde favelas, passando por instituições de ensino superior até condomínios de classe média baixa, pois ao mesmo tempo em que contrasta o luxo nas áreas próximas da Av. Santos Dumont, nos deparamos com áreas de extrema pobreza e a habitações subumanas ao longo do fundo dos vales da região, ou ainda pelas práticas especulativas aliadas as necessidades sociais fundamentais não atendidas pelo poder público, pondo em discussão os conflitos sociais e de interesses econômicos, produzindo na região um "palco" banal entre os poderes público e privado, desencadeando cada vez mais uma cidade prolixa na carência por

equipamentos sociais de usos coletivos para a população "excluída" ao direito à cidade.

Já no caso da construção de obras públicas em parcerias com empresários privados, como se observa atualmente em boa parte da Zona Leste, seja pela construção de um Teatro Municipal (cujas obras ainda demonstram caminhar lentamente), do Boulevard Londrina Shopping e da Leroy Merlin (o shopping com previsão de inauguração para maio de 2013 e a Leroy já inaugurada, meses antes), é, portanto decisivo e necessário neste sentido averiguar o papel e o impacto destas grandes obras (de engenharia, impactantes sobre a paisagem) comerciais, ao encadear diversos objetivos comuns em torno dos interesses das classes sociais localizadas na Zona Leste, que este capital privado e público, ao induzir o planejamento estratégico da área subserviente aos capitais investidores, colocando-a em destaque na cidade pelo grande conjunto de obras que a mesma vem recebendo – onde em síntese, nos permitia verificar que os milhares de trabalhadores, máquinas, caminhões e outras movimentações, davam a região destes investimentos iniciais na Zona Leste, uma cara de cidade em construção, como se podia verificar em Palmas, no Tocantins, nos anos de 1990.

A partir dos levantamentos realizados em campo, procuramos compreender e analisar os intensos e profundos pontos relativos ao debate relacionado ao estudo urbano em volta do papel do poder público e do mercado imobiliário em sua (re)produção da cidade, compreendemos estes, suas lógicas e seus atores de produção do espaço, que estavam nos últimos anos juntamente na Zona Norte – a partir da inauguração, no final de 2012, do Londrina Norte Shopping – tornaram-se as regiões, ou seja, as Zona Norte e Leste, as “queridinhas” dos agentes imobiliários, sendo portanto as mais valorizadas de Londrina nos últimos 24 meses e, conseqüentemente, as de maiores expansão das atividades imobiliárias.

Observamos, ainda, que os atuais empreendimentos imobiliários nas mencionadas zonas, são de grande interesse dos agentes imobiliários e dos investidores privados, dinamizando áreas vazias, depreciadas e de pouco interesse comercial até então, que aliado com os novos e altos investimentos imobiliários e de infraestrutura, tornaram-se em novas regiões para investimentos comerciais, residenciais e de serviços, para novos e antigos segmentos de consumo e para o consumidor, ávido por novidades nos perímetro urbano londrinense. Os novos investimentos das zonas, sobretudo a partir, do Complexo Marco Zero, do Teatro



Municipal, da Leroy Merlin e do Londrina Norte Shopping, vem modificando boa parte da estrutura urbana da cidade e consolidando novos "filões", expressão usada pelos investidores para as áreas recém "descoberta" pelo capital imobiliário (local, regional e internacional). Na figura 10, é apresentada a divisão, em regiões urbanas, de Londrina e a evolução do uso e ocupação da terra por décadas na Zona Leste, que é nosso problema de estudo.

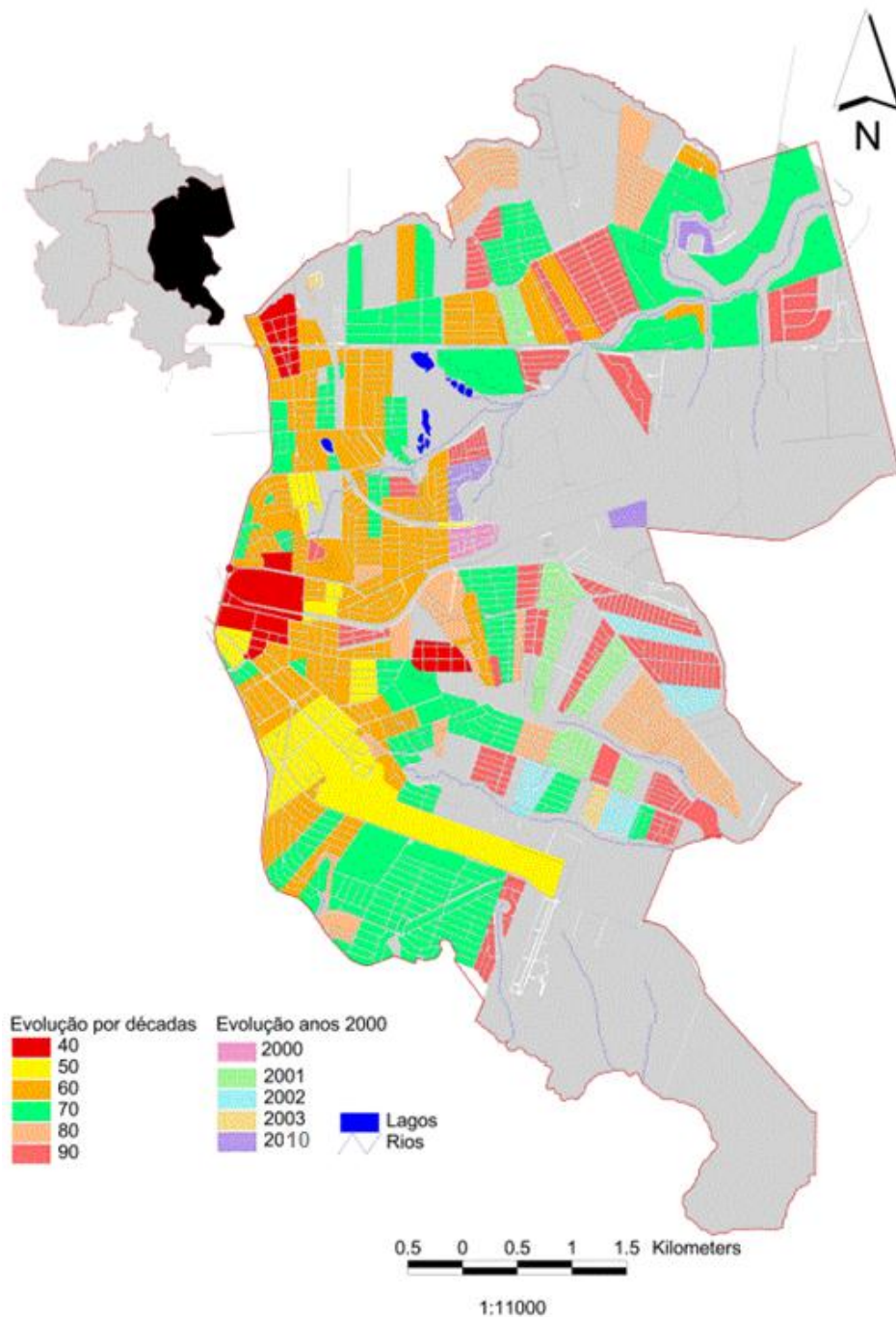


Figura 10: Evolução do uso da terra na Zona Leste de Londrina. Fonte: Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL – 2010. Fonte: AMORIM (2010).

Analisando a figura 10, podemos verificar que os primórdios da ocupação da Zona Leste iniciam-se no decorrer dos anos de 1940 (em vermelho), tal ocupação fundamenta-se devido à expansão de boa parte das atividades relacionadas ao centro histórico, onde a cidade fora fundada, no qual o uso do solo praticou todos os usos possíveis e imagináveis, desde sua utilização para fins comerciais, de serviços e industriais – podendo ser estabelecida como o coração de tudo que marca a formação da cidade desde que chegaram os primeiros ditos pioneiros.

Como observamos em campo, no local de estudo, encontramos uma grande quantidade de madeiras, comércio de madeira e serrarias (nos espaço em vermelho, próximos ao centro histórico, Marco Zero, local de acampamento da companhia) e Vila Siam – acima do local onde se instalou o Hotel Campestre e armazém da companhia), e indústrias dos diversos tipos, em direção leste da região, onde destacamos o estabelecimento da Cervejaria Londrina (que em 1967 foi incorporada ao grupo Skol, e que, atualmente, o local se transformou em uma confecção). Nos referidos locais instalaram-se ao longo dos anos 1960, nas proximidades ao centro histórico, importantes empresas, tais como a Viação Garcia, o Frigorífico Siam, a refinaria de óleo de soja Anderson Clayton Ind. e Com. Ltda., no qual corroborou a propensão industrial de todos os seus arredores, desprezada nas primeiras décadas de sua efetivação, já realocadas para outros espaços do tecido urbano londrinense.

A expansão urbana da Zona Leste ao longo da década de 1950 (em amarela) ocorreu, sobretudo com o início da construção do Aeroporto de Londrina, e, conseqüentemente, a ocupação no entorno do Jardim Santos Dumont e suas adjacências, cujas intervenções urbanas tiveram inspirações arquitetônicas nas obras de Oscar Niemeyer, como destaca Silva (1997). Contudo, a expansão urbana da região, ao longo de 1950, despontou com o objetivo de não atender apenas às novas demandas sociais acrescidas com a implantação do aeroporto, ocorre principalmente graças a Cervejaria Londrina, visto que na região “brotaram” diversos bairros que possuíam e possuem, características de autênticos bairros operários, necessários para a mão-de-obra da própria cervejaria e outras empresas instaladas na região em tela.

Com o fim da Cervejaria Londrina e, conseqüentemente, pela dispersão da indústria da região para outras áreas da cidade, esta se torna uma região depreciada e abandonada pelos interesses capitalistas. Contudo na região

encontram-se vestígios de casas que remetem ao período áureo da cervejaria e que resistem até o momento no local, contudo estes vestígios estão tornando-se raros, visto que boa parte dessas casas vem sendo adquiridas por incorporadoras e transformadas posteriormente em numerosos arranha-céus, conforme ocorreu com a região da Gleba Palhano – observamos uma forte tendência ao desaparecimento do casario dos trabalhadores e dos moradores pioneiros da zona estudada, fato típico da dita modernização de qualquer cidade.

É sobretudo na década de 1960 (cor laranja), seja primordialmente pelo crescimento populacional de Londrina, a ocupação desta zona expande-se consideravelmente, Amorim (2010) destaca que como êxodo rural e a chegada de populações empobrecidas para a cidade, novas áreas foram sendo ocupadas, algumas de forma irregular, constituindo os primeiros assentamentos urbanos segregados, outras dando origem aos conhecidos bairros jardins, que a nosso ver, são sempre distante do que deveria ser um jardim, pois sua estética, sempre, possui maior feição periférica e empobrecida.

Outra configuração de ocupação da zona em questão, pode ser observada, sobretudo, nas áreas próximas a BR 369, quando da configuração, desta, como uma área como industrial, quando, a partir disto, tivemos a construção de vilas operárias em suas áreas circunvizinhas, constituindo, atualmente, o Parque das Indústrias Leves. Esta ampliação do tecido urbano encontra-se estritamente relacionado às feições de suburbanização das atividades industriais, que de acordo com Reis *apud* Amorim (2010) “[...] estavam até então instaladas dentro das cidades, por dois motivos principais: dependência de fontes de energia e dependência de linhas de transporte. Não existindo rodovias pavimentadas, as fábricas ficavam sempre situadas junto às ferrovias”. A citação anterior nos faz crer no óbvio, uma que este, portanto, foi o principal motivo de localização das instalações industriais na Zona Leste ao longo da década de 1960, quando a ferrovia, ainda não reposicionada as regiões limítrofes da cidade, onde naquela época, transcurtava todo o eixo central da cidade em seu sentido Leste-Oeste (cujo traçado, hoje, abriga a Av. Leste-Oeste, um corredor viário de alta importância para Londrina), pois, como já havíamos mencionado, nesta área estabeleceram-se diversas unidades fabris, atualmente suprimidas por outras atividades, sobretudo as comerciais e de serviços, como por exemplo naquela época áurea da Zona Leste, a refinaria Anderson Clayton, a Cervejaria Londrina dentre numerosas outras, assim com os amplos armazéns e



antigas construções de armazenagem, além daquelas de estocagem do Instituto Brasileiro do Café (IBC), que, atualmente fazem parte do patrimônio da Universidade Estadual de Londrina (UEL) e a Prefeitura Municipal de Londrina.

Somente a partir da década de 1970 (em verde no mapa), que a expansão da região passa por um crescimento considerável, que aliados aos primeiros conjuntos habitacionais da Zona Leste - cuja construção efetiva ocorreria nas proximidades dos anos de 1980, como bem destacado por Amorim (2010) contribuiu para legitimar ainda mais a disseminação da malha urbana londrinense, ao constituírem-se principalmente em áreas periféricas do tecido urbano já construído e constituído, ora meio das moradias habitacionais constituídas pela Companhia de Habitação de Londrina (COHAB – Londrina), ou pela ilegitimidade da ocupação de terrenos e dos espaços abandonados, ou ainda, por meio dos assentamentos industriais e de bairros voltados a classe operaria em frações do trecho situados em Londrina nas proximidades da BR 369, que auxiliou na dispersão do perímetro urbano de Londrina, já se haviam consolidado, afirmando os múltiplos interesses imobiliários e fundiários pelo processo de especulação em áreas de vazio urbano – assim, seguindo a lógica do crescimento urbano, esta zona de Londrina em nada difere de outras que podemos observar *in loco* ou pelos estudos já feitos sobre Geografia Urbana no Brasil, o crescimento é acompanhado por investimentos industriais regionais, seguido da tentativa do Estado de estancar o desordenamento territorial, sobretudo da ocupação irregular pelos moradores-trabalhadores destas empresas, mas a lógica é sempre a do crescimento ser maior do que a capacidade do Estado em controlar a desorganização do espaço urbano. Neste período, destacamos a construção e implementação do Hospital Universitário Regional Norte do Paraná – na Zona Leste, próximo ao aeroporto e a antiga cervejaria - onde se desenvolve uma alta concentração de serviços e comércios decorrentes da centralidade exercida pelo hospital, cuja dinâmica consiste até os dias atuais, viabilizando novas configurações territoriais e de ocupação do uso da terra, constitua-se para desígnios comerciais ou residenciais, por meio da construção de hipermercados (Super Muffato Aeroporto) e os novos condomínios horizontais fechados voltados para classe média e alta.

Amorim (2010) salienta que a dinâmica apresentada ao longo das três últimas décadas (1980 a 2010), ocorre por intermédio das mudanças estruturais no modo de (re)produção capitalista e também por conta das políticas, que no plano

nacional, estadual e, sobretudo, municipal, resultou nas profundas modificações do espaço urbano da cidade, definindo conseqüentemente a estruturação de formas urbanas e de novos padrões locacionais, que ao distribuir o valor de forma diferenciada e desigual pela cidade, consolidou áreas nobres e valorizadas em detrimento de outras depreciadas e pouco “atendidas” pelo poder público local em suas instâncias do planejamento e de dotação de infraestruturas, mas devemos deixar claro que o fazer política no espaço urbano difere que que seria adequado, ou seja, fazer política pública em tais espaços e não a lógica histórica brasileira, onde o político antecede a política pública. É esta configuração excludente que faz com que a Zona Leste, apresente uma significativa valorização imobiliária, visto a sua localização de empreendimentos residenciais, comerciais, institucionais e de prestação de serviços, mas que ainda assim, continua a segregar os espaços entre a população empobrecida com poucos ou ineficientes equipamentos públicos e meios de consumo coletivos às classes mais altas como salientado por Amorim (2010).

Porém, diferente de Amorim (2010), acreditamos que a Zona Leste se caracteriza como um novo bolsão de classe média, incluindo a média-baixa, ficando para a Zona Norte os investimentos de alto padrão. Isso fica claro ao observamos o tipo de shopping Center em instalação nesta zona estudada, ele é típico de classe média, sem o padrão/poder aquisitivo exigido no shopping Catuaí e, também, diferente do encontrado no Londrina Norte shopping, que se caracteriza por um shopping mais voltado aos moradores da Zona Norte, ou seja, dos trabalhadores dos *cinco conjuntos* e adjacências. Desta feita, estaria, na nossa leitura, fadada a Zona Norte e seus investimentos, para ser uma típica zona de classe média.

#### 4.3 OS INVESTIMENTOS SOBRE O TERRITÓRIO DA REGIÃO LESTE.

Amorim (2011), destaca que em Londrina, o processo de reestruturação do espaço urbano na Zona Leste, em estruturas abandonadas e obsoletas, tem se deparado com o exemplo paradigmático a região do Complexo Marco Zero. O local onde se localiza o empreendimento funcionou por diversos períodos, como já mencionamos anteriormente, como antiga refinaria de óleo de soja Anderson Clayton Corp. (de origem estadunidense). O Complexo, situa-se em local estratégico e rodeado de numerosos benefícios locacionais com uma logística privilegiada, visto que se localiza nos arredores da Av.

Dez de Dezembro – via que liga Londrina a Curitiba e São Paulo – e a Leste-Oeste, que juntas interligam todas as regiões da cidade, permitindo entrar e sair facilmente da cidade, mesmo que Londrina venha convivendo com congestionamentos crescentes nos últimos dez anos. Deste modo podemos afirmar que o empreendimento será uma extensão natural do centro portando contudo características de subcentro, quando falamos em extensão natural estamos nos referido a sua proximidade com o centro – por exemplo, entre as poucas mais de dez quadras que separam o shopping em construção e a catedral, há o comércio mais popular, de rua, de Londrina, e a rodoviária neste intermédio, sem mencionar outros aparelhos urbanos, como o terminal central, a maternidade, o shopping Royal etc. A região ao redor do empreendimento passou, vem e irá passar por numerosas e intensas transformações do espaço urbano nos próximos anos.

Conforme afirma Robira *apud* Amorim (2011, p.227), as renovações urbanísticas “relâmpagos”, ao mesmo tempo em que recapitalizam um território-reserva, produzem outros lugares ou, no imediato, novos territórios-reserva, mas que, enquanto aguardam a revalorização e em virtude da falta de investimentos públicos, constituem-se em espaços progressivamente deteriorados. Mas, diferentemente dele, acreditamos que os territórios-reserva estão no limite, quando olhamos apenas para o complexo do Marco Zero, porém seus arredores sofreram muitas interferências, sobretudo o “empurramento” da população mais marginalizada para “reserva” mais distantes, para periferias mais distantes, ou mesmo, para grande novos conjuntos habitacionais, como os criados na Vista Bela, na Zona Norte, afinal, a nosso ver, a Zona Leste e a região do Marco Zero, serão, inquestionavelmente, um território da classe média e suas exigências materiais e estéticas. Através do que os autores relatam, este se constitui em uma representação autêntica da concreta conjuntura da região, próxima ao Complexo Marco Zero, apresentada na figura 11, na sequencia , no qual procuramos elucidar alguns dos principais investimentos imobiliários na Zona Leste, destaques e “carro chefe” do recente questão acerca da valorização do espaço no qual estamos discutindo – ou seja, os grandes investimentos de capital e, evidentemente, imobiliários, na zona em tela.

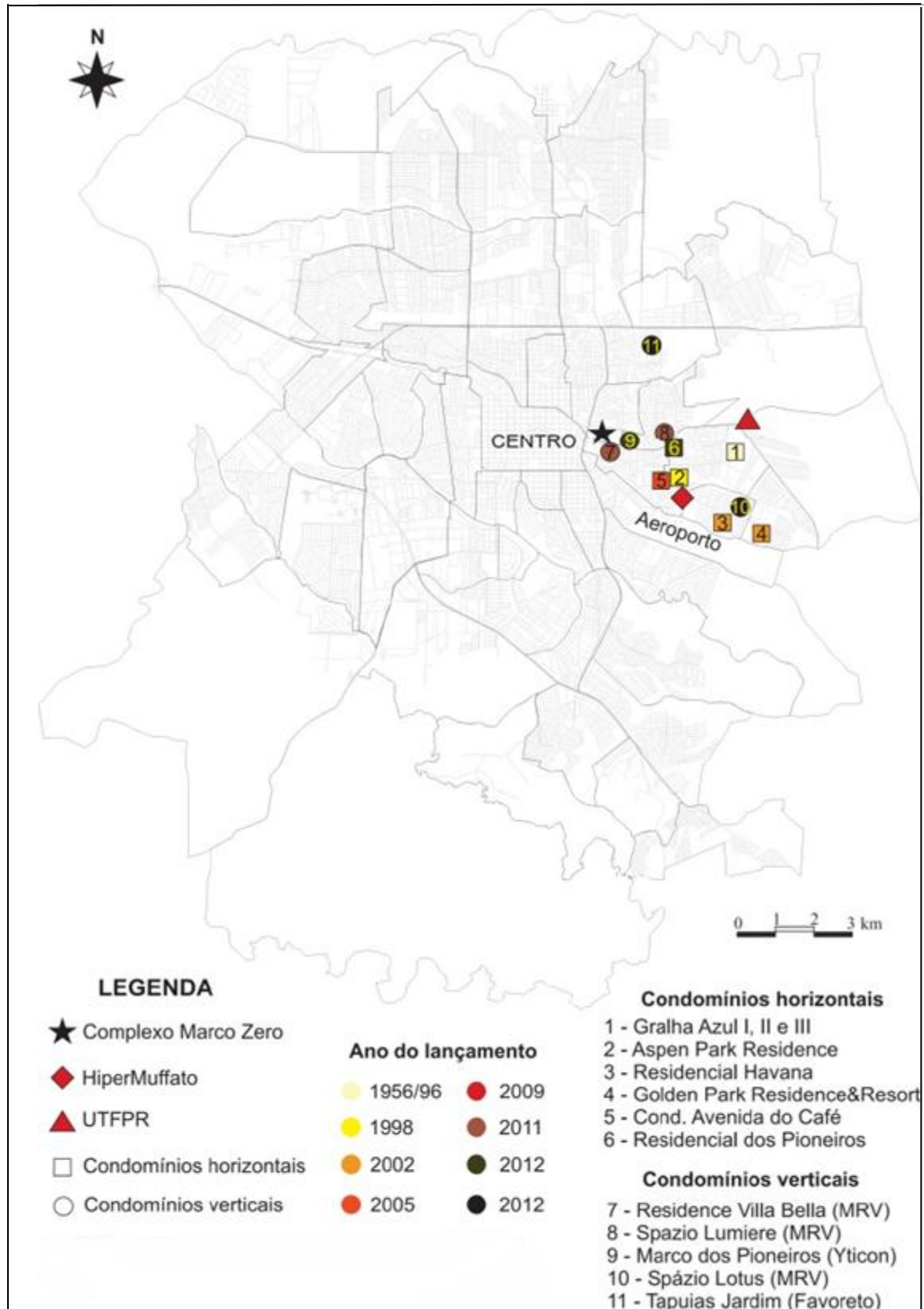


Figura 11: Localização dos principais investimentos imobiliários da Região Leste. Elaborado e organizado por: AMORIM, Wagner (2011).

O espaço no qual vem sendo consolidado o Complexo Marco Zero; como mencionado anteriormente acerca de sua privilegiada localização, observado que este se encontra adjacente as principais avenidas que interligam todo o espaço urbano de norte a sul e de leste a oeste (figura 12), respectivamente as avenidas já mencionadas, são os principais caminhos de tráfego da cidade pois é permitido se locomover pela cidade com “facilidade” em termos de deslocamento viário e logístico, mas salientamos que essas vias se conectam por meio de uma rotatória e que a mesma é considerada pelos moradores e pela própria CMTU como a mais movimentada de todo tecido urbano – há que se mencionar, que mesmo antes da conclusão do Complexo do Marco Zero, tal rotatória já se apresenta totalmente estrangulada na sua capacidade para o elevado número de carro, caminhões e motocicletas que passam por ela ao longo dos dias da semana, isso deve piorar, em muito, com a inauguração do shopping Center, incluindo, os congestionamentos nos finais de semana, pelos consumidores futuros de tal empreendimentos, pois ao longo dos dias úteis da semana, a rotatória já não dá mais conta do fluxo, piorando nos períodos da manhã e final do dia. O empreendimento encontra-se, ainda, a menos de 300 metros do Terminal Rodoviário José Garcia Villar (identificado na imagem a seguir, por intermédio de sua cobertura prateada e com formato de uma esfera, ou CD de informática), e como já mencionado, de localizar-se a menos de 900 metros do centro histórico comercial londrinense, sendo deste modo compreendido por Amorim (2011), como um processo de desenvolvimento da região central, em um procedimento particular e específico à Zona Leste da cidade apenas, mas não se duvida que venha a afetar toda a região centro-leste de Londrina. Contudo, conforme observado na figura 11, e sobretudo por meio de trabalho de campo, percebemos que nas áreas próximas ao empreendimento concentram-se numerosos empreendimentos imobiliários residenciais e comerciais, concluído ou em fase de implementação, que apoiados na lógica capitalista, uma mesma empresa instala-se em diferentes momentos viabilizando cada vez mais a valorização imobiliária local. Assim por nós destacados:

- Primeiro as empreendedoras imobiliárias instalam-se e constroem empreendimentos antes do inicio das obras do empreendimento, cobrando, por exemplo, para melhor elucidar, um apartamento de 70 m<sup>2</sup> (base para os exemplos) custando cerca de R\$ 130.000,00.

- Após o início das obras do empreendimento em fase adiantada, a mesma empreendedora lança novos empreendimentos com os mesmo 70 m<sup>2</sup> agora custando aproximadamente R\$ 230.000,00.
- E a ultima etapa, após a construção e consolidação do empreendimento, a empreendedora lança novos empreendimentos com custo inicial de R\$ 300.000,00. Outros que se aproveitam desta lógica, são os moradores antigos da região, que com a alteração do zoneamento, as melhorias urbanas e, conseqüentemente, com intenso movimento nas vias urbanas e aumento de impostos, optam por vender suas casas a estas incorporadoras.

Figura 12: Localização do Complexo Marco Zero e Teatro Municipal. Antiga indústria Anderson Clayton Corp. em imagem de 2012.



Fonte: Google Earth.

Analisando a imagem acima, percebemos a construção do shopping, na data da imagem ainda não estavam iniciadas as obras da Lerroy Merlin, e por meio do trabalho de campo, por nós realizados, podemos perceber que a dimensão espacial onde se localizava a refinaria da Anderson Clayton e que atualmente localizará todas as obras planejadas inicialmente para o Complexo Marco Zero assim como o



Teatro Municipal, mas percebemos ainda, que, nesta porção da cidade, um dos poucos espaços abertos, ou vazios urbanos, era este da imagem destacada, que, em breve, deixará de existir, pois as obras projetadas para essa área, tomarão todo o vazio contido e, deixado, com a saída da Anderson Clayton, devendo permanecer apenas o pequeno bosque dos pioneiros, localizado na parte da frente do shopping e, cuja destinação, ainda não foi definida pelos poderes políticos municipais. O nome do empreendimento aliás é em referencia ao Marco Zero da cidade, local onde o topógrafo da CTNP (Alexander Razgulaeff) fincou a pedra<sup>5</sup> fundamental do município (vide figura 13), que, coincidentemente, está localizada dentro do referido bosque.

**Figura 13: Pedra fundamental do Marco Zero, imagem de 2012.**



Fonte: SOUZA, Rodolfo. 2012.

<sup>5</sup> Entende-se a pedra fundamental enquanto, Razgulaeff fincou em solo londrinense o primeiro marco de madeira, isso em 1929.

Entretanto, apesar do local do empreendimento possuir um importante e estratégico quadro logístico, a região possui numerosos contrastes sociais, como já apresentados anteriormente, assim como novos problemas observados em campo, resultantes do início da construção do empreendimento, como a prostituição em suas vertentes, visto que a população residente após o marco zero, possui diversos problemas de estruturação urbana, o início das obras contribuiu para a ampla prostituição e venda de drogas nas proximidades do empreendimento. Em entrevista com algumas destas pessoas, as mesmas relatam que encontram na ilegalidade uma maneira de sustentar a família, visto que o abandono desta população perante aos poderes públicos é marcante, há poucos investimentos municipais nas proximidades do Complexo do Marco Zero, isso antes da efetivação dele, pois depois de pronto e ocupado, o mesmo exigirá mais investimentos do poder público, começando pela melhoria das vias que dão acesso ao mesmo.

Estes contrastes espaciais e sociais nos remetem Robira (2005, p. 18), pois o autor nos apresenta, que anteriormente a implementação do complexo na área em questão, e em suas imediações, a população que ali reside, os espaços ocupacionais e residenciais instituem-se em espaços deteriorados, abandonados pelos poderes público e privado, constituindo uma região economicamente depreciada, visto a presença de aglomerados sub-humanos, moradias precárias, invasão de terras, criminalidade entre outros aspectos. Todos esses aspectos foram detectados nos trabalhos de campo – inquestionavelmente.

Deste modo Rigol apud Amorim (2011, p. 228), relata:

A desvalorização do capital nos centros urbanos seria o fator que criaria a oportunidade para o reinvestimento, e nesse processo a chave estaria na relação entre valor da terra e do imóvel<sup>6</sup>. Entenda-se que o valor das construções influencia a renda da terra a ser solicitada pelos proprietários, e que as estratégias de valorização e revalorização do espaço urbano compreendem que o desinvestimento programado significa reinvestimentos futuros. Assim, o desinvestimento produz a possibilidade de reinvestimento do capital em longo prazo. Tendo em vista que a capacidade de obtenção de lucro no processo de reabilitação de determinadas áreas da cidade dependem dos agentes que formam a oferta no mercado imobiliário, o processo de atração de investimentos e de revalorização da área fica submetido à lógica dos empreendedores locais e externos, qual único objetivo é o “sucesso” do empreendimento privado, e neste sentido o local apresentou as condições para essa “manobra” desde o começo do projeto.

Deste podemos afirmar que a lógica capitalista de valorização do espaço urbano é perversa, parafraseando Milton Santos, poderíamos ampliar, dizendo que o

---

<sup>6</sup> Rigol (2005, p. 107),



capitalismo, em si, é perverso, visto que primeiro o capital “abandona” as regiões que mais tarde vai investir como forma de no futuro extrair um lucro excepcional, visto que com o ostracismo da região, adquire os lotes por preços irrisórios, para mais tarde vendê-los com lucro de mais de 100% ao valor pago inicial, além de desterritorializar esta população para as áreas mais distantes do município, como já vem se observando nos arredores do Complexo do Marco Zero.

Dentre os projetos previstos na construção do Complexo Marco Zero, há a precisão da construção de um centro empresarial (torres comercial, que ainda não iniciaram as construções), cultural (Teatro municipal, em fase de construção); comercial (shopping que entrará em funcionamento em meio de 2013 e a Leroy Merlin já em funcionamento e do Hotel da rede Íbis em fase de finalização) e residencial (construção não iniciada), entre outros empreendimentos que acarretarão num grande adensamento construtivo no local e, futuramente, em toda a região.

A viabilização do projeto de se construir na região um complexo abrangendo, desde torres comerciais, espaço cultural, comercial e residencial em parceria público privada, no qual cabe as obrigações do poder público a construção do Teatro Municipal e obras de melhoria urbana no entorno do projeto, são, aos olhos de quem está de fora, algo fascinante, mas o preço que se pagará por tais investimentos na região em tela, ainda são incalculáveis. Contudo a construção do Teatro Municipal na localidade viu-se em meio a diversas polemicas, desde sua localização no mesmo conjunto do complexo, a escolha do projeto arquitetônico, a possível transferência do teatro para outro local da cidade, além da principal polemica, a devolução do dinheiro destinado a sua construção ao Ministério da Cultura, pois a prefeitura municipal relatava neste período que não possui dinheiro para a contrapartida, após estes pontos polêmicos finalmente em dezembro de 2012, o então prefeito do município Gerson Araujo, assinou a ordem de serviço para início das obras do teatro, cujo esqueleto das obras, era possível ser visto ao longo dos trabalhos de campo, em final de 2012.

Amorim (2011) destaca que os incorporadores responsáveis pela construção e gestão do Complexo Marco Zero encontraram como alternativa mais viável a edificação do complexo no terreno da antiga refinaria de óleo de soja Anderson Clayton, seja pela viabilidade logística, pela proximidade com o centro da cidade, mas, também, não menos importante, em função da pouca disponibilidade de terras baratas com localização “privilegiada” em termos centrais na cidade – em síntese e

não ingenuamente, eles encontraram um local perfeito para a ereção de tal empreendimento. Este obstáculo mencionado pelo referido autor, encontrava-se pautado pelo empecilho encontrado pelo Grupo Wall Mart, que anteriormente tentou por diversas vezes construir na cidade um grande empreendimento, deste modo o grupo tornou-se acionista do projeto, maneira encontrada, como garantia de instalar uma filial em Londrina, instalando seu supermercado dentro do shopping em construção, fato que corrobora com nossas análises, quando pensamos nessa rede de supermercados, estamos lidando com atendimento de um público de classe média baixa, seus clientes em preferencial, algo bem diferente da rede de Supermercados Angeloni, de capital catarinense, que atende um público mais exigente, de classe média alta e que não consegue construir seu empreendimento em Londrina, na Gleba Palhano, tendo que iniciar suas atividades nos shopping da Zona Norte, abaixo do padrão de clientes do Angeloni. A dificuldade encontrada anteriormente pelo grupo esbarrava-se na antiga lei da muralha, que atingiu os interesse do Angeloni em Londrina, que proibia a instalação de empreendimentos de mais de 1.500 m<sup>2</sup> ao longo do perímetro urbano da cidade, dificultando a entrada dos grandes grupos na cidade, que em julho de 2012, foi “derrubada”, além de diversos empecilhos legais por parte da prefeitura, influenciada pelo grande grupo mercadista local, que não queria concorrência em seus “domínios” capitalistas.

Deste modo, o grupo Wall Wart, viu no Complexo Marco Zero, uma nova tentativa de efetivar-se na cidade. Assim, Amorim (2010) salienta que o capital que aquece o setor financeiro, especialmente o de *shopping centers* no Brasil, vem principalmente dos Estados Unidos e do Canadá, e eles não investem sozinhos, buscam parceiros nacionais que já tem o *know-how*. Isto fica claramente evidenciado na construção do Complexo Marco Zero, pois no mesmo encontram-se investidores estadunidenses (grupo Developers Diversified Realty - DDR); europeu (Sonae Sierra) e o local (Raul Fulgêncio – Negócios Imobiliários), visto que em Londrina há uma crescente construção de shoppings, como, por exemplo, o mencionado Londrina Norte Shopping, deste modo Londrina é vislumbrada pelo capital, como um local que necessita de novos empreendimentos desta magnitude, no qual se inserem na lógica contraditória da fragmentação e concentração socioespacial.

Deste modo, Carlos (2005, p. 36), destaca que a produção da cidade, enquanto negócio, reflete diretamente na mencionada lógica contraditória da fragmentação socioespacial, visto que o capital busca novas configurações espaciais

estabelecida segundo sua lógica de reprodução, no qual alia-se ao Estado e a diversos fragmentos do capital, produzindo os requisitos fundamentais para à consolidação irrestrita do capital enquanto tal. Amorim (2011) salienta que esse momento de consolidação torna-se constante no processo de modernização/flexibilização, assim, a proliferação técnica juntamente com a nova categorização dos lugares, sobrepostos por meio da conexão das relações de renovação e deterioração, integração e desintegração que, simultaneamente e diacronicamente, frequentam e convivem lado a lado o atual processo de urbanização capitalista, a nosso ver, uma urbanização sem limites em cidades tidas como novas e modernas, a exemplos de Londrina, cuja lei da muralha não deu conta de conter o poder do capital sobre si.

Por intermédio do atual momento em que a Zona Leste encontra-se, julgamos conveniente demonstrar esta convivência - até o momento -, das diferentes classes no mesmo espaço fragmentado e segregado, no qual nos próximos anos, veremos acentuarem-se os embates sociais, que já ocorre na região, visto o “convite” que muitos estão recebendo para se retirarem da região e irem para novos locais, desde que afastados do empreendimento – tais fatos não são absurdos, eles seguem a própria lógica excludente imposta pelos agentes imobiliários em casamento, dos seus interesses e poderes, com o poder público, neste caso, na escala municipal. Em entrevistas realizadas nos bairros adjacentes as obras do complexo, muitos moradores que residem em áreas ilegais, mas que receberam a escritura da terra na década de 1990, estão sendo “orientados” pela CMTU e outros órgãos a se retirarem do local, visto que o papel recebido pelos mesmos não possuem valor nenhum e estão sendo realocados em conjuntos habitacionais nos flancos da cidade – ou seja, aqui fica uma pergunta, até que ponto o poder público londrinense, via CMTU, ajudará na “purificação” dos arredores do Complexo do Marco Zero, o complexo da/para a classe média? O tempo dirá!. Já os “legalizados” receberam e recebem constantemente propostas para venderem seus imóveis, muitos acabaram vendendo suas casas enquanto outros resistem, seja pela espera de melhores ofertas ou por não quererem vender suas casas e permanecer no bairro, onde já estão territorializados.

De acordo com informações cedidas pelo grupo Sonae Sierra Brasil e pela Raul Fulgêncio negócios imobiliários, acredita-se em previsões de que o complexo atraia e atenda a uma clientela de aproximadamente um milhão de pessoas,

distribuídas em uma distancia de 200 Km, atingindo futuros consumidores da região norte do Paraná. Portanto, para atender as expectativas e previsões dos grupos idealizadores do empreendimento, toda a Zona Leste, mais especificamente a do entorno do mesmo do complexo, encontra-se com as mais diversas mudanças estruturais urbanas, refletindo deste modo em modificações econômicas não só na zona em tela, como em toda a região, influenciando, deste modo, o preço dos terrenos de vazios urbanos nas adjacências do empreendimento, além da fundamental reestruturação viária e de serviços básicos na região, seja por meio dos maçantes investimentos em infraestrutura, assim como as indispensáveis adequações viárias ao longo de todo o entorno do complexo – e as adequações viárias deveriam ter tido início juntamente com o início das obras do complexo, pois o trânsito nos arredores e, principalmente, na rotatória da Av. Dez de Dezembro, tem sido aquilo que o cidadão comum chamaria de infernal, tamanho número de congestionamentos, sem hora para acontecer, além do aumento de acidentes, com ou sem vítimas. .

A partir do trabalho de campo, observamos que as obras do Boulevard Londrina Shopping (juntamente com o Hotel Íbis em construção) encontram-se em fases finais, as obras do futuro shopping, concentram-se neste momento na parte externa, visto que toda a parte interna do mesmo já está concluída, visto que lojistas do futuro shopping já receberam as chaves dos seus espaços em novembro de 2012, para infraestruturarem seus espaços lojistas. Deste modo, em conversa com o engenheiro responsável pela obra, Rineu Bechelli, o mesmo nos explica os diversos problemas pelo qual a construção do Complexo Marco Zero passou, desde os numerosos problemas com a antiga empreiteira até a escolha da nova empreiteira, acrescentado, as greves dos funcionários, que na sua maioria, oriundos do estado da Bahia, reivindicavam muitos benefícios, lembra Bechelli, apesar destes problemas, a obra segue a todo vapor, e, apesar da previsão de entrega do shopping antes do natal, ele nos explicou que devido a esses problemas mencionados, essa data não será cumprida, deste modo estamos trabalhando com a data de inauguração no primeiro trimestre de 2013.

Contudo o shopping deve ser finalmente inaugurado em maio de 2013, com aproximadamente 90% dos espaços comerciais já em funcionamento nesta data, conforme mencionados anteriormente, com sua inauguração, novos problemas urbanos surgirão na região, visto o intenso tráfego na Av Dez de Dezembro e pela

única entrada do empreendimento, localizado na Av. Theodoro Victorelli, visto que o outro acesso encontra-se em processo de finalização e interligará o Hotel Íbis com o shopping, além do problema de acessos, obras fundamentais para a abertura de um empreendimento do porte do shopping não foram realizadas como novo recapeamento asfáltico, visto que a avenida mencionada possui muitos buracos derivados dos veículos pesados que circulavam na fase de construção do empreendimento, além da excessiva sujeira do local. A contrapartida do empreendimento que constava a revitalização do Bosque do Marco Zero, teve apenas suas cercas modificadas, nada além disso no bosque, pois a limpeza da área não ocorreu.

Observamos, ainda, que o processo de valorização deste espaço urbano já se encontra fortemente registrado na região, pois na mesma, numerosos investidores de todos os tipos e tamanho, enxergam na região uma alternativa de lucrar. Dentre as maiores investidoras na região, destacaremos a MRV e a Yticon®, sendo a última, um braço da construtora londrinense A. Yoshi. Tendo até o momento da pesquisa três empreendimentos concluídos - um pertencente a Yticon e o restante a MRV – e outros três em fase de implementação e construção como demonstra a figura 14.

**Figura 14: Novos empreendimentos nas proximidades do Complexo.**



Fonte: SOUZA, Rodolfo. 2012.

A foto acima, retrata o processo de valorização do solo urbano, nas proximidades do Complexo Marco Zero, pois retrata o segundo empreendimento da Yticon® na região. Contudo os valores negociados do primeiro empreendimento, para o segundo, tiveram uma valorização destacável – quando o Complexo se encontrava em processo de terraplanagem, um apartamento de 70m<sup>2</sup>, custava cerca de R\$ 170.000,00, já o segundo empreendimento com o mesmo apartamento de 70m<sup>2</sup>, não sai por menos de R\$ 250.000,00, com um detalhe importante acerca do segundo empreendimento, visto que todos os apartamentos foram negociados na primeira semana de lançamento do empreendimento.

Destacaremos a seguir a entrevista realizada por Amorim (2011, p. 232 e 233), em 2009 com Raul Fulgêncio. No qual nas palavras do entrevistado:

A área do Complexo Marco Zero anteriormente havia sido projetada para receber diversos tipos de empreendimentos: um deles tratava-se de um empreendimento habitacional, o outro referia-se à implantação de um terminal de ônibus para a cidade. Contudo, o grupo em torno da Raul Fulgêncio – Negócios Imobiliários conduziu a mudança do tipo de empreendimento que se localizaria no local, eles elaboraram um projeto em tom da reocupação da área, visto que o local, com a saída da Anderson Clayton tornou-se um grande vazio urbano com alto potencial de valorização e excelente localização, afirma o Sr. Raul Fulgêncio. Em outubro de 2005, o grupo gestor conduziu o início do estudo de viabilidade, garantindo aos seus investidores que, caso não fosse possível se construir um grande empreendimento, a área seria loteada, ainda assim assegurando o retorno dos investidores.

Raul Fulgêncio ainda destacou a importância do empreendimento para a cidade, um empreendimento inovador, multiuso e aberto, composto várias âncoras que serviriam a outras finalidades para além daquelas oferecidas por um *shopping center*. [...]

A partir da entrevista acima e por trabalhos de campo, analisando *in loco* a área do complexo, podemos afirmar que, independente do empreendimento recebido, o local da antiga refinaria passaria por novas configurações e estruturações do espaço, pois isso iria ocorrer, embora com menos intensidade do que comparado com a do complexo, que possui uma atração de investimentos de alto volume financeiro, além de instalar na região um novo pólo de investimentos, visto a dispersão das atividades industriais, conforme abordado anteriormente.

As imagens a seguir, representam as etapas da recente transformação da região, ocasionada pela construção do complexo. Na primeira, a antiga refinaria de óleo de soja Anderson Clayton, seguida pelas imagens de construção do empreendimento, e por fim as maquetes digitais dos empreendimentos que serão construídos no local.

**Figura 15: Imagem da antiga refinaria de óleo Anderson Clayton.**



Fonte: Acervo Acil. 2004.

A imagem acima retrata o local anteriormente a da saída do grupo Anderson Clayton. Com a sua saída, boa parte das construções foi abandonada. A empresa não realizou o desmonte das construções, assim o local ficou abandonado e esquecido por cerca de três anos, sendo utilizado pela população local para diversos fins e meios, com por exemplo, pessoas desmontando partes das construções, com o objetivo de reutilizar em suas habitações os entulhos deixados pela refinaria. Cotidianamente que grande parte da população local realizava o “saque” era constituído, em suma maioria, por uma população mais carente dos bairros adjacentes ao terreno.



Figura 16: Construção do empreendimento.



Fonte: SOUZA, Rodolfo, 2012.

Com a demora do início das obras do complexo, justificado por Bechelli, coube as empresas responsáveis pela obra realizar o desmonte das antigas construções, a limpeza do terreno e, conseqüentemente, uma destinação dos resíduos da construção, que acabaram por consumir aproximadamente um ano das atividades no terreno, que não estavam previstas no planejamento inicial. Com o início deste processo realizado pelas empresas responsáveis houve o acarretamento de numerosos problemas para a população da região, como poluição sonora, poluição do ar, pela movimentação de terra, que com chuvas eram “levadas” aos cursos d’água, ocasionando assoreamentos entre outros impactos. Porém, deve-se levar em conta um fato interessante em relação a construção do Complexo, referente ao Estudo de Impactos de Vizinha, que deveria ter sido realizado e aprovado antes do início das obras, mas deve-se ser concluído e aprovado após a conclusão das obras – coisas absurdas que envolvem tais obras e a lentidão do poder público.



**Figura 17: Andamento das obras no Boulevard Londrina Shopping.**



Fonte: SOUZA, Rodolfo. 2012.

**Figura 18: Andamento das obras no Complexo Marco Zero.**



Fonte: SOUZA, Rodolfo. 2012.

**Figura 19: Maquetes digitais do Complexo Marco Zero.**

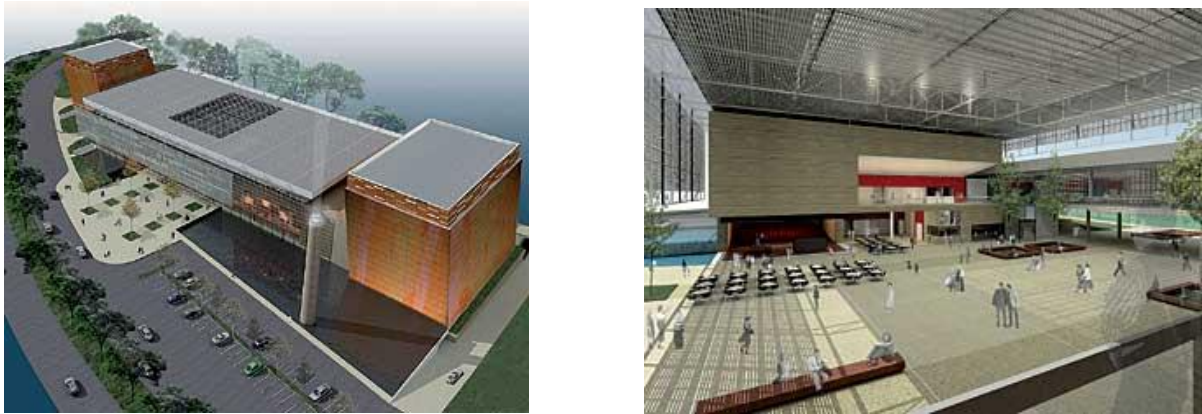


**Fonte:** Sonaes Sierra Brasil – Portfólio: [www.sonaesierra.com.br/pt-BR/portfolio/projects/Brazil/Boulevard\\_Londrina\\_Shopping/default.aspx](http://www.sonaesierra.com.br/pt-BR/portfolio/projects/Brazil/Boulevard_Londrina_Shopping/default.aspx)

Como mencionado anteriormente, apenas o Boulevard Londrina Shopping e o Hotel Íbis, serão concluídos e entregues a população em 2013. Já o centro comercial e residencial, assim como o teatro municipal, conforme constatado até a data da entrega deste trabalho encontra-se em fases iniciais e sem data de provável finalização. Deste modo, concordamos com a entrevista realizada por Amorim (2011), visto que a Zona Leste nunca recebeu grandes investimentos conforme as demais regiões da cidade, no qual Raul Fulgencio relata que “o Marco Zero será um divisor de águas na história de Londrina”, e que o empreendimento já pode ser considerado o maior do gênero no Sul do país, com investimentos estimados em R\$ 600 milhões de reais – mas esquece de mencionar qual a prova de que tal investimento é o maior do país, já que o espaço geográfico sulista é grande demais para um empreendedor dominar tudo que está sendo feito, ou seja, mais uma forma de vender seu produto, por meio de uma “ingênuas” entrevista.

Amorim (2011, p.235), assim descreve a obra do teatro municipal, que terá 10.000 m<sup>2</sup> e esta sendo construído na parte mais alta do terreno e mais próxima das avenidas Celso Garcia Cid e Dez de Dezembro. O projeto do grupo paulista escolhido por meio do concurso realizado pela prefeitura, prevê inicialmente três salas de espetáculos (a maior com capacidade para 1.200 pessoas), edifício didático/administrativo e um espaço denominado boulevard cultural. Este, em fase de finalização, e definido pelo grupo escolhido como basicamente uma extensa cobertura, sendo o principal eixo articulador dos demais projetos integrantes do conjunto. Na imagem 20, maquete digital do futuro teatro municipal.

**Figura 20: Vista externa e interna do Teatro Municipal (maquete digital).**



Fonte: [www.arcoweb.com.br/arquitetura/arquitetura789.asp](http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/arquitetura789.asp), Acesso em: dez. 2012.

Atualmente as obras do teatro não possuem uma data definida para sua entrega, contudo a Prefeitura espera inaugurar o Teatro em 2017, com todas seus espaços abertos a população, Amorim (2011) salienta por meio de entrevista com Raul Fugencio que a obra já se constitui como um marco referencial deste tipo de empreendimento no país, pois, como avaliam analistas urbanos e imobiliários, este projeto é o único deste tipo no Sul do país e projeta Londrina tanto no cenário nacional como internacional, ou seja, novamente a entrevista faz propaganda de algo que ficará pronto apenas em 2017, garantindo que nesse período nada de grandioso será ereto no Sul do Brasil, pois o país precisar parar para que Londrina fique com o maior empreendimento construtivo para um espaço cultural – absurdos discursos e frágeis argumentações, podemos notar. Daremos destaque às palavras de Raul Fulgêncio, o principal gestor de todo o complexo, que afirma: "não somos um grupo de empresários bonzinhos que resolveu fazer uma doação. O que a gente percebe é que a construção do teatro municipal na região leste vai agregar valor ao mercado imobiliário, além de que vai revitalizar toda a região". Além dele, Amorim (2011, p.236) destaca as palavras do arquiteto José Carlos Spagnuolo que afirma, "estamos tentando definir um mix de ocupação, criando um plano de zoneamento para integrar à cidade. Tomando como base os seguintes trechos, podemos afirmar que não há mais dúvidas acerca de que estes empreendimentos alavancaram e valorizaram toda a região leste. Interessante, que nem empreendedor e nem o arquiteto falam sobre as demandas advindas do adensamento urbano que tais obras levaram para a região do Marco Zero e, muito menos, para a Zona Leste, ou seja, quantos trabalhos terão no futuro, cientistas e político-planejadores, para elucidar e

dar uma saída para os problemas urbanos gerados por tais escolhas? Qual o futuro da Zona Leste de Londrina? E a população mais pobre, para onde será enviada?

A presença do Estado, isto é, do poder público local, estadual e federal, no sentido de corroborar para a valorização e a expansão da malha urbana no local, tem se dado com a futura construção do Teatro Municipal no Complexo Marco Zero e com a adequação viária dos principais corredores de tráfego da Zona Leste, dentre outros investimentos e melhorias. Assim, estes investimentos de ordem pública passarão a constar como “âncoras” da valorização imobiliária local, refletindo-se nas expectativas de aumento no preço da terra, mesmo antes de construídos, como é o caso do teatro, assim como foi o caso da UTFPR, também implantada na Zona Leste, que ainda é de difícil acesso.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Geralmente após o final de cada trabalho, nos deparamos com numerosas afirmações e dúvidas acerca do nosso objeto de estudo, seja nos esclarecendo a ideia proposta inicialmente, ou então após seu final nos deparamos com novas questões, novos olhares acerca de se encontrar uma resposta plausível para nosso trabalho e suas conclusões após o período a qual nos dedicamos incansável sobre o tema. Deste modo, após a finalização deste trabalho, afirmamos que a leitura do espaço, do território da Zona Leste de Londrina, foram geradores de novas dúvidas e sem conclusões definitivas, visto que estamos sempre compreendendo e analisando nossos objetos de estudo dia-a-dia, assim acreditamos que compreender o objeto em sua totalidade com apenas um ano de estudo seja uma inadequação intelectual.

Entretanto, ao longo da execução deste trabalho, nos deparamos com nossos objetivos propostos inicialmente (em papel), e que estes se encontram modificados e amplos na análise do real, visto que o espaço encontra-se em constante mutação, o que faz com que nossos objetivos acabam se modificando naturalmente, ao determinarmos a limitação espacial de nosso trabalho, nos deparamos com uma região que envolve uma realidade distinta das demais regiões da cidade, visto que o atual processo de renovação urbana, possui semelhança com o início do que conhecemos hoje como Gleba Palhano, visto a ação dominadora do capital na região por meio das grandes empresas imobiliárias.

O fato de nosso objeto de estudo estar localizado em uma cidade média e cujas dinâmicas econômicas encontram-se pautadas em uma cidade “grande”, verificamos ao longo do nosso trabalho que as atuais dinâmicas do mercado imobiliário em Londrina ocorrem de maneira desordenada, privilegiando regiões em detrimento de outras e quando estas se encontram saturadas, o grande mercado imobiliário, procura novas regiões não consolidadas na dinâmica capitalista do solo urbano, ocasionando cada vez mais, lucros aos agentes envolvidos nesta dinâmica, que em conjunto com os pressupostos teóricos da produção do espaço urbano, podemos realizar uma análise da nova “menina dos olhos” dos agentes imobiliários em Londrina.

Para o desenvolvimento deste trabalho buscamos analisar, observar e refletir o processo de dilatação do tecido urbano Londrinense, visto que esta dilatação, é de



fundamental importância para reflexionarmos acerca do atual modelo de (re)estruturação de áreas da cidade, que em conjunto com os diversos métodos de especulação urbana, seja por meio dos agentes imobiliários, proporcionando um raciocínio enquanto forma de entendermos o processo de acumulação do capital, sua reprodução, valorização, diversificação e dinamização de sua ação nos mais diversos contornos no espaço urbano.

A partir do momento que compreendemos estes processos, os mesmos nos auxiliaram a refletir sobre o atual modelo praticado pela urbanização brasileira, por intermédio de suas configurações espaciais e suas vinculações ao processo de multiplicação dos promotores envolvidos. Deste modo, o direcionamento dos fluxos capitalistas estabeleceu-se imediatamente no espaço, visto que nosso objetivo atenuara em consolidar um raciocínio por nos esperado, para que, sua indagação, acerca do desenvolvimento consolidado dos mesmos, no qual nos manifesta-se enquanto conjuntura e hipóteses do objeto de investigação.

A partir do primeiro capítulo deste trabalho por meio do quadro teórico levantado, averiguamos ao longo do mesmo o processo de formação do espaço urbano, que destacado pela sua localização e importância, seu valor se altera ao longo do tempo, seja para mais ou para menos, visto suas condições de acessibilidade, seguindo a lógica do sistema capitalista, que dita à localização da classe de maior poder aquisitivo, nas melhores localizações da cidade, ocasionando nestas áreas o processo de valorização do solo urbano, destacado pelo processo de verticalização, como podemos observar no decorrer deste trabalho na área em estudo, que caracterizada por ser a segunda maior região da cidade com conjuntos habitacionais, com a instalação do Complexo Marco Zero, numerosos projetos de verticalização, estão ocorrendo na região, exercendo pressão nos moradores das áreas próximas do empreendimento como, por exemplo, o significativo aumento do IPTU, levando diversos moradores a negociarem seus lotes urbanos por meio de numerosas pressões por meio dos grandes agentes imobiliários.

Portanto, por meio dos levantamentos referentes ao processo de acumulação financeira do setor imobiliário, nos permitiu verificar, que no decorrer do trabalho, realizássemos muitos questionamentos referentes aos processos e conexões de (re)produção do espaço urbano, que condicionada por dessemelhantes modelos de acumulação capitalista, cada vez mais ocasiona e distancia uns dos outros as desigualdades sociais referentes ao processo de exclusão as classes menos

favorecidas o direito à cidade, direito à moradia e ao espaço urbano, que observado nos bairros carentes como a Vila Fraternidade e o Pindorama, que já começaram a “sentir” os efeitos e seus desdobramentos urbanos das obras do complexo, com desapropriações, famílias se desterritorializando em direções afastadas da cidade, a alegação das desapropriações, é que a região da vila Fraternidade constitui em uma área de invasão, com inúmeras habitações sub-humanas as margens dos cursos de água e em outras áreas do conjunto. Contudo, como observado, a população mais carente da área do complexo são os mais afetados, visto que para a consolidação do shopping, os agentes produtores de espaço, julgam necessário a região passar por uma “limpeza social”, no qual o mais pobre é enxotado para longe e o mais rico atraído para suas proximidades.

Com sua expectativa de abranger cerca de 1.000.000 de pessoas da região metropolitana de Londrina e região norte paranaense, o complexo pretende competir com o Shopping Catuai, enquanto polo canalizador seja de investimentos ou população. Contudo, a região metropolitana de Londrina, não é considerada uma região consolidada, visto que na prática, a região metropolitana não passa de um mero jogo político, como analisado ao longo do segundo capítulo. Que a partir do momento em que coube aos Estados assumirem a responsabilidade de efetivar e consolidar novas regiões, este processo tornou-se mero fator político. Observado que Londrina e Maringá, pelo seu número de população e de municípios sem grandes conexões com os principais núcleos urbanos, não se encaixam na categoria de região metropolitana, assim como diversas regiões institucionalizadas pelo território nacional. Londrina, contudo é considerada enquanto polo regional, visto que exerce grande influência nas cidades adjacentes, deste modo considerar Londrina como região metropolitana, chega a ser um exagero, embora Londrina apresente alguns dos processos de consolidação de região metropolitana como o processo de conurbação do tecido urbano londrinense com Cambe e Ibiporã. Portanto apenas o processo de conurbação não deve ser considerado fundamental para a implementação da região metropolitana, devemos portanto salientar que no futuro, Londrina deverá de fato se tornar uma região metropolitana.

Outro problema decorrente de uma obra das proporções do Complexo é o sistema viário. Visto que sua localização na Av. Dez de Dezembro, importante via de acesso à cidade encontra-se, extremamente saturada, e com a abertura do Boulevard Londrina Shopping e futuramente as demais obras do Complexo,

podemos afirmar que o trânsito da Av. Dez de Dezembro, será um caos, acreditamos que antes dos inícios das obras, o grupo juntamente com a Prefeitura, deverá criar novas alternativas para o trânsito da região, como por exemplo, a construção de um elevador, o que facilitaria e daria mais fluxo; ao pesado trânsito da Avenida Dez de Dezembro. Dentre os aspectos levantados, o Complexo, é visto pela população da região Leste, com muito entusiasmo, pois as metamorfoses do espaço urbano, vem consolidando-se em uma área deteriorada e abandonada pelo poder público e privado, e com as recentes obras enfrentadas na região, deste modo alterou-se negativamente e positivamente a dinâmica da região. Dentre os principais pontos, podemos destacar o desalojamento de parte da população e as melhorias urbanas que vem ocorrendo em toda a região.



## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Vandr  Bolívar P golo de. **Especula o e valoriza o imobiliária na Palhano em Londrina: Rítmicas pelo espaço e tempo da produ o condominial**. 2005. 384f. Disserta o. (Mestrado em Geografia) Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

AMORIM, Wagner Vinicius. **A Produ o Social do Espaço Urbano em Londrina – PR: a valoriza o imobiliária e a reestrutura o urbana**. 2011. Disserta o (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e tecnologias - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente – São Paulo, 2011.

\_\_\_\_\_. **Produ o Capitalista da Cidade e do Poder Público Local: a valoriza o imobiliária e a reestrutura o urbana em Londrina – PR – Brasil**. 2010. Disponível em:

<[www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/geocritica2010/627.htm](http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/geocritica2010/627.htm)>.

Acesso em: 17 out. 2012.

BENATTI, Ant nio Paulo. **O Centro e as Margens: bo mia e prostitui o na “capital mundial do café” (Londrina: 1930 – 1970)**. 1996. Disserta o (Mestrado em Geografia) Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1996.

BERNARDES, Nilo. Expansão do povoamento no estado do Paraná. . In: CARVALHO, Márcia Siqueira de; FRESCA, Tania Maria.(orgs). **Geografia e Norte do Paraná: Um resgate histórico**. Londrina: Humanidades, 2007.

BRASIL. Lei Complementar n  14, de 8 de junho de 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LCP/Lcp14.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp14.htm)>. Acesso em: 20 julho de 2012.

\_\_\_\_\_. Projeto de Lei n  3.460, de 2004. Institui diretrizes para a Política Nacional de Planejamento Regional Urbano, cria o Sistema Nacional de Planejamento e Informa es Regionais e dá outras Providencias. **Diário da Câmara dos Deputados**, Brasília, DF, 2004.

BRAGUETO, Claudio Roberto. **A Inser o da Microrregião geográfica de Londrina na Divisão territorial do Trabalho**. 1996. Disserta o (Mestrado em Geografia) Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

BRAGUETO, Claudio Roberto. O comportamento territorial do norte do Paraná como frente de expansão e frente pioneira. In: CARVALHO, Márcia Siqueira de; FRESCA, Tania Maria.(orgs). **Geografia e Norte do Paraná: Um resgate histórico**. Londrina: Humanidades, 2007.

BRAGUIN, Nilvan Jer nimo Ribeiro. O Espaço urbano: da constru o e valoriza o a problemática habitacional. **OBSERVATORIUM: Revista Eletr nica de Geografia**, v.1, n.2, p.105-117, jul. 2009.

BORTOLOTTI, João Baptista. **Planejar é preciso**: memórias do planejamento urbano de Londrina. Londrina: Midiograf, 2007. 204p.

CANDOTTI, Eliane Aparecida. **Memórias da cidade**: Londrina 1930/1960. 1997. Monografia (Especialização em História) Departamento de História da Universidade Estadual de Londrina – UEL, Londrina.

CALVENTE, Maria del Carmen M. H. **TURISMO E EXCURSIONISMO**: o qualificativo rural - um estudo das experiências e potencialidades do norte velho do Paraná. 2001. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

CAMBIAGHI, Salete Magdalena. O povoamento do norte do Paraná. In: CARVALHO, Márcia Siqueira de; FRESCA, Tania Maria.(orgs). **Geografia e Norte do Paraná**: Um resgate histórico. Londrina: Humanidades, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A reprodução da cidade como “negócio”. In: CARLOS, Ana F. A. e CARRERAS, Carles (orgs). **Urbanização e Mundialização. Estudos sobre a metrópole**. São Paulo: Contexto, V. 4, (Coleção GEOUSP – Abordagens), 2005.

CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.) **Os Caminhos da Reflexão sobre a Cidade e o Urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CASARIL, Carlos Cassemiro. **Meio século de verticalização urbana em Londrina – PR e sua distribuição espacial**: 1950 – 2000. 266f. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2009.

CASTELNOU, Antonio Manuel N. **Panorama geral da arquitetura londrinense**. 1996. (Relatório de Pesquisa) Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Estudos Superiores de Londrina – CESULON, Londrina.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, Henrique Rezende. **A Região Metropolitana na Federação Brasileira**: estudo de caso de Londrina, Paraná, 2006. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

CAVALCANTI BERNARDES, Lysia Maria. O problema das “frentes pioneiras” no estado do Paraná. In: CARVALHO, Márcia Siqueira de; FRESCA, Tania Maria.(orgs). **Geografia e Norte do Paraná**: Um resgate histórico. Londrina: Humanidades, 2007.

COELHO, Mária Célia Nunes. Impactos ambientais em áreas urbanas: teoria, conceitos e métodos de pesquisa. In: GUERRA, António José Teixeira; CUNHA, Sandra Baptista (orgs.). **Impactos Ambientais no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

CORRÊA, Roberto L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

\_\_\_\_\_. Hinterlândias, Hierarquias e Redes: avaliação da produção geográfica brasileira. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 51, n.3, p. 113-138, jul/set. 1989.

COSTA, Ademir Araújo. **A Verticalização e as Transformações do Espaço Urbano de Natal – RN**. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000.

CUNHA, Fábio César A. **A Metrôpole de Papel: a representação Londrina metrôpole na institucionalização da região metropolitana de Londrina**. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2005.

DELEUZE, Gilles; GUATARRI, Félix. **O Que é Filosofia?** Rio de Janeiro: 34, 1991.

DOMINGOS, Thiago Augusto. **Metrôpole e Região Metropolitana: Reflexões sobre a região metropolitana de Londrina**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina – Paraná, 2010.

DUSSEL, Enrique. **La Producción Teórica de Marx: um comentario a los Grundrisse**. 3. Ed. México D. F.: Siglo Veintiuno Ed., 1998.

FAUSTO, Boris. **A Revolução de 1930: Historiografia e história**. 3ª ed. São Paulo, 1976.

FIRKOWSKI, Olga; MOURA, Rosa. Regiões Metropolitanas e Metrôpoles: Reflexões acerca das espacialidades e institucionalização no sul do Brasil. **Revista RA'EGA**. Curitiba: UFPR/Departamento de Geografia, v.5. n.5, 2001.

FERNANDES, Nelson Nóbrega. Sentindo espacial da renda da terra e espaço urbano. In: MOREIRA, Ruy (org.). **Geografia: teoria e crítica - o saber posto em questão**. Petrópolis: Vozes, 1982.

FREITAS, Cesar Augustus L. L.; VIEIRA NETO, Antônio. **O Processo de Valorização do Solo Urbano: formação e apropriação da mais-valia especial**. 2005. Disponível em:

<[www.unicamp.br/cemarx/ANAIS%20IV%20COLOQUIO/comunica%E7%F5es/GT2/qt2m1c2.pdf](http://www.unicamp.br/cemarx/ANAIS%20IV%20COLOQUIO/comunica%E7%F5es/GT2/qt2m1c2.pdf)>. Acesso em: 27 maio de 2012.

FRESCA, Tânia M. **A Rede Urbana do Norte do Paraná**. Londrina: Eduel, 2004.

\_\_\_\_\_. **Transformação da Rede Urbana do Norte do Paraná: estudo comparativo de três centros**. 2000. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

\_\_\_\_\_. A área central de Londrina: uma análise geográfica. **Geografia**. Londrina. V.16, n.2, jul/dez. 2007

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.

GRASSIOTTO, Maria Luiza. F. **Espaços comerciais**: a arquitetura em dois shopping centers de Londrina. 2000. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

HOTZ, Eduardo Fontes. A Organização Metropolitana Pós-Constituição de 1988. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, v. 14, n.4. Disponível em: <[www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392000000400010](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400010)>. Acesso em: 16 abril de 2012.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Estimativas e Projeções da População 2012**. Extraído do site: <[ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas\\_Projecoes\\_Populacao/Estimativas\\_2012/estimativa\\_2012\\_municipios.pdf](http://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_Projecoes_Populacao/Estimativas_2012/estimativa_2012_municipios.pdf)>. Acesso em: 10 out. 2012.

\_\_\_\_\_. **Censos Demográficos 1940/2010**.

IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). **Caracterização e Tendências da Rede Urbana no Brasil**: configurações atuais e tendências da rede urbana. Brasília: IPEA, 2002.

JANUZZI, D. C. R. **Avaliação de áreas públicas do centro da cidade de Londrina**. 2000. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – FAU/USP, São Paulo, 2000.

KAUTSKY, Karl. **A Questão Agrária**. Rio de Janeiro: Laemmert, 1968.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo Metrôpoles: Território e Sociedade. In: SILVA, Catia Antônia; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José G. (Orgs). **Metrópole**: Governo, Sociedade e Território. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

LINARDI, Maria Cecília Nogueira. **Pioneirismo e Modernidade**: a urbanização de Londrina – PR. 1995. 250f. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

LONDRINA. Lei no 1.444, abril de 1968. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Londrina**. Curitiba, 1968.

LUIZ, Adilson Nalin. **A evolução urbana de Londrina – PR no período de 1957 a 1980 através de fotointerpretação**. 1991. Monografia (Bacharelado em Geografia) Departamento de Geociências. Universidade Estadual de Londrina – UEL. Londrina.

MARICATO, Hermínia. Problemas e Mitos na Luta Pela Moradia. In: **Travessia**. Revista do Migrante. Cidade e o Embate Pela Vida. Campinas: UNICAMP, 1988.

\_\_\_\_\_. Metropole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**. São Paulo, v.17, n.48, 2003.

MARX, Karls; ENGELS, Friederich. **A Ideologia Alemã**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

MARX, Karl. **O Capital**. São Paulo: Nova Cultural, 1988. (Os Economistas v. 1).

MATOS, Heloisa. O Discurso Político Oculto na Comunicação do Governo Médici. **Libero**. São Paulo, ano VI, n.12, 2003.

MATOS, Olgária Chain F. A cidade e o tempo: algumas reflexões sobre a função social das lembranças. **Revista Espaço e Debates**, Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, ano II, 1982.

MENDONÇA, Francisco de Assis. **O clima e o planejamento urbano de cidades de porte médio e pequeno**: proposição metodológica para estudo e sua aplicação à cidade de Londrina/PR. 1994. Tese (Doutorado em Geografia Física) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MÉO, Guy Di. Introdução ao Debate Sobre Metropolização. **Confins**. v.4, n.4, 2008. Disponível em: <<http://confins.revues.org/5433>>. Acesso em: 2 maio de 2012.

MIELE, Sávio Augusto. **O Movimento da Economia Financeira na Dinâmica imobiliária de São Paulo**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MONTE-MÓR, Roberto L. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In C. C. Diniz & M. A. Crocco (Eds.), **Economia Regional e Urbana**: contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: EdUFMG, 2006.

MOURA, Rosa *et al.* Brasil metropolitano: uma configuração heterogênea. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n.105, jul/dez 2003.

MULLER, Nice L. Contribuição ao estudo do norte do Paraná. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, v. 22, 1956.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NAKAGAWARA, Yoshiya. **As Funções Regionais de Londrina e sua área de influencia**. Londrina: Eduel, 1973.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. A lógica da especulação imobiliária. In: Ruy Moreyra (org.). **Geografia: teoria e crítica - o saber posto em questão**. Petrópolis: Vozes, 1982.

ORLANDI, Eni P. **Discurso e Texto: formação e circulação dos sentidos**. Campinas: Pontes, 2001.

PEREIRA, Luiz. Urbanização e Subdesenvolvimento. In: \_\_\_\_\_ (org). **Urbanização e Subdesenvolvimento**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Zathar, 1973.

PRANDINI, Neyde. Aspectos da Geografia Urbana de Londrina. In: Anais da Associação dos geógrafos brasileiros. vol. VI. tomo I. 1954. **Anais...** São Paulo. p. 62-80.

RAMOS, Márcia E. O lazer como expressão dos modos de vida no espaço urbano de Goiânia. In: CAVALCANTI, Lana de S. **Geografia da Cidade: a produção do espaço urbano**. Goiânia: Alternativa, 2001.

REIS, Nestor G. **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RICARDO, David. **Princípios de economia política e tributação**. São Paulo: Ed. Nova Cultural, 1988.

ROBIRA, Rosa T. Áreas metropolitanas: espaços colonizados. In: CARLOS, Ana F. A. e CARRERAS, Carles (orgs). **Urbanização e Mundialização. Estudos sobre a metrópole**. São Paulo: Contexto, V. 4, (Coleção GEOUSP – Abordagens), 2005.

SANTOS, Carlos Nelson F. Está na hora de ver as cidades como elas são de verdade. **BIB**. Rio de Janeiro, n.21, 1º semestre, 1986.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo, Nobel, 1987.

\_\_\_\_\_. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo, Edusp, 2009.

\_\_\_\_\_. Crescimento nacional e nova rede urbana: o exemplo do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.29, n.4 abr/jul 1967.

SANTOS, Robério Ferreira. Análise crítica da interpretação Neoclássica do processo de modernização agrícola Brasileira. **Revista de Economia e Política**. v.8, n.3 jul/set. 1988. Disponível em: <[www.rep.org.br/pdf/31-8.pdf](http://www.rep.org.br/pdf/31-8.pdf)>. Acesso em: 30 agosto de 2012.

SILVA, Andréa C. **Londrina: uma parcela de sua História a partir das vilas Siam, Casoni e Nova**. 1997. Monografia (Bacharelado em Jornalismo). Departamento de Jornalismo - Universidade Estadual de Londrina, 1997.

SILVA, William R. **Descentralização e redefinição da centralidade em e de Londrina**. 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Unesp, Presidente Prudente, 2002.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (org.). **A Produção Capitalista de Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial**. São Paulo: Alfa, 1979.

\_\_\_\_\_. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

SOUZA, Marcelo Lopes. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, Maria Adélia A. Reconstituindo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação. In: SILVA, Catia Antônia; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José G. (Orgs). **Metrópole: Governo, Sociedade e Território**. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

SOUZA, Paulo Marcelo de; LIMA, João Eustáquio de. Intensidade e dinâmica de modernização agrícola no Brasil e nas unidades da Federação. **Revista Brasileira de Economia**. Rio de Janeiro, v.57, n.4. 2003. Disponível em: <[www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-1402003000400007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-1402003000400007&script=sci_arttext)>. Acesso em: 19 de julho de 2012.

SCHWARTZ, Wilson. **Poder Emergente no Sertão**. Londrina: Midiograf, 1997.

TOMAZZI, Nelson Dacio. "**Norte do Paraná**" Histórias e fantasmagorias. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2000.

TAKEDA, Marcos. **As transformações da área central de Londrina: uma outra centralidade**. 2005. Monografia (Bacharelado em Geografia), Departamento de Geociências, Universidade Estadual de Londrina - UEL, Londrina.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **Norte Velho, Norte Pioneiro**. Curitiba: Vicentina, 1987.