XXI Encontro Nacional da ANPUR
Curitiba
19 a 23 de Maio de 2025
ideias, políticas e práticas em territorialidades do Sul Global

DISPERSÃO URBANA NA REGIÃO METROPOLITANA DE MARINGÁ (PR): EIXO BR-376 ENTRE MARINGÁ-MANDAGUAÇU

Fernanda Martins Cavalheiro
Mestranda em Arquitetura e Urbanismo (PPU/UEM-UEL) | Universidade Estadual de Maringá (UEM) | fermartinscavalheiro@gmail.com

Leonardo Cassimiro Barbosa
Professor Doutor em Arquitetura e Urbanismo | Universidade Estadual de Maringá (UEM) | lcbarbosa@uem.br

Sessão Temática 01: Produção do espaço urbano e regional

Resumo: Este artigo analisa o crescimento urbano da Região Metropolitana de Maringá (RMM), situada no noroeste do Paraná, entre 2004 e 2024, com foco na urbanização dispersa ao longo da BR-376, entre Maringá e Mandaguaçu. A pesquisa usa como método a revisão bibliográfica, levantamento de dados socioeconômicos, análise documental e fotointerpretação de imagens de satélite. A dispersão urbana na região, impulsionada pela mobilidade e pela dependência do transporte rodoviário, resulta em uma expansão fragmentada do território, com o surgimento de novos loteamentos e condomínios que refletem a segregação socioespacial. A análise dos padrões de ocupação destaca os desafios enfrentados no planejamento urbano e regional, principalmente em relação à adequação da infraestrutura e à garantia da qualidade de vida urbana.

Palavras-chave: Urbanização Dispersa; Segregação Socioespacial; Planejamento Urbano e Regional; Mobilidade Urbana; Brasil.

URBAN DISPERSION IN THE METROPOLITAN REGION OF MARINGÁ (PR): BR-376 AXIS BETWEEN MARINGÁ AND MANDAGUAÇU

Abstract: *This article analyzes the urban growth of the Metropolitan Region of Maringá (RMM), located in the northwest of Paraná, between 2004 and 2024, focusing on dispersed urbanization along the BR-376, between Maringá and Mandaguaçu. The research methods include a literature review, socioeconomic data collection, document analysis, and satellite image photointerpretation. Urban dispersion in the region, driven by mobility and dependence on road transportation, results in fragmented territorial expansion, with the emergence of new subdivisions and gated communities reflecting socio-spatial segregation. The analysis of occupation patterns highlights the challenges faced in urban and regional planning, particularly regarding infrastructure adequacy and ensuring urban quality of life.*

Keywords: *Dispersed Urbanization; Socio-Spatial Segregation; Urban and Regional Planning; Urban Mobility; Brazil.*

DISPERSIÓN URBANA EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE MARINGÁ (PR): EJE BR-376 ENTRE MARINGÁ Y MANDAGUAÇU

Resumen: *Este artículo analiza el crecimiento urbano de la Región Metropolitana de Maringá (RMM), situada en el noroeste de Paraná, entre 2004 y 2024, con un enfoque en la urbanización dispersa a lo largo de la BR-376, entre Maringá y Mandaguaçu. La investigación utiliza como métodos la revisión bibliográfica, el levantamiento de datos socioeconómicos, el análisis documental y la fotointerpretación de imágenes satelitales. La dispersión urbana en la región, impulsada por la movilidad y la dependencia del transporte por carretera, resulta en una expansión fragmentada del territorio, con la aparición de nuevos lotes y condominios que reflejan la segregación socioespacial. El análisis de los patrones de ocupación destaca los desafíos que enfrenta la planificación urbana y regional, especialmente en lo que respecta a la adecuación de la infraestructura y la garantía de la calidad de vida urbana.*

Palabras clave: *Urbanización Dispersa; Segregación Socioespacial; Planificación Urbana y Regional; Movilidad Urbana; Brasil.*

INTRODUÇÃO

A urbanização contemporânea tem sido marcada pela relação entre os movimentos sociais e os avanços tecnológicos nos setores de transportes e comunicações. Desde o século XX, as cidades têm se caracterizado por uma crescente fragmentação e heterogeneidade dos espaços urbanos, impulsionada pela evolução dos sistemas de transporte e pela intensificação da mobilidade. Esses avanços facilitaram a expansão e a diversificação das áreas urbanas, mas também geraram desafios, como a ocupação desordenada do solo e a precariedade de infraestrutura (SECCHI, 2006; NASCIMENTO JÚNIOR, 2017, apud BRUEGMANN, 2005). Conforme aponta Catalão (2015), as cidades atuais estão se expandindo territorialmente além do necessário, indicando uma desconexão entre o crescimento populacional e a expansão urbana.

No Brasil, ocorreram importantes transformações no processo de urbanização, na segunda metade do século XX, especialmente devido à industrialização iniciada na década de 1930. Esse processo industrial acelerou o aumento populacional nas áreas urbanas, em razão das migrações entre campo-cidade, que reproduziram no cenário urbano desigualdades socioespaciais expressas, principalmente, entre os padrões de ocupação centro-periferia (SINGER, 1979). Além disso, a industrialização dos grandes centros urbanos, especialmente no Sudeste do país, também foi fundamental para o desenvolvimento do processo de metropolização, cujos efeitos ainda se refletem no território atual, manifestando-se através da periferização, da irregularidade fundiária, do acesso desigual à infraestrutura e da dispersão urbana (ALBUQUERQUE; BARBOSA, OLIVEIRA, 2022).

Nesse contexto, Eigenheer e Somekh (2017) identificam dois modelos de conformação do espaço capitalista relacionados à expansão urbana no Brasil. O primeiro, decorrente do modo de produção industrial, provocou uma explosão urbana que estruturou o crescimento das metrópoles e regiões metropolitanas. O segundo, característico do capitalismo pós-industrial ou contemporâneo, é marcado pela expansão das regiões metropolitanas e o surgimento de novas formas urbanas, impulsionadas pelas transformações econômicas e pela modernização da indústria, que estimularam o processo de dispersão urbana.

A urbanização contemporânea brasileira, resultante dos processos de modernização, é predominantemente marcada pela dispersão. Esse processo é periférico na medida em que estabelece vínculos regionais dos tecidos urbanos para além dos limites dos núcleos consolidados, em aglomerações metropolitanas ou semimetropolitanas, como as imediações dos grandes eixos de transporte terrestre. Neste contexto, a concentração urbana em escala microrregional também contribui para a configuração da dispersão, visto que as inovações tecnológicas permitem a descentralização e diversificações de usos em áreas com menor adensamento urbano (REIS, 2015). Para Limonad (2007) a expansão das periferias metropolitanas, se manifesta na multiplicação espalhada de pequenos aglomerados urbanos, em zonas empregatícias ou através de zonas industriais, onde é recorrente serem seguidos

pela formação de condomínios ou mega condomínios, fora dos perímetros urbanos, em áreas tradicionalmente ocupadas por populações de menor renda.

Dessa forma, Ojima e Marandola Jr. (2016) destacam duas dimensões da urbanização dispersa no Brasil: autossegregação e periferização. A autossegregação reflete a escolha de áreas fechadas ou condomínios por grupos de maior renda, enquanto a periferização resulta na segregação espacial das populações de baixa renda, que ocupam áreas com menor acesso a serviços e infraestrutura.

A mobilidade intensifica esse padrão disperso, desempenhando um papel central na sua configuração. Para Reis (2006, p.80), a dispersão é também resultado de uma "intensa e crescente mobilidade da população". No Brasil, a política rodoviarista do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) consolidou a hegemonia do transporte individual motorizado, através de políticas públicas que priorizaram investimentos em infraestrutura rodoviária e que incentivaram a implantação de indústrias automobilísticas no país. Com isso, o processo de expansão territorial regional foi impulsionado tanto nas grandes metrópoles quanto em cidades médias, devido a melhoria da acessibilidade nas imediações dos núcleos urbanos, promovida pela consolidação do transporte individual e de cargas em eixos rodoviários, o que, por consequência, debilitou os modais coletivos (RODRIGUES, 2016; ALBUQUERQUE; BARBOSA, OLIVEIRA, 2022).

As rodovias, nesse contexto, estruturam o espaço urbano por meio de um crescimento linear e com baixo adensamento, como destaca Villaça (2001). Para o autor, conforme a cidade se desenvolve e absorve os trechos urbanos das vias regionais, acaba alterando a sua função de regional para urbana. Além disso, à medida que o desenvolvimento urbano avança ao longo dos eixos regionais, a melhoria de acesso também contribui para a valorização das áreas adjacentes. Segundo Reis (2006), historicamente a facilidade de circulação regional promoveu a produção dos espaços industriais brasileiros, acarretando maior fluxo e crescimento urbano. Os eixos de transporte possibilitaram a ocupação de áreas periféricas por populações de baixa renda e o desenvolvimento de comércios e serviços, ao oferecer infraestrutura a baixos custos imobiliários. Cordovil e Barbosa (2019) enfatizam que a mobilidade estabelece uma relação de causa e efeito que influencia diretamente a expansão dispersa, moldando os fluxos e dinâmicas urbanas, mesmo em cidades de porte médio, que se desenvolveram baseadas em planos urbanos vinculados a eixos viários estruturantes.

Entretanto, Reis Filho (2012) argumenta que a urbanização brasileira, não conseguiu atender de forma igualitária as crescentes demandas que surgiram, resultando em deficiências na oferta de moradias, infraestrutura e serviços em diversas cidades. Martine e McGranahan (2010), observam que o rápido crescimento urbano no Brasil, o transformou rapidamente em um país urbano e metropolitano de maneira desequilibrada, gerando problemas sociais, econômicos e ambientais que ainda afetam os municípios, especialmente a população de menor renda, que enfrenta dificuldades para assegurar seu espaço na expansão urbana. Além disso, a distribuição socioespacial inadequada de infraestruturas essenciais como

saneamento, saúde, educação, áreas de lazer e espaços verdes, compromete a qualidade de vida urbana (REIS FILHO, 2012).

Monteiro (2016, p. 119) destaca que "as decisões políticas nas áreas de habitação e transporte têm forte influência sobre o crescimento das cidades e na qualidade de vida de sua população". O autor argumenta que o crescimento disperso das cidades tem efeitos diversos, tanto na estrutura urbana quanto nas condições de vida dos habitantes. Dessa forma, ele aponta que as recentes mudanças na configuração urbana brasileira são resultado de investimentos em empreendimentos urbanísticos, os quais tem contribuído para a fragmentação e dispersão das áreas urbanas. Entre esses investimentos, destaca-se o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), lançado em 2009, com o objetivo de fornecer habitação de interesse social por meio de financiamento governamental, especialmente para classes sociais de renda reduzida. Desde sua criação, o programa já entregou mais de 7,7 milhões de novas unidades habitacionais, demonstrando ser a principal política habitacional responsável pela transformação da estrutura urbana nas últimas décadas (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2024).

Em síntese, a dispersão urbana no Brasil caracteriza-se pela descentralização da população, do emprego e dos serviços, mediante a lógica da produção de novas periferias, formando um único sistema urbano que é viabilizado pela maior capacidade de mobilidade, constituindo novas formas de organização urbana que alteraram as relações público-privado, representando assim, um grande desafio para o planejamento e gestão urbana no Brasil (REIS, 2006).

Nesse contexto, o objetivo deste trabalho é analisar a dinâmica de crescimento urbano na Região Metropolitana de Maringá (RMM), localizada no noroeste do Paraná, no período de 2004 a 2024, com ênfase nas características e transformações urbanas ao longo do eixo rodoviário BR-376, entre Maringá e Mandaguaçu (Figura 1). Essa área apresenta uma nova dinâmica de localização de usos residenciais, a qual está relacionada aos processos recentes de urbanização. O objetivo principal é compreender o processo de urbanização dispersa e seus impactos no desenvolvimento urbano, além das consequências socioespaciais para a qualidade de vida da população local.

Figura 1: Eixo de estudo BR-376 no contexto da Região Metropolitana de Maringá (RMM)

Fonte: elaborado pelos autores, baseado em imagem do Google Earth (2024).

A pesquisa busca diagnosticar aspectos específicos do arranjo metropolitano, com foco na análise dos padrões de uso e ocupação do solo, nas condições habitacionais e na mobilidade nas últimas décadas. Esse enfoque visa entender a evolução da expansão urbana em uma região de grande relevância metropolitana, caracterizada pelos movimentos pendulares entre o município polo e suas novas centralidades, mas que ainda carece de estudos aprofundados sobre o processo de dispersão urbana. Assim, o trabalho pretende contribuir para futuras investigações sobre o fenômeno na RMM, além de fornecer subsídios para propostas de intervenções e de planejamento urbano e regional que considerem essa nova realidade local.

Quanto aos procedimentos metodológicos, o artigo adota uma abordagem qualitativa e descritiva, que se desenvolve por meio de revisão bibliográfica, análise documental, levantamentos de campo e fotográficos, complementados por mapeamentos da região. A análise inicia-se com uma revisão dos conceitos de dispersão urbana apresentados na introdução, proporcionando uma base teórica para a reflexão sobre a temática. Em seguida, é contextualizado o estudo de caso da BR-376 e as cidades de Maringá e Mandaguaçu, incluindo o Distrito de Iguatemi, abordando aspectos da sua formação e do seu contexto atual. Para isso, é realizada a análise de documentos, planos, legislações e dados socioeconômicos dos referidos municípios. Por fim, os levantamentos são complementados por mapeamentos baseados na fotointerpretação de imagens de satélite obtidas por meio dos softwares Google Earth e Google Maps, abrangendo o período de 2004 a 2024. Com isso, será possível compreender como a urbanização dispersa tem moldado os espaços e influenciado as dinâmicas sociais na região.

PANORAMA HISTÓRICO E CONTEMPORÂNEO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MARINGÁ (RMM)

O aglomerado urbano de estudo, formado pelas cidades de Maringá e Mandaguaçu, além do Distrito de Iguatemi, estão localizados no noroeste do Estado do Paraná. Esses territórios urbanos surgiram no contexto do planejamento regional de colonização do norte paranaense, promovido pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), aliado ao crescimento econômico impulsionado pela produção cafeeira. Esse desenvolvimento foi viabilizado pelo sistema de circulação rodoviário que estruturou as integrações territoriais, produtivas e sociais entre as regiões.

Neste contexto, Mandaguari destacou-se inicialmente como sede da companhia colonizadora responsável pela ocupação e desenvolvimento da região, incluindo o Distrito de Maringá e o Patrimônio Mandaguaçu (Antiga Vila Guaíra). Em 1947, o município de Mandaguari foi emancipado, e, posteriormente, ocorreram desmembramentos que deram origem a novos municípios. Nesse mesmo ano, foi planejado o Patrimônio Iguatemi, situado entre os futuros municípios de Maringá e Mandaguaçu. Maringá foi fundada em 1947 e, em 1951, foi elevada à categoria de município. Já em 1948, foi implantada a Vila Guaíra, que viria a se tornar o município de Mandaguaçu em 1952. Por fim, em 1958, o Patrimônio Iguatemi foi elevado à categoria de distrito. É importante destacar que Maringá e Iguatemi foram planejados pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), enquanto Mandaguaçu se desenvolveu sem esse planejamento (NUNES, 2016; DEPRÁ, 2021).

Segundo Cordovil e Barbosa (2019), a ocupação do norte do Paraná está fortemente associada aos eixos regionais de urbanização. Historicamente, a região apresentou altas taxas de crescimento populacional na década de 1960, o que resultou em expansões horizontais no território. As localidades com características rurais, voltadas para a produção agrícola, têm passado por transformações contínuas com a implantação de zonas industriais, atividades do setor terciário e grandes infraestruturas. Diante desse cenário, Maringá consolidou-se como cidade-polo regional entre 1960 e 1970, em um período marcado pela consolidação da política rodoviarista (1950) no Brasil. Nesse contexto, o forte incentivo ao transporte individual motorizado, com grandes investimentos em rodovias e um sistema viário planejado para a priorização do automóvel, resultou no aumento da mobilidade individual, estimulando, por sua vez, a desarticulação territorial e a dispersão urbana (CORDOVIL E BARBOSA, 2019).

A Região Metropolitana de Maringá (RMM), institucionalizada em 1998 pela Lei Complementar nº 83, é composta por 26 municípios, tendo Maringá, cidade de porte médio, como polo regional. Mandaguaçu, por sua vez, é um dos municípios que apresentam forte relação de dependência com Maringá, em virtude dos intensos movimentos pendures motivados pela oferta de trabalho e serviços (FERREIRA; TONELLA, TÖWS, 2022). Entre esses municípios encontra-se Iguatemi, distrito pertencente a cidade de Maringá, que desde sua implantação mantém vínculos cotidianos com a cidade, principalmente devido as limitações

socioeconômicas do local, que contribuem para o deslocamento da população para o distrito-sede em busca de assistência e serviços para atender suas demandas. Atualmente, residem nestes núcleos urbanos uma população estimada de 449.204 habitantes, sendo 409.657 em Maringá, 31.457 em Mandaguaçu e 8.090 no Distrito de Iguatemi (IBGE, 2022).

As localidades estudadas mantêm uma relação de interdependência com Maringá, através da rodovia BR-376, única via de deslocamento, que desempenha papel central na mobilidade regional. O Distrito de Iguatemi e a cidade de Mandaguaçu estão situados a aproximadamente 15 km e 20 km de distância, respectivamente, da cidade-polo de Maringá. Essa organização territorial, típica de regiões metropolitanas, evidencia uma tendência à dispersão, que se distancia das configurações urbanas originais previamente estabelecidas.

O Plano de Mobilidade de Maringá (2022) destaca que a ligação entre as regiões pela BR-376 apresenta deficiências em termos de segurança e eficiência no deslocamento. Como alternativa, propõe a criação de vias pavimentadas que conectem essas localidades a cidade-polo, estabelecendo um trajeto paralelo à rodovia. A proposta busca separar os fluxos municipal e rodoviário e, para isso, prevê a realização de estudos de viabilidade, além da elaboração e execução de projetos para a implantação de aproximadamente 9,6 km de novas vias. Além da proposta para os automóveis, o PlanMob Maringá também contempla a análise de viabilidade para a construção de rotas cicloviárias distritais e intermunicipais, com cerca de 150 km, priorizando a conexão entre Maringá e Mandaguaçu por meio do programa de expansão da rede cicloviária. Neste contexto, o alinhamento das políticas de mobilidade ao planejamento e controle do uso do solo urbano, visa mitigar os impactos gerados pela mobilidade que o próprio modelo de desenvolvimento da cidade de Maringá fomentou através da dispersão.

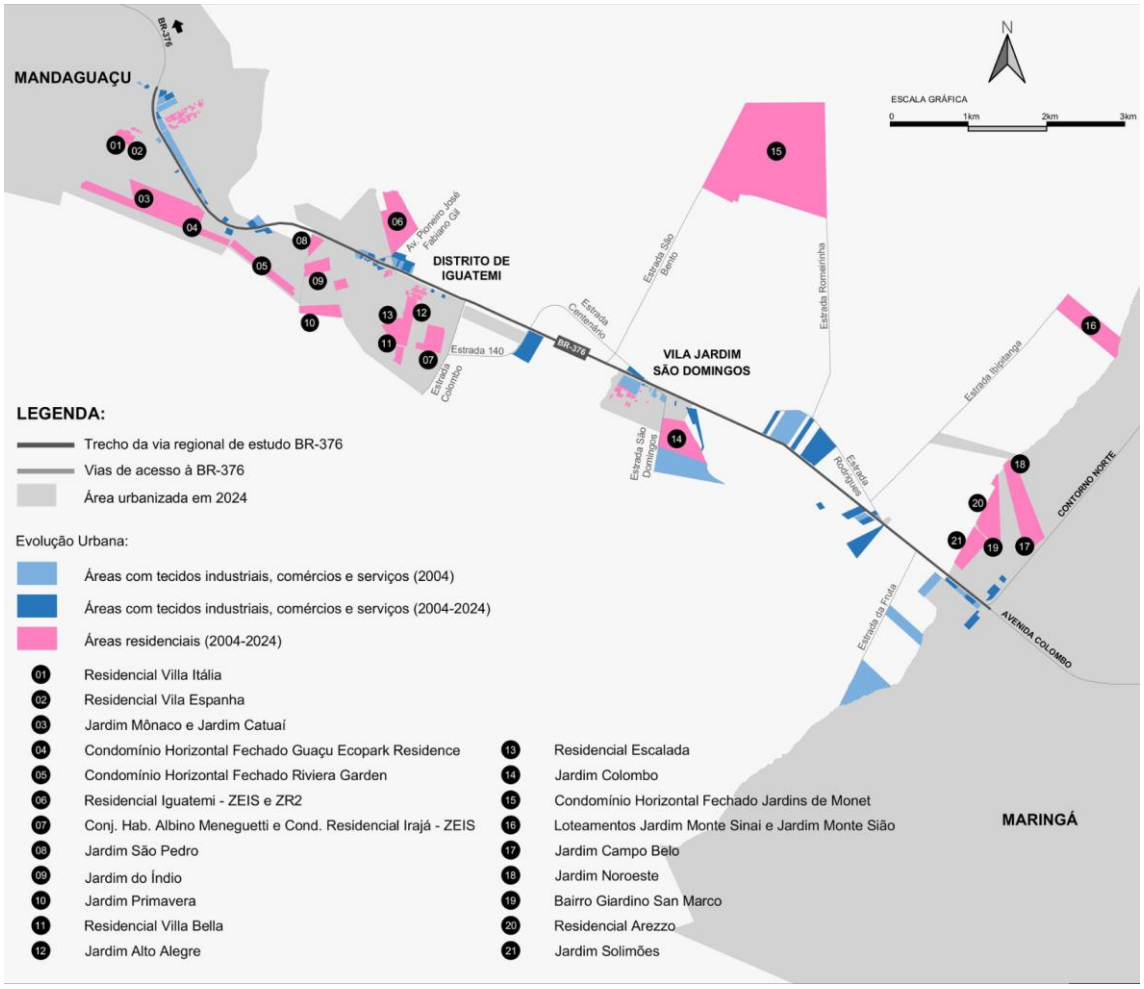
Assim, Cordovil e Barbosa (2019) destacam que no aglomerado Maringaense existem tendências de ocupação e mobilidade, que se refletem na centralização de Maringá em relação aos demais municípios e no crescimento disperso ao longo dos eixos regionais, onde mesclam-se áreas residenciais, industriais e grandes estabelecimentos comerciais e de serviços. Para os autores, esse processo está diretamente associado à ampliação da mobilidade proporcionada pelo transporte individual, que relativiza as distâncias e faz com que o tempo de deslocamento se torne a principal variável, em vez da proximidade territorial.

A TENDÊNCIA DE DISPERSÃO TERRITORAL NA BR-376: EIXO MANDAGUAÇU-MARINGÁ (PR)

O processo de urbanização dispersa, analisado no período de 2004 a 2024 na região de estudo, revela que a tendência de expansão influencia diretamente no padrão de organização territorial e social, alterando tanto o espaço urbano como o rural. Nesse contexto, a dispersão se manifesta por meio de padrões de uso e ocupação do solo, baixo adensamento construtivo, desigualdades socioespaciais associadas ao nível de renda e à mobilidade, além do

preenchimento de vazios urbanos, predominantemente de forma linear e ao longo da rodovia (Figura 2).

Figura 2: Mapa dispersão urbana BR-376 eixo Mandaguaçu-Maringá.



Fonte: elaborado pelos autores baseado em imagens do Google Earth de 2004-2024 (2024).

A porção leste da BR-376, entre Mandaguaçu e Iguatemi, é predominantemente ocupada por atividades industriais, comerciais e de serviços, organizadas de forma linear em lotes adjacentes à rodovia. Apenas algumas habitações, concentradas no Jardim Europa, estão se estabelecendo aos poucos nessa área. Esse trecho, pertencente a área urbana de Mandaguaçu, apresenta usos consolidados desde o início do período analisado (2004), com poucos lotes vazios, os quais já passaram a desempenhar alguma função. Devido a facilidade de conexões com a região e a disponibilidade de terrenos com custos mais acessíveis, é comum encontrar estabelecimentos como marmorarias, oficinas, depósito atacadista, autoelétricas, restaurantes, conveniências, posto de combustível, madeireira, chácaras de lazer e serviços especializados de grande porte, que se beneficiam do intenso tráfego regional (Figura 3).

Figura 3: Tipos de uso do solo entre Mandaguaçu e o Distrito de Iguatemi.

Nota: na região é comum estabelecimentos como (01) restaurantes, (02) serviços especializados de grande porte, (03) marmorarias e (04) posto de combustível.
Fonte: os autores (2024).

Na porção oeste, as atividades industriais são menos comuns, sendo mais evidente a presença de uma zona de expansão urbana residencial. Os empreendimentos Residencial Villa Itália (2012) e Residencial Vila Espanha (2014), localizados em Zona Residencial (ZR), têm sua ocupação associada à classe média-baixa e apresentam valor final compatível com o perfil de imóveis financiáveis pelo Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), embora não seja possível assegurar que foram financiados por meio deste programa. No sentido sudoeste do eixo da BR-376, a partir de 2010, iniciou-se o crescimento e adensamento dessa área através da implantação das primeiras habitações nos loteamentos residenciais do Jardim Mônaco e Catuaí, cujas características construtivas e dimensões dos lotes sugerem uma ocupação associada à população de classe média. Nota-se também que se instalou na região o Condomínio Fechado Guaçu Ecopark Residence, cujas primeiras construções se destacam a partir de 2014. Em 2018, na região sul de Mandaguaçu, surgiram as primeiras edificações do Condomínio Residencial Riviera Garden, um empreendimento horizontal fechado no modelo "clube", localizado em uma área definida como zona de expansão urbana mista no zoneamento municipal (MANDAGUAÇU, 2022). Ambos os empreendimentos apresentam um padrão construtivo superior, compatível com uma faixa de renda mais alta (Figura 4).

Figura 4: Contrastes entre usos residenciais entre Mandaguaçu e o Distrito de Iguatemi.

Nota: os condomínios horizontais fechados (05) Guaçu Ecopark Residence, (06) Riviera Garden, (07) Loteamento Jardim Mônaco, (08) Residencial Villa Itália e (09) Residencial Vila Espanha, exemplificam o uso residencial.
Fonte: os autores e Google Street View (2024).

No Distrito de Iguatemi, a expansão residencial é a principal característica da paisagem urbana observada ao longo do tempo, indicando crescimento e adensamento construtivo. A política habitacional local mediante a implementação de conjuntos habitacionais em Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), são viabilizados pelo Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), como o Conjunto Habitacional Albino Meneguetti e o Conjunto Residencial Irajá, em 2011, além do Residencial Iguatemi, inaugurado em 2019, fruto de investimento municipal através do Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social (FMHIS) (FILHO, 2018; MARINGÁ, 2018). O Residencial Iguatemi, além da área destinada à ZEIS, também inclui lotes voltados à classe média, situados em Zona Residencial Dois (ZR2), com ocupação iniciada por volta de 2016 (MARINGÁ, 2024). Esses conjuntos habitacionais possuem vias diretas de conexão com a rodovia, através de estrada não pavimentada ou ruas (Figura 5).

Figura 5: Habitação de Interesse Social (HIS) no Distrito de Iguatemi.

Nota: (10) Conjunto Residencial Irajá, (11) Conjunto Habitacional Albino Meneguetti e o (12) Residencial Iguatemi.
Fonte: os autores (2024).

A produção dessas áreas residenciais em Iguatemi, demonstra a tendência de uma urbanização periférica, na medida em que o município destinou áreas de habitação de interesse social distantes de sua da malha urbana consolidada, voltadas para a população de menor renda, que adquire o seu direito a propriedade devido aos preços mais baixos e a acessibilidade proporcionada pelo eixo regional. No entanto, essa urbanização nem sempre é acompanhada de infraestrutura adequada, equipamentos e serviços públicos de saúde, educação e lazer, impactando diretamente na qualidade de vida dos habitantes. Além disso, foram identificadas ocupações residenciais compatíveis com os estratos de renda média-baixa nas proximidades da BR-376, como as moradias em madeira cedidas aos trabalhadores da Usina Santa Terezinha, o Conjunto Habitacional Capelinha e o Jardim Marajoara. Na região sul, destacam-se também os loteamentos, como o Jardim São Pedro (2015), Jardim Primavera (2015), Residencial Villa Bella (2023), Jardim Alto Alegre (2017), Jardim do Índio (2022) e Residencial Escalada (2023), além da ampliação de moradias no Bairro Gleba Patrimônio Iguatemi.

Margeando a via regional, tanto na região norte como sul, nota-se que os usos já consolidados apresentaram pouca variação durante o período de estudo, mesclando entre áreas residenciais, vazios urbanos e comércios e serviços diversificados. A mudança mais significativa ocorreu no preenchimento de alguns lotes em direção ao Jardim São Domingos, que a partir de 2010, começaram a ser ocupados por serviços e atividades industriais. Além disso, é comum encontrar ao longo da rodovia estabelecimentos como igrejas, posto de abastecimento, borracharias, oficina mecânica, marmoraria, locadora de veículos, venda de peças e reparadoras de caminhões, conveniências, madeireira, loja de artigos para pesca, fábrica de lajes e chácaras de lazer (Figura 6).

Figura 6: Estabelecimentos margeando a rodovia BR-376 no Distrito de Iguatemi.

Nota: na região é comum (13) igrejas, (14) venda de peças e (15) reparadoras de caminhões e marmoraria.
Fonte: os autores (2024).

Entre Iguatemi e Maringá, localiza-se a Vila Jardim São Domingos, um núcleo urbano caracterizado pela urbanização dispersa. A região é formada por fragmentos de áreas urbanas ao longo do eixo da BR-376, com o setor sul apresentando os processos mais intensos de ocupação e expansão em meio a um cenário predominantemente rural. Desde o início do período analisado (2004), destacam-se neste espaço a indústria de produtos de higiene e limpeza Crivialli do Brasil e a Escola Municipal Fernão Dias. No que diz respeito a habitação, observa-se uma quantidade reduzida de áreas residenciais, voltadas principalmente à classe média-baixa, além de poucas moradias em madeira ao longo da margem da rodovia, indicativas de ocupações voltadas para populações de menor renda. O Loteamento Jardim Colombo (2021), situado contíguo e integrado ao perímetro urbano da Vila Jardim São Domingos, mescla habitações para moradia e lazer destinadas à classe-média, sendo a mais recente amostra de dispersão residencial nesse trecho do território.

Em relação a dispersão industrial, comercial e de serviços, nota-se um baixo desenvolvimento nas imediações de São Domingos, restrito a instalação de uma pequena fábrica de artefatos (2012), a venda local de peças para veículos (2019) e a distribuidora de alimentos Atacado Campeão (2015). Além disso, é possível identificar estabelecimentos como mercearias, bares e restaurante. A região também apresenta um padrão de dispersão voltado para locais de eventos e chácaras de lazer, que juntamente com o restaurante Porco no Tacho, geram maior fluxo de automóveis e pessoas para essas localidades, especialmente nos finais de semana e em datas comemorativas. Além disso, devido à escassez de equipamentos e serviços, São Domingos mantém uma forte dependência, não apenas do Distrito de Iguatemi, mas principalmente de Maringá (Figura 7).

Figura 7: Usos do solo na margem da BR-376 no Jardim São Domingos.

Nota: na região é comum a presença de (16) indústria, (17) atacado e distribuidora de alimentos, (18) escola municipal, (19) restaurante, (20) fragmentos de habitações em madeira e (21) espaços de lazer/eventos.
Fonte: os autores (2024).

Ao norte, entre o Jardim São Domingos e Maringá, a paisagem dispersa é composta por condomínios horizontais fechados, como o loteamento Portal das Flores e Jardins de Monet Residence (2015), este último de alto padrão. Também foram identificados na região loteamentos que não apresentam ocupação, porém já dotados de infraestrutura desde 2015, como é o caso do Jardim Monte Sinai e Jardim Monte Sião. Além disso, o Jardim Campo Belo (2012), o Jardim Noroeste (2016), o Bairro Giardino San Marco (2016), Residencial Arezzo (2016) e o Jardim Solimões (2023), se destacam na paisagem pela presença de loteamentos característicos da classe média. Ainda ao norte, os usos são diversificados em pequena escala ao longo da via regional, como evidenciado por algumas habitações isoladas e outros estabelecimentos, como associações, fábrica de implementos rodoviários, motel, oficinas e pátio de caminhões. Ao sul, o período de estudo evidencia a ampliação e consolidação da Indústria GT Foods, empresa que dispõe de interligação direta com a BR-376, impactando a mobilidade da região com o fluxo contínuo de veículos e trabalhadores. A partir de 2009, também se destaca a instalação de empresas especializadas em transportes de cargas, pátio

de triagem, madeireira, buffet infantil, especialmente nas proximidades da malha urbana consolidada de Maringá, onde se encerra a BR-376 e inicia-se a Avenida Colombo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da dispersão urbana neste recorte regional evidencia um processo de transformações impulsionado pela urbanização contemporânea, caracterizado pela formação de polos de atração e pela dispersão residencial, que resulta em espaços fragmentados interligados pela acessibilidade proporcionada pela rodovia. Além disso, a região planejada desenvolveu uma organização territorial distinta da originalmente estabelecida, com tendência à expansão e ao preenchimento de vazios próximos às áreas urbanas consolidadas, mas principalmente por meio de tecidos urbanos fragmentados e dispersos ao longo da área rural metropolitana. Esses elementos indicam que o fenômeno da dispersão urbana contribui para alguns dos principais desafios enfrentados pelas cidades atualmente, reproduzindo padrões de exclusão socioespacial no espaço urbano, espacialmente em termos de deslocamentos, valor do solo e direcionamento do crescimento para áreas específicas.

Na região de estudo, Maringá se destaca como cidade polarizadora, atraindo os fluxos regionais e avançando para a formação de uma região metropolitana com forte caráter disperso. Entre Mandaguaçu e Maringá, a paisagem urbana é marcada por fragmentos descontínuos e desarticulados, acessíveis principalmente pelo uso intensivo de automóveis, com forte tendência de crescimento de construções ao longo da rodovia. Os padrões de ocupação socioespacial variam ao longo do eixo da BR-376: nas imediações de Mandaguaçu, predominam áreas industriais e residenciais, onde se mesclam moradias de classe média e novos condomínios horizontais fechados de alto padrão, cujos loteamentos são isolados da cidade por grandes muros e sistemas de segurança, acentuando a segregação socioespacial; no Distrito de Iguatemi, a maior parte da ocupação é composta por conjuntos habitacionais e loteamentos voltados para a classe média-baixa, com pequenas áreas dedicadas à indústria e ao comércios e serviços; em direção a Maringá, São Domingos representa o exemplo mais forte de dispersão urbana na região, sendo um núcleo urbano contíguo a rodovia, com baixa ocupação destinada a classe média. Ao norte nesta área de estudo, destacam-se os condomínios fechados voltados para as classes de maior renda, que, juntamente com as áreas industriais e de comércio, contribuem para a construção desse cenário disperso.

Neste contexto, conclui-se que o uso residencial, especialmente voltado para a populações de classe média e baixa renda, é a característica predominante no processo de dispersão entre Maringá e Mandaguaçu. A baixa densidade gerada por esse modelo de ocupação, associada à forte dependência do transporte individual motorizado, dificulta ainda mais a implantação de sistemas de transporte coletivo eficientes, os quais se tornam ainda menos competitivos devido à falta de integração tarifária entre o transporte metropolitano e o transporte coletivo intraurbano de Maringá. Assim, é fundamental o desenvolvimento de estudos mais aprofundados que relacionem esse fenômeno de expansão territorial aos impactos na

qualidade de vida urbana dos moradores da região. Com isso, as futuras intervenções de planejamento urbano e regional poderão responder de maneira mais eficaz à demanda habitacional metropolitana, garantindo os direitos básicos da população frente às novas dinâmicas da urbanização contemporânea.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Sofia Andriotti; BARBOSA, Leonardo Cassimiro; OLIVEIRA, Fernando Fayet de. Tendências de expansão urbana e o impacto na mobilidade: análise da cidade de Londrina-PR de 1990 a 2020. **Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo**. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, N. 14, 2022.

CATALÃO, Igor. Dispersão urbana: apontamentos para um debate. **Revista Cidades**, Vol. 12, N. 21, p. 250-277, 2015.

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza; BARBOSA, Leonardo Cassimiro. Dispersão e mobilidade urbana no Brasil: estudo de um aglomerado urbano. **Bitácora Urbano Territorial**. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Vol. 29, N. 3, p. 21-30, 2019.

DEPRÁ, Marco Antônio. **Formação territorial do município de Maringá - 1947**. *Maringá Histórica*, 2021. Disponível em: https://www.maringahistorica.com.br/publicacoes/3428/formacao-territorial-do-municipio-de-maringa. Acesso em: 18 ago. 2024.

EIGENHEER, Daniela Maria; SOMEKH, Nadia. Formas avançadas de dispersão urbana no vetor noroeste paulista: eixo São Paulo-Campinas. ***Cadernos Metrópole***. São Paulo: Vol. 19, N. 40, p. 777-797, 2017.

FERREIRA, Antônio Rafael Marchezan; TONELLA, Celene.; TÖWS, Ricardo. Introdução. *In*: FERREIRA, Antônio Rafael Marchezan; TONELLA, Celene (Orgs.). **Reforma urbana e direito à cidade**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022, p. 13-23.

FILHO, Marco Antônio Damasio. **O Programa Minha Casa Minha Vida e as perspectivas de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (t-d-r):** uma análise do Condomínio Residencial Irajá, no Distrito de Iguatemi, em Maringá-PR. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2018.

IBGE. **Panorama Censo 2022**. 2022. Disponível em: https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/mapas.html?localidade=4115200&recorte=distritos. Acesso em: 28 set. 2024.

LIMONAD, Ester. Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana? **Revista Formação**, V. 1, N. 14, p. 31-45, 2007.

MANDAGUAÇU. Prefeitura Municipal. **Mapa do Zoneamento Urbano e Diretrizes Viárias 2022**. 2022. Disponível em: https://www.mandaguacu.pr.gov.br/public/admin/globalarq/uploads/files/030522075817_mapa_do_zoneamento_urbano_2022v007_pdf.pdf. Acesso em: 21 jan. 2024.

MARINGÁ. Prefeitura Municipal. **Prefeitura inicia construção de 49 unidades habitacionais**. 2018. Disponível em: http://www3.maringa.pr.gov.br/site/imprensa/impressao.php?id=32956. Acesso em: 12 mar. 2024.

MARINGÁ. Prefeitura Municipal. **LC 1468/2024 - Uso e Ocupação do Solo (Mapa Outubro/2024)**. 2024. Disponível em: https://www3.maringa.pr.gov.br/sistema/arquivos/geo/mapas/lc_1468_2024_uso_e_ocupacao_do_solo_mapa_original_2024_10_29.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

MARTINE, George; MCGRANAHAN, Gordon. A transição urbana brasileira: trajetória, dificuldades e lições aprendidas. *In:* BAENINGER, Rosana (Org.). **População e cidades:** subsídios para o planejamento e políticas sociais. Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp; Brasília: UNFPA, 2010, p. 11-24.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Minha Casa, Minha Vida completa 15 anos, abrindo portas para novos sonhos de conquista da casa própria**. 2024. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/minha-casa-minha-vida-completa-15-anos-abrindo-portas-para-novos-sonhos-de-conquista-da-casa-propria. Acesso em: 20 nov. 2024.

MONTEIRO, Felipe Ferreira. Dispersão no contexto das metrópoles nordestinas: divergências e repetições. *In:* OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JR., Eduardo (Orgs.). **Dispersão urbana e mobilidade populacional:** implicações para o planejamento urbano e regional. São Paulo: Edgard Blücher Ltda, 2016, p. 113-131.

NASCIMENTO JÚNIOR, Lindberg. Urbanização e cidade dispersa: implicações da produção do espaço urbano no Brasil, em Moçambique e na Austrália. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, V. 21, N. 2, p. 550-569, 2017.

NUNES, Layane Alves. **Para além do plano de Jorge Macedo Vieira:** a expansão urbana de Maringá de 1945 a 1963. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo. São Carlos, 2016.

OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JR., Eduardo (Orgs.). **Dispersão urbana e mobilidade populacional:** implicações para o planejamento urbano e regional. São Paulo: Edgard Blücher Ltda, 2016.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MARINGÁ. **PlanMob Maringá**. 2022. Cidade Viva Engenheiros e Arquitetos Associados. Disponível em: https://webpmm.maringa.pr.gov.br/portaldamobilidade/arquivos/planmob/consolidado/2-planmob-consolidado-versao-final-3.pdf. Acesso em: 26 jan. 2024.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

REIS, Nestor Goulart. Dispersão urbana e modernização capitalista. **Revista Cidades**, V. 12, N. 21, p. 91-107, 2015.

REIS FILHO, Antônio Aderson dos. **Análise Integrada por Geoprocessamento da Expansão Urbana de Teresina com Base no Estatuto da Cidade:** Estudo de Potencialidades, Restrições e Conflitos de Interesses. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2012.

RODRIGUES, Juciano Martins. Qual estado da mobilidade no Brasil? *In:* De Paula, Marilene.; Bartelt, Dawid Danilo (Orgs.). **Mobilidade Urbana no Brasil:** desafios e alternativas. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll Stiftung, 2016, p.12-23.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. *In:* MARICATO, Ermínia. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1979.

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