LA INSERCIÓN Y LA DEFINICIÓN DE LOS PAPELES DE LAS CIUDADES DE LONDRINA Y MARINGÁ EM LA RED URBANA NORTE PARANAENSE - BRASIL

Andréa Rodrigues dos Santos Beidack
Universidad Estatal de Maringá – Paraná
deia.be@sercomtel.com.br

Márcia Siqueira de Carvalho
Universidad Estatal de Londrina - Paraná
Universidad Estatal de Maringá - Paraná
duridana@yahoo.com.br

Mesa temática: Dinámica urbana, Redes y Transporte

Los estudios de la red urbana se han convertido en un campo de investigación importante en la geografía brasileña. Esta importancia se deriva del conocimiento en el significado que el proceso de urbanización pasó a tener principalmente después del siglo XIX, cuando muchas transformaciones económicas y sociales habían marcado la sociedad brasileña. El objetivo de este estudio es analizar la inserción de las ciudades de Londrina y Maringá en el contexto de la red urbana del norte del Estado de Parana, destacando los papeles desempeñados por estas ciudades con relación a la especialidad de sus funciones urbanas en el cumplimiento de las actividades destinadas al sector agropecuario, al comercio moderno y diversificado y a la prestación de servicios cada vez más especializados, junto a los centros urbanos que ellas polarizan. El trabajo se elaboró basándose en los estudios bibliográficos, en los que tratamos de discutir algunos elementos conceptuales de la red urbana, los procesos de diversificación y complejidad de la red urbana del Norte de Paraná, el papel de las ciudades de Londrina y Maringá en la red y, finalmente, se resaltó nuestra comprensión en la inclusión de estas ciudades en la red urbana en estudio.

Palabras claves: Red urbana. Brasil. Norte de Paraná. Londrina. Maringá

Introducción

El objetivo del trabajo es discutir y analizar la inserción de las ciudades de Londrina y Maringá en el contexto de la red urbana del norte de Paraná, destacando el papel desempeñado por ambas las ciudades en relación con la especialización de sus funciones urbanas, especialmente en el cumplimiento

de las actividades agropecuárias, en el comercio moderno y diversificado y en la prestación de servicios que son cada vez más especializados.

El entendimiento del funcionamiento y de la complejidad de la red urbana del norte de Paraná es de suma importancia ya que la región ha mostrado un intenso dinamismo, a partir de la inserción de diferentes núcleos urbanos con papeles diferenciados en la división territorial del trabajo así como de la representatividad económica que esta región presenta en el contexto nacional.

El trabajo se elaboró con base en bibliográficos sobre la red urbana con un enfoque especial a la formación y la complejidad de la red urbana del Norte de Paraná, destacando el papel de las ciudades de Londrina y Maringá, los principales núcleos urbanos de la región en estudio y centralizadoras de las principales actividades de los diferentes sectores económicos.

Inicialmente se discuten algunos elementos conceptuales de la red urbana, con el objetivo de comprender su naturaleza y características; en seguida se procuró explicar los procesos de diversificación y complejidad de la red urbana del Norte de Paraná, con especial atención a los cambios ocurridos en el campo que llevó a cambios en la dinámica existente y, por último, hemos tratado de analizar el papel de Londrina y Maringá en la referida red.

Consideracciónes teóricas sobre la red urbana

Los estudios de red urbana se han convertido en un campo de investigación importante en la geografía brasilera. Esta importancia se deriva de la conciencia del significado que el proceso de urbanización pasó a tener, principalmente a partir del siglo XIX, cuando muchas transformaciones económico-sociales marcaron la sociedad brasileña.

Santos (2006) admite que las definiciones y conceptualizaciones de red se encuadran en dos fuentes principales: una que considera el aspecto de la realidad material y otra que tiene en cuenta los datos sociales. En este sentido, la red es

> [...] toda infra-estrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, e que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação (SANTOS, 2006, p. 262).

Es importante recordar que la red es también social y política, por las personas, mensajes y valores que la frecuentan. Santos complementó que las redes son formadas por objetos, instalados en diferentes momentos, muchos de los cuales ya no están más presentes en la configuración actual y cuya sustitución también se produjo en momentos distintos.

Santos (2006) admitió por lo menos tres momentos en la producción y en la vida de las redes. En el primer momento, llamado pre-mecánico, las redes existentes sirvieron a una pequeña vida de relaciones, el consumo era limitado y las sociedades locales tenían sus necesidades cubiertas a nivel local. En el segundo periodo, denominado periodo mecánico, aumentó el consumo, la modernización se localizó de modo discreto y el progreso técnico pasó a tener un uso limitado. En el tercer momento, llamado de período técnico-científico-informacional avanzó la civilización material. Con los recientes avances en la ciencia y en la tecnología y con las nuevas posibilidades abiertas a la información, el montaje de las redes supone una vista previa de las funciones que puede ejercer, incluyendo su forma material y sus reglas de gestión.

Corrêa (1997a) afirma que las redes geográficas son un conjunto de lugares geográficos interconectados por una serie de vínculos y también establece que la dimensión espacial es crucial para el análisis, tornándolas inteligibles mientras materialidades producidas por la acción humana y, por lo tanto, como producto y condición social históricamente construida.

Teniendo en cuenta las expresiones de las redes geográficas, la red urbana se destaca, siendo necesario discutir su naturaleza y sus procesos de cambio. Tratándose de la red urbana, para Corrêa (1997a, p. 93), en términos genéricos, la misma "[...] constitui-se no conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si ". Es por lo tanto, un tipo particular de red en la que los nodos son los diferentes centros de poblamiento dotados de funciones urbanas, y los caminos o las conexiones, los diferentes flujos entre estos centros.

Se admite la existencia de una red urbana, cuando al menos las siguientes condiciones se cumplen. En primer lugar, debe haber una economía de mercado con una producción que se comercializa por otra que no se produce a nivel local o regional. Esta condición se asume como un grado mínimo de la división territorial del trabajo. En segundo lugar, deben existir puntos fijos en el territorio donde los negocios encima referidos sean realizados, aunque con cierta periodicidad y no de modo continuo. La tercera condición se refiere al hecho de que exista una coordinación mínima entre los núcleos mencionados anteriormente, la articulación que se produce dentro de la circulación, etapa necesaria para que la producción exportada e importada se realize plenamente, alcanzando los mercados consumidores (Corrêa, 1989).

El autor complementa que la articulación resultante de la circulación origina y refuerza una diferenciación entre las zonas urbanas en lo que se refiere a los volúmenes y los tipos de productos comercializados, a las actividades político-administrativas, a la importancia como puntos focales en relación al territorio exterior a ellos. Esta diferenciación se traduce en una jerarquía entre los núcleos urbanos y en especializaciones funcionales.

La red urbana es un producto social, históricamente contextualizado (Correa, 1997a, p. 93), cuyo principal papel es el de, a través de las interacciones sociales especializadas, articular toda la sociedad en una determinada porción del espacio, garantizando su existencia y reproducción. Debido a la naturaleza espacial y temporal desigual de los procesos sociales, de los cuales la red urbana es un reflejo y una condición, verificase la existencia de diversos tipos de redes urbanas de acuerdo con el padrón espacial, la complejidad funcional de los centros y el grado de articulación interna y externa de cada red.

Es a través de las funciones articuladas de sus ciudades (comercio al por mayor y al por menor, los bancos, las industrias, y los servicios diversos) que la red urbana es una condición para la división territorial del trabajo. A través de ella se torna viable la producción de las distintas áreas, la circulación entre las ciudades, áreas y el consumo. "É via rede urbana que o mundo pode tornar-se simultânea e desigualmente dividido e integrado " (Correa, 1989, p. 49 - 50).

2. La estructuracción de la red urbana del norte de Paraná

De acuerdo con Fresca (2004a) varios fueron los procesos de ocupación de las tierras del norte de Paraná y resultante organización de la red urbana. Aunque el énfasis de la ocupación en términos de área, de crecimiento demográfico y de la importancia de la producción, ha ocurrido a partir de la década de 1930 y se ha intensificado desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX.

Varios factores contribuyeron a este proceso, entre ellos: la calidad de la tierra, la situación de la economía nacional en el ámbito internacional después de la crisis de 1929, la evolución del cultivo de café en São Paulo y el inicio de su industrialización a partir de la década de 1930.

La primera etapa de la estructuración de la red urbana del norte de Paraná, que ocurrió desde 1850 hasta 1899 (FRESCA, 2004a, p. 46) tuvo su punto de partida en 1853 con la fundación de la colonia militar de Jataí, hoy llamada Jataizinho. La ocupación más efectiva ocurrió a través de grandes posesiones de tierras encabezadas por mineros y paulistas, determinando la aparición de otros importantes núcleos urbanos (PADIS, 2006).

La segunda fase de la ocupación, entre 1900 y 1929 en la dirección oeste del estado, tuvo en la cultura del café el elemento inductor. Fue el momento de las grandes haciendas de cultivo de café con base en el "colonato"[1] y fue también el momento de las primeras iniciativas de colonización y fundación de ciudades a través de los loteos estructurados a partir de la concesión de tierras (Fresca, 2004a). Son de este periodo las ciudades de Cambara, Andirá, Cornélio Procópio y Bandeirantes, entre otras.

Especial énfasis en esta etapa de la estructuración de la red urbana se hizo, sin duda, por la Compañía de Tierras Norte de Paraná (CTNP), compañía de capital Inglés que adquirió numerosas extensiones de tierras que más tarde fueron colonizadas. En medio de la crisis de 1929, la compañía tomó posesión efectiva de su propiedad con la fundación de la ciudad de Londrina, destinada a servirla como sede. Después de instaladas las oficinas, empezaron los trabajos

[1] Forma de organización economic y social rural baseada no arrendamiento de tierras.

de levantamientos topográficos y los planes de subdivisión de la tierra en lotes, la construcción de carreteras y la ubicación de las zonas urbanas.

Según Fresca (2004a) la tercera etapa de la ocupación, iniciada en 1930, corresponde al período de la ocupación y fundación de las ciudades lideradas por empresas inmobiliarias, como la CTNP.

Fundar ciudades fue parte integrante de un amplio proyecto de loteo. Eran realizados estudios previos, se elaboraban plantas urbanas y después se fundaban los centros urbanos. El objetivo era localizarlos a fin de permitir un fácil acceso a la población rural. Como era una empresa capitalista, cada ciudad debería estar posicionada de forma que satisficiera las demandas de su población y del mercado consumidor. Proliferaron en este periodo los núcleos fundados en el norte y oeste del estado. La finalización de esta etapa se produjo cerca de Maringá, cuya fundación es de 1942 (FRESCA, 2004a).

Según la referida autora, la última etapa de ocupación y mayor en el sentido de las áreas ocupadas y de ciudades fundadas, se produjo después de 1945, a través de la iniciativa privada y de la continuidad de la acción estatal. Destacando la “Compañía Mejoramientos Norte de Paraná” (CMNP), sucesora de CTNP.

De este periodo destaca la fundación de las ciudades de Cianorte (1953) y Umuarama (1955). “Foram cidades planejadas nos mais distintos aspectos, para tornarem-se, do ponto de vista da empresa, centros regionais importantes a exemplo de Londrina e Maringá” (FRESCA, 2004a, p. 51).

Según Padis (2006, p. 145), la idea central de la empresa fue instalar entre varias pequeñas ciudades, distanciadas más o menos 15 km unas de otras, un centro de atracción económica, especialmente comercial y de servicios con el fin atender a la población de esa zona, comprando y vendiendo géneros de primera necesidad y así fueron creadas, además de Londrina, las ciudades de Maringá, Cianorte y Umuarama, distanciadas en torno a 100 km una de la otra, y alrededor de ellas, más de un centenar de ciudades.

Hasta finales de 1950, fue la génesis de los núcleos urbanos de esta última etapa de la ocupación del área de estudio. Los núcleos fundados hasta el final del período mencionado completaron la estructuración de la red urbana en el norte de Paraná.

Padis (2006) señaló que desde el principio de la actuación de la compañía, hasta la década de 1960, el crecimiento demográfico de la región había sido sorprendente. El flujo de la población era compuesto de paulistas, mineros, migrantes venidos de otras regiones, sobre todo del nordeste e incluso extranjeros. Ellos tuvieron la posibilidad de convertirse en pequeños agricultores pioneros, ya que las compañías facilitaban las condiciones de pago con prestaciones que duraban varios años.

De acuerdo con Fresca (2000) las ciudades en este período, ampliaron sus papeles en la oferta del sistema de transporte, ya que para ellas convergía una elevada producción agrícola para ser vendida y transportada a los centros de consumo nacional, regional o internacional. En esta etapa de la división social del trabajo, la ciudad se convirtió en un lugar de pequeñas unidades de producción industrial para satisfacer un mercado local y regional.

Según Padis (2006) en la década de 1960, la región norte de Paraná, a pesar de la diversificación relativa de su producción, presentaba el sector primario de la economía como el más importante, una amplia variedad de productos agrícolas eran producidos, especialmente el café, algodón, maíz, frijoles, arroz, caña de azúcar, entre otros. Estos productos representaron en aquel periodo, el 87% del valor total de los cultivos en la región, con excepción del café, considerado el impulso de la expansión económica experimentada por el norte de Paraná.

Siendo las ciudades grandes o pequeñas, ellas tenían en estas actividades una de sus funciones esenciales. Al mismo tiempo, estas actividades, bastante complejas, se integraban en una cadena de drenaje del campo por la ciudad. Pequeñas, medianas o grandes, cada ciudad de la red urbana ejerció este papel fundamental: recoger, beneficiar y comercializar la producción rural, direccionando estos productos, en parte, para el mercado local y regional y en parte para el mercado nacional e internacional.

De acuerdo con Fresca (2000) la actividad industrial del norte de Paraná, a finales de 1950, estaba vinculada al aprovechamiento de los recursos relacionados con la agricultura visando abastecer el mercado local y regional. En relación a los servicios, era evidente una mayor proporción de este sector en las ciudades mayores, Londrina y Maringá tenían los servicios más

complejos, por eso el área de influencia de estas ciudades era mayor. Los servicios de transporte ya han llegado a toda la red.

A partir del año 1960, según la autora, nuevos cambios se produjeron en el norte de Paraná, tanto en la agricultura, en la producción industrial y en la dinámica poblacional como en las actividades urbanas. Hasta finales de la década de 1980 se asistió a una mayor integración del estado con la economía brasileña y una fuerte agro-industrialización articulada a las demandas del país y del mercado internacional. Desde la década de 1990 la adopción del neoliberalismo facilitó la entrada de capital extranjero en el estado y en el país en su conjunto (FRESCA, 2004b).

Según Fresca (2004a), mediante las transformaciones en toda la base productiva del norte del estado, también hubo cambios en la circulación, mientras una etapa necesaria entre la producción, la distribución y el consumo. Al analizar las redes y la dialética del território, Santos (2006, p. 274) enfatizó que "[...] uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos". La fluidez contemporánea se basa en las redes técnicas, que son consideradas soportes de la competitividad. De ahí la intensa búsqueda de una mayor fluidez, lo que lleva a la demanda de nuevas técnicas aún más eficaces. El autor todavía señaló que como se produce cada vez más valores de cambio, como consecuencia surge la necesidad de más circulación y su papel en la transformación de la producción y del espacio es fundamental.

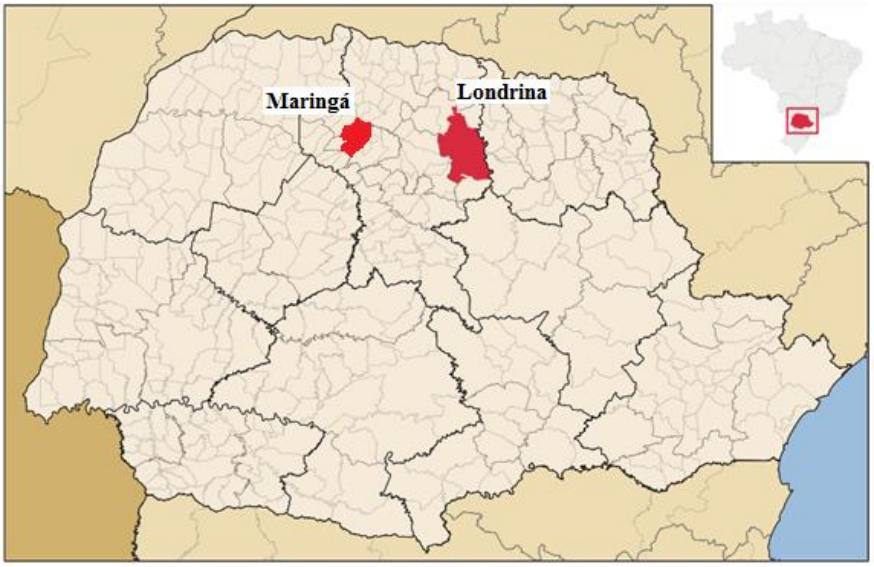
A través de este patrón de ocupación apoyada en las vías de circulación, se estructuró una red cuya forma espacial supone el patrón complejo. En ella estuvieron presentes todos los niveles jerárquicos de centros, desde las capitales regionales hasta los numerosos centros locales; las primeras, estuvieron localizadas en la porción central de la red y los centros subregionales dispersos por la red, estableciendo una cierta división de operaciones entre ellas.

Entre los centros sub-regionales, se localizaban los centros urbanos de menor jerarquía como los centros locales. La cercanía entre ellos denotaba la manera por la cual la red urbana participaba de la división territorial del trabajo y, por otro lado, expresaba la importancia que las ciudades ejercían impulsando

el proceso de creación, apropiación y circulación de los excedentes. (FRESCA, 2004a).

3. Las ciudades de Londrina y Maringá en el contexto de la red urbana del norte de Paraná

La ciudad de londrina fue creada como resultado del proyecto de colonización que se inició en la década de 1920 por la Compañia de Tierras Norte de Paraná - CTNP. Fue en el final de esta década cuando la región comenzó a ser incorporada a la producción, a partir de la acción de varias empresas privadas que adquirieron las tierras del gobierno del estado de Paraná a través de concesiones de compra, con el fin de colonizarlas, de entre las cuales se destacó la CTNP. Con 79 años de existencia (desde su creación en 1929) y cerca de medio millón de habitantes, Londrina "[...] cresceu de forma acelerada, apresentando uma série de características que influenciaram decisivamente na sua conformação urbana" (SILVA, 2007, p. 48).



Representación de Londrina y Maringá en el norte de Paraná
Fuente: http://pt.wikipedia.org/wiki/Londrina y http://pt.wikipedia.org/wiki/Maringá
Org.: Beidack (2009)

De acuerdo con Muller (2007, p 57 – 58) el creciente centro urbano del norte de Paraná, Londrina se destacaba no sólo por su población, sino también por su importancia en la región. Inicialmente, Londrina creció a lo largo de la

avenida Paraná, que viene a ser la prolongación de la autopista, y de esta avenida hacia el norte, en dirección a la vía férrea. Esta primera ocupación siguió una determinada zonificación, mientras que el comercio se adensó en la plaza central y calles vecinas, las residencias se desparramaban por la Avenida Paraná y alrededores y los establecimientos de comercio al por mayor y las pequeñas industrias buscaban la vía férrea.

Con la llegada de los carriles en 1935, aumentó la accesibilidad a la ciudad. No obstante, ella no sería el punto final de la vía férrea, ya que tendría que servir todas las tierras pertenecientes a la empresa. A lo largo del lecho de la vía férrea se instalaron numerosas actividades relacionadas con el almacenamiento y procesamiento de la producción agrícola, que luego serían transportadas por la vía férrea, teniendo como destino final el Puerto de Santos y las ciudades de estado de Sao Paulo. De esa forma, cualquier tipo de actividad destinada a apoyar la fuerte y creciente actividad agrícola en el municipio de Londrina, pasó a ocupar los alrededores de la estación de tren. Hasta las actividades comerciales y de prestación de servicios se beneficiaron después de las instalaciones de la vía férrea.

A partir de la década de 1940, fue el gran desarrollo de la ciudad y su afirmación como un centro dinámico de la economía del norte de Paraná. Asociados a la realización y expansión de su producción agrícola dirigida por la cafeicultura y los cambios en el contexto histórico-social económico brasilero, condujeron a modificaciones en su espacio intra-urbano.

Sin embargo, la década de 1950 fue sin duda el período en que la ciudad de Londrina se consolidó como un centro dinámico de la región, viviendo el apogeo de la cultura del café. En este escenario, el área central de la ciudad se dinamizó y diversificó las funciones que desempeñaba internamente y para toda la región bajo su influencia.

El centro urbano de Londrina, se convirtió en un lugar donde la circulación se intensificó. Se tornó un sitio de toma de decisiones, concentración, procesamiento, almacenamiento, transformación industrial, realización de ventas al por mayor y al por menor, prestación de una gama cada vez mayor de los servicios vinculados a la reproducción social, y parte considerable del consumo final.

La riqueza agrícola de la región donde Londrina se encuentra, la convirtió en un importante centro comercial, el más grande del norte del estado. Su función comercial, no se limitaba únicamente a servir como un mercado de oferta y de exportación a la pequeña región agrícola a su alrededor, sus transacciones comerciales alcanzaron todo el norte de Paraná, al mismo tiempo en que mantenía estrechas relaciones con São Paulo, Curitiba, Santos y Paranaguá. (PRANDINI, 2007).

Fresca (2004a) destacó que Londrina fue, desde su génesis, un importante centro de venta al por mayor en el norte de Paraná. Sin embargo, fue en el curso de la década de 1960 y principios de 1950 que el sector tuvo su apogeo. Este sector era controlado por las filiales de empresas paulistas y paulistanas que fueron progresivamente implantándose en la ciudad, dadas las condiciones de transporte. Las empresas se concentraron en los ramos de alimentos, ferretería en general, costura, tejidos, productos derivados del petróleo, entre otros. Las empresas locales eran de pequeño porte con actividades dirigidas a los comerciantes rurales.

Para Fresca (2004a), en 1960 ya era clara una división de las áreas de actuación entre Londrina y Maringá, las dos mayores ciudades de la red urbana. No sólo en el área de actuación, sino en la participación de cada una de ellas en la división territorial del trabajo. Londrina se colocaba como la más grande de entre ellas en términos de población y de un comercio al por mayor y al por menor, orientado tanto para los productos básicos como para los productos que eran más raros. Por otra parte, Maringá tenía un sector comercial bastante fuerte, mucho más ligado al atendimiento de las necesidades básicas de una gran población.

En lo que se refiere a la prestación de servicios, esta actividad era tan expresiva en Londrina como en Maringá. Ambas tenían servicios complejos como clínicas quirúrgicas especializadas, servicios odontológicos, servicios administrativos a nivel jurídico, asesoría técnica y educacional en nivel superior. Para estas actividades, el área de influencia de ambas ciudades fue mayor. Londrina extendía su área de actuación ofreciendo servicios a toda la red urbana, pero la acción fue más intensa en la porción oeste y este, hasta Maringá. La mayoría de la gente de la porción al oeste de la red urbana se dirigía para Maringá para consumir los servicios (FRESCA, 2004a).

Según Endlich (1999) la historia de Maringa y de la red urbana regional se inicia a partir de la primera mitad del siglo XX, contextualizado por una proyección importante del café brasileño en el mercado internacional y por las inversiones extranjeras en Brasil. El café fue la actividad económica, a través del cual la región se insertó en el panorama nacional y mundial. La red urbana se ha diseñado a través de las acciones estratégicas y hegemónicas de la Compañía de Mejoramientos del Norte de Paraná (CMNP).

La CMNP cuidadosamente planeó la ciudad para ser una capital regional. Destacó Endlich (1999) que algunos puntos marcaron el éxito de la empresa. El primer punto fue la subdivisión en pequeñas propiedades. El tamaño de la propiedad exigía poco capital y la mano de obra familiar era suficiente. Un segundo punto fue las condiciones naturales del espacio para la localización de las actividades. El tercero fue la construcción de vías férreas y autopistas, garantizando una buena fluidez y articulación entre las ciudades de la red urbana.

La implantación de la ciudad de Maringá comenzó con la definición de la ruta de la vía férrea que iba hasta Guaira. Sólo entonces se estableció el lugar exacto. En 1942 comenzó la construcción de un poblado que serviría de soporte a la construcción de Maringá. De esa forma, la empresa estimuló la llegada de personas con diferentes profesiones para el pequeño núcleo, planeando la atención de la población (ENDLICH e MORO, 2003).

De acuerdo con los autores, la fecha oficial del comienzo de la ciudad de Maringá es 10 de mayo 1947, cinco años después del comienzo del núcleo provisorio llamado “Maringá Viejo”. El ritmo de construcción que se impuso en la ciudad fue muy acelerado. Junto con la expansión territorial de la línea horizontal de la ciudad, empezaron a aparecer los papeles urbanos.

Fresca (2004a) señaló que la ciudad de Maringá recibió gradualmente la implantación del sector de venta al por mayor. También las empresas paulistas y paulistanas instalaron sus filiales en diferentes ramos. Fue después de la Segunda Guerra Mundial que la mayor parte de la porción oeste de la red urbana fue incorporada a la producción agrícola y generó para este núcleo la condición de "boca de sertão"[2] durante mucho tiempo. Había un gran mercado

[2] Expresión utilizada para referirse a una ciudad o área por donde iniciase el poblamiento o ocupación de una dada región.

consumidor constituyéndose para el sector de venta al por mayor, facilitado por las condiciones de transporte presentes en Maringá.

Fresca argumenta (2004a) que las ventas al por mayor de los cereales, del café y de los productos alimenticios en general, era el ramo de mayor importancia en Maringá, aunque los otros sectores también estuvieron presentes. A medida que la ocupación de las tierras del norte de Paraná avanzaba en dirección oeste, y también con Maringá consiguiendo la infraestructura y la producción mercantil, se formó un sector al por mayor, ya que estaban garantizadas las condiciones para la producción y reproducción del capital en Maringá. Además, había el establecimiento de un mercado consumidor en formación a ser abastecido, controlado, sin embargo, por las empresas paulistas.

Según Endlich y Moro (2003, p. 23) las primeras funciones urbanas ejercidas por Maringá fueron: comerciales, industriales y de prestaciones de servicios.

En el sector comercial, se destacaron los establecimientos que surgieron con el propósito de comercializar los más diversos productos, tales como los productos alimenticios, los productos agrícolas, materiales de construcción, compra y venta de cereales, tejidos, çonfecciones, calzados, entre otros. En el sector de servicios el destaque era para los sectores de alojamiento y alimentación. Luego vinieron los servicios de confección, lavandería, peluquerías, entretenimiento y de radiodifusión.

Los primeros establecimientos industriales a instalarse en la ciudad fueron destinados a la producción de los productos alimenticios, tales como las máquinas de aprovechamiento de los productos agrícolas, las panaderías, las fábricas de dulces y derivados de carne, las fábricas de bebidas, industrias de transformación de la madera, entre otras.

Todos esos establecimientos tenían la intención de atender la población local y regional con géneros y servicios de primera necesidad. Por lo tanto, Maringá en poco tiempo comenzó a ejercer influencia regional, asumiendo la función para la cual había sido planeada como una localidad central (ENDLICH e MORO, 2003).

Con ese cuadro económico, el desarrollo de la ciudad estaba estrechamente relacionado con la región polarizada. Los papeles urbanos

fueron ampliándose a medida que aumentaba la búsqueda de productos y servicios por parte de la densa población regional. Como las transacciones comerciales y financieras se produjeron en esta ciudad, los ingresos regionales convergieron en ella.

Resaltó Endlich (1999) que el proceso creado por la agricultura moderna y la formación de un complejo agro-industrial ha generado, más allá del consumo de productos y servicios ya mencionados, la composición de un medio técnico-científico-informacional. Para atender esta nueva etapa de la agricultura moderna, Maringá pasó a acoger establecimientos comerciales y de prestación de servicios especializados.

Consideraciones finales

Este estudio examinó el papel de las ciudades de Londrina y Maringá en la estructuración de la red urbana del norte de Paraná, ambas ciudades regionales que polarizan un gran número de núcleos urbanos y centralizan las principales funciones urbanas en lo que respecta al atendimiento a las actividades agropecuárias, comercio diversificado y moderno y prestación de servicios para los más diferentes grados de especialización.

Resaltese también el fortalecimiento de las relaciones establecidas por estas dos ciudades para con los demás núcleos urbanos de la red en estudio, ejerciendo influencia inclusive fuera del estado y en el extranjero, a través de las actividades relacionadas con la importación y exportación. Los nuevos sistemas de transporte, insertados en el contexto de la revolución técnico-científica e informacional, promovieron facilidades en la circulación de ideas, valores, personas y capitales.

Si en la década de 1960, Londrina mantenía pocos vínculos con Curitiba, a nivel social y administrativa, como han destacado los autores que han estudiado la red urbana del norte de Paraná, estos vínculos se han intensificado hoy, sin embargo, supera las relaciones que esta ciudad mantiene hasta hoy con la capital paulista. Esta característica también se observa intensamente en la ciudad de Maringá que muestra un fuerte vínculo con el estado de São Paulo y otros estados brasileños.

Por otro lado, los vínculos establecidos por las ciudades en estudio con otros núcleos de la red urbana se han fortalecido, sea ofreciendo servicios especializados, por la moderna estructura comercial o por una variada producción industrial.

Con estos elementos, se procuró destacar el papel desempeñado por las ciudades de Londrina y Maringá en el contexto de la red urbana del Norte de Paraná. En la actualidad, otros papeles se suman a los ya expuestos en este trabajo. Ambas ciudades han recibido más inversiones en distintos sectores, sea comercial, industrial o de servicios, ampliando el contenido económico y urbano de las mismas.

Referencias

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **As redes geográficas**. In: CORRÊA, Roberto Lobato. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

ENDLICH, Angela Maria e MORO, Dalton Áureo. Maringá e a produção do espaço regional. In: MORO, Dalton Áureo. **Maringá espaço e tempo**: ensaio de geografia urbana. Maringá: UEM, 2003.

_____. Maringá e a rede urbana regional: conteúdo urbano e concentração demográfica. **Acta Scientiarium**. Maringá, v. 21, n. 4, 1999, p. 897 – 907.

FRESCA, Tânia Maria. **Transformações da rede urbana do norte do Paraná**: estudo comparativo de três centros. 2000. Tese (Doutorado) – Departamento de Geografia – FFLCU – USP, São Paulo.

_____. Industrialização no norte do Paraná na década de 1990: transferência industrial e estratégias de crescimento. In: **Ciência Geográfica**. X. Vol. X (3), set./dez, Bauru: 2004b.

_____. **A rede urbana do Norte do Paraná**. Londrina: Eduel, 2004a.

MULLER, Nice Lecocq. Contribuição ao estudo do norte do Paraná. In: CARVALHO, Márcia Siqueira e FRESCA, Tânia Maria. **Geografia e Norte do Paraná: um resgate histórico.** Londrina: Edições Humanidades, v. 2, 2007.

PADIS, P. C. **Formação de uma economia periférica:** o caso paranaense. 2. ed. Curitiba: IPARDES, 2006.

PRANDINI, Neide. Aspectos da geografia urbana de Londrina. (Artigo original de 1954). In: FRESCA, Tânia Maria e CARVALHO, Márcia Siqueira de. **Geografia e norte do Paraná**: um resgate histórico. Londrina: Humanidades, v. 2, 2007.

SANTOS, Mílton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2006.

SILVA, Andresa Lourenço. **Loteamentos residenciais exclusivos de Londrina**: outras fronteiras imaginárias e invisíveis. 2007. Dissertação (Mestrado), Universidade Estadual de Londrina – PR..

TAKEDA, M. **As transformações da área central de Londrina:** uma outra centralidade. 2004. Monografia (Bacharelado) Departamento de Geociências, Universidade Estadual de Londrina, Londrina – PR.