

O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA EM CIDADES MÉDIAS: esboço de uma análise do serviço de moto táxi em Londrina-PR.

Edilson Luis de Oliveira.

Professor assistente do Depto. De Geociências – UEL Londrina/PR.

Doutorando do programa de pós-graduação em geografia humana – USP/SP.

edilson@uel.br.

RESUMO

Este trabalho se constrói a partir de uma releitura crítica da teoria dos circuitos da economia urbana proposta por Milton Santos (1979) em face das características e transformações criadas pelo advento do período atual e da dinâmica própria às cidades médias nesse contexto. Nesse sentido, se propõem a analisar algumas relações entre as transformações da estrutura urbana de Londrina, importante cidade média da região norte do Paraná, nos últimos 30 anos, e o funcionamento e a estruturação do serviço de moto táxi, entendido como uma atividade econômica do circuito inferior da economia urbana.

RESUMEN

Este trabajo se construye con base en una relectura crítica de la teoría de los circuitos de la economía urbana propuesta por Milton Santos (1979) en razón de las características y transformaciones creadas por la venida del periodo actual y de la propia dinámica a las ciudades intermedias en ese contexto. En ese sentido, proponemos analizar algunas relaciones entre las transformaciones de la estructura urbana de Londrina, importante ciudad intermedia de la región norte de Paraná, en los últimos 30 años, y el funcionamiento y la estructuración del servicio de taxi de la motocicleta, comprendido como una actividad económica del circuito inferior de la economía urbana.

Palavras chave

Circuitos da economia urbana, período atual, estrutura urbana, moto táxi.

Circuitos de la economía urbana, período actual, estructura urbana, táxi de la motocicleta.

O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA EM CIDADES MÉDIAS: esboço de uma análise do serviço de moto táxi em Londrina-PR.

Introdução

Nas últimas três décadas transformações desigualmente combinadas redefiniram aspectos importantes da dinâmica territorial, sobretudo da urbanização, no Brasil e em praticamente todos os países da América Latina. Uma forma de apresentar esse quadro é empregar o conceito de “período atual” para caracterizar essas transformações.

Compreende-se o período atual como um instrumento de análise, resultante de uma periodização demarcada pela duração de processos que se integram, aproximando-se da idéia de evento (SANTOS, 2004). Nesse sentido, a expansão do meio-técnico científico informacional (SANTOS, 2004) e as transformações na divisão social e territorial do trabalho são alguns dos processos que caracterizam o período atual, e que tiveram conseqüências importantes sobre a rede urbana como um todo e sobre a estrutura urbana das chamadas cidades médias¹ em particular.

Além desses processos e a partir deles, é possível identificar também algumas variáveis que caracterizam o período atual, que entre outras, são as seguintes: a técnica, a diversificação e intensificação dos consumos, a expansão da publicidade, o entrelaçamento das redes em termos organizacionais e técnicos, as novas formas de subsunção do trabalho ao capital, as formas da cooperação/competição entre empresas, as relações entre mercado e Estado² que intensificam conflitos, disputas e usos do meio urbano.

Em termos concretos a expansão do meio técnico-científico informacional se manifesta, dentre outros fenômenos na difusão pelo território das chamadas condições gerais de produção (MARX, 1985), na redefinição recente da localização de empresas industriais, em face da possibilidade de que produção e

¹ A discussão sobre a noção de cidades médias no presente relatório toma como referencia os trabalhos de Spósito (2001a, 2001b) nos quais esse conjunto de cidades é caracterizado, entre outros aspectos, por sua inserção na divisão territorial do trabalho, por seu papel como centro regional e pela trama de redes das quais reúne alguns nós importantes. Portanto, a noção de cidades médias tal como é empregada neste trabalho pretende levar em conta os fixos e os fluxos na dinâmica territorial desse conjunto de cidades.

² Segundo Silveira (2005, p.192) “As bases normativas da moderna divisão do trabalho renovam as relações entre Estado e mercado, aproximando o pêndulo mais de uma cooperação e menos de uma disputa. Desenham-se pontos e áreas propícios à ação de uma firma global que, agindo de forma independente ou amiúde em parceria com oligopólios nacionais, metamorfoseia os imperativos da sua micro economia em políticas macroeconômicas da nação [...]”

gestão estejam territorialmente separadas, na expansão e interpenetração de diversos tipos de redes, na intensificação dos consumos, etc.

A partir dos diversos fenômenos ligados à expansão do meio técnico científico e informacional, outras transformações são desencadeadas, intensificadas ou redefinidas, a exemplo das que afetaram diretamente o mundo do trabalho, seja pelo lado das relações de produção seja pelo lado do desenvolvimento das forças produtivas ou ainda, da divisão social e técnica do trabalho. São muito importantes, por exemplo, as que atingem as relações de emprego e afetam fortemente o processo de reprodução da força de trabalho e a dinâmica interna e cotidiana das cidades ligando-se, indiretamente, a disputas em torno do espaço público na realização de serviços como os de transporte de pessoas por atividades ditas “informais”.

Do ponto de vista empírico, o presente trabalho pretende discutir algumas relações entre a estruturação do moto táxi como atividade econômica do circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 1979) e a dinâmica da estrutura urbana em Londrina-PR.

Londrina é, atualmente, uma cidade média que, simultaneamente, é um centro regional importante e o núcleo de uma aglomeração urbana não metropolitana. O moto táxi, como atividade econômica realizada por autônomos, se caracteriza primordialmente pela mobilização do trabalho dos sujeitos sociais nela envolvidos e secundariamente pela posse econômica dos meios necessários à realização da atividade.

Essa atividade se caracteriza por uma relação intensa com o meio urbano. Em geral, apresenta formas de trabalho que não são regidas por relações de emprego³, fato decorrente, em certa medida, do processo de reestruturação socioespacial desencadeado a partir dos anos 1980 e que afetou de maneira importante as relações de trabalho. É também uma atividade que apresenta forte relação com as variáveis do período atual, na medida em que decorre da intensificação dos consumos e da necessidade de fluidez ligada a diferentes tipos de empresas e atividades.

³ Segundo Bosco (2006, p.83), a relação de emprego é a que preenche todos os requisitos do artigo 3.º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a saber: não-eventualidade, dependência e salário, e que, portanto é alvo específico dessa norma legal.

Circuitos da economia urbana e cidades médias: elementos para uma releitura crítica.

Em princípio poder-se-ia argumentar que a teoria dos circuitos da economia urbana se aplicaria melhor à análise das metrópoles em face da complexidade de seu quadro urbano e da convivência mais intensa e próxima de todos os tipos de trabalho e de todos os tipos de capital (SANTOS, 1994).

A presente releitura crítica da teoria dos circuitos pretende evidenciar que essa teoria não é uma construção que tenha sido abandonada ou descartada pelo próprio autor, mas que, pelo contrário, é capaz de oferecer elementos teóricos e metodológicos importantes para pensar as transformações recentes, inclusive nas chamadas cidades intermediárias, ou médias.

A constituição do chamado meio técnico-científico informacional implicou profundas reformulações na dinâmica do território nacional, particularmente em relação ao processo de urbanização. Dessa forma, o aumento da fluidez do território criou as bases para que novos usos se instalassem e se difundissem para além das grandes metrópoles, produzindo transformações importantes nas cidades médias brasileiras. Silveira (2004, p.3) afirma que:

[...] la intensa urbanización, la reorganización del Estado y de la economía, la monetarización de la economía y de la sociedad que se va completando, los agregados de ciencia y técnica e información a la vida social y al territorio, y la diversificación y profundización de los consumos son datos nuevos del período, que alteran la naturaleza del espacio em que los circuitos de la economía urbana se desarrollan. Hoy, las metrópolis surgen como la sede de comandos vinculados a actividades modernas, pero al mismo tiempo como el principal escenario de actividades de aglomeración – menos capaces de movilidad espacial, o más capaces de florecimiento local – asociadas al circuito superior marginal y al circuito inferior de la economía urbana.

El importante aumento de las ciudades millonarias y de las grandes ciudades medias (alrededor de medio millón de habitantes) permite la diversificación y la densificación de la división del trabajo. Cuanto mayores y más populosas las ciudades, mas capaces son de abrigar una extensa gama de actividades y de contener una lista mayor de profesiones (Santos y Silveira, 2001), autorizando una mayor complejidad de los circuitos de la economía urbana en el período actual.

As novas condições do período permitiram, por exemplo, uma relativa desconcentração da atividade industrial, migrações mais difusas no território, diversos tipos de redes que redefiniram fluxos materiais e imateriais, contribuindo para a existência de novas especializações produtivas, de novos e antigos tipos e relações de trabalho e para a ampliação da divisão social, técnica e territorial do trabalho.

Tais eventos geraram novas autorizações, ou seja, novas possibilidades para a ação, que se tornam mais evidentes quando se compara o período atual com meados dos anos 1970, quando Milton Santos publicou seu trabalho sobre os circuitos da economia urbana. Àquela altura, o autor indicava que, com exceção dos casos em que o Estado atuava diretamente, promovendo a industrialização, havia dificuldades para que investimentos geradores de modernas indústrias produtoras de bens de consumo, redes comerciais ou prestadores de serviços modernos fossem atraídos para as chamadas cidades intermediárias⁴.

Em resumo, Milton Santos (1979) afirmava que as cidades que ele denominava como intermediárias, eram fortemente afetadas pela difusão do consumo, tolhidas em suas possibilidades de desenvolvimento pela exacerbada concentração econômica e demográfica nas metrópoles nacionais e como consequência, sofriam a ausência de atividades fabris do circuito superior e uma limitada presença de atividades comerciais e de serviços modernos. No entanto, esses argumentos e essa descrição não correspondem à realidade presente, suas bases foram claramente alteradas pelas transformações que os processos de urbanização acelerada e industrialização conheceram nas últimas décadas.

Cabe esclarecer que há um debate atual em torno da noção de cidades médias, que no idioma espanhol são denominadas “ciudades intermedias”. Em um texto bastante instigante, Spósito (2001) indica a necessidade de incrementar o debate sobre as cidades médias no contexto contemporâneo da urbanização brasileira. A autora aponta para a trajetória da *noção de cidades médias*, fortemente calcada em critérios demográficos, úteis, é bem verdade, como parâmetros para identificar esses “novos objetos”, porém insuficientes para aprofundar o debate. A autora propõe então, discutir algumas indicações para que se possa passar da noção a um conceito mais profícuo, em torno do qual a discussão possa se aprofundar.

No Brasil a constituição do meio técnico científico e o alargamento da região concentrada por meio dos mais diversos tipos de redes, da urbanização intensa e da desconcentração da industrialização, que atinge de forma seletiva

⁴ Em meados dos anos 1970, a respeito das cidades intermediárias, Milton Santos (1979, p. 243), afirmava que: “Com efeito, no atual período tecnológico, a cidade regional, chamada ainda de cidade “média”, torna-se cidade intermediária. Seu poder de comando e sua influência sobre a região diminuem e ela se torna, cada vez mais, um relé da metrópole.”.

algumas áreas do território, vêm permitindo uma redefinição e uma ampliação do número e das características das cidades intermediárias, ou cidades médias⁵.

Desta forma, no período atual, cresce o número das cidades médias ou “*intermediárias*” que passam a abrigar empresas multinacionais dos mais diversos ramos (serviços, indústria, comércio, etc.) redes de varejo, atacadistas e importantes concentrações de atividades industriais modernas. É o próprio Milton Santos quem nos alerta para essas mudanças profundas do território. O autor indica que, com o advento do meio técnico-científico informacional, a gama de capitais participando na produção e na circulação se ampliou enormemente e, conseqüentemente, também os tipos de trabalho sob seu comando e, o que é mais importante, a efetivação da tendência de ocupação periférica dos territórios dos países do Terceiro Mundo.

Esse conjunto de transformações autoriza, portanto, estabelecer proposições acerca da teoria dos circuitos da economia urbana em relação às cidades intermediárias. Em Londrina, por exemplo, a co-presença e as relações existentes entre atividades do circuito superior e do circuito inferior requerem uma estrutura urbana dotada de centralidades⁶ diversas e de um meio construído “que é um retrato da diversidade das classes sociais, das diferenças de renda e dos modelos culturais” (SANTOS 1994a, p.79). No presente trabalho enfatizamos o modo como se estrutura e o funcionamento de uma atividade de transporte alternativo, atividade do circuito inferior da economia urbana, procurando identificar sua especificidade em face do contexto urbano de Londrina.

A dinâmica da estrutura urbana de Londrina em face das características do período atual

A década de 80 em Londrina é marcada pela forte expansão vertical e horizontal da cidade. Essa expansão se fez acompanhar pelo agravamento das questões da habitação e do emprego ao longo dos anos 1990, momento em que se

⁵ Para facilitar a comunicação, empregarei os dois termos como sinônimos, enfatizando o caráter funcional dessas aglomerações em termos da divisão territorial do trabalho, mas buscando também, como sugere Spósito (2001), considerar as cidades no contexto de um processo de longa duração, emprestando, portanto certa singularidade e especificidade ao tratamento do objeto em questão.

⁶ O instigante e bem elaborado trabalho de William da Silva Ribeiro (2006) traz uma alentada reflexão sobre cidades médias e particularmente sobre a condição de Londrina como cidade média, indicando que “as cidades médias da rede urbana atual, são diferentes daquelas que caracterizavam e ainda caracterizam redes urbanas organizadas exclusivamente a partir de relações hierárquicas” (p.197) e aponta para novas centralidades decorrentes da constituição do meio técnico-científico informacional e da constituição de aglomerações urbanas.

multiplicam na cidade a atividade dos camelôs e as ocupações de áreas urbanas como forma de luta para conquista da moradia. Outros aspectos que remetem as transformações na estrutura urbana são: a forte redução do tamanho médio dos lotes vendidos na cidade e a multiplicação dos condomínios e loteamentos horizontais fechados.

O agravamento das dificuldades de sobrevivência foi acompanhado de uma intensa modernização da cidade e de sua transformação em parte de uma aglomeração urbana maior. À medida que a cidade e os municípios vizinhos se industrializavam e diversificavam sua economia, mais intenso se tornava o processo de aglomeração e, com isso, os vínculos entre eles (TAVARES, 2001).

Ao longo dos anos 1980 e 1990, Londrina passa à condição de núcleo de uma aglomeração urbana não metropolitana formada pelos municípios de Tamarana, Jataizinho, Ibiporã, Cambé, Rolândia, Arapongas e Apucarana. Além disso, a cidade expande seus papéis regionais com a indústria, a intensificação da modernização no campo, a diversificação do comércio, as universidades, os institutos de pesquisa, os equipamentos de saúde, educação, cultura, etc.

Para traçar com mais clareza os contornos da situação presente, faz-se necessário dar um passo atrás e acompanhar a aceleração dessas transformações a partir de meados dos anos 1970.

Em Londrina o elevado crescimento demográfico nas décadas de 70 e 80 trouxera para a cidade um enorme contingente de migrantes⁷ expulsos do campo em função da modernização na agricultura, da expansão da pecuária, da concentração da propriedade da terra e da especulação fundiária. A demanda por habitação ensejaria uma forte expansão física em Londrina, representada pela construção de uma série de conjuntos habitacionais⁸, a exemplo dos que se localizaram na zona norte de Londrina, e que representaram um forte impacto na estrutura urbana da cidade.

⁷ Segundo o IBGE, entre 1970 e 1990 a população urbana de Londrina passou de 163.353 para 366.676 hab, um aumento de 203.000 habitantes, que, conseqüentemente, não se deveu exclusivamente ao crescimento vegetativo.

⁸ A expressão ficou gravada na história e no imaginário da cidade e se refere a dezenas de conjuntos habitacionais de grande porte construídos na periferia de Londrina a partir de 1977, na gestão de Antonio Casemiro Bellinati com recursos do BNH. Os oito primeiros conjuntos, cada um deles com centenas de casas, reuniam cerca de 11.000 moradias e foram implantados a partir de 1978, em um momento de forte crescimento demográfico da cidade. A escolha do local causou forte impacto na estrutura urbana de Londrina, pois sua localização a cerca de 8 km do centro na direção norte da cidade, permitiu a valorização de uma enorme área que, em parte, ainda era rural e o aumento do número de vazios urbanos com as conhecidas conseqüências sobre: os custos de urbanização, a infraestrutura e os equipamentos de consumo coletivo.

Os problemas da moradia e do emprego foram se tornando crônicos em Londrina desde os anos 1950, mas com a intensa substituição dos cafezais após a geada de 1975, associada aos fortes incentivos federais para o plantio mecanizado da soja, houve um recrudescimento dessas questões (ALVES, 1991).

Nos anos 1970 para muitos migrantes recém chegados à cidade havia a possibilidade de um primeiro emprego na construção civil, no comércio varejista, sobretudo no setor de bares e lanchonetes. Em outros casos, trabalhadores assalariados que, por motivos diversos, recebiam alguma indenização (acidentes de trabalho, demissões, causas trabalhistas), abriam um bar ou estabelecimento semelhante em sua própria casa que, além de bebidas alcoólicas, ia aos poucos se diversificando. Esse é também o caso de cabeleireiras e outros prestadores de serviço.

As cidades maiores, em razão de seu tamanho e complexidade, comportavam, particularmente em sua periferia e dada sua extensão, a complementaridade do emprego assalariado e do trabalho por conta própria, enquanto formas diversas porém integradas da superexploração da força de trabalho.

Vale lembrar que essa breve narrativa tem como perspectiva apenas demonstrar que há certos aspectos do entrelaçamento entre os processos de urbanização, constituição da força de trabalho e a estruturação das cidades sob a batuta do capital. Esse dado é essencial na compreensão da dinâmica das cidades e da urbanização brasileira. As grandes cidades, assim como as médias, sobretudo no Sul e Sudeste, são estruturadas pela relação entre a produção da riqueza, pela intensa acumulação de capital e pela simultânea produção e acumulação da pobreza no mesmo lugar. Segundo Milton Santos (1979), é a presença desse enorme contingente de população pobre, que realiza também consumos modernos, uma das origens da existência dos dois circuitos.

A teoria dos circuitos da economia urbana elucidou as formas pelas quais o conjunto de atividades próprias ao circuito inferior vincula-se tanto aos assalariados como à classe média, assim como às atividades do circuito superior, assumindo, nesse último caso, a forma de subordinação. Essa profusão de formas de empregar o trabalho possibilitava que, no meio urbano, mais especificamente nas metrópoles, mas também em cidades médias que apresentaram um rápido crescimento, existissem possibilidades de melhoria efetiva das condições de vida.

Um caminho para essas conquistas passava pela obtenção de um emprego e, portanto de uma relação salarial⁹ e de alguns poucos direitos regulados pela Consolidação das Leis do Trabalho, a famosa CLT. Vale lembrar que em relação a essa tendência de constituição de relações de emprego relativamente normatizadas, o setor da construção civil foi e continua a ser uma exceção. Essa observação é válida, sobretudo para o caso de Londrina, que desde o final dos anos 1970 e durante a década de 80 conheceu um forte processo de verticalização, demandando milhares de trabalhadores para a construção civil.

De um modo geral a expansão física das cidades com a formação de imensas áreas periféricas, foi marcada até os anos 1990, por um binômio que recortava o tempo da vida, os trajetos e a situação na cidade: *o trabalho em suas diversas formas e a luta pela conquista da habitação*.

A cidade reunia e especificava esses tempos, e, simultaneamente, ela mesma era produzida pelas ações que visavam o projeto de uma ascensão social por meio da conquista da habitação, de alguma renda e alguma segurança.

A cidade, metrópole e cidades médias de crescimento acelerado, guardadas as devidas proporções, foram dinamizadas por essas ações, enquanto, por seu turno, possibilitaram a situação de proximidade, constituindo, desta forma, um mercado amplo, diverso e intrincado para uma gama de indivíduos e empresas, de porte também variado, realizarem suas atividades. A esse respeito Milton Santos (1990, p.187) afirma que:

A rapidez do processo de urbanização, com a mudança de localização de uma enorme população em apenas alguns poucos decênios, tem um efeito potencial sobre a produção, o consumo e o mercado, pelo fato de que os custos de distribuição são grandemente aliviados para todas essas firmas e relativamente ainda mais para aquelas cujo mercado é sobretudo urbano.

Todo esse processo é por certo muito contraditório e se insere, grosso modo, no período entre 1950 e 1980 no qual o país cresceu, economicamente, a taxas muito altas, um crescimento do PIB que oscilou em algo em torno de 7% ao ano. Como se discutia na época se tratava de crescimento econômico e não de desenvolvimento, uma vez que a riqueza gerada por esse crescimento foi, e continua sendo, muito mal distribuída.

⁹ Alguns trabalhos elaborados nos anos 1970 acerca da temática do emprego e desemprego ou do trabalho por conta própria fornecem dados acerca da forte crescimento da relação assalariada que, em termos do trabalho urbano, se tornou predominante em diversas regiões do país e, sobretudo, no Sudeste. A esse respeito ver Singer (1979), Prandi (1978) e Hoffman (1977).

As possibilidades de apropriação do urbano por parte dos enormes contingentes populacionais reunidos pela via da intensa migração foram sempre limitadas pela constante afirmação da propriedade privada e da mercantilização da vida¹⁰. Contudo, isso não autoriza qualquer simplificação que dissolva a singularidade e a complexidade próprias à divisão do trabalho que se expressa na especialização de atividades por baixo (SANTOS, 2004, p. 324), a exemplo de certos esquemas consagrados de interpretação que reduziam essa complexidade à condição de formas arcaicas fadadas a desaparecer em face da modernização da sociedade, da expansão do assalariamento e das relações de produção tipicamente capitalistas.

Em Londrina, embora a construção civil tenha minimizado o desemprego no início dos anos 1980, é possível indicar com facilidade os efeitos desastrosos da crise, como, por exemplo, o caso de dois desempregados, um homem com 29 anos, casado e pai de dois filhos e uma mulher com 37 anos, casada e mãe de oito filhos. Foram presos por furtar batatas em sítio da zona norte da cidade¹¹. Na delegacia os dois envergonhados disseram que o único motivo pelo qual realizaram o furto foi arranjar comida para a família, pois ambos eram trabalhadores rurais, residiam no conjunto Parigot de Souza, e com a crise do algodão e o fim do café, não conseguiam arranjar trabalho, estavam em dívida com a Cohab-Ld e tinham medo de perder a casa.

Como se vê, houve um crescente agravamento da precariedade das condições de vida, mesmo para aqueles que já haviam conseguido uma casa. Formou-se uma espécie de círculo infernal em que o desemprego e a alta rotatividade dos trabalhadores aumentava o chamado trabalho informal, e o aumento do trabalho informal e do desemprego reduziam os recursos para a habitação, que eram provenientes do FGTS. A drástica redução dos investimentos públicos em habitação com a falência do BNH aumentou ainda mais o desemprego atingindo fortemente as construtoras e o setor da construção civil como um todo.

¹⁰ Segundo Francisco de Oliveira o custo de reprodução da força de trabalho, entre outros fatores, mas também em decorrência da própria urbanização passa a gradativa e crescentemente não ser coberto pelos salários reais, sobretudo na medida em que esse custo passava a ter componentes cada vez mais urbanos. Vejamos nas palavras do próprio autor: “Em termos concretos o transporte, por exemplo, não pode ser resolvido pelo trabalhador senão pelos meios institucionalizados e mercantilizados que a sociedade oferece, a energia elétrica que ele e sua família utilizam também não comporta soluções ‘primitivas’, a educação, a saúde, enfim todos os componentes do custo de reprodução se institucionalizam, se industrializam, se transformam em mercadorias. (Oliveira, 2003, p.84).

¹¹ Folha de Londrina, 22 set 1983, caderno cidades, p. 5

Também na indústria o processo da crise acarretou reduções significativas de pessoal ocupado. Segundo Bragueto (2007, p.176) essa redução ocorreu em todos os ramos industriais do aglomerado urbano-industrial de Londrina. Entre 1985 e 1986 houve uma breve recuperação em função do plano cruzado, com recrudescimento do desemprego industrial na seqüência.

Conforme explica Bragueto (op.cit), em Londrina e municípios próximos, o setor secundário sofreu os impactos das decisões no plano estadual que privilegiaram o grande capital e a concentração dos ramos de maior intensidade tecnológica em Curitiba. Como consequência, predomina na estrutura industrial da região, ramos industriais como: alimentos, vestuário, têxtil e madeira e mobiliário.

Nesse sentido pode-se dizer que a industrialização não atingiu a condição de se tornar "*carro chefe*" da economia local, dividindo esse papel com uma intrincada e diversificada estrutura de atividades comerciais (atacadistas e varejistas) e de serviços, incluindo-se aí serviços públicos como universidades, institutos de pesquisa, hospitais, etc.

Vale lembrar que boa parte desse conjunto de atividades é diretamente dependente do consumo individual e, portanto estão intimamente ligadas ao que os economistas denominam *bens de salário*, pois seu consumo depende da situação dos assalariados nas diversas conjunturas.

Uma consequência direta da crise em Londrina foi o significativo aumento das ocupações irregulares de áreas urbanas: construção de abrigos precários e barracos em áreas de fundos de vale, áreas públicas e áreas particulares.

No final dos anos 1980 existiam em Londrina 15 ocupações urbanas irregulares. Ao longo dos anos 1990 surgiram mais de 40 dessas ocupações irregulares na cidade, abrangendo cerca de 50 mil pessoas, ou 10% da população urbana (FRESCA e OLIVEIRA, 2005, p. 119).

Juntamente com esses eventos que indicam transformações importantes na questão da habitação ocorre a redução dos empregos formais. Cresce em Londrina nos anos 1990 a instabilidade social, com efeitos perversos para os mais pobres.

LONDRINA NO INÍCIO DO SÉCULO XXI

Entre 1970 e 2000, considerando os dados censitários, a população da cidade cresceu a uma razão de aproximadamente 9.000 novos habitantes por ano, saltando de 163.528 hab. em 1970 para 433.369 hab. em 2000. As conseqüências na área construída da cidade não demoraram a se fazer sentir. A área urbana construída, que era de 34,6 Km² em 1970, se amplia e em 1999 atinge a marca de 114,53 km¹², permitindo um forte desenvolvimento da construção civil e das atividades do mercado de imóveis, com todos os problemas inerentes à urbanização acelerada.

Cresceram os telefones fixos que, em 1988, superaram a marca dos 50 mil telefones fixos instalados, atingindo em 2002 a cifra de 160 mil telefones. A telefonia móvel está presente na cidade desde 1991 graças à empresa pública local (SERCOMTEL). Em 1995 havia em Londrina 20 mil aparelhos celulares que, desde então, cresceram continuamente, atingindo em 2003, a marca de 70 mil celulares operados pela empresa local (BRAGUETO, 2007, p.72).

As redes de informação estão presentes no Paraná desde 1996 quando a Telepar, antiga estatal ligada ao sistema Telebrás iniciou a construção de um anel óptico ligando as principais cidades do estado. A COPEL, companhia estatal paranaense de energia, iniciou também a construção de uma rede de fibras óticas que duplicou a rede construída pela Telepar, e atualmente está presente em 146 cidades do Paraná, inclusive Londrina (BRAGUETO, op.cit., p.68).

A capacidade dessas redes de cabos, fibras óticas, microondas e satélite permitiram que circuitos de transmissão de dados em alta velocidade como a Rempac e a Transdata estivessem presentes em Londrina desde 1997 (TAVARES, 2001).

Ao lado da disponibilidade de outros recursos como: energia, água, rodovias, ferrovias, universidades, institutos de pesquisa, força de trabalho qualificada, etc. a presença dessas redes habilita Londrina e seu entorno a dar existência a uma série de eventos que estão direta e indiretamente correlacionados à expansão do meio técnico-científico informacional. Esse conjunto de recursos decorre num primeiro momento, da ação do Estado e de estratégias de diversos atores privados interessados na produção e reprodução de seus capitais. Mas, num

¹² Os dados sobre a área urbana construída foram obtidos da pesquisa do grupo IMAP/UDEL – Evolução da área urbana construída de Londrina, 1987 a 1993.

segundo momento, e uma vez inseridos no território, esses recursos se constituem em condição e capacidade de reunir, de aglomerar (VILLAÇA, 2001) diversas formas de trabalho, tanto as diretamente inseridas na valorização do capital como as nascidas da busca pela conquista de um cotidiano pautado pela sobrevivência no meio urbano, assim como a diversos tipos de capital.

Ao lado do crescimento físico-territorial, da dinamização do mercado imobiliário urbano e da conseqüente especulação fundiária, do crescimento demográfico acelerado, que impõe novas escalas para o consumo, da crescente diferenciação social com a ampliação de fenômenos como a segregação sócio-espacial, esses recursos constituem elementos fundamentais de periodização e são ao mesmo tempo importantes indicadores da dinâmica espacial de Londrina na condição de cidade média, com significativas repercussões para os circuitos da economia urbana.

Esses novos recursos apontam para o fato de que o novo paradigma técnico e organizacional se instala em Londrina e traz consigo conseqüências semelhantes às que se verificam em outras cidades. Crescem, por exemplo, as exigências de qualificação da força de trabalho, ao passo que o número de empregos formais diminui, restringindo as possibilidades de inserção no chamado mundo do trabalho.

Por outro lado forma-se uma classe média composta por profissionais exigidos pelas novas condições da produção e da circulação, cuja capacidade de consumo se intensifica e alimenta o florescimento de serviços e atividades comerciais diversificados e modernos. Em Londrina, por exemplo, o número de profissionais de gestão¹³ passou de 1699 em 1998, para 2325 em 2002 e o número de profissionais técnicos com formação superior¹⁴ passou de 864 para 971 segundo dados da RAIS (1998, 2000, 2002).

Dentre as repercussões que incidiram diretamente no circuito inferior da economia urbana pode-se assinalar que em Londrina os anos 1990 representam o momento em que, por exemplo, o crescimento de atividades ditas “informais”

¹³ Os profissionais de gestão são: economistas, administradores de empresas, contadores, diretores de empresa e diversos tipo de gerentes. Os dados foram obtidos pela compilação dos dados da RAIS 1998, 2000 e 2002.

¹⁴ Os profissionais técnicos são: físicos, químicos, diversas especialidades da engenharia, matemáticos e estatísticos e profissionais de informática que compreende analistas de sistema e programadores de computador. Os dados foram obtidos pela compilação dos dados da RAIS 1998, 2000 e 2002

começam a preocupar as autoridades e a mídia local: foi o caso dos camelôs e no final dos anos 1990, a rápida expansão do serviço de moto táxi.

Nesse mesmo período ocorre a construção do Shopping Center Catuaí. A constituição de mega-empresendimentos como o Shopping Catuaí, que superam a casa dos 50 mil m² e exigem fortes disponibilidades de infraestrutura e de área, é uma marca do período, se fazendo presente tanto nas metrópoles (OLIVEIRA, 1996) como em cidades médias com forte centralidade como no caso de Londrina. Outra característica importante é a magnitude dos capitais e a associação de capitais de diversas origens em empreendimentos dessa natureza.

A construção do Catuaí, inaugurado em 1990, implicou somas vultosas da ordem de 55 milhões de dólares (RIBEIRO, 2006) e reuniu desde capitais locais, oriundos da construção civil, a bancos e fundos de investimento. Além disso, mobilizou o poder público, que reestruturou o sistema viário no entorno do Shopping, ampliando a acessibilidade à área de concentração dos loteamentos e condomínios fechados de alto padrão.

A coexistência desses eventos longe de significar coisas separadas aponta exatamente para a intensa fragmentação a que Londrina está submetida, assim como para quais processos macroeconômicos nela se realizam. Todos esses processos fizeram recrudescer a luta por espaço, localização e mobilidade nesse núcleo gerando altas especulativas importantes em torno das áreas portadoras de disponibilidades para investimentos privados do tipo: edifícios para escritório, apartamentos de alto padrão, loteamentos fechados para diferentes segmentos de classe e também loteamentos ditos populares na periferia da cidade, voltados para as faixas de renda de dois a três salários mínimos (OLIVEIRA, 2005).

Esse pequeno esboço serve para indicar como, também em Londrina, aquelas questões relativas ao agravamento das condições de reprodução da força de trabalho urbana, aliadas à constituição de uma classe média consumista, se fazem presentes e apresentam contornos críticos particulares.

A expansão e estruturação do serviço de moto táxi em Londrina.

Ao longo dos anos 1990, multiplicaram-se nas metrópoles brasileiras e também em muitas cidades médias, ou intermediárias, do interior do país as chamadas formas de transporte denominadas de clandestinas, informais ou até mesmo ilegais gerando, segundo os empresários do setor, um verdadeiro caos no

transporte público. Segundo Mamani¹⁵ as estimativas do governo davam conta de que, no final dos anos 1990, haveria cerca de 40 mil veículos como vans, kombis, pick-ups cobertas envolvidos no transporte informal pelo Brasil afora. No entanto, por se tratar de atividade informal, não há dados precisos. O fato é que, apesar de toda repressão, essas modalidades de transporte não cessaram de se multiplicar no país.

Segundo a Associação Nacional de Transportes Urbanos – NTU (1997), em maio de 1997, havia modalidades de transporte informal em 26 capitais e em 18 cidades de porte médio. O período entre 1995 e 1997 em especial parece ter sido marcado por uma acelerada proliferação dessas iniciativas em grandes cidades espalhadas por todo o país.

O crescimento do desemprego e as transformações na estrutura produtiva, que implicaram, para muitos trabalhadores menos qualificados, a perda de perspectivas de recuperação de um emprego formal, certamente estão diretamente relacionados com a geografia do processo de expansão dos transportes informais, bem como com sua velocidade de propagação. É importante destacar que esse fenômeno se manifestou com intensidade em metrópoles, grandes cidades e cidades médias, ou seja, em centros urbanos dotados de estruturas urbanas complexas e que reúnem um contingente populacional significativo.

A crise dos anos 1990 marcou o declínio do número de empregos formais, sobretudo na indústria. Desta forma, comércio e serviços se tornaram, de forma ainda mais acentuada, os grandes geradores de postos de trabalho urbano. Esse fato, aliado à segregação sócioespacial que afasta a população de baixa renda dos centros e subcentros em que se concentram essas atividades, ampliou ainda mais as demandas não atendidas por mobilidade por parte de um enorme contingente de pessoas concentradas nessas áreas urbanas. Há, portanto, aspectos relativos à dinâmica interna das cidades interferindo na expansão das modalidades ditas “informais” de transporte público.

Os contextos urbanos diferenciados por traz desses embates são importantes para a análise da questão. Embora, existam aspectos comuns como a legislação nacional de trânsito, os conflitos de competência legislativa sobre o tema dos transportes e a premência da necessidade por mobilidade que caracteriza o

¹⁵ MAMANI, Hernán Armando. *Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de luta dos transportes públicos. (S/D) disponível em <<http://www.bibliotecavirtual.clacso.org.ar>>*

modo de vida urbano, há outras variáveis que afetam a questão e que requerem uma análise mais contextualizada. São variáveis como a estrutura urbana, as dimensões da cidade em termos físicos e demográficos, a intensidade da segregação sócioespacial, a disponibilidade e a eficiência do transporte público a dinâmica econômica e social da cidade, entre outras.

O aumento do número de motocicletas nas cidades brasileiras, sobretudo as grandes e médias é um dado que pode ser constatado pela velocidade com que nos últimos dez anos cresceu a produção interna desse bem. Segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), entre 1998 e 2007 a produção de motociclos no Brasil mais do que triplicou, passando de 475.725 unidades para 1.734.349 unidades. A frota de motociclos se expandiu em todas as grandes regiões do país, e respondia por 21% da frota nacional no início de 2007.

Essa rápida difusão parece estar aliada às possibilidades que a motocicleta oferece como transporte individual de custo relativamente baixo, se comparado ao de um automóvel. Além disso, contam as facilidades de compra desse bem como os financiamentos e os consórcios que são as duas principais formas de compra segundo a ABRACICLO. Contam também seu consumo de combustível menor que de outros veículos destinados ao transporte individual, à manutenção e é claro sua agilidade e desempenho nos congestionamentos urbanos.

Esse contexto de expansão do consumo de motocicletas no país aliado a necessidades crescentes de mobilidade e transporte público insuficiente permitiu o florescimento do serviço de moto táxi. Segundo Fonseca (2005, p.56):

Independentemente do tamanho das cidades, o moto táxi surge como alternativa informal, clandestina, a um transporte coletivo precário ou mesmo inexistente. Apresentando vantagens como rapidez e preços reduzidos, ele atende, sobretudo às demandas das classes de renda mais baixa, ao aliviar o peso do “transporte” em seu orçamento doméstico e ao garantir acesso a lugares não atendidos por ônibus, seja pela falta de pavimentação ou violência desses lugares, seja pela baixa lucratividade que oferece às empresas formais.

Além de preços mais reduzidos, o serviço de moto táxi apresenta uma vantagem em comparação a outros serviços de transporte alternativo, como o de vans e kombis: a exclusividade do atendimento. Diferentemente destas modalidades de transporte, que têm percursos e horários determinados e operam com “lotada”, o moto táxi se estrutura como um serviço personalizado, variando seus itinerários, preços e até formas de pagamento de acordo com o cliente.

Embora não concordemos com a autora quanto às afirmações que generalizam os fatores que explicam o surgimento do moto táxi como: transporte

sempre precário, áreas violentas e sem infraestrutura, etc., o trecho revela que é na brecha das demandas não satisfatoriamente atendidas da população mais pobre e distante das áreas centrais, que florescem atividades do circuito inferior da economia urbana como o moto taxi.

Outro aspecto que também observamos em nossa pesquisa é que a agilidade e a relativa exclusividade do atendimento são fatores importantes no sucesso da atividade, sobretudo porque os trajetos são realizados de forma a permitir ao usuário atingir seu destino sem qualquer desvio ou espera, como acontece no caso de vans e outros veículos. O moto taxi é a versão de transporte alternativo que mais se aproxima das vantagens do transporte individual. Passamos a seguir a examinar a atividade no contexto de Londrina-PR

A estrutura e o funcionamento do moto táxi em Londrina-PR

Não há uma data precisa para indicar o início da atividade de moto táxi em Londrina, mas tanto as informações obtidas nos arquivos da imprensa local como as informações colhidas nas entrevistas indicam que o serviço começou a ser oferecido em Londrina nos primeiros meses do ano de 1997.

Em abril de 1997 os conflitos com empresários do setor de transporte público, taxistas, fiscais fizeram com que os mototaxistas se organizassem e realizassem uma passeata pelo centro da cidade protestando contra a retirada de pauta do projeto de regularização da atividade na cidade. A pretendida regularização municipal só viria três anos depois.

Ao longo desses 11 anos de existência o serviço de moto táxi em Londrina se espalhou e se enraizou em todas as partes da cidade. Atualmente existem aproximadamente 50 centrais de moto táxi, que são pequenos estabelecimentos que centralizam as solicitações de corridas e os mototaxistas.

Para realizar esse trabalho entrevistamos 34 centrais espalhadas em todas as zonas da cidade e 75 mototaxistas distribuídos pelas centrais visitadas. Apresentamos a seguir alguns resultados obtidos nesse levantamento.

A estrutura da atividade

O elemento de inserção do serviço de moto taxi na estrutura urbana de Londrina são as chamadas centrais. As centrais são locais onde o mototaxista espera pelos clientes, que solicitam o serviço por meio do telefone.

As centrais estão presentes em todos os setores da cidade, mas há um número maior delas na região central da cidade, cerca de 20 centrais ou 42% do total (50 centrais). O vínculo dos mototaxistas com a central é estabelecido como condição para o exercício da atividade. O mototaxista paga ao proprietário central uma diária referente a um período de 12 horas que, em novembro de 2007 variava de R\$ 5,00 a R\$ 10,00, de acordo com os equipamentos disponibilizados, como o rádio, por exemplo.

Em 19 centrais visitadas, ou, seja em 54% das centrais entrevistadas (foram entrevistadas 34 centrais) o proprietário também é mototaxista. Nas centrais maiores com mais de 20 mototaxistas os proprietários se dedicam apenas à administração da central. Em uma das centrais encontramos uma forma totalmente diversa dessa organização predominante, pois os mototaxistas eram todos assalariados com o devido registro em carteira e jornada de 6 horas diárias em cinco dias da semana. As motos pertenciam aos donos da central que também determinavam o ritmo da atividade, procurando otimizar os trajetos e o uso do combustível. Em 49% das centrais, ou seja, quase a metade delas, o início das atividades se deu há mais de 08 anos, portanto praticamente coincidem com o início da atividade na cidade.

Considerando o total das centrais visitadas identificamos a criação de 46 postos de trabalho para funcionários que trabalham como secretários (as) das centrais, dos quais 60% sem carteira assinada. Quanto ao número de mototaxistas as centrais visitadas perfazem um total de 537 trabalhadores autônomos.

As centrais variam muito em relação ao porte. Consideramos dois critérios nessa classificação: o número de mototaxistas e o número de viagens diárias. As menores centrais possuem apenas 05 mototaxistas e realizam uma média de 30 corridas por dia e se localizam nas zonas sul e leste da cidade. As duas maiores possuem 40 e 55 mototaxistas, realizam mais de 100 corridas diárias. Localizam-se na área central.

Na quase totalidade das centrais ocorre o pagamento de aluguel que junto com as despesas de telefone se constituem nos itens de maior dispêndio financeiro das centrais.

Quanto aos clientes o transporte de passageiros é fundamental na sobrevivência da atividade, embora a importância da prestação de serviços a empresas e particulares seja crescente na atividade. Em todas as centrais, inclusive

naquelas que declararam que o atendimento a empresas respondia pela maior parte das corridas solicitadas à central, o atendimento a passageiros girava em torno de 40% das corridas.

A lista de tipos de empresas que solicita o serviço dos mototaxistas inclui 18 tipos diferentes de empresas, que foram citadas por pelo menos 10% das centrais. Entre os cinco tipos de empresas que mais utilizam os serviços do moto táxi estão: lojas de auto-peças, oficinas de conserto de automóveis, restaurantes que fornecem marmitas, lojas de comércio varejista em geral e farmácias que não pertencem a grandes redes.

A imensa maioria das viagens das centrais localizadas fora da área central se destina ao centro da cidade. Nas centrais que se localizam na área central também há viagens que tem como destino bancos, órgãos públicos, cartórios, escritórios de advocacia, consultórios, hospitais que também se localizam na área central, mas no caso dessas centrais um número considerável de viagens, cerca de 55% tem como destino os bairros fora da área central, o shopping Catuaí, as Universidades e Hospitais.

Quem são os mototaxistas de Londrina?

Essa questão poderia indicar que, como geralmente ocorre com as atividades classificadas como informais, que se trata de jovens que frente às dificuldades em obter o primeiro emprego se voltam para atividades informais, bicos, etc.. Em Londrina a pesquisa revelou que apenas 16% dos entrevistados tinham menos de 25 anos de idade. O grupo majoritário de trabalhadores do moto taxi na cidade tem idades entre 30 e 60 anos, perfazendo 64% dos entrevistados. Na faixa dos 30 aos 40 anos encontramos 38% dos entrevistados e 26% na faixa dos 41 aos 60 anos de idade. Não são, portanto jovens no início de sua vida profissional.

Praticamente a metade dos entrevistados, 33 dos 75 mototaxistas, ou seja, 45% dos entrevistados sempre moraram em Londrina, e outros 20% moram na cidade há mais de 10 anos. Quanto a escolaridade 52% dos mototaxistas cursou o ensino médio e outros 32% estudaram da 5.^a a 8.^a série do ensino fundamental. A grande maioria dos entrevistados, isto é, 75% dos mototaxistas, estão na atividade há mais de dois anos E 54% deles estão na atividade há mais de 5 anos.

Quanto à inserção no mercado formal de trabalho, 66 mototaxistas, ou seja, 89% já tiveram ou têm carteira assinada e apenas 8 nunca tiveram registro

em carteira, pois trabalhavam como autônomos: pintores, pedreiros, caminhoneiros, feirante, moto-boy e vendedor.

O gasto médio mensal de um mototaxista para manter sua atividade é de R\$ 650,00. O gasto mínimo informado foi de R\$ 450,00 e o maior foi de R\$ 1.000,00. As variações estão ligadas à jornada, ao número de corridas realizadas no período, ao tipo de clientes regulares que o mototaxista atende (passageiros ou serviços diversos a empresas ou particulares como entregas, serviços bancários, viagens, etc.)

Os ganhos líquidos oscilam entre R\$ 300,00 e R\$ 2.000,00. A metade, 51% dos entrevistados informou que ganhava entre R\$ 600,00 R\$ 900,00. Para chegar a esses valores os mototaxistas trabalham em jornadas extenuantes de 12 horas diárias ao longo de 06 dias da semana, segundo informaram 61% dos entrevistados. Em dias de maior movimento como próximo a datas comemorativas e no início do mês a jornada pode se estender para aproveitar a intensificação da demanda.

Considerações finais

O moto taxi em Londrina atende preferencialmente pessoas que estão se deslocando para a área central da cidade, para trabalhar ou resolver algum assunto pessoal. A maioria dos usuários é de pessoas que, segundo os próprios mototaxistas, recorre ao serviço quando está atrasado ou quando o mesmo trajeto feito por meio do ônibus demora o dobro e, às vezes, o triplo do tempo.

A estrutura apresentada pela atividade permite afirmar que se trata de atividade intensiva em trabalho, cujo principal instrumento é a moto, em geral adquirida por meio de financiamento e se insere na estrutura urbana em áreas em avenidas movimentadas, próximas a concentrações comerciais, centros de bairros ou no entorno do centro principal, mas sempre em imóveis de baixo valor locativo. Essas características revelam que, na condição de atividade do circuito inferior da economia urbana, o moto táxi estabelece diversos vínculos com outras atividades econômicas, criando situações de complementaridade em relação a elas.

Mesmo em uma cidade média como Londrina a complexidade que nasce do modo de vida urbano indica que não podemos tomar como referencia discursos sobre o planejamento urbano que façam tabula rasa das especificidades. Em Londrina a grande extensão da cidade, apesar da presença de um sistema de

transporte público razoavelmente eficiente, gera demandas de deslocamentos e prestação de serviços que se constituem em possibilidades de ação para trabalhadores que, de outro modo, teriam muita dificuldade de voltar a se inserir no chamado mercado formal.

Em resumo as atividades do circuito inferior, ainda que sejam perpetuadores da pobreza (SANTOS, 1979), contribuem de forma significativa para que, nas cidades médias, aqueles que não dispõem de renda suficiente para atender suas necessidades por meio das atividades do circuito superior, sejam eles pequenas empresas ou indivíduos possam encontrar meios de verem atendidas suas demandas, de acordo com suas capacidades.

BIBLIOGRAFIA.

ALVES, Claudia Lima E. ***Dinâmica espacial de produção e reprodução do capital e da força de trabalho em Londrina: conjuntos habitacionais***. 1991, ? f, Dissertação de Mestrado em Geografia Humana – Depto. de Geografia, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1991.

ANTUNES, Ricardo. ***Adeus ao Trabalho? : ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho***. São Paulo: Cortez; Campinas: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 2006.

_____. ***O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho***. São Paulo: Boitempo, 2005.

_____. ***Os Sentidos do Trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho***. São Paulo Boitempo, 2003.

BRAGUETO, Cláudio Roberto. ***O aglomerado urbano industrial de Londrina: sua constituição e dinâmica industrial***. 2007, 265 f, Tese de Doutorado em Geografia Humana, - Depto. de Geografia, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. ***O Espaço Urbano***. São Paulo: Ática, 1995.

DAVIDOVICH, Fani. ***Metrópole e contemporaneidade, algumas pontuações***. In CARLOS, Ana Fani A.; LEMOS, Amália Inês G. ***Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade***. São Paulo: Contexto, 2003.

_____. Linhas de pesquisa para a Geografia Urbana no Brasil: uma contribuição. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, v.54, n.º 4, p.7-27, out-dez, 1992.

DAVIDOVICH, Fani; LIMA, Olga Maria B. Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil. ***Revista Brasileira de Geografia***, Rio de Janeiro, v. 37, n.º 1, jan-mar, p.51 – 83, 1975.

_____ . A configuração espacial do sistema urbano brasileiro como expressão no território da divisão social do trabalho. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.44, p.541-590, out.-dez. 1982.

FIRKOWSKI, Olga Lucia C.; MOURA, Rosa. Regiões metropolitanas e metrópoles. Reflexões acerca das espacialidades e institucionalidades no Sul do Brasil. Revista RA'EGA. Curitiba. n.º 5, p.27-64, 2001.

FRESCA, Tânia e OLIVEIRA, Edílson Luis. **A produção do espaço urbano de Londrina, 1970 a 2000**. 2005, 147 f, Universidade Estadual de Londrina, Relatório de Pesquisa. Londrina, 2005, mimeo.

HOFFMAN, Helga. **Desemprego e subemprego no Brasil**. São Paulo: Atica, 1977.

IANNI, Octávio. **Classe e nação**. Petrópolis: Vozes, 1986.

IPEA, IBGE, UNICAMP. **Configurações atuais e tendências da rede urbana. Vol. I**. Brasília: IPEA, 2001. (Série: *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*)

LAUTIER, Bruno. Fixation restreinte dans le salariat, secteur informel et politique d'emploi em Amerique Latine. **Revue Tiers Monde**, Paris,vol. XXVIII, nº110,p. 347 – 367, Abr.-Jun. 1987.

MALAGUTI, Manoel Luiz. **Crítica a razão informal: a imaterialidade do salariado**. São Paulo: Boitempo, 2000.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

MONTENEGRO, Marina Regitz. **O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização**. 2006, 203 f, Dissertação de Mestrado em Geografia Humana, Depto. De Geografia, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

OLIVEIRA, Edílson Luis de. **A iniciativa privada e o parcelamento do solo na expansão de Londrina de 1970 a 2000**. In I CIMDEPE - Simpósio Internacional Cidades Médias: dinâmica econômica e produção do espaço urbano, (1), 2005, Presidente Pudente – SP, UNESP, GASPERR, 1 CD-ROM.

_____. **A teoria dos circuitos da economia urbana e a urbanização brasileira em tempos de globalização**. In IV Seminário Latino-Americano de Qualidade de Vida Urbana e V Seminário Internacional de Estudos Urbanos, (6 e 5), 2006, Belo Horizonte – MG, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, 1 CD-ROM.

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica à Razão Dualista e o Ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. São Paulo: Hucitec, 1981.

POCHMAN, Marcio. **O emprego na globalização: a nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu**. São Paulo: Boitempo, 2001.

PRANDI, José Reginaldo. **O trabalhador por conta própria no Brasil**. São Paulo: Edições Símbolo, 1978.

PRETECEILLE, Edmond e VALLADARES, Licia P.. **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990.

RIBEIRO, William da Silva. **Para além das cidades, centralidades e estruturação urbana: Londrina e Maringá.** 2006. 265 f. Tese de Doutorado em Geografia Humana. Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente, UNESP, Presidente Prudente, 2006.

SALAMA, Pierre. **Pobreza e exploração do trabalho na América Latina.** São Paulo: Boitempo, 1999.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

_____. **Circuitos espaciais da produção: um comentário.** In SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de. *A construção do espaço.* São Paulo: Nobel, 1986.

_____. **A metrópole: modernização, involução e segmentação.** In PRETECEILLE, Edmond e VALLADARES, Lícia P.. *Reestruturação urbana: tendências e desafios.* São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990.

_____. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo.** São Paulo: Hucitec e Educ, 1994b.

_____. **Técnica, tempo e espaço: globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Hucitec, 1994a.

_____. Materiais para o estudo da urbanização brasileira no período técnico científico. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, nº 67, p. 5-16, jan-jun. 1989.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2000.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVEIRA, Maria Laura. **Argentina: do desencantamento da modernidade à força dos lugares.** In _____. (org). *Continente em chamas: globalização e território na América Latina.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

_____. **São Paulo: os dinamismos da pobreza.** In CARLOS, Ana Fani A.; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole.* São Paulo: Contexto, 2004.

_____. Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas. Cuadernos del CENDES. Caracas, ano 21, n.º 57, p.1-21, set-dez 2004.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos.** In: _____. (org) *Urbanização e Cidades Médias: perspectivas geográficas.* Presidente Prudente: UNESP, 2001a

_____. (org.) **Textos e Contextos para a leitura geográfica de uma cidade média.** Presidente Prudente: UNESP, 2001b.

_____. ***A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais.*** In DAMIANI, Amélia; CARLOS, Ana Fani A.; SEABRA, Odete Carvalho L.. (Org.) *O espaço no fim de século: a nova raridade.* São Paulo: Contexto, 1999, p. 83 a 99.

TAVARES, José Humberto. ***Aglomeração urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos.*** 2001, 243 f, Dissertação de Mestrado em Geografia Humana. Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente, UNESP, Presidente Prudente, 2001.

VILLAÇA, Flávio. ***Espaço Intra-urbano no Brasil.*** São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

Sítios da Internet

BRASIL, IBGE. SIDRA – ***Banco de dados.*** Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso em 01/08/2007.

LONDRINA, Prefeitura Municipal de. CODEL. ***Cadernos setoriais – indústria, comércio, infra-estrutura.*** Disponível em <www.codel.gov.pr> acesso em 14/12/2005.

MARICATO, Ermínia. ***Dimensões da tragédia urbana.*** In Revista ComCiencia, 2002 – disponível em <<http://www.comciencia.br/reportagens/cidades/cid18.htm>> acesso em 15 de junho de 2007

OLIVEIRA, Francisco de. ***As contradições do ÃO: globalização, nação, região, metropolização.*** Disponível em <http://www.integracao.gov.br/publicacoes/desenvolvimentoregional/publicacao/Cedeplar/IICA%20-%20NOV%202004%20-%20FranciscoOliveira.pdf>> Acesso em 12/09/2006.