
Fragmentação do Espaço Urbano de Londrina

William Ribeiro da Silva *

RESUMO

O presente texto tem por objetivo explicitar a forma urbana de Londrina em seu caráter poli(multi)centralizante, fazendo uma rápida análise do processo de crescimento da cidade e de fragmentação do seu espaço. Concebemos que esta fragmentação amplia a segmentação urbana, sendo uma característica do modo capitalista de produção que é seletivo e excludente. Realizamos uma análise dos fluxos das pessoas nos transportes coletivos urbanos por acreditar que sejam reforçadores do processo descentralização e de redefinição da centralidade. Chegamos às considerações de que a cidade a importância do Centro Tradicional em Londrina ainda é grande, mas que as novas áreas centrais estão se desenvolvendo ampliando sua atração. Encontramos centralidades que atraem pessoas, mercadorias, capitais e idéias em diferentes escalas (intra e inter urbana) e de diferentes padrões socioeconômicos, revelando a segmentação do espaço urbano de Londrina.

PALAVRAS-CHAVE: centralidade; segmentação urbana; centro; transporte coletivo; fragmentação.

INTRODUÇÃO

A discussão sobre as diferentes tendências expressadas pelo espaço urbano mostra que sua produção se faz cada vez mais de forma fragmentada¹. O crescimento das cidades fez-se acelerado e possibilitou, por uma lógica de interesses de classes sociais, aumentar o território da cidade e diferenciar seu espaço de acordo com níveis de rendimento (classes sociais). Vários são os elementos que possibilitam a fragmentação do espaço urbano, entre eles a produção de enclaves², que seriam os limites das áreas de influência das novas centralidades que se formam. Portanto, temos uma ruptura com a cidade centralizadora em um único ponto, que permite a convivência entre as diferentes camadas da população, passando para uma cidade que se mostra poli(multi)nucleada, utilizando das palavras de Henri Lefebvre, quando trata da implosão/explosão da cidade contemporânea.

Sendo assim, este trabalho pretende colocar em evidência a fragmentação urbana de uma cidade de médio porte (Londrina-PR), a

qual acreditamos estar em processo intenso de fragmentação, devido à conjuntura de diferentes interesses envolvidos, destacando os promotores imobiliários e o poder público, os quais atuam de acordo com os interesses do modo capitalista de produção.

Nas áreas metropolitanas, devido ao crescimento muito mais acelerado, o processo de fragmentação já alcançou níveis mais complexos, pois a própria extensão contribui de forma decisiva para formação de enclaves. No entanto, a partir dos anos 70, com o desenvolvimento dos meios de transportes (coletivos e individuais) as cidades de médio porte também iniciaram o processo de fragmentação, pois possibilitou aos moradores das cidades buscarem lugares mais distantes do centro urbano para constituir residência, surgindo a formação de novas centralidades urbanas. É importante salientar que as novas centralidades podem ser diferenciadas de acordo com sua escala de influência e da camada social que atraem.

* Graduado em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina. Mestrando em Geografia pela FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente-SP, sob orientação da Prof.a Maria Encarnação Beltrão Sposito. Bolsista FAPESP. e-mail: williamribeiro@hotmail.com

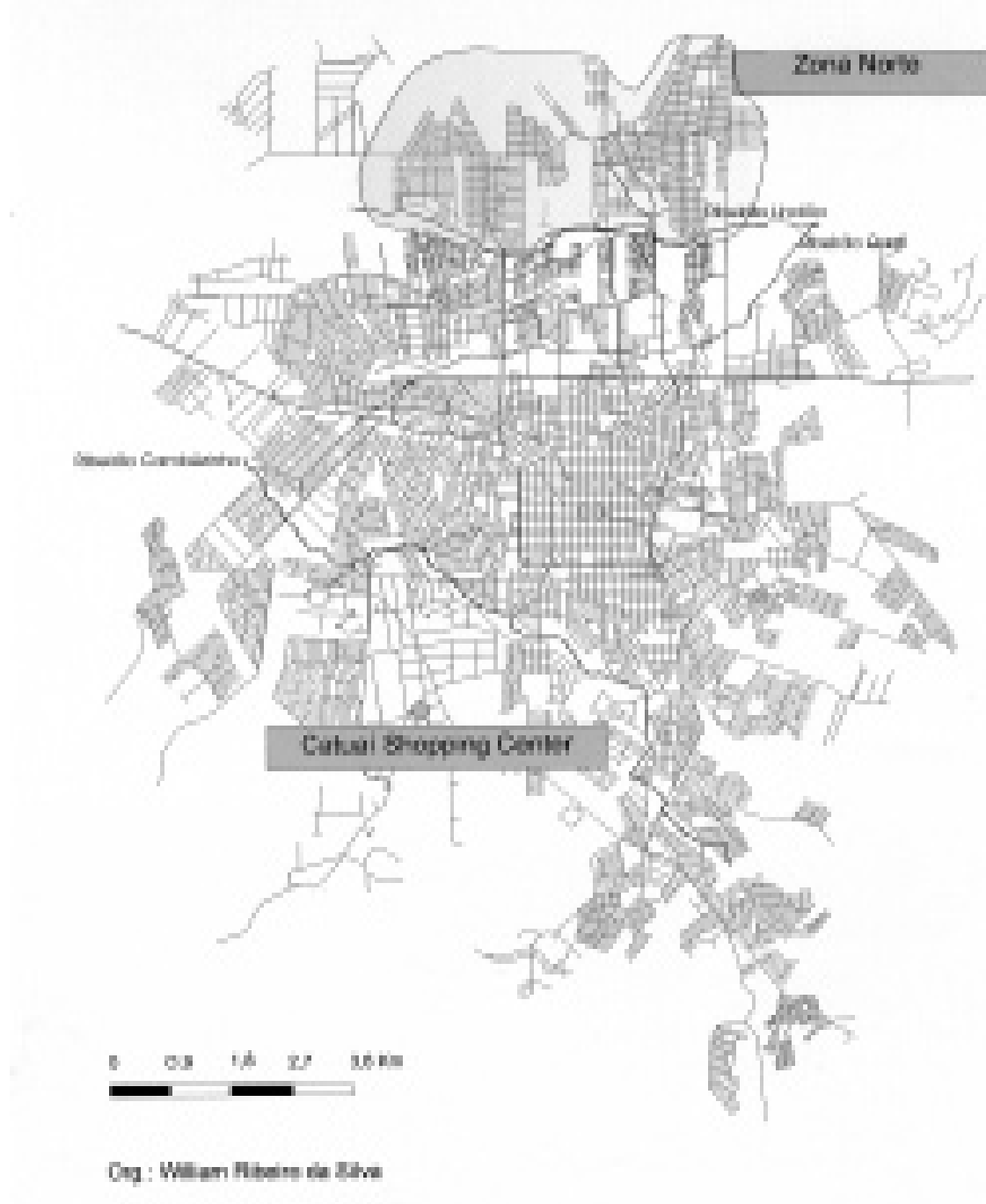
Iremos demonstrar as contradições entre o crescimento populacional e espacial e os diferentes usos do solo urbano e fluxos internos e externos de Londrina, de modo que se explicita a produção do espaço urbano com diferenciadas formas de apropriação deste espaço, demonstrando o seu padrão de poli(multi)centralidade e de fragmentação, com a análise de duas novas expressões de centralidade, que são o “Catuaí Shopping Center” e os “Cinco Conjuntos – Zona Norte”;

áreas que apresentam grandes diferenciações quanto ao padrão de centralidade (escala e camada social que atraem).(Ver figura 1)

1. PRODUÇÃO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE LONDRINA

As diferentes lógicas de produção do espaço urbano estão relacionadas com os interesses envolvidos em tal produção, de

Figura 1 – Localização das Áreas de Estudo.



modo que não mais interessa o valor de uso, mas sim o valor de troca do espaço. Isto representa que a cidade está subordinada à lógica do capital e serve como espaço privilegiado para sua reprodução.

Segundo Sposito (1997, p. 64),

a cidade é, particularmente, o melhor lugar onde se reúnem as melhores condições para o desenvolvimento do capitalismo. O seu caráter de concentração e densidade, viabiliza a realização com maior rapidez do ciclo do capital, ou seja, diminui o tempo entre o primeiro investimento necessário à realização de uma determinada produção e o consumo do produto. A cidade reúne qualitativa e quantitativamente as condições necessárias ao desenvolvimento do capitalismo, e por isso ocupa o papel de comando na divisão social do trabalho.

Desta forma, a produção do espaço urbano se faz de forma coletiva, envolvendo várias camadas da sociedade, entre elas os operários da construção civil, construtoras, imobiliárias, proprietários fundiários e até mesmo movimentos sociais, sob o respaldo do poder público, que possui a tarefa/poder de criar/elaborar/sancionar leis que regulamentam o espaço urbano, como a de uso do solo ou a de zoneamento urbano.

Ressalte-se que o poder público emprega dinheiro público na implantação de infra-estruturas que serão apropriadas de forma privada por uma camada seleta da cidade. Desta forma, Rémy e Voyé (1994) afirmam que a produção do espaço urbano se faz de forma coletiva e sua apropriação se faz de forma privada e seletiva, e destacam que,

tais situações fazem com que a cidade já não mais apareça como o lugar da escolha a não ser a uma minoria cada vez mais restrita da população: a que dispõe de um rendimento nitidamente superior ao da procura média que rege o mercado da habitação. (Rémy e Voyé, 1994, p. 124)

Portanto, devemos direcionar a devida atenção ao poder público que possui o papel de regulamentador da reprodução capitalista, criando condições propícias para a acumulação capitalista, através da implantação de infra-estrutura e do sancionamento

de leis regulamentadoras do espaço urbano, como já mencionamos anteriormente.

Em Londrina, em ambas áreas escolhidas para o estudo, encontramos uma atuação decisiva do poder público, pois:

a) O "Catuaí Shopping Center", foi construído em 1990, com capital de uma construtora local, numa área da cidade carente de ocupação populacional e de infra-estruturas, o que demandou do poder público uma intensa implantação de infra-estruturas [avenida de acesso de alta velocidade, viaduto para intersecção com rodovia de grande fluxo de veículos (eixo de ligação com outras cidades de menor porte)].

Este empreendimento expressa uma centralidade que extrapola os limites municipais, atraindo população de várias cidades da região, exercendo, portanto, uma centralidade inter-urbana. Atualmente há uma intensa valorização do solo na região do shopping e a implantação de vários condomínios residenciais horizontais de alto padrão.

b) Os chamados "cinco conjuntos" na Zona Norte foram criados nos anos 70 por uma política de construção de conjuntos habitacionais para população de menores rendimentos, em área bastante distante do centro da cidade, e que não possuía ligação através de linhas de ônibus ou de vias rápidas. No entanto, atualmente, após seu rápido crescimento populacional (aproximadamente 100.000 habitantes) e da instalação de equipamentos comerciais em quantidade e variedade consideráveis, o poder público iniciou a instalação de infra-estruturas. Com a ampliação do comércio na Zona Norte, temos a expressão de uma centralidade local, ou seja, intraurbana.

Percebemos, então, que no primeiro caso houve uma produção do espaço com financiamento do poder público, para um estabelecimento privado que atende a uma seleta população com rendimentos elevados, não sendo, portanto, de uso da coletividade da população, não justificando o investimento público. E no segundo caso, temos uma área habitada por uma grande população de baixos rendimentos que não recebeu de imediato a implantação de infra-estrutura suficiente, o qual somente foi parcialmente implantado por reivindicações populares³.

A cidade de Londrina, fundada em 1929 e elevada a condição de município no ano de 1934 por uma companhia inglesa (Companhia de Terras Norte do Paraná) que visava a colonização do norte do Paraná, cresceu a partir do seu centro tradicional, foi inicialmente projetado para comportar 20.000 habitantes, que logo foi superado nos primeiros anos após sua fundação.(ver tabela 1)

Seu desenvolvimento se deu principalmente pela centralidade que exercia e exerce sobre as demais cidades da região e também sobre a área rural bastante dinâmica. Seu

crescimento urbano original deu-se entre os divisores de água do Ribeirão Cambézinho (sul da cidade) e o Ribeirão Quati (norte da cidade), o qual terminou formando uma certa noção de enclave por parte da população, e o que dificultava o desenvolvimento de outras áreas da cidade. Com a implementação de políticas públicas de implantação de infraestruturas e de construção de conjuntos habitacionais populares, a partir dos anos de 1970, a cidade se estendeu e ultrapassou o divisor de águas do Ribeirão Quati, alcançando o Ribeirão Lindóia e formando, primei-

Tabela 1 – Evolução da População de Londrina

ANO	POP. URBANA	POP. RURAL	TOTAL
1935	4.000	11.000	15.000
1940	19.531	64.765	75.296
1950	33.707	33.144	66.851
1953	48.000	42.000	90.000
1960	77.362	57.439	132.821
1970	163.871	64.661	288.532
1980	267.102	34.647	301.749
1991	376.676	23.424	390.100
1996	396.530	16.364	412.894
2000	433.264	13.585	446.849

Fonte MÜLLER (1956, p. 91). Censos Demográficos do IBGE, 1950, 1970, 1980 e 1991. Sínope preliminar do Censo Demográfico 1960 e 2000, IBGE e Plano Diretor de Londrina, 1997.

ramente pela distância (enclave) em relação ao centro tradicional uma centralidade que atende aos habitantes da área (Zona Norte). – (ver tabela 2)

Posteriormente, com o desenvolvimento dos meios de transportes, e com a descentralização dos transportes coletivos, com a criação dos terminais de bairro, com o processo de descentralização dos equipamentos urbanos, a cidade apresenta uma dinâmica que se mostra polinucleada, mas que ainda preserva o forte papel de atração

do centro tradicional. Retomaremos esta discussão posteriormente.

2. CRESCIMENTO ESPACIAL DE LONDRINA

Realizamos um estudo no grupo de pesquisa IMAP (Imagens e paisagens) do departamento de Geociências da UEL, para verificação do crescimento da área urbana de Londrina, entre os anos de 1996 e 1998, portanto, um período reduzido, porém que revela as características recentes do crescimento urbano de

Tabela 2 – Número de Unidades Residenciais em Conjuntos Habitacionais Construídos em Londrina – 1993

Região	1970/79	1980/89	1990/92	Total
Norte	8.369	5.577	1.695	15.641
Sul	938	2.878	320	4.136
Leste	1.149	1.606	1.264	4.019
Oeste	726	2.226	595	3.547
Centro	34	396	0	430
Total	11.216	12.683	3.874	27.773

Fonte Cavallari, (1994, p. 41)

Londrina. Para tal estudo, utilizamos imagens de satélite Landsat TM, de 1996 e 1998, operadas no sistema de informação geográfica SPRING, no qual delimitamos o perímetro da área loteada nos respectivos anos e alcançamos os seguintes resultados:

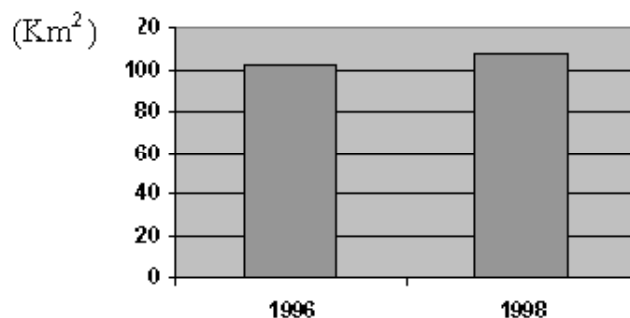
Encontra-se, portanto, um crescimento de aproximadamente 4,58 Km², entre os anos de 1996 e 1998, equivalendo a 4,45% da área loteada de Londrina-PR (Ver gráfico 1), sendo um crescimento considerado rápido devido ao reduzido intervalo de tempo (apenas 2 anos).

Percebe-se que houve um crescimento da área loteada principalmente nas regiões norte e sul da cidade, devido às demais extremidades estarem quase que totalmente

aglomeradas com cidades vizinhas (Cambé-oeste e Ibiporã-leste). Além das políticas de novos loteamentos adotadas pela prefeitura municipal e pela intensa formação de favelas e assentamentos urbanos, principalmente, nas regiões norte e sul.

Porém devemos considerar este crescimento acelerado como um agravante no processo de fragmentação, pois além de aumentar as distâncias dentro da cidade contribui para o fortalecimento dos enclaves.

Gráfico 1 – Crescimento da Área loteada de Londrina-Pr .



Fonte: Ribeiro, 1998

3. FRAGMENTAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE LONDRINA

Na figura 1 percebemos que as duas áreas em estudo se apresentam relativamente integradas ao tecido urbano, porém temos que explicitar que além da forma urbana faz-se necessário também o estudo da circulação, ou seja, dos fluxos de pessoas, veículos, idéias, decisões, etc. Para tal devemos realizar um estudo da centralidade urbana.

Partimos, então, da concepção de que não existe cidade nem ambiente urbano sem que exista um centro (Lefebvre, 1999). A centralidade urbana pode se expressar sob diversos padrões, os quais podem ser de escala intra e inter-urbana e na atração de populações de classes sociais diferenciadas, realizando, portanto, o surgimento de novas centralidades que ampliam a fragmentação do espaço urbano.

Desta forma Lefebvre (1999, p. 46) afirma que:

Esse espaço urbano é contradição concreta. O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições. O centro urbano é preenchido até a saturação; ele apodrece ou explode. As vezes invertendo seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio a raridade. Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de tudo o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra, produtos da indústria, obras humanas, objetos e instrumentos, atos e situações, signos e símbolos. Em que ponto? Qualquer ponto pode tornar-se o foco, a convergência, o lugar privilegiado. De sorte que o todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação. De sorte que todo espaço urbano foi, é, e será, concentrado e poli(multi)cêntrico.

A contribuição de Sposito (1991, p.16) corrobora com o pensamento, de modo que,

O processo de produção de novas formas/expressão da centralidade são reforçadores noção de concentração, na medida em que se reproduz as formas de centralidade, ao se exprimir numa 'poli(multi)centricidade' e, portanto, numa estrutura urbana multinuclear, que caminha para uma segregação espacial.

Salgueiro (1998, p.41) afirma que com a fragmentação do espaço urbano há o surgimento de uma nova configuração na lógica interna das cidades, de modo que

O centro perde a especificidade regional e acolhe funções determinadas por processos longínquos de caráter global e a continuidade com a periferia é desafiada pela multiplicação das centralidades. (...)

Este processo é particularmente visível na estrutura terciária com o declínio do centro tradicional e a emergência de novas centralidades, pólos de comércio, e de serviços com grande capacidade de atração que disputam clientelas, uma vez que os novos padrões de mobilidade acabaram com a exclusividade das áreas de mercado dos pontos de venda definidas pela distância aos consumidores.

Entendemos, portanto, que a centralidade pode ser considerada móvel, ou seja, pode se expressar em diferentes lugares, sob diferentes padrões, dependendo do horário ou do dia. Desta forma, qualquer lugar pode exercer uma centralidade.

Para verificação da centralidade em Londrina, realizamos um estudo com o sistema de transporte coletivo que foi descentralizado em 1996 (ver figura 2), havendo a criação de terminais de transporte coletivos nos bairros de Londrina, favorecendo a criação de novas centralidades. O estudo baseou-se nos fluxos de pessoas que passam pelas catracas de cada terminal urbano da cidade entre os meses de janeiro a setembro de 2000, com o intuito de verificar a centralidade expressada por cada terminal urbano. (Ver tabela 3)

Percebemos que existe uma distribuição dos fluxos populacionais pela cidade e que os terminais de ônibus urbano podem registrar esses fluxos, o que pode evidenciar

centralidades que se formam a partir destes terminais.

Encontramos uma centralidade móvel, que pode aparecer de acordo com o dia da semana, isto ainda não considerando o horário do dia, o que também evidenciaria uma centralidade móvel.

No terminal Vivi Xavier, na zona norte, encontramos um fluxo constante, relativamente elevado, durante os dias úteis da semana, diminuindo significativamente nos finais de semana. O mesmo não ocorre com os terminais do Shopping e da rodoviária, que continuam exercendo uma centralidade, mesmo nos finais de semana. (sábado e domingo)

No entanto, o terminal central continua sendo ponto de convergência/dispersão da população com um fluxo muito superior aos demais em todos os dias da semana, o que mostra ainda uma centralidade significativa. (Ver gráfico 2)

Com esta análise foi possível registrar os fluxos das pessoas que utilizam os ônibus urbanos, desconsiderando os fluxos dos meios de transporte individuais/particulares. Para tal, seria necessário a contagem destes fluxos em pontos selecionados na cidade, o que poderia fornecer um dado muito importante para a análise da multicentralidade de Londrina. Mas, como a pesquisa está em andamento, ainda não foi possível realizar tal verificação.

Considerando a relação entre os fluxos dos terminais de transporte coletivos urbanos e a quantidade de linhas de ônibus que percorrem cada um, chegamos a reflexão que reforça a opinião da importante centralidade expressada pelos terminais de transporte coletivos de Londrina, principalmente dos localizados na Zona Norte de Londrina, os quais serão objetos de estudos posteriores, pois, os terminais do Vivi Xavier, do Ouro Verde e do Milton Gavetti, localizados na Zona Norte, possuem número de 9 a 15 linhas de ônibus, que fazem a ligação com a área do Centro Tradicional da cidade principalmente com outros loteamentos da Zona Norte, expressando, portanto, uma centralidade local de importância considerável quando acrescida dos estabelecimentos comerciais e de serviços.

No entanto, é necessário mencionar a importância forte que o terminal central desempenha. Além dos fluxos de pessoas serem

Figura 2 – Descentralização dos Terminais de Transporte Coletivo de Londrina-PR.



Org.: William Ribeiro da Silva

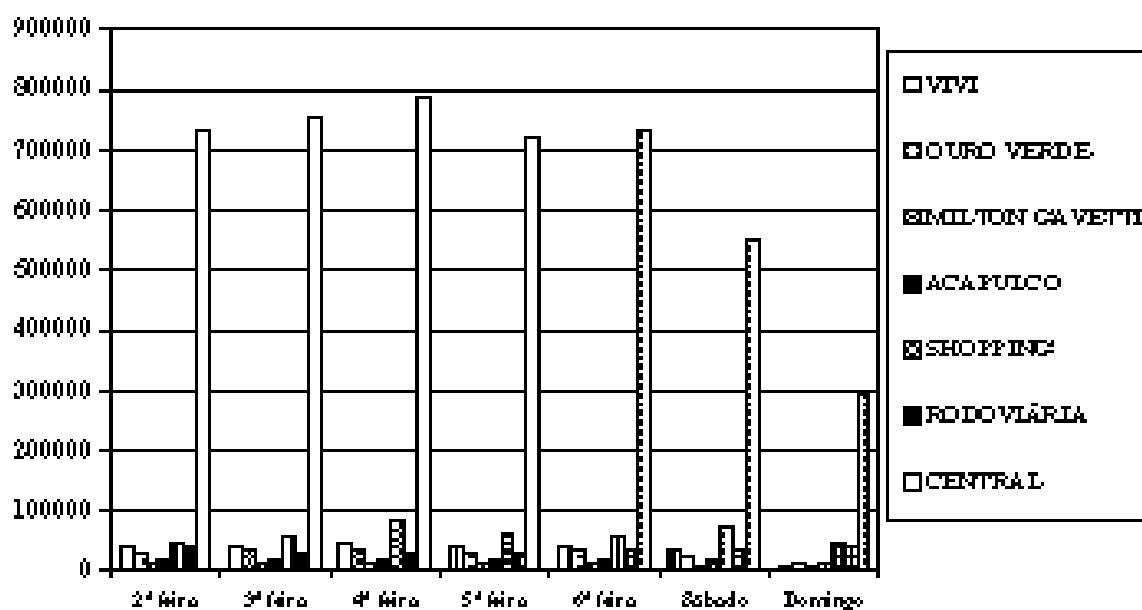
Tabela 3 – Fluxos dos terminais de transportes coletivos urbanos de Londrina-PR⁴

Terminais	2ª Féra	3ª Féra	4ª Féra	5ª Féra	6ª Féra	Sábado	Domingo	Total	Média	Percentual
VIVI	38219	39088	43626	40127	41461	32788	18775	254084	36290,6	4,29
OURO VERDE	31967	32967	32711	32805	32651	25823	14780	209204	2989,1	3,48
MILTON										
GAVETTI	13089	13190	14445	13425	14160	9745	6964	85018	12145,4	1,48
ACAPULCO	19298	20478	21820	21514	21025	17799	13243	135162	19308,9	2,38
SHOPPING	46034	53860	84926	62201	57100	74205	48645	481971	68281,6	7,13
RODOVIÁRIA	39677	31518	31132	28290	32470	34992	38961	243040	34720	4,11
CENTRAL	730020	753748	795010	723040	730453	590398	295025	4567884	652526	77,28
TOTAL	918269	944794	1013670	921902	9843020	745745	431413	5910113	-	100
MÉDIA	133381	134971	144810	131700	133474	105535	61630	-	-	-

*Note-se que os dados são referentes ao número de pessoas que passam pelas catracas dos terminais e não o número total de pessoas.

Fonte: CMTU (Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina), janeiro a setembro de 2000.

Gráfico 2 – Fluxos dos terminais de transportes coletivos urbanos de Londrina-PR*



*Note-se que os dados são referentes ao número de pessoas que passam pelas catracas dos terminais e não o número total de pessoas.

Fonte: CMTU (Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina), jan / setembro de 2000.

sempre muito elevados em relação aos demais este possui 49 linhas de ônibus que fazem a ligação com todas as regiões da cidade, reforçando a importância do centro tradicional.

Pensando a cidade enquanto conjunto, devemos considerar que o crescimento urbano e a formação de novas centralidades só se fazem possíveis com a aliança de vários fatores⁴, dentre eles devemos atribuir a importância devida ao desenvolvimento dos meios de transporte.

Os meios de transporte possuem seu desenvolvimento relacionado à sociedade industrial e, portanto, devem ser entendidos a partir do modo capitalista de produção. Desta forma, os meios de transporte facilitam as relações de troca e permitem que a população possa residir em lugares afastados do centro da cidade e ainda assim, possam manter relações com o mesmo. Com isso, seu desenvolvimento possibilita o surgimento de novas áreas e de novas estratégias da acumulação de capital, como a lógica do mercado imobiliário de incorporação. Esse é o caso do Catuaí Shopping Center, que somente pôde ser instalado, em seu respectivo local pelo desenvolvimento/socialização dos transportes coletivos e, principalmente, dos transportes individuais particulares.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebemos, então, que o crescimento da cidade de Londrina, assim como a variação da lógica da produção do espaço urbano e os interesses nela inseridos, exerce uma ampliação no processo de fragmentação do espaço urbano, que se divide em áreas que podem ser diferenciadas claramente pelo padrão de rendimento, sendo, portanto, uma forma de reduzir o convívio entre as diferenças sociais, ou seja, uma forma de ampliar a diferenciação interna. Consideramos que os diferentes padrões residenciais são formados de acordo com a valorização do solo urbano, tratados como mercadorias que podem ser comprados e vendidos, de acordo com os interesses ou amenidades implantadas. Portanto, é fundamental considerar que o espaço urbano é apropriado seletivamente e de acordo com a camada social (classe social).

Temos, então, a tendência de formação de áreas no interior das cidades que possuem cada vez mais uma maior homogeneidade no que diz respeito ao padrão residencial, fazendo com que os conflitos entre as classes sociais fiquem encobertos pela diferenciação espacial.

Com este trabalho pretendemos demonstrar que em Londrina ocorre o processo de fragmentação do espaço urbano, assim como em demais cidades de mesmo porte ou metropolitanas, seguindo, então, os mesmos interesses, os da acumulação capitalista.

Ressaltamos que o papel do poder público é fundamental como instrumento da acumulação capitalista, pois cria condições para reprodução do capital que não poderiam surgir apenas na ótica do mercado, reforçando a noção de que a produção do espaço urbano se faz de forma coletiva e sua apropriação se faz de forma privada, diferenciada e seletiva.

NOTAS

- ¹ Segundo Salgueiro (1998) a cidade fragmentada surge a partir dos anos 70, com o avanço tecnológico dos transportes e das comunicações, aliado ao processo de internacionalização amplia a fragmentação social que se expressa na fragmentação da cidade.
- ² Entende-se por enclave a ausência de relações com os tecidos urbanos circundantes. (Salgueiro, 1998)
- ³ Existe uma associação dos moradores da Zona Norte que atua constantemente junto ao poder público com reivindicações, as quais estão conquistando compassadamente melhorias em infra-estrutura.
- ⁴ Foram destacados por Sposito (2000), como: imobiliários na construção de novos equipamentos comerciais e de serviços; acelerada expansão territorial urbana, gerando tecidos descontínuos e fragmentados; ampliação da diferenciação socioespacial e na melhoria das formas de transporte, com destaque para o aumento do uso do transporte individual.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAVALLARI, Márcia Cristina. Expansão urbana de Londrina. 1996. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 1996.

CMTU – Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina. Contagem diária dos fluxos de pessoas em cada terminal de transporte coletivo urbano de Londrina. Janeiro a setembro de 2000.

LEFEBVRE, Henri. A Revolução Urbana. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1991. Rio de Janeiro, 1991.

_____. Censo Demográfico, 1980. Rio de Janeiro, 1980.

_____. Censo Demográfico, 1970. Rio de Janeiro, 1970.

_____. Censo Demográfico, 1950. Rio de Janeiro, 1950.

_____. Sinopse preliminar do Censo Demográfico 2000. Rio de Janeiro, 2000.

_____. Sinopse preliminar do Censo Demográfico 1960. Rio de Janeiro, 1960.

LONDRINA, Plano diretor, 1997.

MÜLLER, Nice Lecocq. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. Boletim Paulista de Geografia, n. 22, p. 55-97, 1956.

RÉMY, Jean; VOYÉ, Liliane. Contexto urbanizado e efeitos de estrutura social. In: _____. A cidade: rumo a uma nova definição? Tradução de José Domingues de Almeida. Porto: Afrontamento, 1994. p. 113-144.

RIBEIRO, William da Silva. Crescimento do Perímetro Urbano de Londrina. Relatório final de pesquisa do grupo IMAP entregue a CPG/UEL. Londrina, 1999. (Mimeo.)

SALGUEIRO, Tereza Barata. Cidade Pós-Moderna: espaço fragmentado. Território, Rio de Janeiro, Ano III, n.º 4, p.39-54, jan-jun 1998.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas Formas Comerciais e a redefinição da centralidade intra-urbana. Presidente Prudente, 2000. (Mimeo)

_____. Capitalismo e urbanização. 8.ed. São Paulo: Contexto, 1997.

_____. Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. Revista de Geografia, Universidade Estadual Paulista/UNESP, São Paulo, v.10, p.1-18, p. 1-18.

Fragmentation of Urban Space of Londrina

ABSTRACT

The present text has for objective explicit the urban form of Londrina in its character (poly)centrality, making a fast analysis of the process of growth of the city and of the fragmentation of its space. We conceived that this fragmentation enlarges the urban segmentation, being a characteristic in the capitalist way of production, that is selective and of exclusion. We accomplished an analysis of the people's flows in the urban collective transports for believing that are reinforcement of the process decentralization and of redefined of the centrality. We arrived the considerations that the city the importance of the Traditional Center in Londrina is still very big, but that the new central areas are being developed enlarging its attraction. We found a new centralities that attract people, goods, capitals, ideas etc in different scales (intra-urban and urban network) and of different standard socials, revealing the segmentation of the urban space of Londrina.

KEY-WORDS: Centrality; urban segmentation; Center; transport collective; fragmentation.