

INTRODUÇÃO

Partimos da concepção de que não existe cidade, nem realidade urbana, que não possua um centro (Lefebvre, 1999), portanto, toda cidade apresenta uma certa concentração de equipamentos e serviços que necessitam de uma maior acessibilidade. Para tanto, a cidade deve ser entendida enquanto conjunto que possui uma dinâmica integrada. Os fluxos internos e externos da cidade devem ser compreendidos como a essência da centralidade urbana.

A centralidade é indispensável para o funcionamento da própria cidade, principalmente da cidade capitalista, onde as relações de produção, circulação e consumo se fazem fundamentais e necessitam de uma concentração. A mobilidade de trabalhadores, de consumidores, de capitais, de idéias e de mercadorias obedecem à ordem do modo de produção capitalista, este necessitando da figura do Estado como agente regulador de suas etapas, mesmos das mais fundamentais. A figura do Estado deve ser apreendida enquanto fundamental para o funcionamento do modo de produção capitalista, inclusive na cidade, onde também é responsável pela modificação do padrão da centralidade.

Na cidade contemporânea, com o aumento populacional e com a dinamização das relações de comércio, o centro das cidades sofreu um processo de inchamento, atingindo estado de saturação. A dinâmica do capitalismo eleva o preço da terra que oferece maior acessibilidade, causando uma relativa inviabilidade econômica na área central. Isto aliado à popularização dos automóveis que suscita o problema do trânsito nas grandes cidades, faz com que os estabelecimentos realizem um processo de fuga da área central que se faz possível com o desenvolvimento dos meios de transportes (coletivos e particulares), o que suscita a dialética da descentralização dos estabelecimentos seguida de uma nova centralização que se faz espacializada pela cidade, sendo poli(multi)cêntrica, como chamou Henri Lefebvre, gerando novos padrões de centralidade.

Estes novos padrões de centralidade podem ser apresentados sob forma de subcentros, de eixos especializados, e dos shopping centers, sendo que todos podem apresentar diferenças substanciais quanto ao padrão social a que atendem e à sua escala de atuação, evidenciando a fragmentação urbana.

Portanto, verifica-se que a cidade contemporânea aparece fragmentada, não mais sendo o local de convívio da diferença, com partes da cidade sendo ocupadas apenas por populações mais homogêneas, que aparecem territorializadas e que mostram uma certa tendência formação de centralidades específicas. Isto se faz ainda mais grave, quando se verifica a formação de condomínios horizontais das classes abastadas, que impedem a livre circulação da população e conseqüentemente não permitem o convívio entre as diferenças.

Pretendemos com este texto, realizar uma reflexão sobre a ocorrência dos processos acima citados na cidade de Londrina-PR-Brasil, que é uma cidade de médio porte, com uma população de aproximadamente 450.000 habitantes, com uma diferenciação socioespacial aprofundada, e que apresenta a ocorrência da descentralização dos equipamentos urbanos, seguida de uma nova centralização em áreas diferentes da cidade. Esta reflexão será realizada principalmente a partir dos fluxos internos e externos e da centralidade exercida nas escalas intra e inter-urbanas.

DESCENTRALIZAÇÃO E (RE)CENTRALIZAÇÃO

Como dito anteriormente, são vários os processos que possibilitam a descentralização urbana, e são vários os motivos que levam a formação de novas centralidades fora do centro tradicional.

Segundo Colby, citado por Corrêa (1995) o aumento do preço da terra, dos impostos e aluguéis, o alto custo dos transportes e das comunicações, a limitação do espaço para expansão horizontal, as restrições legais de uso de solo, são fatores que servem de repulsão da área central.

O mesmo autor ainda aponta fatores que servem de atração para formação de novas áreas centrais, como a existência de terrenos não ocupados a baixos preços, infra-estrutura nova implantada e transporte mais eficaz.

¹ Artigo produzido como notas preliminares de pesquisa realizada em nível de Mestrado junto à Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente-SP-Brasil, sob orientação da Prof.a Dr.a Maria Encarnação Beltrão Sposito, com financiamento da FAPESP, iniciada no ano de 2000.

² Mestrando em Geografia pela à Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente-SP-Brasil. Bolsista FAPESP.

Desta forma percebemos uma dinâmica urbana que segue a ordem do modo de produção capitalista, de acumulação máxima de capital e possibilidade de maior extração da mais-valia. Mas a centralidade urbana pode se apresentar não apenas pautada no território, pois ela se faz a partir dos fluxos, o que nos direciona a perceber que os fatores assinalados pelo autor realmente contribuem para a descentralização e (re)centralização, no entanto, a centralidade se faz também a partir de relações não visíveis, não aparentes, não materiais, não empíricas, como a centralidade móvel, que pode aparecer em determinado horário do dia em um local e posteriormente em outro sendo, portanto, dinâmica.

Considerando a cidade enquanto conjunto, Lefebvre (1999) afirma que a centralidade pode se manifestar sob vários níveis sendo: no espaço interno de uma cidade, de uma cidade em relação a uma área rural e de uma cidade em relação à outra. Desta forma *Lefebvre (1999, p. 46) ainda afirma que:*

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

Portanto, a centralidade não necessita especificamente da área central, pois pode aparecer em qualquer ponto da cidade, sendo lugar de convergência/dispersão, sendo lugar da concentração, em todos os níveis e dimensões.

As novas centralidades que se formam podem se constituir em subcentros, que seriam áreas distantes do centro tradicional, e que apresentam uma gama de serviços e equipamentos que, em menor escala, conseguem atender as necessidades locais de uma certa população. Surgem também, áreas de expansão do centro tradicional da cidade, sendo geralmente, especializados em determinadas funções, também em desdobramentos do centro tradicional e ainda shopping centers, que geralmente atendem a uma escala regional (interurbana) e a uma população com rendimentos mais elevados, sendo constituídos pelos equipamentos que formavam o centro tradicional mononuclear.

Vários são os fatores³ que contribuem para ocorrência de novas centralidades, dentre eles apontaremos os que foram destacados por Sposito (2000), como: imobiliários na construção de novos equipamentos comerciais e de serviços; acelerada expansão territorial urbana, gerando tecidos descontínuos e fragmentados; ampliação da diferenciação sócioespacial e na melhoria das formas de transporte, com destaque para o aumento do uso do transporte individual.

É ainda importante ressaltar que as centralidades que são formadas de forma a ampliar a espacialidade urbana podem expressar modificações em certas escalas temporais, sendo que são baseadas não apenas no que está fixo/estático, mas pelo que se movimenta/cinético, ou seja, nos fluxos. Desta forma, encontramos as centralidades que variam num mesmo dia com o encerramento do horário de funcionamento de atividades comerciais no centro tradicional, e no prolongamento do funcionamento de um shopping center, a título de exemplo.

Estes processos podem ser percebidos de forma mais espontâneas nas cidades metropolitanas, pois apresentam um tamanho populacional que praticamente exige a formação de várias centralidades e ainda por sua extensão horizontal que facilita o surgimento de enclaves que reforçam a fragmentação urbana. Estes enclaves delimitam através de aspectos físicos e/ou históricos e/ou fenomenológicos áreas que se distinguem e terminam formando e exercendo centralidades diferenciadas.

Porém, em cidade de médio porte, com a dinamização dos meios de transporte e com a facilidade das comunicações à distância, temos também o processo de descentralização e formação de novas centralidades.

Em Londrina, cidade criada nos anos de 1930, por uma companhia inglesa que visava a colonização do norte do Paraná, se desenvolveu a partir do seu centro tradicional, que foi inicialmente projetado para comportar 20.000 habitantes, e logo foi superado nos primeiros anos após sua fundação.

³ Vale ressaltar que a descentralização/(re) centralização ocorreu de forma mais facilitada nas cidades metropolitanas desde o período posterior à Segunda Guerra Mundial, devido, principalmente, ao elevado crescimento espacial e populacional das cidades, mas recentemente este fato ocorre também nas cidades de porte médio, ao que os fatores apontados explicam melhor o processo.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DE LONDRINA

ANO	POP. URBANA	POP. RURAL	TOTAL
1935	4.000	11.000	15.000
1940	19.531	64.765	75.296
1950	33.707	33.144	66.851
1953	48.000	42.000	90.000
1960	77.382	57.439	132.821
1970	163.871	64.661	288.532
1980	267.102	34.647	301.749
1991	376.676	23.424	390.100
1996	396.530	16.364	412.894

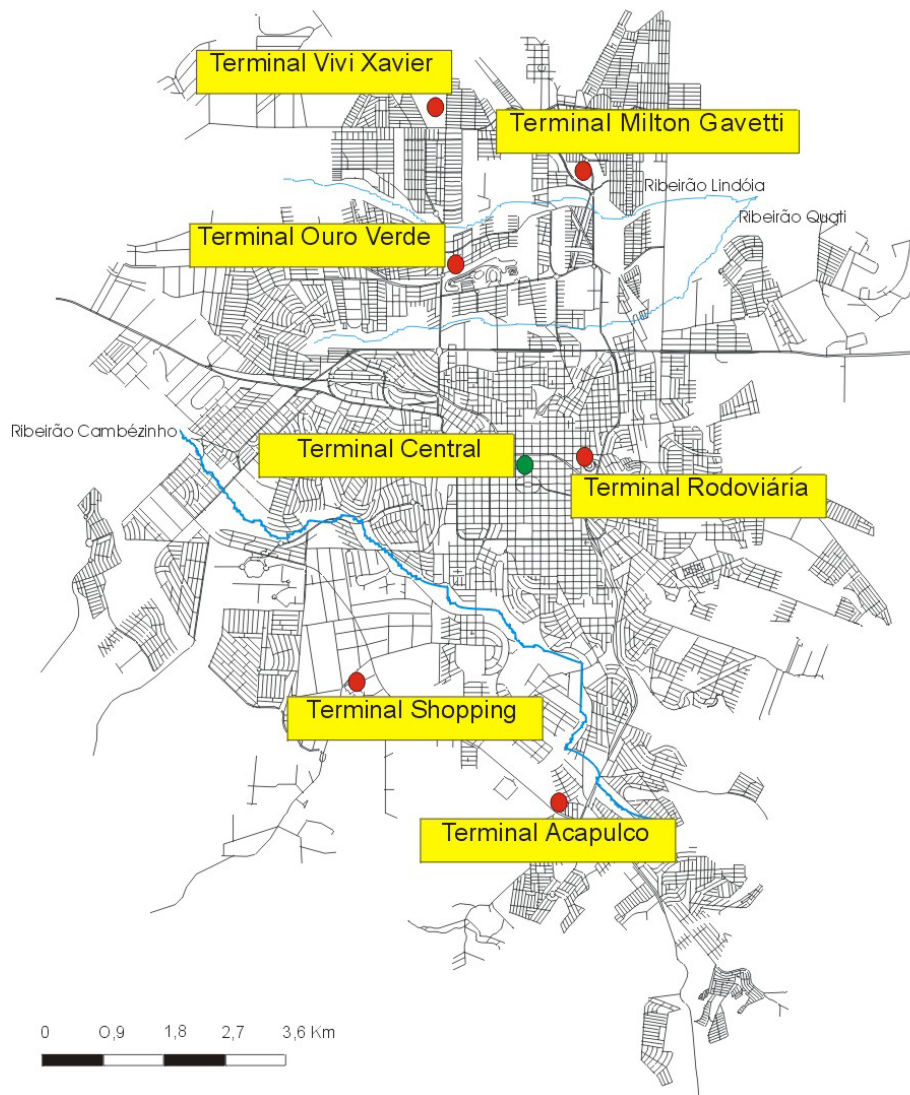
Fonte: Müller (1956, p. 91). Censos Demográficos do IBGE. 1950, 1970, 1980 e 1991. Sinopse preliminar do Censo Demográfico 1960, IBGE e Plano diretor de Londrina, 1997.

Seu desenvolvimento se deu principalmente pela centralidade que exercia e exerce sobre as demais cidades da região e também sobre a área rural bastante dinâmica. Seu crescimento urbano original se deu entre os divisores de água do Ribeirão Cambézinho (sul da cidade) e o Ribeirão Quati (norte da cidade), o qual terminou formando uma certa noção de enclave por parte da população, o que não permitia o desenvolvimento de outras áreas da cidade. Com a implementação de políticas públicas de implantação de infra-estruturas e de construção de conjuntos habitacionais populares, a partir dos anos de 1970, a cidade se estendeu e ultrapassou o divisor de águas do Ribeirão Quati, alcançando o Ribeirão Lindóia e formando, primeiramente pela distância (enclave) em relação ao centro tradicional uma centralidade que atende aos habitantes da região. Posteriormente, com o desenvolvimento dos meios de transportes, e com a descentralização dos transporte coletivo, com a criação dos terminais de bairro, a cidade apresenta uma dinâmica que se mostra polinucleada, mas que preserva o papel de atração do centro tradicional.

Com isso, a partir de análise dos fluxos dos terminais de transporte coletivos de Londrina, percebemos que a mobilidade intra-urbana é elevada e há a possibilidade de ocorrência de múltiplas centralidades que podem ser diferenciadas quanto ao nível social a que atendem e quanto à sua escala de abrangência.

Figura 1

Descentralização dos terminais de transporte urbano de Londrina-PR



Org.: William Ribeiro da Silva

Quantidade de pessoas que passam mensalmente pelas catracas dos terminais urbanos de Londrina (agosto/2000)⁴

Data	Terminal Vivi Xavier	Terminal Ouro Verde	Terminal Milton Gavetti	Terminal Acapulco	Terminal Shopping	Terminal Rodoviária	Terminal Central	Total
------	----------------------	---------------------	-------------------------	-------------------	-------------------	---------------------	------------------	-------

⁴ É importante ressaltar que os dados da tabela são referentes ao número de pessoas que passam pelas catracas dos terminais e não das pessoas que freqüentam os terminais, pois podem entrar nos mesmos pelos ônibus e não serem contados pelas catracas.

01 Terça-Feira	1127	937	381	591	1336	736	20165	25273
02 Quarta-Feira	1140	850	413	533	1648	683	17398	22665
03 Quinta-Feira	1142	875	393	581	1389	669	17752	22801
04 Sexta-Feira	1167	897	397	543	1610	857	23553	29024
05 Sábado	907	814	281	495	2096	812	16129	21534
06 Domingo	593	401	185	328	1536	978	6843	10864
07 Segunda-Feira	1197	905	431	672	1222	1498	22709	28634
08 Terça-Feira	1131	923	385	581	1340	291	21870	26521
09 Quarta-Feira	1172	876	443	597	1714	706	21329	26837
10 Quinta-Feira	1142	934	423	591	1490	793	20471	25844
11 Sexta-Feira	1171	976	432	670	1608	770	21579	27143
12 Sábado	978	789	276	505	1986	938	18137	23609
13 Domingo	692	470	187	438	1171	1297	5927	10182
14 Segunda-Feira	1171	914	432	567	1186	1171	20975	26406
15 Terça-Feira	1227	897	374	585	1363	857	20698	26001
16 Quarta-Feira	1226	942	393	557	1880	633	16226	21857
17 Quinta-Feira	1063	883	419	572	1387	713	18547	23584
18 Sexta-Feira	1182	911	434	589	154	814	20332	25806
19 Sábado	944	806	314	522	1599	826	14412	19423
20 Domingo	568	859	343	396	1980	1009	6963	1918
21 Segunda-Feira	1182	1848	445	551	1123	990	20554	26693
22 Terça-Feira	1150	877	370	591	1325	664	20108	25085
23 Quarta-Feira	1599	883	379	575	1489	655	19410	24990
24 Quinta-Feira	630	827	433	571	1190	655	18462	22768
25 Sexta-Feira	1084	806	382	567	1309	760	18114	23062
26 Sábado	879	635	273	497	1620	784	13350	18038
27 Domingo	310	253	131	302	866	973	5015	7850
28 Segunda-Feira	1113	808	334	555	1109	1026	19223	24196
29 Terça-Feira	1150	881	367	549	1371	658	19360	24336
30 Quarta-Feira	1207	903	378	583	1577	621	19388	24657

31	973	827	390	543	1358	729	19011	23831
Quinta-Feira								
Total	32217	26207	11218	16734	45422	25566	544080	701444

Fonte: CMTU (Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização)-outubro de 2000

Percebemos que existe uma distribuição dos fluxos populacionais pela cidade e que os terminais de ônibus urbano podem registrar esses fluxos, o que pode evidenciar centralidades que se formam a partir destes terminais.

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

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

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

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

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

Os meios de transporte possuem seu desenvolvimento relacionado à sociedade industrial e portanto, deve ser entendido a partir do modo capitalista de produção. Desta forma, os meios de transporte facilitam as relações de troca e permitem que a população possa residir em lugares afastados do centro da cidade e ainda assim, possa manter relações com o mesmo. Com isso, seu desenvolvimento possibilita o surgimento de novas áreas e de novas estratégias da acumulação de capital, como a lógica do mercado imobiliário de incorporação.

Para que novas áreas possam ser incorporadas é necessário a implantação de infra-estrutura por parte do poder público, que faz a ligação de vias de comunicação (ruas e avenidas) e implanta equipamentos básicos de esgoto, energia elétrica e encanamento de água.

Para tanto, o poder público necessita realizar uma seleção de seus investimentos, e esta se faz, a partir da lógica do mercado, em favor do capital, pois o papel essencial do poder público é ser agente de regulação da acumulação de capital.

As considerações de Kurz corroboram com o pensamento de modo que,

“O Estado, o outro volante da máquina de alienação ao lado do dinheiro, recebe assim, por sua vez, uma natureza dupla. Do ponto de vista histórico ele assume, já em sua primitiva, forma moderna nascente, absolutista, burguês-revolucionária e ditatorial, por um lado, o papel de parteira do sistema produtor de mercadorias e, por outro, torna-se componente imanente deste último; do ponto de vista institucional ele serve, por um lado, para assegurar as condições que apóiam o capitalismo, e, por outro, é promovido a instância reguladora que interfere ativamente no processo de reprodução do trabalho morto, tão logo os setores “improdutivos” da infra-estrutura (ciências, tratamento dos detritos, assistência social e de saúde, educação, reparo dos processos de destruição social-ecológicos etc.) começam a sufocar a estrutura de automovimento do dinheiro; do ponto de vista ideológico, por fim, o Estado apresenta-se, por um lado, como Moloch, “canibal” (Glucksman, 1978) e monstro leviatânico que constantemente ameaça agredir a “verdadeira” subjetividade burguesa e, por outro, porém, como deus ex machina, como instância à qual se recorre sempre que há fricções e sofrimentos resultantes da socialização negativa.”

(Kurz, 1999, p. 40).

Portanto, o Estado deve ser entendido como agente fundamental e regulador do processo de acumulação de capital. Esta regulação aparece como um maximizador da acumulação e propicia a formação/constituição de novos padrões de centralidade.

NOVAS ÁREAS CENTRAIS DE LONDRINA

A partir das considerações realizadas anteriormente no texto, detectamos a formação de novas áreas centrais que expressam diferentes padrões de centralidade, podendo se diferenciar quanto ao público a que atendem e quanto a sua escala de atuação, sendo intra-urbana ou interurbana.

Zona Norte

A formação da zona norte de Londrina é consequência de políticas públicas de habitação realizadas a partir dos anos de 1970 que propiciaram a instalação de residências de padrão popular. Esta área se apresenta distante do centro tradicional da cidade, o que nos primeiros anos de sua instalação representava um empecilho para seu crescimento. Porém, isto terminou por contribuir na instalação de equipamentos urbanos que pudessem abastecer a população no que diz a necessidades básicas.

Atualmente, a região possui equipamentos urbanos que exercem uma centralidade intra-urbana considerável. Em nossa pesquisa de mestrado, realizaremos o mapeamento de sua infra-estrutura e realizaremos enquetes para detectar a quantidade de seu fluxo em relação a outras áreas da cidade. Nesta área podemos encontrar equipamentos como agências bancárias, farmácias, mercados, padarias, cinemas, áreas de lazer, postos de saúde, etc. Recentemente, encontrou-se a instalação de um pequeno shopping center com um grande supermercado varejista que visa atender a população local.

Catuai Shopping Center

Esta área central, formada no início dos anos de 1990, representa/exerce uma centralidade que visa atender a uma população de rendimentos mais elevados e de toda a região de Londrina, atraindo população de várias cidades, constituindo uma centralidade de Londrina (interurbana). Neste shopping center encontramos aproximadamente 200 lojas, incluindo cinemas, boates, restaurantes, farmácias, etc.

A implantação deste shopping center por uma construtora de capital local, distante da área central de Londrina, foi possibilitada devido ao apoio contumaz do poder público que investiu em infra-estrutura na área ligando-a através de vias rápidas aos demais pontos da cidade e da região de Londrina. Outro aspecto é o já mencionado desenvolvimento dos meios de transportes.

Esta implantação realizou uma rápida valorização da terra nesta área, o que possibilitou a construção de vários condomínios horizontais de elevado padrão, como pode ser encontrado atualmente.

Esta área também será privilegiada em nossa pesquisa de mestrado, em que realizaremos o mapeamento para detectar o grau da centralidade que é exercida pelo shopping, seus fluxos e suas características sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Portanto, verificamos que as novas centralidades de Londrina, surgem buscando ampliar as necessidades de acumulação de capital, servindo então, aos interesses dos grandes capitalistas. Para tal, são utilizados os aparelhos do poder público como forma de realizar a implantação de infra-estrutura.

Mas o que verificamos é a fragmentação urbana que elimina a convivência entre as diferenças e que amplia a diferenciação socioespacial urbana, gerando conflitos e disputas que alteram a estruturação interna das cidades.

Os novos padrões de centralidade podem, portanto, serem fortalecidos pelo desenvolvimento dos meios de transporte (coletivos e privados) que podem gerar uma alteração nos fluxos do espaço urbano e que podem gerar alterações no próprio espaço urbano. Os terminais de bairros de ônibus urbanos de Londrina, criados a partir de 1992 possibilitaram a diminuição dos fluxos do centro tradicional o que gerou/possibilitou a expressão de novos padrões de centralidade em outros pontos da cidade.

Então, a pesquisa sobre os novos padrões de centralidade pode evidenciar uma fragmentação e o fim da cidade que mostra a convivência entre as diferenças, entre classes diferentes. Em Londrina, verificamos várias expressões de centralidade, mas vamos nos ater apenas às mencionadas no texto, por uma questão de prazos estipulados pelos órgãos governamentais brasileiros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *O comércio na cidade*. In: Geografia Urbana. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980. p. 203-364.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A (Re) produção do Espaço Urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1995.
- _____. *Trajéorias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- DAMIANI, Amélia Luísa. *A crise da cidade: os termos da urbanização*. In: O Espaço no Fim de Século. A nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999. p. 118-131.
- FESSLER VAZ, Lílian, SILVEIRA, Carmem Beatriz. Áreas centrais, projetos urbanísticos e Vazios Urbanos. In: *Revista Território*, Rio de Janeiro, Nº. 7 jul./dez. 1999.
- FRÚGOLI Jr., Heitor. *Centralidade de São Paulo*. São Paulo: Cortez Editora-Edusp-Fapesp, 2000.
- GEORGE, Pierre. *A estrutura do organismo urbano*. In: Geografia Urbana. Tradução do grupo de estudos franceses de interpretação e tradução. São Paulo: Difel, 1983. p. 74-87.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço*. São Paulo: Edusp, 1993. p. 115-158.
- JOHNSON, James H. *El centro de la ciudad*. In: Geografía Urbana. Tradução de Joan Olivar, Barcelona: Oikos-tau, 1974. p. 152-247.
- KURZ, Robert. *O colapso da modernização*. 5ª. Ed. Tradução de Karen Elsabe Barbosa. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- LEFEBVRE, Henri. *A cidade do capital*. Maria Helena Rauta Ramos. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- _____. *A Revolução Urbana*. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- _____. *O Direito à Cidade*. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Moraes, 1991.
- LOJKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana*. Tradução de Estela dos Santos Abreu. 2ª. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- PINTAUDI, Silvana Maria. Os shoppings-centers brasileiros e o problema da valorização do espaço urbano. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, V. 65, p. 29 a 48, 1987.
- RÉMY, Jean e VOYÉ, Liliane. *Contexto urbanizado e efeitos de estrutura social*. In: A cidade: rumo a uma nova definição? Tradução de José Domingues de Almeida. Porto: Afrontamento, 1992. p. 113-144.
- ROCHEFORT, Michel. *Redes e sistemas. Ensinando sobre o urbano e a Região*. Tradução de Antônio de Pádua Danesi, São Paulo: Hucitec, 1998.
- SALGUEIRO, Tereza Barata. Cidade Pós-Moderna: espaço fragmentado. In: *Território/Laget*, UFRJ. Ano III, n.º. 4 (Jan-jun 1998). Rio de Janeiro: Garamond, 1998. p. 39-54.
- SANTOS, Milton. *Manual de Geografia Urbana*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do Território e as diferentes escalas da centralidade urbana. In: *Território/Laget*, UFRJ. Ano III, n.º. 4 (Jan-jun 1998). Rio de Janeiro: Garamond, 1998. p. 27-38.
- _____. A urbanização da sociedade: Reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: O Espaço no Fim de Século. A nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999. p. 83-99.

- _____. Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. *Revista de Geografia*. Universidade Estadual Paulista/UNESP. São Paulo Editora UNESP, 1991 v.10.
- _____. Cidade: Espaço e Tempo (ensaaiando a reflexão). . *Revista de Geografia*. Universidade Estadual Paulista/UNESP, São Paulo Editora UNESP, V.11, 1992.
- _____. Novas Formas Comerciais e a redefinição da centralidade intra-urbana. Mimeo. 2000.
- SOJA, Edward W. Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.
- VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.