

# PRÁTICAS ESPACIAIS DE CONSUMO NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: CONTEÚDOS E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL

Guilherme Pereira Cocato<sup>1</sup>

**Resumo:** É inegável a importância das práticas relacionadas ao consumo nas cidades e para o modo de vida urbano. Especialmente o consumo consuntivo, envolvendo o comércio final e os serviços de necessidade corriqueira para a reprodução social. Nas últimas décadas, os deslocamentos orientados para o consumo se tornam mais complexos, especialmente na realidade de contradições que compõem o processo de urbanização brasileiro. Dentre outros fatores, isso se deve por reestruturações econômicas e urbanas, como mudanças no padrão de distribuição dos estabelecimentos, precarização das formas de mobilidade, alterações no modelo de expansão das cidades e manutenção de desigualdades socioeconômicas estruturais. Este artigo tem como objetivo apreender os conteúdos das práticas espaciais de consumo consuntivo em um recorte de estudo singular: a aglomeração urbana de Londrina, no estado do Paraná, composta por sete cidades em continuidade espacial, continuidade e proximidade territorial. Para isso, foram entrevistados 20 cidadãos, de diferentes perfis. Em conjunto com as respostas obtidas, os resultados foram compostos por materiais cartográficos, visando o melhor entendimento das especificidades e dificuldades de tais práticas, em diferentes escalas da área de estudo. Como principal resultado, identificamos a desigualdade socioespacial em curso, materializada por díspares possibilidades de deslocamento e de consumo.

Palavras-chave: Aglomeração urbana de Londrina – PR; continuidade espacial; continuidade territorial; mobilidade; Geografia do comércio e do consumo.

## SPATIAL CONSUMPTION PRACTICES IN THE URBAN AGGLOMERATION OF LONDRINA: CONTENT AND SOCIO-SPATIAL INEQUALITY

**Abstract:** The importance of practices related to consumption in cities and for the urban way of life is undeniable. Mainly consumptive consumption, involving final commerce and services that are necessary for social reproduction. In recent decades, consumption-oriented displacements have become more complex, especially in the reality of contradictions that make up the Brazilian urbanization process. Among other factors, this is due to economic and urban restructuring, such as changes in the distribution pattern of establishments, precarious forms of mobility, changes in the model of expansion of cities and maintenance of structural socioeconomic inequalities. This article aims to apprehend the contents of spatial practices of consumptive consumption in a singular study area: the urban agglomeration of Londrina, in the state of Paraná, composed of seven cities in spatial

---

<sup>1</sup> Mestre pela UNESP - Campus de Presidente Prudente (SP). Email: [guilhermecocato@gmail.com](mailto:guilhermecocato@gmail.com)

continuity, continuity and territorial proximity. For this, 20 city dwellers of different profiles were interviewed. Together with the answers obtained, the results were composed by cartographic materials, aiming at a better understanding of the specificities and difficulties of such practices, at different scales of the study area. As the main result, we identified the ongoing socio-spatial inequality, materialized by different possibilities of displacement and consumption.

Keywords: Urban agglomeration of Londrina – PR; spatial continuity; territorial continuity; mobility; Geography of commerce and consumption.

## INTRODUÇÃO

O ato de consumir envolve diferentes esferas da vida humana, dentro e fora das cidades, partindo de distintas necessidades e vontades, e chegando em inúmeras finalidades. Seu estudo varia consideravelmente a partir dos enfoques científico e teórico-metodológico utilizados. Por exemplo, com o estudo do consumo, os profissionais da Geografia procuram a interligação entre aspectos da economia e da cultura em diferentes escalas e locais, tanto no âmbito material, como imaterial. Locais que muitas vezes se conectam especialmente pelo ato do consumo exercido pelos sujeitos que circulam, habitam, trabalham e têm seus momentos de lazer.

Neste trabalho, o consumo adquire relevância para os estudos urbanos, pois, de acordo com Santos (2013), a expansão do consumo de elementos básicos vinculados à saúde, educação e lazer acontecem paralelamente ao avanço do consumo de bens como eletrodomésticos, de viagens, de informações e de símbolos; e todos são expressos de maneira concentrada no crescimento espetacular da urbanização brasileira que ocorreu aliado à modernização conservadora no campo e ao êxodo rural, durante o século XX. Ao consumo dos produtos e serviços considerados essenciais no cotidiano da vida urbana moderna se dá o nome de consumo consuntivo, englobando o comércio final e serviços diversos, relacionados a uma demanda heterogênea de acordo com as faixas de renda de cada estrato da população.

Nosso objetivo é apreender os conteúdos das práticas espaciais de consumo consuntivo na aglomeração urbana de Londrina, composta, em delimitação específica, pelas cidades de Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Londrina e Rolândia (Figura 1), no norte paranaense.

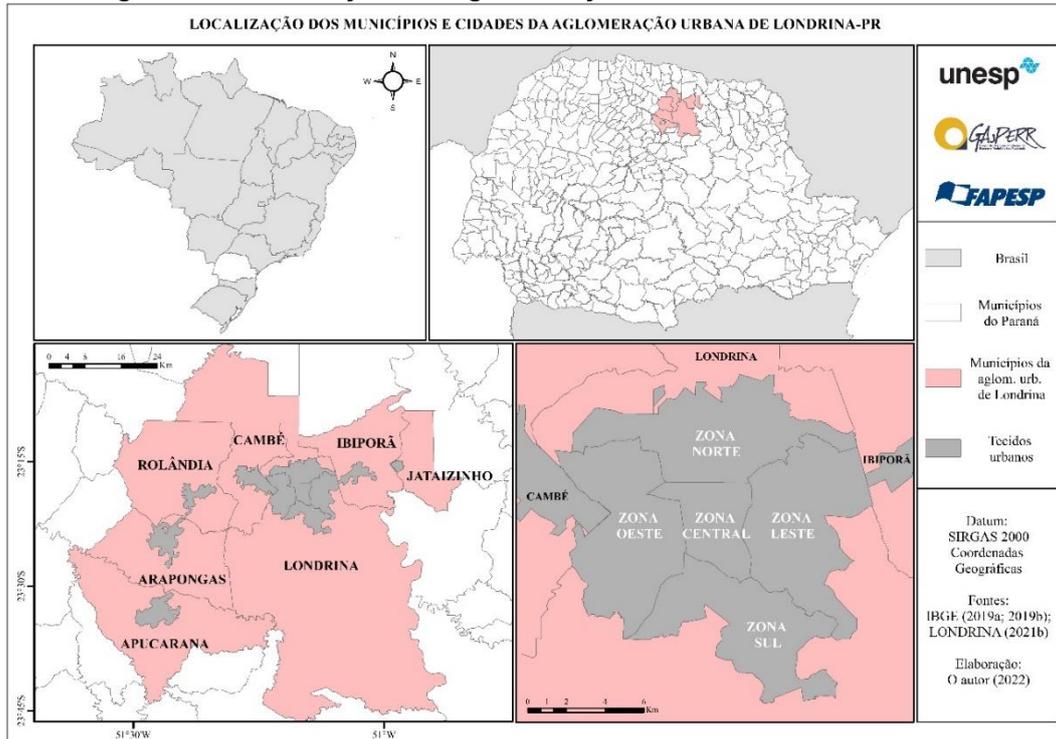
Assim, procuramos investigar como acontecem os deslocamentos para o consumo consuntivo em diferentes escalas: da cidade e do conjunto interurbano. Este último se destaca pelos processos de continuidade espacial entre as cidades (intensas relações materializadas por deslocamentos, fluxos e trocas socioeconômicas), continuidade e proximidade territorial entre os tecidos urbanos (em distâncias não superiores aos 6,5 km).

Para isso, em 2021, realizamos entrevistas semiestruturadas com 20 cidadãos(as)<sup>2</sup>, de diferentes perfis, residentes de todas as cidades da aglomeração urbana enfocada. Ademais, foi realizado trabalho de campo em localidades do conjunto interurbano, visando confirmar a existência de determinadas formas e processos espaciais mencionados pelos(as) entrevistados(as).

---

<sup>2</sup> Termo que remete a uma relação abrangente do sujeito com o modo de vida urbano, não somente de residência, mas envolvendo também os deslocamentos e as diferentes práticas exercidas nesse espaço.

Figura 1. Localização da aglomeração urbana de Londrina-PR.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

Este artigo foi estruturado em duas partes principais: a primeira, logo em seguida, aborda e detalha as práticas espaciais de consumo tal como interessam para os estudos geográficos e os conteúdos identificados na área de estudo, a partir das metodologias empregadas. Na segunda parte, são enfocadas as dificuldades para a materialização das práticas espaciais de consumo, nas perspectivas de diferentes cidadãos entrevistados, resultando na desigualdade socioespacial. Dessa maneira, apresentamos as condições e especificidades que indicam distintas possibilidades de consumo nas cidades, afetando uma esfera fundamental do atual modo de vida urbano.

## PRÁTICAS ESPACIAIS DE CONSUMO: SENTIDOS E CONTEÚDOS NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA

No modo de produção capitalista, o processo de consumo possui um papel fundamental. Marx faz uma distinção clássica entre consumo coletivo (que auxilia na reprodução dos meios de produção), consumo individual (reprodução da força de trabalho) e consumo de luxo. Castells (2020) detalha que é um processo indispensável tanto para a reprodução da força de trabalho, quanto para a realização da mais-valia.

Para além do âmbito material, o consumo possui um grande poder de influência na esfera ideológica, sendo representativo da diferenciação que existe entre as classes sociais. Baudrillard (1995) explica que o consumo nunca se dá estritamente pelo objeto em si, pelo aproveitamento de seu valor de uso, mas em sua manipulação como signo e como referência idealizada que possui. O consumo tem o poder de ordenar os signos e integrar os grupos sociais a partir de uma única finalidade, o ato de consumir. São estabelecidos assim valores ideológicos e sistemas de comunicação que possibilitam e facilitam o consumo.

Na dimensão cultural e ideológica, o consumo pode ser observado como um processo intersubjetivo que unifica os signos que permeiam a existência humana (GONÇALVES; SILVA, 2017), sendo a mercadoria o principal elo entre o ato do consumo e a esfera da produção no ciclo de acumulação do capital (PORTO-SALES, 2018). Dessa forma, a mercadoria e o seu processo de consumo acabam resumindo não somente diferentes etapas da reprodução capitalista, mas diferentes representações simbólicas que acompanham os objetos consumidos, para além de suas respectivas materialidades.

A íntima relação entre produção e consumo no capitalismo toma singular importância na compreensão de processos produtivos em um sentido lato, que abarca inclusive a produção do espaço urbano. De acordo com Porto-Sales (2018), a obra de Henri Lefebvre foi grande responsável por um “alinhamento epistemológico” entre os debates da produção espacial e do consumo. Por meio de seus escritos, esse autor trabalha a concepção do cotidiano como uma série de ações de consumo programado, transferindo a problemática da produção espacial para a reprodução social.

[...] é na vida cotidiana que o controle social é regulado burocraticamente através do consumo. Na cidade, portanto, os signos que mediam nossa sociabilidade, são projetados e lançados no nosso cotidiano para estimular o consumo e satisfazer a nossa vontade. Afinal, é na cidade que nós, seres humanos, destinados a viver em coletivos/grupos, temos encontrado as condições mínimas necessárias para desenvolver nossas atividades políticas, econômicas, culturais etc. (PORTO-SALES, 2018, p. 36).

É no cotidiano que as práticas espaciais são fundamentais na reprodução social e na economia política da cidade, que sustentam a vida urbana como todo. Nesse contexto, o estudo do consumo e da produção do espaço se encontram na pesquisa urbana da vida cotidiana, que possibilita o aprofundamento em como as forças produtivas e as relações de produção utilizam e produzem o espaço para nele projetar desejos e necessidades.

O consumo não representa somente os desejos e as necessidades, mas também as práticas espaciais que dão conteúdo aos espaços urbanos e que orientam as formas como circulamos e agimos pela cidade (PORTO-SALES, 2018). Dentre outras esferas, é a partir do consumo que as práticas espaciais podem ser apreendidas (GÓES, 2016), entendendo o papel dos cidadãos individual e coletivamente.

Entendemos que essa esfera da vida se realiza por interações complexas entre cidadãos, mas também entre coisas e símbolos (GONÇALVES; SILVA, 2017). Dessa forma, o ato de consumir não é visto apenas pela ótica da aquisição de mercadorias, mas pelas relações estabelecidas entre as pessoas que se deslocam pela cidade em busca do consumo, entre as pessoas e os espaços de consumo e entre as próprias formas espaciais da cidade e os deslocamentos e fluxos que comportam. Por ser um ato econômico que possui consequências socioculturais variadas, o consumo é mais um dos elementos produtores e produzidos de/pelo espaço e pelas práticas espaciais dos cidadãos.

As práticas espaciais têm o potencial de representar diferentes elementos e momentos das ações dos sujeitos sociais, colocando-as nos seus “devidos lugares”. Representam tensões e contradições sociais e espaciais ao articularem condições objetivas de reprodução social aos processos de reprodução do modo de produção

capitalista (LEFEBVRE, 2000; GÓES, 2016). Ainda expressam dimensões da vida social, cultural e subjetiva (GÓES; SPOSITO, 2016). Em sua totalidade, as práticas espaciais ajudam a compreender a produção e a estruturação do espaço na atualidade, além de indicar possíveis transformações futuras.

É na vida cotidiana que ocorrem as práticas espaciais, que por sua vez são influenciadas pelo modo como os locais são produzidos e direcionados ao consumo. Reciprocamente, por serem manifestações no espaço das relações sociais, definem e marcam os espaços com os traços do modo de produção de uma determinada formação social. É no cotidiano que as práticas espaciais expressam relações sociais ligadas às experiências, comportamentos e atividades humanas, materializadas com destaque nas cidades.

Como detalha Pereira (2018), a análise do conceito práticas espaciais tem crescido nos debates geográficos nos últimos anos. Num grande número de publicações, tem-se tentado abordar a dimensão da vida cotidiana e o papel dos cidadãos na produção espacial. Felizmente, passa-se de um cenário em que quase exclusivamente só eram valorizados os estudos geográficos de dinâmicas e objetos materiais e sua distribuição espacial – mesmo que com um viés crítico – para um cenário em que se assume a emergência e a inevitabilidade de se apreender as práticas e os discursos dos sujeitos e das classes sociais que produzem o espaço e a ele dão sentido. Desejável é que os estudos que privilegiam tanto os aspectos espaciais quanto os sociais cresçam em quantidade e qualidade e deem frutos cada dia maiores.

Para a apreensão das práticas espaciais dos cidadãos, nas cidades da aglomeração urbana de Londrina, especialmente nas esferas do consumo e da mobilidade, seguindo os passos da pesquisa de Góes *et al.* (2019), escolhemos entrevistados(as) a partir de critérios qualitativos, de maneira a abarcar perfis representativos e diversos do conjunto da população, ainda que não seja uma amostra estatística relevante. Foram delimitados quatro perfis<sup>3</sup>. Esses perfis foram considerados na realização de entrevistas na cidade principal da aglomeração, Londrina, por ser um centro urbano maior e com mais pessoas possíveis de serem contatadas por meio da rede pessoal do pesquisador. Para as outras cidades da aglomeração, procurou-se entrevistar pelo menos duas pessoas pertencentes a perfis diferentes.

Pelas limitações de circulação física no contexto de pandemia da covid-19, a realização das entrevistas para os perfis desejados nem sempre se concretizou como o planejado, já que a escolha dos(as) participantes se restringiu às indicações de pessoas conhecidas ou de terceiros. Em Apucarana e Ibiporã, por exemplo, foram entrevistadas duas pessoas que se encaixaram no mesmo perfil qualitativo delimitado anteriormente, no caso o Perfil 2. Já em Londrina, houve dificuldades em se abordar cidadãos do mesmo perfil que tivessem níveis diferentes de escolarização e residissem exatamente na zona central da cidade. Assim, com

---

<sup>3</sup> Perfil 1: dois jovens entre 18 e 30 anos, em nível de escolaridade correspondente a sua faixa etária, um habitante da periferia e outro de bairros centrais ou pericentrais.

Perfil 2: dois adultos inseridos no mercado de trabalho, com níveis de escolaridade diferentes, um habitante da periferia e outro de bairros centrais ou pericentrais.

Perfil 3: dois adultos não inseridos no mercado de trabalho formal, com níveis de escolarização diferentes, um morador de áreas próximas ao centro e outro habitando áreas distantes.

Perfil 4: dois adultos em terceira idade, ambos não inseridos no mercado de trabalho, um morador da periferia e outro de áreas centrais ou pericentrais.

Destacamos que os termos de consentimento e os roteiros que serviram como base para as entrevistas semiestruturadas estão vinculados ao Projeto Temático Fragmentação Socioespacial “FragUrb” (SPOSITO, 2018), sob o processo nº 2018/07701-8, da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

frequência, as entrevistas foram realizadas com indivíduos de ensino superior completo ou próximo disso. Quanto aos locais de moradia no centro principal, procurou-se incluir pessoas com residências em localidades circunvizinhas a ele, mesmo que não posicionadas no interior da zona central.

Os aspectos metodológicos de escolha dos entrevistados foram importantes para dar uma perspectiva analítica sobre a produção do espaço urbano, em que são valorizadas as múltiplas trajetórias de distintos sujeitos que o produzem, a partir de suas práticas espaciais, apreendidas em um momento específico pela pesquisa.

Nas citações dos(as) entrevistados(as) trazidas a esse trabalho, foram corrigidos erros gramaticais que pudessem comprometer o entendimento das sentenças e eliminadas repetições de termos recorrentes na comunicação oral do cotidiano, mas que não possuem propósito em uma redação formal. Ademais, atribuíram-se pseudônimos em contrapartida aos nomes sociais de cada indivíduo.

No total, foram entrevistadas 20 pessoas nas sete cidades da aglomeração urbana de Londrina, sendo oito na cidade principal e duas em cada uma das cidades restantes. Trata-se de dez homens e dez mulheres. Realizamos conversas com dez pessoas do Perfil 2, cinco do Perfil 3, três do Perfil 1 e duas do Perfil 4; em idades que variaram de 19 a 63 anos. Dez eram solteiros, mas residiam com pais ou amigos, enquanto o restante se encontrava em uniões estáveis ou eram casados, residindo com o/a companheiro/a e filhos. Ninguém declarou residir sozinho.

As profissões/ocupações foram de grande diversidade, como estudantes, professores, motoristas de aplicativos (autônomos), auxiliar administrativo, secretária, coqueira, vendedor, trabalhadores de casa etc. A faixa de renda foi de até R\$ 3.000,00 mensais, com exceções de três pessoas: um cidadão de Arapongas do Perfil 3, com ganhos de R\$ 4.000,00; uma cidadina de Cambé também do Perfil 3, com ganhos de R\$ 4.000,00 a 5.000,00; e um cidadão de Londrina, do Perfil 2, com ganhos de R\$ 8.000,00 mensais.

Os níveis de escolaridade presentes foram: ensino fundamental completo (uma pessoa); ensino médio completo (duas pessoas); ensino superior incompleto (três pessoas); ensino superior completo (11 pessoas); e pós-graduação (mestrado) em andamento, com três pessoas.

Adentrando às respostas dadas a perguntas mais específicas, acerca das práticas de consumo consuntivo, por frequência e tipo dos espaços comerciais, uma quase unanimidade dos entrevistados afirmou frequentar supermercados, seja quinzenal, semanal ou diariamente. Outros tipos de comércios citados foram padarias, feiras, sacolões, lanchonetes e postos de combustível. Praticamente todas as respostas envolveram compras de alimentos, produtos de limpeza, de consumo doméstico diário ou produtos e serviços relacionados ao transporte.

Quando perguntados sobre o consumo de roupas, sapatos e/ou de produtos relacionados à informática e à tecnologia, as respostas foram mais divergentes. A maioria afirmou não possuir o costume de comprar essas mercadorias, a não ser em caso de necessidade, como a chegada de uma estação mais fria (no caso de roupas para o inverno) ou da substituição de algum bem que se deteriorou. Aline (Rolândia, 27 de maio de 2022. Informações retiradas de Trabalho de Campo) ilustra bem essa questão: “Não diria que é com frequência, vai muito do que eu preciso ou não. Não é um hábito. Não consumo sempre. Bem pouco até. E normalmente tenho feito isso pela internet, quando faço”. Em relação ao consumo de serviços em restaurantes, *shopping centers* e bares, muitos ressaltaram o hábito de ir semanalmente, pelo menos uma vez nos finais de semana, tanto para entrevistados das cidades de menor porte da aglomeração quanto de Londrina.

Em Londrina, foram citadas as idas aos bares e restaurantes, como no caso de Rodrigo (Londrina, zona norte, 23 de abril de 2021. Informações retiradas de Trabalho de Campo): “Sim. Frequentávamos muito barzinhos [antes da pandemia]. E nossos amigos têm os mesmos gostos também” e de Renan (Londrina, zona sul, 28 de abril de 2021. Informações retiradas de Trabalho de Campo): “Sim, geralmente bar duas vezes ao mês. Agora na pandemia não, mas de vez em quando eu vou com o processo de flexibilização. Antes da pandemia duas vezes ao mês. Restaurante uma vez a cada dois meses”.

Neste ponto, destacamos que o ato de consumir é permeado por diferentes lógicas e práticas espaciais, marcados pelas condições socioespaciais diferentes de cada cidadão, pelas formas de mobilidade urbana e pelas escolhas de natureza individual. Quando os entrevistados mencionam frequentar espaços como *shopping centers*, semanalmente, remete-nos ao debate fomentado a partir da extensão do consumo às diversas esferas da vida e do estabelecimento do chamado *habitus* consumidor (GÓES, 2016).

Góes (2016) contribui com a discussão ao afirmar que a compreensão da produção do espaço a partir do consumo passa essencialmente por três pontos que englobam a contradição inclusão/exclusão proporcionada por essa esfera: 1. A crescente possibilidade de integração social proporcionada pelo mercado em uma sociedade com altos índices de desigualdade histórica e estrutural; 2. A integração que ocorre de maneira simulada, como nos *shopping centers*, quando há satisfação somente no ato de frequentar tais espaços; 3. A exclusão produzida pelo mercado em espaços de consumo exclusivos para determinadas classes sociais e faixas de renda.

Como discutem Góes e Sposito (2016), ao se ampliar as possibilidades de consumo por meio da facilitação de acesso aos bens, é estimulada a diferenciação de produtos e sua comercialização, que alimenta a produção de espaços exclusivos como agências bancárias especiais, condomínios fechados de luxo, diferentes tipos de *shopping centers* etc., dos quais boa parte da população é excluída. Outra contradição que sobrevoa o movimento atual de ampliação do consumo é a relação, primeiro, entre o crescimento do consumo e a diversificação de suas modalidades, e em segundo, a ampliação das desigualdades socioespaciais que o acompanham, tendo em vista que o acesso à moradia e a mobilidade urbana têm se constituído como objetos de consumo, cujos preços se elevam, não ficando à disposição de todos os cidadãos (GÓES; SPOSITO, 2019).

Tratando-se das mudanças sociais e espaciais ocasionadas pelo aumento do consumo, temos o caso do Brasil que, a partir dos anos 2000, teve um crescimento da renda e do emprego em conjunto com a expansão na variedade de bens de consumo à disposição. É importante colocar que as políticas distributivas e o aumento dos gastos públicos tiveram um papel chave nesse contexto, assim como a ampliação e o reordenamento de capitais em busca de novos mercados (GÓES, 2016).

No entanto, no caso do Brasil, a expansão do acesso ao consumo não pode ser confundida com aumento no acesso à cidade (CATALÃO; MAGRINI, 2016). Ao mesmo tempo em que nas duas primeiras décadas do século XXI houve avanços na diminuição da pobreza extrema, também houve uma continuidade inabalável na desigualdade social nacional acentuada pelo surgimento de um consumo extremamente segmentado (POCHMANN, 2012).

Souza (2009) destaca que o aumento do consumo produz um imaginário ilusório de liberdade e maior igualdade na contemporaneidade, baseado

principalmente na valorização do mérito pessoal e na naturalização das desigualdades.

From this point of view, poverty is seen as the result of the lack of individual efforts, since the possibilities of achievement would be available to all. There is thus the arrangement of a “fair inequality” – because it can be individually overcome – that legitimizes the existence of privileges for some individuals and the precariousness of the conditions of access to goods and services for others (CATALÃO; MAGRINI, 2016, p. 24).

Esse também é o ponto de vista do *habitus* consumidor descrito por Góes (2016) e identificado em diversas cidades médias brasileiras. Seria uma postura social e ideológica segundo a qual as desigualdades sociais e a divisão do trabalho são grandemente encobertas e naturalizadas por cidadãos pertencentes à classe trabalhadora, mas que nem sempre se identificam como tal. A ampliação do acesso ao mercado imobiliário e a bens como eletrodomésticos e veículos justificam esse pensamento. No entanto, a difusão do consumismo só é possível pela divisão do trabalho e pela desigualdade no consumo, limitando as práticas espaciais de consumo enquanto – paradoxalmente – as incentiva.

Dantas (2007) acrescenta que a centralização da satisfação material no consumo alimenta a ideologia consumista e cria a figura do consumidor por excelência, afastando ainda mais a consciência da classe trabalhadora de suas verdadeiras experiências cotidianas de privação e dificuldades. Nesse ponto, a solução para os mais diferentes problemas sociais aparenta se dar pela via do consumo individual (CATALÃO; MAGRINI, 2016). As práticas espaciais na cidade não estariam mais orientadas a outra coisa senão para o consumir, ação tida como central na vida.

Ora, não diminuimos ou desconsideramos a importância do consumo para a sobrevivência humana e para a reprodução social da classe trabalhadora nas cidades, assim como não ignoramos a indispensável necessidade de aumento no acesso aos bens de consumo básicos a uma vida minimamente digna. Concordamos com Alonso (2006) e Góes (2016) quando afirmam que uma sociedade sem consumo é impossível, mas que uma sociedade centrada somente no consumo mercantil ameaça degradar todas as formas de solidariedade e se reduzir a um conjunto pouco coeso, marcado pelo individualismo.

Quando passamos aos locais e estabelecimentos mais frequentados pelos entrevistados, elementos pertinentes às práticas espaciais de consumo consuntivo, apreende-se uma dualidade entre compras grandes e as menores, em todas as cidades da aglomeração. Em Londrina, os cidadãos demonstraram preferência por pequenos mercados, quitandas, padarias e farmácias que se encontram próximos das suas respectivas áreas de residência, visando o abastecimento de produtos para o dia a dia. Entretanto, quando surge a necessidade de uma compra maior, os estabelecimentos escolhidos são os maiores e localizados em áreas mais centrais da cidade.

Diferentes tipos de estabelecimentos também são escolhidos por moradores de outras cidades da aglomeração, inclusive para a realização de deslocamentos mensais à Londrina. Já para as cidades mais próximas à Londrina, como Rolândia, Cambé, Ibiporã e Jataizinho, os entrevistados indicaram que satisfazem as necessidades mais básicas nas próprias cidades de origem, mas se deslocam com

frequência ao maior centro urbano em busca de vantagens nos preços das mercadorias e de maior diversidade entre as marcas disponíveis.

Aline (Rolândia, 27 de maio de 2022. Informações retiradas de Trabalho de Campo) ressalta um outro ponto interessante: os fluxos interurbanos que se estabelecem na aglomeração, no que se refere às práticas espaciais de consumo, pois não necessariamente se compra nas cidades de origem ou de destino da pessoa em deslocamento, mas na localidade de passagem:

Eu normalmente vou em um específico [estabelecimento]. Farmácia também, é quase que na mesma sempre, porque é onde encontro os melhores preços. Então quase sempre são nos mesmos. E é interessante porque apesar de eu morar em Rolândia, consumo muito em Cambé, porque trabalho em Londrina. Então é uma dinâmica toda diferente. E aí esse trajeto que faço passando por Cambé, consumo tudo lá. Tem um [super]mercado específico em Cambé que eu já conheço tudo, que é no caminho. E normalmente é ali que eu passo.

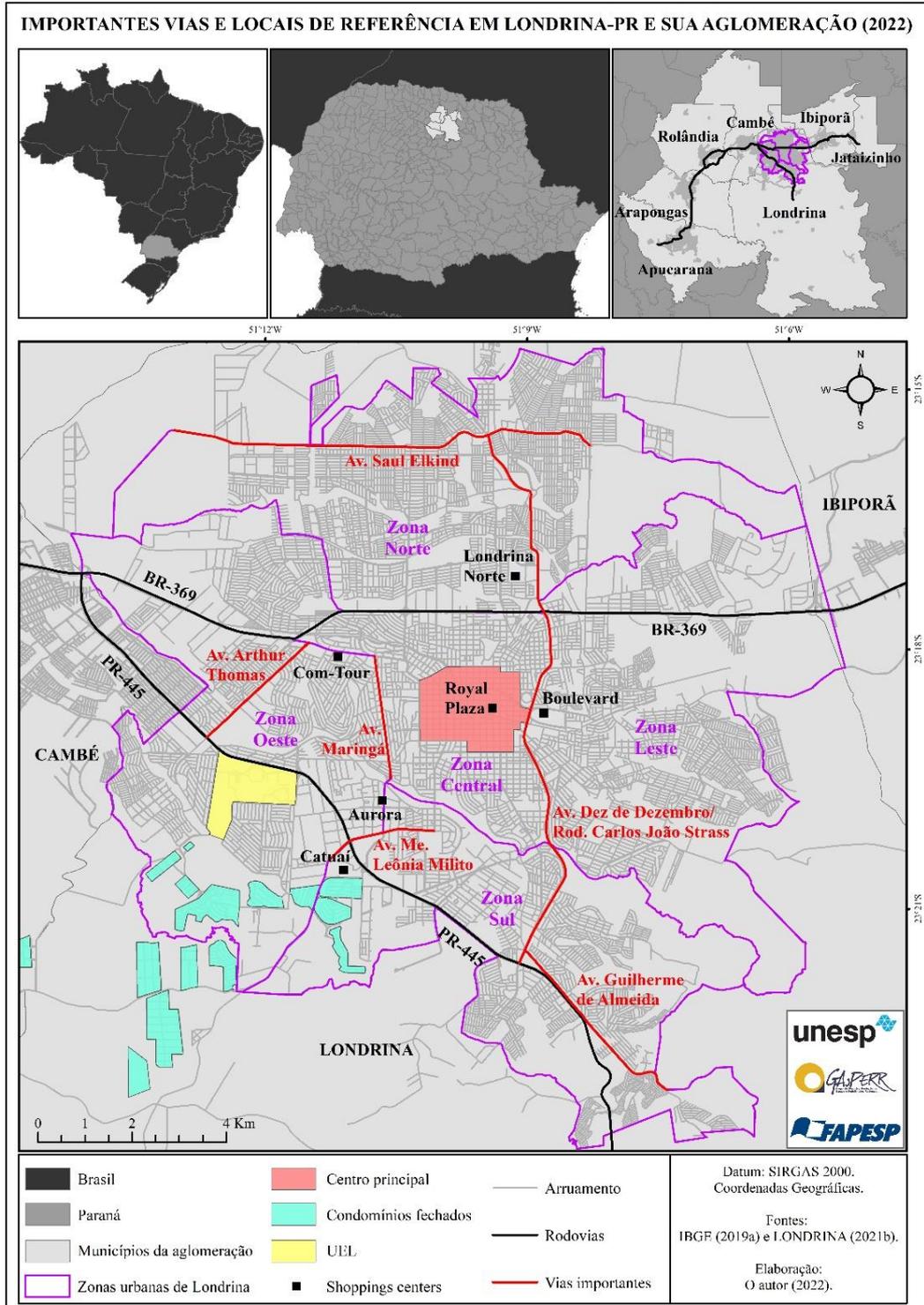
Este trecho demonstra uma interação muito próxima entre os diferentes centros urbanos da aglomeração, justificando não somente a centralidade exercida por Londrina, que subalterniza o suprimento de atividades comerciais e de serviços das outras cidades, mas também a complementaridade no oferecimento de bens e serviços a todos e todas os moradores do conjunto interurbano aqui tratado, principalmente quando estes se encontram em constante movimentação.

Quando perguntados sobre os locais preferenciais de consumo, algumas respostas se repetiram. Destacadamente, os centros principais de cada cidade e os *shopping centers* de Londrina apareceram nas falas de moradores de todas as cidades analisadas. Entre os *shopping centers* (Figura 2), os mais citados foram: Boulevard (um cidadão de Cambé, um de Ibiporã, um de Jataizinho, um de Rolândia e um de Londrina, residente da área central), Catuaí (um cidadão de Apucarana, um de Arapongas, um de Cambé e um de Londrina, residente da área central), Royal Plaza (dois cidadãos de Londrina, residentes da zona sul) e Londrina Norte (um cidadão de Rolândia e um de Ibiporã).

É notável que as escolhas de *shopping centers* para o consumo obedecem às possibilidades de acesso e proximidade de vias de maior tráfego, como é o caso de moradores de Apucarana, Arapongas e Cambé que frequentam o Catuaí e o acessam pela Rodovia PR-445. Já o Boulevard é frequentado por residentes de Ibiporã e Jataizinho. No entanto, apesar de o Boulevard e o Londrina Norte estarem localizados em setores de Londrina opostos às cidades de Cambé e Rolândia, ainda são preferidos devido ao seu caráter mais “popular”, com estacionamento gratuito e lojas que não exijam um padrão aquisitivo tão elevado. Matias (Rolândia, 22 de abril de 2021. Informações retiradas de Trabalho de Campo) nos conta sobre isso:

Eu prefiro *shopping centers* em Londrina. Até o Boulevard se abriu a um público para que consigamos frequentar. Por exemplo o Catuaí, o Aurora a gente não consegue frequentar rotineiramente. Da minha preferência, que eu acho melhor pela estrutura, deixa o carro lá, tem o ar-condicionado e o preço não muda tanto. Eu prefiro *shopping centers* como o Norte e o Boulevard. Você pode andar, ver as coisas e não pagar tanto a mais por isso.

Figura 2. Vias e locais de referência e/ou citados pelos(as) entrevistados(as).



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

Portanto, *shopping centers* como o Catuaí e o Aurora, implantados em uma área de crescente expansão físico-territorial do tecido urbano e de valorização do solo urbano, funcionam como elementos determinantes e catalisadores da diferenciação socioespacial dos visitantes e consumidores que por ali passam, assim como dos moradores de bairros como a Gleba Palhano e da área de condomínios fechados no sentido sudoeste.

De maneira geral, fica evidente o peso da centralidade que os *shopping centers* representam para as decisões relacionadas às práticas espaciais de consumo consuntivo dos cidadãos. Os *shopping centers* em Londrina se apresentam como espaços preferenciais de consumo para o comércio e certos serviços, concentrando distintos tipos de estabelecimentos, como mais frequentados, como bares, restaurantes, lojas de calçados, lojas de departamentos, farmácias e supermercados.

Também foi citada a centralidade exercida pela concentração de lojas comerciais e de serviços na Avenida Saul Elkind, zona norte de Londrina (Figura 2). Para um cidadão de Jataizinho e dois de Londrina (ambos residentes da zona norte), foi a localidade elegida como preferencial para o consumo. É o que mostra Rodrigo (Londrina, zona norte, 23 de abril de 2021. Informações retiradas de Trabalho de Campo):

Para mim a Av. Saul Elkind, porque eu acho que ela não deixa nada a desejar, tanto pelos camelôs que tem muita coisa, pelos pequenos *shopping centers*, têm vários bancos. É uma variedade boa e também é acessível, uma localidade boa. Você acaba fazendo mais coisas ali mesmo. Não precisa se locomover para ir para a cidade [centro principal]. Só se for algum caso específico.

Quando separados por mercadorias e serviços comercializados, os espaços e estabelecimentos preferenciais de consumo dos entrevistados se repetem em alguns tipos, como: atacarejos, bares e restaurantes, farmácia, lojas de calçados, lojas de departamentos, mercados (de diferentes portes) e *shopping centers*.

Por se tratar de uma atividade comercial básica e necessária ao cotidiano da população, os supermercados foram os estabelecimentos mais citados pelos entrevistados, presentes em todas as cidades (com exceção de Jataizinho) e em todas as zonas do perímetro urbano de Londrina. Os atacarejos, que desempenham função semelhante aos supermercados, só que voltados para compras em maior quantidade, aparecem localizados nas vias de grande circulação, facilitando justamente o acesso de cidadãos de diferentes partes da aglomeração.

Os centros principais de cada cidade foram mencionados por meio de estabelecimentos diariamente frequentados, especialmente supermercados, farmácia, lojas de calçados, de departamentos e bares e restaurantes. A maior concentração destes está na zona central de Londrina, que atrai consumidores de toda a aglomeração. Outro destaque fica por conta da ausência de menções a espaços ou estabelecimentos de consumo em Jataizinho. Os entrevistados desta cidade preferem se deslocar à Ibiporã ou à Londrina para as compras, indicando uma dependência de outras cidades, em relação às atividades de consumo consuntivo.

Quando focamos nos cidadãos que frequentam e consomem em espaços e estabelecimentos de outras cidades da aglomeração urbana, fora das suas cidades de residência, temos uma redução na quantidade de locais mencionados nas entrevistas, assim como um detalhamento de quais deslocamentos acontecem com mais recorrência pela aglomeração urbana, fruto das práticas espaciais para o consumo consuntivo.

Em destaque, temos as cidades de Cambé, Londrina e Ibiporã, atraindo consumidores das outras cidades da aglomeração urbana para os seus espaços e estabelecimentos comerciais e de serviços. A continuidade e a proximidade territorial facilitam os deslocamentos para a cidade principal da aglomeração, assim como a centralidade exercida pelos estabelecimentos existentes em Londrina e não em

outras cidades da aglomeração, como são os casos de *shopping centers*, grande variedade de supermercados, atacarejos, lojas de departamentos, bares e restaurantes.

Entre os tipos de espaços de consumo e estabelecimentos mais frequentados pelos entrevistados, em outras cidades da aglomeração, os supermercados (em Cambé, Ibiporã e Londrina) e os *shopping centers* (em Londrina) foram os mais citados, frequentados por uma gama diversa de cidadãos, provenientes de todas as cidades da aglomeração urbana. No caso dos *shopping centers*, isso se evidencia com mais intensidade, pela própria inexistência desses espaços concentradores de atividades comerciais e de serviços nas outras cidades da aglomeração.

Nesse contexto, entendemos que as práticas espaciais de consumo se materializam de maneira diversa e mesclada entre as pessoas que consomem nos bairros, zonas urbanas e cidades em que residem, e as que preferem consumir fora deles. De acordo com pesquisa realizada para a revisão do Plano Diretor de Londrina 2018-2028, dos mais de mil cidadãos questionados, 36% disseram que os comércios e serviços de seus bairros atendiam às necessidades principais, enquanto 29% afirmaram sentir falta de mais comércios e serviços nos bairros em que residem (LONDRINA, 2021a). A proximidade entre os números é evidente, tornando inconclusiva qualquer definição a favor de um ou de outro.

Nos resultados das entrevistas realizadas neste trabalho, apesar de os estabelecimentos frequentados estarem distribuídos em todas as cidades da aglomeração urbana e em todas as zonas do perímetro urbano de Londrina, ainda ficou destacada a importância das concentrações nos centros principais de cada cidade, assim como dos *shopping centers* em Londrina. Da mesma forma, apesar de numerosos mercados terem sido citados – mercearias de bairros, supermercados e atacarejos –, os preferidos para o consumo são, em sua maioria, de grandes redes comerciais e se localizam nos centros principais e nas importantes vias da aglomeração urbana, como a Avenida Saul Elkind e as Rodovias PR-445 e BR-369.

Portanto, a opção significativa dos entrevistados por grandes redes e espaços comerciais aponta para a tendência de consumo consuntivo fora dos bairros onde residem, muitas vezes ultrapassando limites entre zonas urbanas (no caso de Londrina) e alcançando as cidades adjacentes da aglomeração urbana. Isto fortalece as relações interurbanas na área de estudo, aqui representadas pelos deslocamentos dos cidadãos, decorrentes das práticas espaciais para o consumo consuntivo.

Agora, a partir das respostas dos cidadãos, adentraremos em situações em que ficam evidentes certas dificuldades para a realização das práticas espaciais de consumo nas cidades da aglomeração urbana de Londrina. Tais dificuldades se impõem de maneiras diferenciadas, a depender de múltiplas condições socioeconômicas e espaciais dos indivíduos envolvidos, resultando na desigualdade socioespacial.

## POSSIBILIDADES DE CONSUMO: DIFERENÇAS E DIFICULDADES

Alguns entrevistados fizeram alusão à existência de estabelecimentos ou espaços de consumo nos quais não lhes é possível consumir. Nesses casos, todas as respostas foram atreladas às limitações econômicas de se deslocar até o local de consumo, geralmente em outra cidade, ou de não poderem consumir pelos altos preços dos produtos e serviços. Renan (Londrina, zona sul, 28 de abril de 2021. Informações retiradas de Trabalho de Campo) afirma:

Eu vou pouco no *shopping*, por ser um ambiente que eu vou para comprar alguma coisa, mas também por estar distante. Como eu vou pegar Uber ou ônibus, esse distanciamento acaba me deixando com preguiça, de ter que gastar um tempo para se deslocar aqui na cidade de um ponto ao outro para consumir aquilo. Percebo que a distância da localização dos estabelecimentos frente ao lugar que eu moro é o que geralmente motiva mais eu não consumir ou ir no lugar que eu quero. Que eu penso: “ah, deve ser legal”, mas eu não chego a frequentar. E aqui próximo de onde eu moro não tem muita diversidade, tem um mercadinho pequeno, um ou outro, só que o que eu vou comprar muitas vezes não tem. Acabo nem indo.

Nota-se que a ausência dos estabelecimentos a que se refere o entrevistado toma como referência a própria cidade de Londrina, onde se concentra o maior número de lojas comerciais e de serviços, e não o conjunto da aglomeração. Apesar disso, a sua distribuição espacial não ocorre de maneira homogênea ou equilibrada para o acesso de cidadãos que residem em diferentes pontos do tecido urbano.

Em trabalho de campo no ano de 2021, identificou-se que os bairros do setor sudeste possuem poucos estabelecimentos dessa natureza. Os existentes se concentram na principal via dessa porção, a Avenida Guilherme de Almeida (Figura 2). Ainda assim, em sua maioria, são de pequeno porte e com baixa diversidade nas atividades exercidas, com alta presença de bares, lanchonetes, farmácias e mercearias ou pequenos mercados.

Para os moradores da periferia – como é o caso da área sudeste de Londrina, onde a diversidade de estabelecimentos não é ampla como na zona norte – muitas escolhas de consumo se tornam limitadas socioespacialmente, tanto pelas estratégias locacionais das empresas que não priorizam tais localidades, quanto pelo padrão socioeconômico que impera em determinadas áreas, pela própria história de formação socioespacial que direciona camadas mais pobres da população a se concentrarem em alguns setores da cidade.

No outro polo, existem áreas que são frequentadas preferencialmente por um grupo social definido a partir de elementos socioeconômicos, como a porção sudoeste, onde se encontram o *shopping* Catuaí e a Gleba Palhano. Felipe (Jataizinho, 03 de maio de 2021. Informações retiradas de Trabalho de Campo) expõe essa situação: “Acho que em Londrina existem vários estabelecimentos que a população não consegue consumir. Principalmente se a gente for pensar os mais próximos da Gleba [Palhano] que têm vários restaurantes caros”.

Pensando nos processos de produção do espaço urbano e na estruturação das cidades, que seguem certas lógicas e dinâmicas de incorporação fundiária e valorização imobiliária, tem-se atualmente um crescimento exponencial e aparentemente ilimitado (e muitas vezes incontrolável) dos limites territoriais da ocupação, seja de maneira concentrada e contínua, seja em eixos ou marcada por descontinuidades no tecido urbano.

Nesse cenário, um fator determinante para a análise das práticas espaciais de consumo é a localização dos pontos de partida e dos pontos de chegada dos cidadãos. Evidentemente, as localizações das partidas, em uma rotina cotidiana, estão fortemente associadas aos locais de residência das pessoas, que estão ligados à renda. Como discutem Cano (2010) e Vasconcellos (2016), a maioria das cidades brasileiras possui um histórico de implantação de bairros populares e conjuntos habitacionais distantes das áreas centrais, onde o custo da terra é mais

baixo, mas as condições de infraestrutura e oferta de comércio e serviços básicos é baixa ou quase inexistente. Isso ocasiona uma necessidade de se deslocar – para o trabalho, lazer ou consumo – por grandes distâncias no dia a dia.

Miyazaki (2013) acrescenta que espaços urbanos compostos por formas que se distribuem por áreas extensas, de maneira dispersa e/ou descontínua, exigem um sistema de transporte territorialmente abrangente e eficiente. No entanto, entendemos que essa não é a regra comum nas cidades brasileiras. Não são supridas condições materiais que facilitem a acessibilidade em diferentes pontos do espaço, existindo imensas desigualdades entre elas. Tais desigualdades representam, entre outras coisas, os interesses específicos do capital que optam por priorizar o acesso e facilitar certas formas de mobilidade urbana aos locais que resultem em trocas mercantis, geração de mais-valia e ganhos financeiros privados. É o caso dos espaços de consumo exclusivos, com a oferta de produtos selecionados e direcionados a uma fração restrita dos cidadãos, como porções da Gleba Palhano e os *shopping centers* Aurora e Catuaí.

A Figura 3 indica as localizações das áreas sudoeste (Gleba Palhano e *shopping centers*) e sudeste em Londrina, apontadas por alguns entrevistados, respectivamente, como um setor de difícil consumo por influência de limitações socioespaciais e econômicas, e como um setor deficiente em termos de presença e diversidade de estabelecimentos comerciais e de serviços.

Como afirmam Catalão e Magrini (2016), o consumo representa cada vez menos o acesso à cidadania e o direito à cidade, e mais a mediação central do cotidiano urbano que contribui para um agravamento da diferenciação socioespacial. Atuando como mediação central, o consumo favorece concomitantemente o enfraquecimento dos vínculos de sociabilidade coletiva e o fortalecimento na crença do poder de compra como aspecto principal da vida urbana. Essa crença, gerando impactos materiais e imateriais, diferencia ainda mais as classes e grupos socioeconômicos e tem o potencial de os segregar.

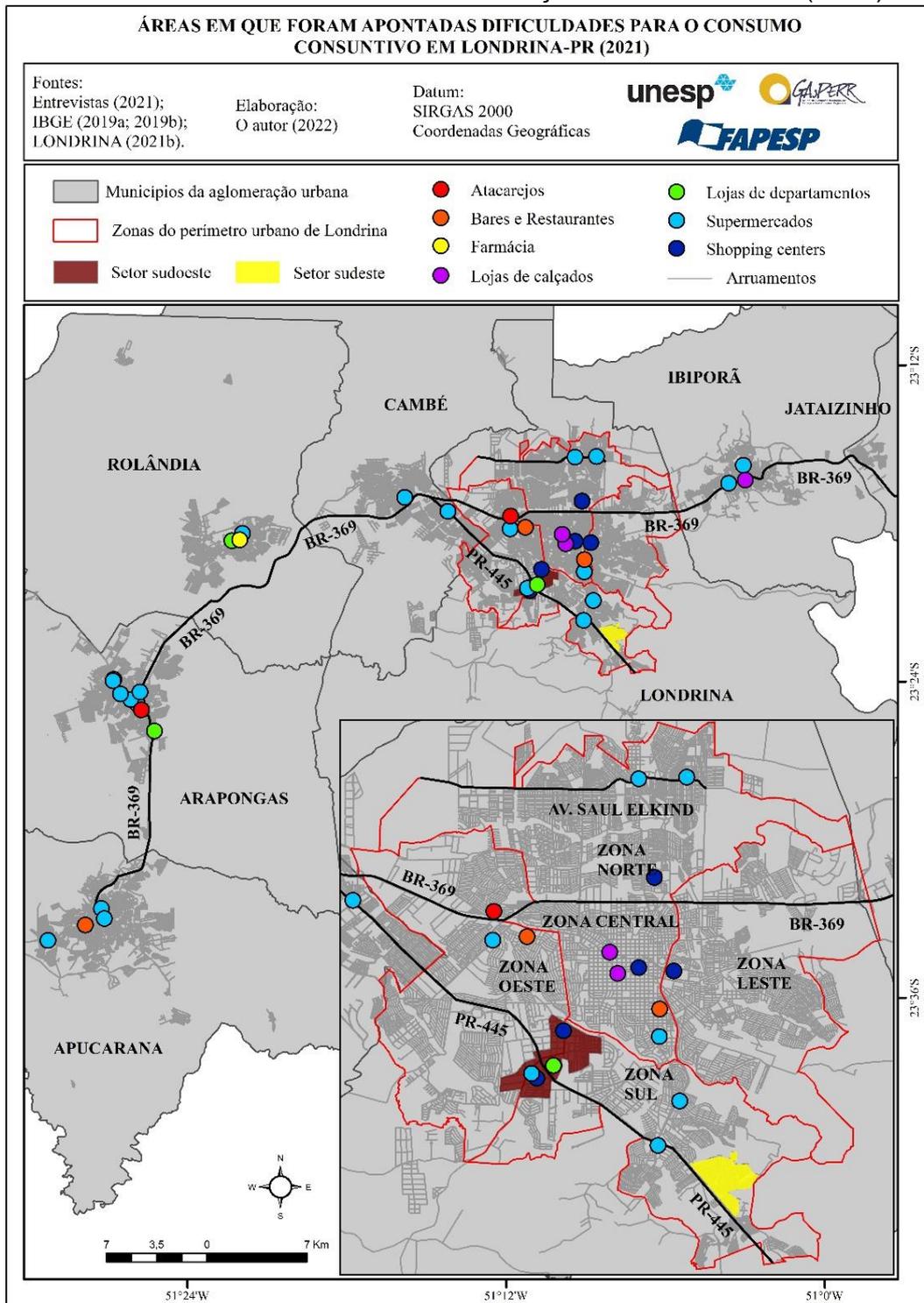
Nas cidades brasileiras, o aprofundamento da divisão social do espaço, com o crescimento das desigualdades socioespaciais, mostra que a partir dos vetores de valorização fundiária e imobiliária, amplia-se o afastamento socioespacial entre os residentes das áreas de expansão (SPOSITO; GÓES, 2019), levando-os não apenas a morarem distantes uns dos outros, mas a consumirem bens e serviços em estabelecimentos que se concentram em espaços diversos.

Duas das possíveis razões para esse aprofundamento da diferenciação socioespacial nas cidades são: a contradição entre as melhorias das condições materiais para o consumo e a simultânea diminuição da acessibilidade para essa prática, pelo próprio distanciamento entre os espaços de residência e consumo; e a distinção das práticas espaciais de consumo dos cidadãos pela classe ou grupo socioeconômico do qual fazem parte, que definirá as suas possibilidades efetivas de consumir e se deslocar até determinados espaços criados para esse fim.

Juntas, essas duas áreas da cidade, uma marcada pela presença exclusiva e a outra pela ausência coletiva e uniforme, formam um mosaico que torna o espaço urbano recortado por diferenças que vão além das limitações físicas de acesso. Um mosaico que exacerba a diferenciação a tal ponto que essa se transmuta em desigualdade socioespacial, lida a partir do comércio e do consumo, que permeia um espaço urbano que na verdade são vários, nem sempre articulados entre si e com poucas trocas entre os cidadãos que por eles circulam. Alguns passíveis de serem frequentados por todos, apesar da escassez reinante de atividades

comerciais e de certos serviços, e outros reservados para quem pode arcar com os custos desse consumo.

Figura 3. Áreas em que foram apontadas dificuldades para o consumo em estabelecimentos comerciais e de serviços em Londrina-PR (2021).



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

Portanto, identificamos a desigualdade socioespacial afirmada por Spósito (2011), na situação em que “[...] as diferenças se transmutam em desigualdades, enquanto as desigualdades, assim observadas, revelam as diferenças de poder de

consumo ou de capacidade de decisão ou de possibilidade de apreensão do espaço” (p. 129-130). Podemos concluir que se constituem áreas mais ou menos acessíveis, com mais ou menos barreiras para o consumo, não físicas ou territoriais, mas a depender das condições socioespaciais disponíveis a cada cidadão.

Existe uma visão geral, de certa maneira impregnada no senso comum, de que a mobilidade cotidiana na atualidade é crescentemente maior e múltipla (BALBIM, 2016). O fato de passarmos de um regime de acumulação mais rígido como o fordista – que facilitava a delimitação dos deslocamentos em interregnos e percursos específicos e rotineiros, respectivamente de tempo e espaço – para um regime flexível e altamente instável, contribui para essa visão. Apesar dessa concepção idealizada de uma realidade extremamente móvel e fluída, sabemos que tais possibilidades de movimentação não estão disponíveis para todas e todos. Como afirma Marx, no sistema capitalista, a liberdade de ação para os indivíduos que nele vivem deve ser entendida como as possibilidades reais disponíveis para a execução prática dessa ação. Ou seja, “Só se pode chegar ao resultado de que um homem é igual aos outros se ignoramos as condições sociais nas quais vive [...]” (PÉREZ JAIME; AMADEO, 2006, p. 417).

Nesse contexto, é impossível considerar que em um mundo, regido pela disputa e pela apropriação privada dos objetos do trabalho coletivamente gerados, todos os cidadãos terão acesso às melhores condições materiais de vida que existem. Mesmo que haja técnicas ou conhecimentos para a efetivação de melhores níveis de acessibilidade e mobilidade urbanas, esses só serão utilizados para a movimentação dos capitalistas e dos produtos e informações do capital. A classe trabalhadora, empregada ou não, sofrerá com as limitações impostas pelo mercado (CASTILLO, 2017), essencialmente traduzidas pela falta de recursos econômicos suficientes para a troca por melhores serviços.

Verifica-se que a renda se torna um dos – se não o principal – elementos determinantes para a efetivação da mobilidade. Como afirma Sousa (2005), a mobilidade está conectada não somente ao nível de renda como condição, mas sim pela capacidade que essa proporciona para utilizar os diversos meios de transporte. Assim, é evidente que a mobilidade dos cidadãos de renda baixa será afetada e limitada a certos tipos de transporte que alcançam menos locais em interregnos temporais não controlados pelo sujeito que os utiliza. A acessibilidade fica reduzida, pois além das condições materiais descritas anteriormente, é de se destacar que a produção da cidade reforça formas de segregação socioespacial que deixam os estratos mais pobres da população sem escolhas adequadas de moradia (VASCONCELLOS, 2016).

Dessa maneira, os estudos que levam em consideração a distribuição das práticas espaciais nas cidades precisam considerar as condições e as diferenciações de mobilidade e acessibilidade dos cidadãos. Essa é uma necessidade dada a inseparabilidade entre forma e conteúdo no espaço urbano e, mais especificamente, entre as formas e os movimentos que as complementam e dão sentido. Como coloca Miyazaki (2013), as cidades são marcadas pelo movimento, que podem ser de deslocamentos humanos ou de fluxos informacionais e de mercadorias, mas que ocorrem obrigatoriamente consoante às diferenças socioespaciais originadas pelas divisões social e territorial do trabalho produzidas a partir de uma lógica mercantil.

Nesse contexto, quando questionamos sobre a existência de áreas ou setores da cidade em que residem, ou do conjunto da aglomeração urbana, que gostariam de frequentar, mas não o fazem porque o acesso é difícil, nove de doze

entrevistados das cidades de Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho e Rolândia citaram que gostariam de frequentar mais Londrina.

Entre as localidades dessa cidade que mais gostariam de acessar estão: o centro de Londrina (um cidadão de Apucarana, um de Arapongas, um de Cambé, um de Ibiporã e dois de Rolândia), *shopping* Catuaí (um cidadão de Apucarana e dois de Jataizinho), Gleba Palhano (um cidadão de Apucarana e um de Jataizinho) e o *shopping* Aurora (um cidadão de Apucarana). Verifica-se que são áreas marcadas por dificuldades de acesso com tráfego intenso de veículos e alta procura por vagas de estacionamento, elementos apontados pelos próprios cidadãos.

O setor sudoeste, onde se encontram os *shopping centers* Catuaí e Aurora, bem como o bairro Gleba Palhano, possui uma alta densidade residencial proporcionada pela verticalização acelerada, congestionando e saturando as vias mais utilizadas com os veículos dos moradores. Além disso, possivelmente, um dos fatores para a atração do interesse de residentes de outras cidades nessa porção de Londrina é o oferecimento de produtos e serviços exclusivos (inclusive moradias), que podem ser consumidos de acordo com as respectivas condições socioeconômicas de quem por ali circula. É o que indica a fala de Jonas (Jataizinho, 18 de maio de 2021. Informações retiradas de Trabalho de Campo):

Têm alguns locais sim, principalmente na zona sul. Na zona sul tem bastante lugar legal, mas a questão do deslocamento, os valores dos locais e dos produtos, é um pouco mais salgado. São lugares que eu queria frequentar, mas é uma vez no mês e olha lá ainda. Aquela parte lá [da Gleba Palhano e do *Shopping* Catuaí].

Já os cidadãos de Londrina relataram os desejos de frequentarem mais o Jardim Botânico e os distritos rurais (residente da zona oeste); o *shopping* Catuaí e a Gleba Palhano (residentes da área central e da zona norte); a zona oeste (residentes da zona sul e da área central); a zona norte e, especialmente, as lojas e feira da Avenida Saul Elkind (residentes da área central e da zona sul). É o que afirma Renan (Londrina, zona sul, 28 de abril de 2021. Informações retiradas de Trabalho de Campo):

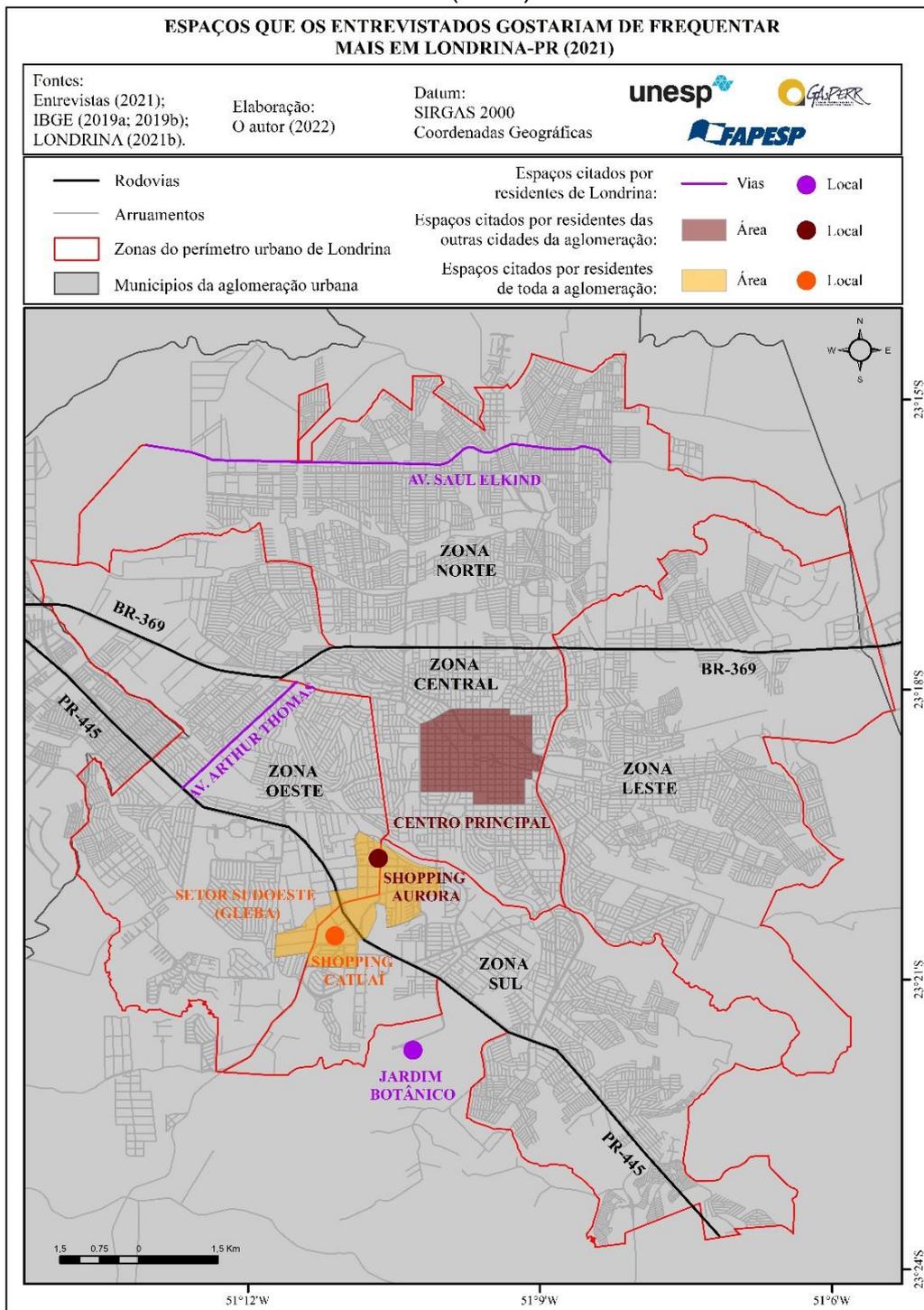
Principalmente a região norte da cidade. Eu moro no oposto, então assim, tem muita coisa na região norte, uma área comercial ali na Av. Saul Elkind com bastante opção de lazer, comercial, enfim. E é uma área da cidade que para mim é uma outra Londrina, primeiro porque é diferente da região sul onde eu moro, mas porque para mim é muito distante, eu não vivencio aquela área. Então assim, quando eu vou para lá é coisa pontual ao longo do ano, uma vez, duas vezes ao ano e também ida bem passageira para ir à casa de alguém, de algum amigo que mora na região e acabou. Frequentar aquela área, conhecer, eu tenho vontade.

Diante disso, é pertinente realçar as limitações de mobilidade que permeiam moradores de uma determinada área de Londrina, na zona sul da cidade, que não conseguem acessar e muito menos consumir em outros locais, como o destaque do depoimento transcrito mostra. Isto nos faz apreender uma destacada diferenciação socioespacial, tanto pela deficiência do transporte coletivo, quanto pela desigual distribuição de estabelecimentos e práticas espaciais de consumo entre as zonas

urbanas da cidade de Londrina. São importantes indicativos da desigualdade socioespacial em curso.

A Figura 4 ilustra a distribuição espacial dos espaços que os entrevistados gostariam de frequentar mais vezes, diferenciando os locais, as áreas e as vias mencionadas por cidadãos de Londrina, de outras cidades da aglomeração e por residentes de todo o conjunto urbano.

Figura 4. Espaços que os entrevistados gostariam de frequentar mais em Londrina-PR (2021).



Algumas das localidades em relação às quais os entrevistados indicaram o desejo de visitar mais frequentemente, são áreas comerciais e de certos serviços que constituem centros de destaque para o consumo, em um contexto multicêntrico, tanto para a escala da cidade de Londrina, quanto para a da aglomeração urbana. São os casos do centro principal de Londrina, do subcentro da Av. Saul Elkind, da Av. Arthur Thomas, do setor sudoeste/Gleba Palhano – onde estão as Av. Ayrton Senna da Silva e Av. Madre Leônia Milito – e dos *shopping centers* Aurora e Catuaí.

Nos casos da área sudoeste e dos locais que ali se encontram, a vontade de frequentar esses espaços reforça a constatação das dificuldades que se impõem ao consumo para certos grupos de cidadãos em determinadas localidades. Particularmente, para essa porção de Londrina, tanto moradores de outras cidades da aglomeração, quanto de outras zonas da cidade em questão manifestaram o desejo de acessarem de maneira mais regular, expondo a existência de um afastamento socioespacial que atinge, seletivamente, moradores urbanos com características sociais e espaciais específicas, como faixas de renda menores – lembramos que, das 20 pessoas entrevistadas, 85% possuíam renda mensal de até R\$ 3.000,00, sendo 60% até R\$ 2.500,00 – e locais de residência mais afastados. No caso deste estudo, a seletividade socioespacial é revelada pelo alcance e pelas possibilidades de concretização das práticas espaciais de consumo consuntivo.

Pereira (2018) coloca um aviso importante: é preciso ter cuidado ao tomar o consumo como um objeto de estudo, pois a ampliação do acesso a ele, principalmente de camadas sociais pobres, pode dar uma falsa impressão de melhoria nas condições materiais de reprodução da vida humana, enquanto esconde a permanente desigualdade. Como mostrou Pochmann (2012), a “inclusão via consumo” não diminuiu as desigualdades sociais e espaciais, podendo na verdade ter um efeito contrário. Os sujeitos que adquiriram o acesso ao consumo nas últimas décadas não mudam efetivamente de classe social. Não têm suas vidas alteradas significativamente do ponto de vista das receitas obtidas, já que as despesas crescem proporcionalmente ou até mais.

Isto tem impacto direto sobre a produção e a estruturação dos espaços urbanos. O acesso ao consumo não pode ser entendido como acesso à cidade ou à cidadania plena de direitos individuais e coletivos. Catalão e Magrini (2016) abordam duas dimensões que, historicamente, apontam o difícil acesso à cidadania plena no Brasil e, conseqüentemente, impedem o direito à cidade. A primeira remete ao modo de produção capitalista que, em seu processo de acumulação privada da riqueza, ergue barreiras ao crescimento da equidade social. A segunda se refere às particularidades da formação territorial e social brasileira, descendentes de um passado colonial-exportador, escravocrata, de isolamentos regionais, difícil acesso à terra, êxodos rurais e ditaduras militares. Todos são elementos que contribuíram para a privação e atraso na conquista de direitos básicos à população de um país na periferia do capitalismo que nunca vivenciou um período de bem-estar social promovido pelo Estado.

De certa forma, o crescimento no acesso ao consumo significa, atualmente, uma tentativa parcial, insuficiente (porque não é acompanhada de outros movimentos em direção ao pleno acesso à educação, saúde, moradia etc.) e tardia de integração nacional em termos sociais – enquanto nação – e territoriais, pela produção de espaços voltados primordialmente ao consumo. Nesse processo de produção espacial, a noção de direito à cidade é totalmente desconsiderada.

De acordo com Lefebvre (2001), o direito à cidade aparece como um anseio de revalorização da vida urbana em seu sentido mais coletivo e de

compartilhamento tanto dos lugares quanto das relações sociais do cotidiano. Resumidamente, o direito à cidade é o direito à vida urbana e a tudo que ela pode representar como ambiente de encontros sociais e trocas econômicas. Lefebvre (2001) concentra a sua crítica à perda de um atributo específico da cidade, chamado por ele de *habitat*. Esse atributo apela ao centro urbano como um local de vida social real, de uma comunidade com laços concretos entre seus membros. Com a consolidação do capitalismo e o espalhamento do consumo mercantil pelo mundo o atributo de *habitat* se perde.

O direito à cidade coloca-se em oposição ao consumo como elemento central na vida humana e urbana. Não desconsideramos a importância das relações de consumo para as cidades e para o modo de vida urbano como todo, em sua esfera básica de reprodução social. Mas sim, chamamos a atenção para a sobrevalorização dessas práticas em relação a outras facetas da vida humana, assim como o valor de troca é colocado acima do valor de uso no processo de reprodução do capital e nos direcionamentos da estruturação das cidades (LOGAN; MOLOTCH, 2007).

Como demonstram Catalão e Magrini (2016), também existe uma forte oposição entre o perfil do cidadão e o do consumidor, que se expressam em suas práticas espaciais. Como vimos pelas respostas dos entrevistados, vem se consolidando as práticas que priorizam o consumo privado de mercadorias, serviços e espaços em detrimento do consumo coletivo, público e mais equitativo que leve em conta as capacidades e necessidades de produção e reprodução de cada cidadão.

Resumidamente, observa-se que – com exceção de Cambé que se encontra mais próximo à Londrina e tem um intercâmbio socioespacial facilitado pelos deslocamentos de seus moradores por distâncias menores –, os cidadãos das outras cidades da aglomeração se deslocam até Londrina com menor frequência para satisfazer alguns desejos de consumo para além das necessidades básicas do cotidiano. São os casos das procuras por lojas com maior diversidade de produtos, mercadorias específicas, preços diferenciados e/ou espaços de consumo que concentrem grande número de estabelecimentos comerciais e de serviços em algumas áreas centrais importantes, onde é possível consumir de diferentes maneiras sem se deslocar de forma significativa. O interesse pela implantação de *shopping centers* em suas respectivas cidades, por parte dos moradores de Apucarana, Arapongas e Rolândia, reforça essa questão.

Em Londrina, evidencia-se a desigual distribuição espacial dos estabelecimentos para o consumo consuntivo e, conseqüentemente, a falta de áreas comerciais e de serviços que atendam às demandas de moradores afastados do centro principal, do subcentro da zona norte, da Gleba Palhano e dos *shopping centers* que existem nessa cidade. Os residentes das áreas periféricas, não atendidas, sofrem com constantes dificuldades de deslocamento e acessibilidade devido às suas reduzidas capacidades de mobilidade urbana, o que, por sua vez, implica em menores possibilidades de consumo e satisfação de requisitos básicos da reprodução social urbana frente aos grupos populacionais privilegiados na pirâmide socioeconômica.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelas entrevistas com os cidadãos, foi possível apreender a frequência, os tipos e os destinos dos deslocamentos que alguns destes fazem para a realização

do consumo consuntivo em estabelecimentos comerciais e de serviços nas cidades da aglomeração urbana, além das formas de mobilidade utilizadas. A esse conjunto de informações, dá-se o nome de práticas espaciais.

Em conjunto, os resultados contribuem para a compreensão da integração socioespacial entre as cidades da aglomeração, no âmbito do comércio e do consumo, com suas continuidades e descontinuidades espaciais.

Identificamos que, apesar de existirem muitas opções de consumo para atividades comerciais e de serviços na cidade de Londrina, nem todos os cidadãos podem acessá-las, seja por deficiências na mobilidade urbana ou pelas limitações socioeconômicas que definem os espaços urbanos como cada vez mais diferenciados, separados em termos das distintas práticas espaciais de grupos populacionais que moram em áreas opostas ou pertencem às diferentes classes sociais. Apesar de o tecido urbano em questão estar em continuidade ou proximidade territorial, a crescente diferenciação nas práticas espaciais dos cidadãos não só indica uma descontinuidade espacial como possibilita concluir que a desigualdade socioespacial, pela ótica do comércio e do consumo, é uma realidade para a área em questão.

Em nosso caso, é imprescindível destacar que os dois recortes geográficos de análise apontam para considerações distintas, porém em interrelação. Primeiro, a unidade urbana por nós tratada como aglomeração urbana de Londrina se configura tanto pela descontinuidade territorial (não entre todas as cidades) quanto pela marcante continuidade espacial em termos de deslocamentos para o trabalho, estudo, lazer e consumo. Segundo, na cidade principal da aglomeração, dentro dos limites de seu perímetro urbano, os fatores se invertem e a constante passa a ser a continuidade territorial, com algumas áreas de destaque que sofrem com a descontinuidade espacial quando se trata das práticas de consumo.

Em conjunto, ressaltamos a unidade espacial na escala da aglomeração, com alguns trechos de conexões do ambiente construído, e a continuidade territorial na cidade de Londrina, com a ocorrência de rupturas nas práticas espaciais de consumo dos cidadãos.

## REFERÊNCIAS

ALONSO, Luis Enrique. **La era del consumo**. Madrid: Siglo XXI, 2006.

BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA, 2016.

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 1995.

CANO, Wilson. **Reflexões sobre o papel do capital mercantil na questão regional e urbana no Brasil**. Texto para a discussão n. 177. IE/Unicamp. Campinas: IE/Unicamp, 2010.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 7. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2020.

CASTILLO, Ricardo Abid. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **Geosp** – Espaço e Tempo, São Paulo, v. 21, n. 3, p. 644-649, 2017.

Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/140561>. Acesso em: 06 fev. 2022.

CATALÃO, Igor; MAGRINI, Maria Angélica. Can consumption mediate the right to the (fragmented) city? **Brazilian Geographical Journal**, Uberlândia, v. 7, n. 1, p. 19-32, 2016. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/braziangeojournal/article/view/32440>. Acesso em: 03 fev. 2022.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Metamorfoses do setor terciário e terciarização contemporânea. **Mercator**, Fortaleza, v. 6, n. 12, p. 17-24, 2007. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/43>. Acesso em: 03 fev. 2022.

GÓES, Eda Maria. Cotidiano, consumo e vida urbana em cidades médias brasileiras. **Confins**, Paris, v. 28, 2016. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/11128>. Acesso em: 03 fev. 2022.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Práticas espaciais, cotidiano e espaço público: o consumo como eixo da análise do calçadão de Presidente Prudente - SP. **Revista da ANPEGE**, v. 12, p. 39-65, 2016. Disponível em: <http://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6373>. Acesso em: 03 fev. 2022.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Habitus* consumidor: a casa, o carro e a dívida. In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. Curitiba: Appris, 2019.

GÓES, Eda Maria *et al.* Sujeito, cotidiano e espaço vivido: aspectos metodológicos. In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. Curitiba: Appris, 2019.

GONÇALVES, Tiago Estevam; SILVA, José Borzacchiello da. Reflexões acerca do comércio e consumo na perspectiva da Geografia Humana. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, v. 34, 2017. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/134427>. Acesso em: 10 fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Base de faces de logradouros do Brasil**. 2019a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/28971-bases-de-faces-de-logradouros-do-brasil.html?edicao=28972&t=downloads>. Acesso em: 01 mar. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Malha de setores censitários** – Downloads. Censo 2010. 2019b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/26565-malhas-de-setores-censitarios-divisoes-intramunicipais.html?=&t=downloads>. Acesso em: 04 set. 2022.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Paris: Éditions Anthropos, 2000. Tradução de: La production de l'espace.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LOGAN, John Richard; MOLOTCH, Harvey Luskin. **Urban fortunes**. The political economy of place. Berkeley: University of California Press, 2007.

LONDRINA (Município). **Revisão do Plano Diretor 2018-2028**. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL). 2021a. Disponível em: <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-diretor-2018-2028/revisao-das-leis-especificas.html>. Acesso em: 08 fev. 2022.

LONDRINA (Município). **Sistema de Informação Geográfica de Londrina (SIGLON)** – Downloads. 2021b. Disponível em: <http://www.londrina.pr.gov.br/downloads-siglon>. Acesso em: 10 mar. 2022.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana**: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. 2013. 305 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2013.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **A nova condição urbana**: espaços comerciais e de consumo na reestruturação da cidade – Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP. 2018. 485 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2018.

PÉREZ JAIME, Bárbara; AMADEO, Javier. O conceito de liberdade nas teorias políticas de Kant, Hegel e Marx. In: BORON, Atilio (org.). **Filosofia política moderna**: de Hobbes a Marx. São Paulo: CLACSO, 2006.

POCHMANN, Márcio. **Nova classe média?** O trabalho na base da pirâmide social brasileira. São Paulo: Boitempo, 2012.

PORTO-SALES, Andréa Leandra. A vida cotidiana na estruturação da cidade: consumo e transformações urbanas. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, v. 20, p. 32, 2018. Disponível em: <http://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/380>. Acesso em: 03 fev. 2022.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da USP, 2013.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 17, n.33, p. 119-129, 2005. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/9206>. Acesso em: 03 fev. 2022.

SOUZA, Jessé (org.). **Ralé brasileira**: quem é e como vive. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira**: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos. Projeto de pesquisa. Presidente Prudente, 2018. Disponível em: <https://bv.fapesp.br/pt/auxilios/101582/fragmentacao-socioespacial-e-urbanizacao-brasileira-escalas-vetores-ritmos-e-formas-fragurb/>. Acesso em: 11 mar. 2022.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. Da diferenciação à fragmentação socioespacial. In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. Curitiba: Appris, 2019.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: IPEA, 2016.<sup>i</sup>

---

<sup>i</sup> Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pela bolsa de mestrado concedida (processo nº 2020/03423-3), à Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Encarnação Beltrão Sposito, pela orientação, e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP), onde esta pesquisa foi desenvolvida.