



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

FERNANDO FAYET DE OLIVEIRA

**ANÁLISE DA DISPERSÃO URBANA E APONTAMENTOS DE
LIMITES E CONTRADIÇÕES DO PLANEJAMENTO URBANO
EM LONDRINA/PR (1998-2020)**

Londrina
2023

FERNANDO FAYET DE OLIVEIRA

**ANÁLISE DA DISPERSÃO URBANA E APONTAMENTOS DE
LIMITES E CONTRADIÇÕES DO PLANEJAMENTO URBANO
EM LONDRINA/PR (1998-2020)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
à Universidade Estadual de Londrina - UEL,
como requisito parcial para a obtenção do título
de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Leonardo Barbosa.

Londrina
2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

F284a de Oliveira, Fernando Fayet.
ANÁLISE DA DISPERSÃO URBANA E APONTAMENTOS DE LIMITES E CONTRADIÇÕES DO PLANEJAMENTO URBANO EM LONDRINA/PR (1998-2020) / Fernando Fayet de Oliveira. - Londrina, 2023.
154 f. : il.

Orientador: Leonardo Cassimiro Barbosa.
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Tecnologia e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2023.
Inclui bibliografia.

1. Cidade Contemporânea - Tese. 2. Segregação sócioespacial - Tese. 3. Urbanização - Tese. 4. Ordenamento territorial - Tese. I. Barbosa, Leonardo Cassimiro. II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Tecnologia e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDU 711/72

FERNANDO FAYET DE OLIVEIRA

**ANÁLISE DA DISPERSÃO URBANA E APONTAMENTOS DE
LIMITES E CONTRADIÇÕES DO PLANEJAMENTO URBANO EM
LONDRINA/PR (1998-2020)**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade Estadual de
Londrina - UEL, como requisito parcial para
a obtenção do título de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo.

BANCA EXAMINADORA

Profº. Orientador Dr. Leonardo C. Barbosa
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Profº. Dr. Humberto Yamaki
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Profº. Dr. Maurício Polidoro
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Profª. Drª. Milena Kanashiro
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Londrina, 03 de abril de 2023.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador, o Prof. Dr. Leonardo Cassimiro Barbosa, por todo o esforço, pelo companheirismo e pela compreensão no desenrolar das ideias desde o início e chegar ao final do trabalho de uma forma leve, ainda que trabalhando à distância, por um período tão conturbado como foi a pandemia que atravessamos.

Agradeço aos meus amigos que, da mesma forma, estiveram ali para dar apoio e suporte, dividindo suas ideias e experiência, risadas e afeto. Também agradeço aos amigos que fiz neste período, em uma amizade que se formou pela vida acadêmica através de videochamadas, mas que se estendeu de tal forma que não posso chamá-los simplesmente de colegas.

Agradeço a minha família pelo apoio e pelo amor, por se interessarem, por estarem presentes e por mostrarem o caminho. E agradeço aos amores da minha vida, Paulinha e Elis, por me fazerem melhor.

*Years ago
I was an angry young man
I'd pretend
That I was a billboard
Standing tall
By the side of the road
I fell in love
With a beautiful Highway*

*"(Nothing But) Flowers"
Talking Heads
Naked, 1988*

RESUMO

DE OLIVEIRA, Fernando Fayet. **Análise da dispersão urbana e apontamentos de limites e contradições do planejamento urbano em Londrina/PR (1998-2020)**. 2023. 154 páginas. Dissertação de Mestrado Acadêmico – Centro de Tecnologia e Urbanismo, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2023.

O mundo contemporâneo é predominantemente urbano e está sujeito a constantes transformações, com aumento das complexidades e desigualdades. As tecnologias e as formas de comunicação mudam e pavimentam a transição para a era pós-moderna. Nesse contexto, a moradia e os modos de vida também se transformaram, havendo o crescimento das cidades sem garantir melhorias nas condições de vida desta população. Ao contrário, essa transformação tem contribuído para o aumento da desigualdade e do abismo de renda nas cidades. No Brasil, as cidades enfrentam um rápido processo de urbanização que se manifesta no êxodo rural do século passado e resulta nas tragédias urbanas do século XXI, demarcadas pela segregação socioespacial e a questão do acesso à moradia.

Compreender o crescimento das cidades é fundamental para compreender sua complexidade, de forma que o estado atual de uma cidade resulta da ação de diversos agentes sendo um momento em sua constante evolução. Assim, a pesquisa tem como objetivo geral investigar o vínculo entre o processo recente de dispersão urbana no município de Londrina/PR e o planejamento urbano, especificamente o instrumento do Plano Diretor. A pesquisa é relevante diante da discussão sobre a cidade contemporânea, que deve ser analisada como processo histórico, socioeconômico e sociocultural. A pesquisa baseia-se em estudos anteriores que analisaram a cidade contemporânea e, mais especificamente, Londrina, em diferentes aspectos, como características físicas e territoriais, relação entre mobilidade e uso do solo, impacto de programas habitacionais no território e análises demográficas históricas.

A pesquisa proposta é dividida em três partes: uma revisão literária para compreender conceitos e dinâmicas urbanas, discutir a dispersão das cidades brasileiras e os instrumentos de planejamento urbano, e uma análise das relações entre o campo teórico e prático por meio de um Estudo de Caso em Londrina/PR, cujo objetivo é compreender a dispersão urbana e sua relação com as diretrizes dos Planos entre 1998 e 2020.

Palavras-chave: Cidade Contemporânea; Segregação socioespacial; Urbanização; Ordenamento territorial.

ABSTRACT

DE OLIVEIRA, Fernando Fayet. **Analysis of urban dispersion and notes on the limits and contradictions of urban planning in Londrina/PR (1998 - 2020)**. 2023. 154 páginas. Dissertação de Mestrado Acadêmico – Centro de Tecnologia e Urbanismo, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2023.

The contemporary world is predominantly urban and is subject to constant transformations, with increasing complexities and inequalities. Technologies and forms of communication change and pave the transition to the postmodern era. In this context, housing and ways of life have also been transformed, with the growth of cities without guaranteeing improvements in the living conditions of this population. On the contrary, this transformation has contributed to increasing inequality and the income gap in cities. In Brazil, cities are facing a rapid process of urbanization that manifests itself in the rural exodus of the last century and results in the urban tragedies of the 21st century, marked by socio-spatial segregation and the issue of access to housing.

Understanding the growth of cities is fundamental to understanding its complexity, so that the current state of a city results from the action of various agents, being a moment in its constant evolution. Thus, the general objective of the research is to investigate the link between the recent process of urban dispersion in the city of Londrina/PR and urban planning, specifically the Master Plan instrument. The research is relevant in view of the discussion about the contemporary city, which must be analyzed as a historical, socioeconomic and sociocultural process. The research is based on previous studies that analyzed the contemporary city and, more specifically, Londrina, in different aspects, such as physical and territorial characteristics, relationship between mobility and land use, impact of housing programs on the territory and historical demographic analyses.

The proposed research is divided into three parts: a literary review to understand urban concepts and dynamics, discuss the dispersion of Brazilian cities and urban planning instruments, and an analysis of the relationships between the theoretical and practical fields through a Case Study in Londrina/PR, whose objective is to understand urban sprawl and its relationship with the guidelines of the Plans between 1998 and 2020.

Key-words: Contemporary City; Socio-spatial segregation; Urbanization; Land use planning.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa Base com referência de nomes de vias e bairros de Londrina.....	31
Figura 2: Mapa do adensamento urbano de Londrina, PR em 1991.....	60
Figura 3: Mapa de Estruturação Macro Viária de Londrina proposta pelo PEEAV....	65
Figura 4: Mapa da População Absoluta por Bairro no ano 2000.....	67
Figura 5: Mapa da Densidade Populacional por Bairro no ano 2000.....	69
Figura 6: Mapa de Análise das formas de Ocupação em Londrina no ano 2006.....	71
Figura 7: Exemplos de Ocupação Densa no bairro Cafezal.....	73
Figura 8: Exemplos de Ocupação Residencial Consolidada no bairro Inglaterra.....	74
Figura 9: Exemplos de Ocupação Não-Residencial Consolidada na avenida Tiradentes.....	75
Figura 10: Exemplos de Ocupação por Loteamentos Fechados nos Alphaville.....	75
Figura 11: Exemplos de Ocupação Residencial Não Consolidada no bairro Olímpico.....	77
Figura 12: Uso Rural, de Chácara ou Não-Ocupados na avenida da Maratona.....	78
Figura 13: Mapa de Análise do território de Londrina em 2006 por Unidades de Paisagem.....	80
Figura 14: Unidade de Paisagem 01 — Centro Histórico Verticalizado no Bosque Central.....	82
Figura 15: Unidade de paisagem 02 — Centro Expandido na Avenida Inglaterra....	84
Figura 16: Unidade de Paisagem 03 — Eixo de Tecido Especializado na Rodovia PR-445.....	86
Figura 17: Unidade de Paisagem 04 — Espaço Qualificado no bairro San Fernando.....	87
Figura 18: Unidade de Paisagem 05 — Espaços de Média Qualificação no bairro Inglaterra.....	84
Figura 19: Unidade de Paisagem 06 — Bairro de Paisagem Precarizada.....	89
Figura 20: Unidade de Paisagem 07 — Espaços Enclausurados no bairro Tucanos.....	91
Figura 21: Unidade de Paisagem 08 — Espaço Composto mais de Vazios do que cheios no bairro Jamaica.....	87
Figura 22: Unidade de paisagem 10 — Espaço de Características Rururbanas.....	88
Figura 23: Imagens de satélite da região sul entre 2006 e 2020.....	92
Figura 24: Mapa do adensamento urbano de Londrina, PR. 2006.....	98

Figura 25: Representação de formas urbanas e distribuição socioeconômica da população	99
Figura 26: Mapa da Formas urbanas e distribuição socioeconômica da população de Londrina	101
Figura 27: Mapa da População Absoluta por Bairro no ano 2010	102
Figura 28: Mapa da taxa de crescimento anual entre os anos 2000 e 2010	104
Figura 29: Mapa de Densidade Populacional por Bairro no ano 2010	106
Figura 30: Mapa de Análise das formas de Ocupação em Londrina no ano 2010 ..	109
Figura 31: Mapa de Análise do território de Londrina em 2011 por Unidades de Paisagem	112
Figura 32: Mapa da evolução do Sistema Viário por décadas a partir de 1990	118
Figura 33: Mapa da População Absoluta por Bairro no ano 2018	119
Figura 34: Imagens de satélite da região do Residencial Vista Bela nos anos 2006, 2011, 2019-2020 e 2021	120
Figura 35: Mapa da taxa de crescimento anual entre os anos 2010 e 2018	122
Figura 36: Mapa da Análise da Geração e Atração de viagens por Zonas	124
Figura 37: Imagens de satélite da região oeste nos anos 2006, 2011, 2019-2020 e 2021	125
Figura 38: Mapa de Análise das formas de Ocupação em Londrina no ano 2020 ..	127
Figura 39: Imagens de satélite da região norte nos anos 2006, 2011, 2019-2020 e 2021 ..	128
Figura 40: Mapa de Análise do território de Londrina em 2020 por Unidades de Paisagem	130

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Referências dos dados analisados foram categorizados por tipo e por período	27
QUADRO 2: Compilação das densidades relativas estabelecidas na forma de parâmetros na Lei de Uso e Ocupação do Solo	92

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Número de Unidades Habitacionais entregues em Londrina por ano e programa.	113
TABELA 2: Valor de Operação empenhado (por milhões de reais) em Unidades Habitacionais em Londrina por ano.....	114

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
BNH	Banco Nacional de Habitação
COHAB	Companhia de Habitação de Londrina
CMNP	Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná
CML	Câmara Municipal Londrina
COPEL	Companhia Paranaense de Energia
FNRU	Fórum Nacional de Reforma Urbana
HU	Hospital Universitário
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPPUL	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina
ITCG	Instituto de Terras, Cartografia e Geologia do Paraná
MNRU	Movimento Nacional de Reforma Urbana
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCVA	Programa Casa Verde Amarela
PDML	Planos Diretores Municipais de Londrina
PDUI	Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
PEEAV	Plano Estratégico de Expansão e Adequação Viária
PLHIS	Plano Local de Habitação de Interesse Social
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PNH	Plano Nacional de Habitação
PlanMob	Plano de Mobilidade Urbana.
QGis	Quantum GIS
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
SIGLON	Sistema de Informação Geográfica de Londrina
UEL	Universidade Estadual de Londrina

UTFPR	Universidade Tecnológica Federal do Paraná
UDP	Unidade de Paisagem
WFS	<i>Web Feature Service</i>
WMS	<i>Web Map Service</i>
ZEIS	Zoneamento Especial de Interesse Social

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	22
PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E JUSTIFICATIVA DO RECORTE ESPACIAL E TEMPORAL	25
FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	32
CAPÍTULO 1 DISPERSÃO URBANA E OCUPAÇÃO TERRITORIAL	32
Origens da Urbanização Contemporânea. Dispersão Urbana, Neoliberalismo e Desigualdade.....	32
A Cidade que se Dispersa: Conceitos e Evidências.	39
A Urbanização Dispersa no Brasil.	43
CAPÍTULO 2 INSTRUMENTOS DE GESTÃO DAS CIDADES NO BRASIL: NORMAS, PLANOS POLÍTICAS	48
Redemocratização: embates e processos para a elaboração do Estatuto da Cidade.....	53
Metrópole e Metropolização. E a evolução da natureza jurídica do Plano Metropolitano.....	53
ESTUDO DE CASO	58
CAPÍTULO 3 DISPERSÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE LONDRINA/PR	59
Conformação Espacial de Londrina de 1990 a 2020.....	59
Análise de Elementos de Dispersão Urbana em Londrina no primeiro recorte temporal.....	61
Análise de Elementos de Dispersão Urbana em Londrina no segundo recorte temporal.....	92
Análise de Elementos de Dispersão Urbana em Londrina no terceiro recorte temporal.....	113
CONCLUSÃO	130
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	132

1 INTRODUÇÃO

Vive-se em um mundo “majoritariamente urbano” (MARICATO, 2010, pos.2130), marcado pelo “aumento das desigualdades” (DAVIS, 2006, pos.0158), pelas complexidades, pelo radicalismo e pela exponencial mudança das tecnologias e das formas de comunicação — sempre “em fluxo e transição” (HARVEY, 1992, pág.78). Nesta transição para a vida pós-moderna, a moradia, o habitat e os modos de viver também se transformaram, caracterizados pelo avanço do urbano sobre o rural, não significando, no entanto, a melhoria das condições de vida da população em geral, conformando um “abismo de renda e desenvolvimento (...) entre cidades pequenas do interior e as gigantes metrópoles litorâneas” (DAVIS, 2006, pos.0160).

Num processo de urbanização sem crescimento e de aumento das complexidades, as cidades brasileiras se deparam com estas transformações: pelo êxodo rural da metade do século XX à tragédia urbana do início do século XXI, como forma específica de acentuação da desigualdade, definido pela reprodução da força de trabalho, pelo acúmulo de capital e sua estreita relação com a segregação socioespacial e a questão do acesso à moradia (MARICATO, 2006, pos.4120). Tendo em vista que o estado atual de uma cidade é produto da ação direta de diferentes agentes e que nossa compreensão sobre ela é apenas um instante precário e transitório em sua evolução, o estudo de seu crescimento é um dos meios que possibilita apreendê-la em sua globalidade.

Se pretende esclarecer, por meio de uma pesquisa histórica com uso de estudo de caso, o vínculo entre o recente processo de dispersão urbana do município de Londrina/PR, caracterizado pela urbanização dispersa e pela segregação socioespacial, e o planejamento urbano resumido, principalmente, no instrumento do Plano Diretor. A pesquisa torna-se relevante diante da discussão internacional acerca da cidade contemporânea, objeto de difícil categorização, que não pode ser analisado unicamente por seus aspectos morfológicos, mas também deve ser compreendida enquanto processo histórico e socioeconômico — e, recentemente, enquanto fruto sociocultural do neoliberalismo. Assim, a pesquisa tem como base diferentes estudos que já analisaram a cidade contemporânea e, especificamente, Londrina, em seus diferentes aspectos, como suas características físicos-territoriais, a relação entre mobilidade e uso do solo, o impacto que os diferentes programas habitacionais causaram no território e as análises demográficas históricas, entre outros, que acumulam um conhecimento que torna possível se dedicar a buscar compreender, neste caso, a efetividade dos instrumentos de planejamento em vigência. Este é outro elemento a ser considerado: se completa, no momento, 20 anos da promulgação do Estatuto da Cidade, e, portanto, nos encontramos no segundo ciclo de Planos Diretores pós-Estatuto.

São tópicos referentes ao processo analisado: dispersão urbana, baixo adensamento, conurbação de municípios, irregularidade generalizada das moradias, fim dos limites entre rural e urbano e aprofundamento de impactos ambientais. Para isto, a pesquisa proposta se divide em três: num primeiro momento, faz-se necessária revisão literária para compreensão dos conceitos, das dinâmicas urbanas e apontamento de caminhos possíveis de análise, relacionando plano e ambiente construído e as diferenças entre apreensões descritivas e prescritivas. Em seguida se discute os aspectos da dispersão espacial das cidades no contexto brasileiro, denominado de periferização, e como se formam os instrumentos de planejamento urbano que tem a função de ordenar o espaço urbano. Por fim, se analisará as

relações entre o campo teórico e prático, entre o planejamento enquanto instrumento e o urbano enquanto espaço construído, com base em um estudo de caso: se propõe compreender a dispersão urbana relacionando-a às diretrizes propostos instrumentos de planejamento, na tentativa de verificar a eficácia destes quanto a propostas de controle da dispersão urbana em Londrina-PR, entre 1998-2020.

É objetivo desta pesquisa compreender o processo de dispersão urbana em Londrina, entre 1998 e 2020, relacionando-as às diretrizes de ordenamento territorial previstas nos Planos Diretores vigentes. Assim, o recorte temporal realizado divide em 3 estes 22 anos analisados, em um primeiro momento relacionado ao Plano Diretor de 1998, outro, a sua revisão, em 2008, e um terceiro, com o espaçamento e a implementação deste plano, tendo em vista sua revisão (iniciada em 2017). São objetivos específicos desta pesquisa:

- Analisar a dispersão urbana de Londrina/PR a partir do mapeamento de dados secundários da população e do adensamento populacional nos três períodos definidos enquanto recortes temporais.
- Analisar a dispersão urbana de Londrina/PR a partir de fotointerpretação de Ortofotos e imagens de satélite realizando o mapeamento de tipologias construtivas e das formas de ocupação e de unidades de paisagem que qualificam aspectos das formas de urbanização nos três períodos definidos como recortes temporais.
- Evidenciar no estudo de caso os elementos que caracterizam a dispersão urbana realizada e relacioná-los com a legislação urbanística vigente nos três períodos definidos como recortes temporais, composto pelos Planos Diretores e sua legislação complementar.

No primeiro capítulo se investiga, por revisão bibliográfica, o fenômeno da dispersão urbana enquanto forma de ocupação territorial. Se faz leitura das discussões acerca das origens da urbanização contemporânea, caracterizada pela urbanização dispersa, e suas relações com as mudanças socioeconômicas que culminaram com a hegemonia do neoliberalismo e o agravamento da desigualdade e da pobreza urbana. São apresentadas as diferentes formas de dispersão, enquanto um padrão de forma de ocupação e seus impactos na sociedade. É também retratado e analisado o processo e o fenômeno no contexto brasileiro, especificamente, que se destaca pela enorme desigualdade socioespacial.

No segundo capítulo busca-se compreender as normas, os planos e as políticas que compõem os instrumentos de planejamento e gestão das cidades brasileiras. Como estes instrumentos se originam nos movimentos sociais que surgem, a partir da década de 1960, em prol da realização da Reforma. É feita uma análise do processo de consolidação da legislação urbanística, em uma discussão acerca do direito urbanístico brasileiro em vigor. Em seguida se discute especificamente os aspectos da metropolização e das regiões metropolitanas na legislação.

O terceiro capítulo se dedica ao estudo de caso, propriamente dito, analisando o município de Londrina, a partir da de 1998 até os dias atuais, sob a ótica da

legislação urbanística e reguladora da expansão urbana. Se propõe, para isso, estudos de elementos que apontem características de dispersão urbana, como o processo de evolução da ocupação urbana, tendo como base dados da população absoluta, de densidade habitacional, as diferentes formas construtivas, de ocupação e de uso do solo urbano nos anos 1998, 2006 e 2020, de forma que se possa caracterizar o processo enquanto forma histórica.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E JUSTIFICATIVA DO RECORTE ESPACIAL E TEMPORAL

Para realizar a pesquisa foi necessário dividi-la em duas partes principais: a primeira parte, de Fundamentação Teórica, onde foi feita revisão literária a fim de explorar e descrever o processo de produção do espaço urbano e sua dispersão. Assim, se buscou primeiramente compreender através de literatura como se deu historicamente o processo de ocupação urbana dispersa em um panorama que faz a relação entre o planejamento urbano (enquanto teoria e instrumento) e a estruturação dispersa do espaço (como produto de relações econômicas, políticas e sociais). Em um segundo momento foi realizada pesquisa bibliográfica e pesquisa documental para que se elucidasse as especificidades deste processo no contexto brasileiro e se ressaltam as características socioespaciais deste. Desta forma, há um embasamento teórico para, no Estudo de Caso, realizar a análise da ocupação urbana dispersa do objeto de estudo e aprofundar a compreensão da relação deste com o processo histórico estudado em panorama, analisando em que medida teoria, técnica e legislação se relacionam com a construção do espaço urbano.

O Estudo de Caso revelou-se a melhor maneira para abordar o objeto de estudo (YIN, 2015), de forma propõe que se compreenda o processo a partir de recortes temporais e realizar comparações para, nas diferenças, se ressaltar o processo evolutivo. Se pretende compreender em que medida o processo de dispersão urbana do município de Londrina se relaciona e se deu a partir do planejamento urbano e, especificamente, do instrumento do Plano Diretor. Assim, foi dividido em três recortes temporais e se inicia no período entre 1998 e 2006, depois entre 2008 e 2011, e então no período recente, entre 2018 e 2020. Estes recortes são significativos para o processo de análise, no que toca a compreensão do território e do planejamento urbano pois, a partir deles, se pode realizar o movimento de comparação necessário para o Estudo de Caso, sendo cada um representativo dos períodos relacionados com o advento do Estatuto da Cidade: o momento anterior ao Estatuto, caracterizado por um planejamento baseado em um plano-lei, não autoaplicável e superestimado (VILLAÇA, 2010); o segundo período, com o advento do Estatuto da Cidade, a regulamentação da noção de função social da propriedade e a retomada da participação popular nas decisões (MARICATO, 2017); e o momento atual, que pode ser retratado enquanto um momento de disputa técnica e política (MOTTER, PAULINO, *et al*, 2021). Da mesma forma, a cidade pode ser caracterizada diferentemente nos três períodos: inicialmente, como uma cidade média dividida socioespacialmente entre centro e periferia; em seguida pode ser caracterizada por uma cidade que se complexifica socioespacialmente por conta da legislação que se avoluma e o desenvolvimento dado pelos programas de habitação; e, por fim, a caracterização de uma cidade que toma forma a partir das decisões do capital financeiro.

Nos três recortes temporais foram analisados elementos que caracterizassem as formas de ocupação e dispersão da mancha urbana no território. Se buscou realizar esta análise e caracterização a partir de referências bibliográficas, análise documental, da legislação urbanística e de planos e levantamento da evolução das formas de ocupação, das densidades e das paisagens que conformam o território de Londrina nos três períodos. A análise da legislação, intrínseca para a compreensão do processo de planejamento, é o primeiro conjunto de dados a ser analisado,

também sendo compreendida enquanto processo histórico e acumulativo que determina as diversas formas de ocupação, as densidades, o uso do solo, a oferta de serviços e equipamentos que caracterizam a vida urbana, e a relação com o meio natural. Foram analisados documentos possíveis de serem acessados no site da Câmara Municipal Londrina e disponibilizados no site da Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina, como os Planos Diretores Municipais de Londrina de 1998 e 2008, suas leis gerais e suas leis complementares, documentos complementares disponíveis na revisão do Plano de 2008, a documentação do Plano Estratégico de Expansão e Adequação Viária (PEEAV), bem como, por aspectos do Programa Minha Casa Minha Vida e do Plano Nacional de Habitação que se relacionam com a legislação urbanística vigente, e os dados e resultados disponíveis do Plano de Mobilidade Urbana. Assim, foram analisados em panorama, relacionando suas intenções explicitadas enquanto formas de ocupação, delimitações do perímetro urbano e de estratégias que tem como preceito os princípios que fundamentam o Estatuto da Cidade. Os dados analisados foram categorizados por tipo e por período no quadro abaixo.

PERÍODO	PESQUISA DOCUMENTAL		PESQUISA BIBLIOGRÁFICA
	LEGISLAÇÃO	DADOS	
Análise de Elementos de Dispersão Urbana em Londrina entre 1998 e 2006.	Lei nº 7.482/1998 Lei Geral do Plano Diretor Lei nº 7.483/1998. Lei do parcelamento do solo para fins urbanos Lei nº 7.483/1998. Lei do parcelamento do solo Lei nº 7.484/1998. Lei de Perímetros Urbanos Lei nº 7.485/1998. Lei do Uso e da Ocupação do Solo Lei nº 7.632/1998. Lei que dá nova redação ao Artigo 16 do Plano Diretor Lei nº 7.485/1998. Lei de concepção do Sistema Viário do Distrito Sede Lei nº 7.485/2003. Lei de estruturação macroviária	Documento do Plano Diretor Municipal de Londrina (LONDRINA, 1998); Documentação do Plano de Expansão e Estruturação Viária (LONDRINA, 2003); Censo 2000 (IBGE, 2000); Ortofoto de 2006 (LONDRINA, 2022); Documentação do Plano de Mobilidade Urbana de Londrina (PLANMOB, 2018); Reportagem " "Folha de Londrina , 2021)	Albuquerque , 2022; Ayoub , 2021; Bechelli , 2009; Bonduki , 2019; Cocato , 2021; Fresca , 2013; Limonad , 2007; Maricato , 2003; Panerai , 2006; Paula , 2012; Polidoro , 2011; Rego , 2020; Reis , 2015; Rolnik , 2015
PERÍODO	PESQUISA DOCUMENTAL		PESQUISA BIBLIOGRÁFICA
	LEGISLAÇÃO	DADOS	
Análise de Elementos de Dispersão Urbana em Londrina entre 2008 e 2011.	Lei nº 10.637/2008. Lei do Plano Diretor Participativo Lei nº 11.661/2012. Perímetros Urbanos Lei nº 11.672/2012. Parcelamento do Solo para fins Urbanos Lei nº 12.236/2015. Lei de Uso e a Ocupação do Solo Lei nº 12.237/2015. Lei de Sistema Viário Básico	Censo 2000 (IBGE, 2000); Censo 2010 (IBGE, 2010); Documentação do Plano Diretor Participativo de Londrina de 2008 (LONDRINA, 2008); Ortofoto de 2011 (SIGLON, 2022);	Albuquerque , 2022; Amorim , 2015:2018; Ayoub , 2017:2021; Fresca , 2013; Harvey , 2005:2015; Nascimento , 2016; Paula , 2012; Polidoro , 2009; Stipp , 2013; Villaça , 2001; Zanon , 2013;
PERÍODO	PESQUISA DOCUMENTAL		PESQUISA BIBLIOGRÁFICA
	LEGISLAÇÃO	DADOS	
Análise de Elementos de Dispersão Urbana em Londrina entre 2018 e 2020. CONCLUSÃO	-	Censo 2000 (IBGE, 2000); Censo 2010 (IBGE, 2010); Tipologias Urbanas do Brasil (IBGE, 2017); Estimativa população de Londrina (PLANMOB, 2018); Produção Habitacional de 2009 a 2022 (BRASIL, 2023); Ortofoto de 2018 (SIGLON, 2022); Pesquisa Origem Destino (PLANMOB, 2018); Shapefile Sistema Viário em décadas (SIGLON, 2022); "	Bollaffi , 1979; Limonad , 2007; Motter , 2021; Rolnik , 2015; Sanches , 2018; Secchi , 2006:2019; Villaça , 1995

QUADRO 1: Referências dos dados analisados foram categorizados por tipo e por período

Fonte: do autor.

A segunda categoria de dado analisado nos três períodos está relacionada aos processos de estruturação demográfica, sendo mapeados os dados de população absoluta e densidade demográfica relativa ao bairro, bem como, no segundo e no terceiro recorte, as taxas de crescimento populacional entre períodos. Desta forma, é necessário esclarecer que todas as informações utilizadas para compor os mapas e os dados apresentados estão disponíveis publicamente por geoserviço do Sistema de Informação Geográfica de Londrina (SIGLON), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL), do Instituto de Terras, Cartografia e Geologia do Paraná (ITCG) e foram organizadas pelo autor fazendo uso do *software* QGis (Quantum GIS versão 3.2).

A análise da população absoluta de Londrina por bairro no ano 2000 foi realizada a partir de mapeamento de dados do Censo, com o objetivo de compreender a estruturação da população no ano 2000 e como se dá sua configuração espacialmente. Esta análise tem como base os dados do IBGE de população absoluta (“Var 12 — Moradores em domicílios particulares permanentes ou população residente em domicílios particulares permanentes”) (IBGE, 2000). Os dados estão relacionados a setores censitários, porém para haver um alinhamento com os dados de 2010 e 2018 optou-se por agregá-los por bairros, conforme o disposto no Plano de Mobilidade Urbana de Londrina (PLANMOB, 2018). Se buscou também compor os dados dos mapas havendo o alinhamento dos valores para população absoluta na legenda dos anos 2000, 2010 e 2018 — a mesma para os três mapas, a fim de que fosse possível entender o aumento populacional enquanto processo. Os dados foram divididos em 5 categorias pelo método de Quebras Naturais (*Jenks Natural Breaks*) no *software* Quantum Gis. Assim, foi possível realizar uma análise comparativa da população absoluta dos anos 2000, 2010 e 2018.

Neste sentido, Cavatorta, *et al.* (2020) destacam a importância que o uso de ferramentas de geoprocessamento, tanto o sensoriamento remoto, na captação e processamento de imagens e dados, quanto o geoprocessamento, na espacialização e processamento de dados alfanuméricos, têm na análise urbana para o gerenciamento de informações acerca do território que possibilitam a compreensão da realidade urbana como um todo. Os autores concluem ressaltando a importância do sistema para a gestão pública no âmbito de Londrina, que desde 2013 fomenta a intersectorialidade e contribui para a transparência — o que é fundamental para o embasamento deste estudo.

A técnica de classificação sistematizada neste estudo corrobora na diferenciação de áreas de interesse correlacionando tais classes a enfoques geográficos e manifestações territoriais, além de possibilitar mensurar, categorizar e identificar fenômenos nem sempre visíveis, através destes artifícios permite-se a vinculação de uma representação espacial de importante relevância na compressão do espaço habitado (CAVATORTA, *et al.*, 2020. p.329).

Para representação da situação do município foram utilizadas camadas de vetor disponíveis por diferentes geoserviços: o arruamento básico e partes complementares do sistema viário foram acessados pela base livre de mapas OpenStreetMaps; a camada de Massas d’água foi baixada a partir do WFS (*Web Feature Service*) da base de geoserviço do ITCG; as camadas de informação vetorial (hierarquia viária de Londrina, ferrovia, dados de topografia e relevo, hidrografia em forma de linha e nascentes em pontos, base de glebas, lotes e loteamentos, perímetro urbano e mancha do perímetro com zona de expansão

urbana inclusa) foram baixadas pelo portal de downloads do Sistema de Informação Geográfica de Londrina (SIGLON). As Ortofotos, que compõem o terceiro conjunto de dados analisados, foram obtidas por camadas de informação *raster* acessadas pelo Geoserviço WMS (*Web Map Service*) do portal do SIGLON. Faz-se necessário ressaltar que as Ortofotos.

O terceiro grupo de análises feitas foi o mapeamento de dados nos três recortes, como a densidade urbana (ACIOLY, 1998), as diferentes formas de ocupação do território e a classificação do espaço urbano por unidades de paisagem (PANERAI, 2006). A seguir serão apresentadas as três análises já realizadas que contribuem para o desenvolvimento do estudo de caso. Na primeira análise se busca compreender o padrão de expansão urbana da cidade entre 1998 e 2020 por meio de uma macro classificação baseada em fotointerpretação de levantamentos aerofotogramétricos e imagens de satélite. A análise da forma e crescimento urbanos e a classificação dos padrões de uso do solo, foram feitos com base na fotointerpretação de imagens de satélites de 2006, 2011 e 2020 com auxílio do software Google Earth Pro, buscando a classificação dos padrões de adensamentos e dos eixos estruturadores.

A segunda forma de análise realiza uma classificação sistematizada de padrões de formas de ocupação e de uso do solo estabelecidos, conformando um panorama atual e compreendendo as tendências do território. Para tanto, a análise foi feita a partir da fotointerpretação da Ortofoto Quick Bird do ano 2006, Ortofoto Paranacidade – Copel 2011 e Ortofoto Infraero 2019-2020, disponibilizadas pelo Sistema de Informação Geográfica de Londrina (SIGLON, 2022). Em uma etapa inicial, fez-se uma primeira leitura do território a partir das condicionantes naturais como da topografia, a presença de cursos ou massas d'água, a fim de compreender possíveis barreiras físicas naturais; em seguida foi analisado o parcelamento do solo do território inserido no perímetro urbano municipal a fim de compreender como a morfologia se adequa ao território enquanto condicionante e agente transformador; e por terceiro se sobrepôs a hierarquia viária composta por rodovias, ruas e estradas, o que possibilitou a compreensão do desenho urbano resultado do processo de estruturação urbana realizado até o período em análise, podendo-se inferir, por exemplo, a hierarquia dos espaços de acordo com sua acessibilidade e a disponibilidade da infraestrutura que dispõe.

Assim, sobrepôs-se a este conteúdo fixo a Ortofoto referida, sendo então identificados padrões de ocupação enquanto tipologia construtiva, considerando densidade, porte e nível de consolidação da ocupação, fazendo a diferenciação entre “consolidado” e “não consolidado” das áreas analisadas. São consideradas:

- Áreas consolidadas: aquelas que podem ser caracterizadas como parceladas, dotadas de infraestrutura e que foi conferida a edificação da maior parte de sua área;
- Áreas de ocupação não-consolidadas: aquelas que se pode observar que houve um processo de urbanização iniciado por um parcelamento, com dotação de infraestrutura e que, no entanto, não se pode conferir a edificação na maior parte de sua área.

- Áreas não-ocupadas são aquelas que não indicam o processo de parcelamento ou de urbanização iniciado, podendo estar em contexto urbano ou rural.

As leituras seguintes têm finalidade de comparação, comparando as Análises dos anos subsequentes, isto é, entre os anos 2006 e 2011 e entre 2011 e 2020. Entende-se que a comparação torna clara a evolução da mancha urbana, principalmente quanto ao que caracteriza a dispersão ocorrida enquanto fenômeno próprio de estruturação urbana. A terceira análise foi realizada tendo como base o levantamento de campo fotográfico, categorizando o território de Londrina em Unidades de Paisagem, diferenciando os espaços a partir da compreensão de padrões de qualidade do espaço construído, considerando sua historicidade e as diversas formas de urbanização (REGO *et al.*, 2020). O mapeamento também se deu em três períodos distintos (2006, 2011 e 2020), pretendendo-se contribuir para a compreensão da estruturação dispersa de Londrina enquanto um processo histórico, regulado por elementos que organizam o espaço, de forma que este se relaciona com a legislação, à disponibilidade de infraestrutura, entre outros. Para facilitar a interpretação dos mapas com informações, fez-se o Mapa Base a seguir, onde buscou-se explicitar as referências citadas nos textos a seguir.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 CAPÍTULO 1

DISPERSÃO URBANA E OCUPAÇÃO TERRITORIAL

3.1.1 Origens da Urbanização Contemporânea. *Dispersão Urbana, Neoliberalismo e Desigualdade.*

Para a compreensão do processo de dispersão urbana e de ocupação territorial recente, que dá origem à cidade e à urbanização contemporânea como as percebemos hoje, é necessário haver entendimento do processo de transição da cidade moderna à cidade contemporânea e os diferentes temas que tangenciam e contextualizam as alterações na urbanização. Consta-se o abandono do projeto de cidade moderna (SECCHI, 2006), marcado por obras incompletas e delineamentos incertos, que não alcançou o potencial pretendido em suas diferentes tentativas de materialização. Diante da disforme e incompreendida cidade contemporânea, frequentemente caracterizada por fragmentação, isolamento, heterogeneidade e descontinuidade, surge uma nostalgia pela ordem proposta pelo projeto moderno de cidade. Os antigos centros urbanos passam por processos de diversificação e obsolescência, com a destruição dos valores posicionais consolidados, com a democratização do território e a expansão das cidades (SECCHI, 2006). O projeto de cidade moderna, com seu restrito zoneamento de atividades e usos, perde sua razão de ser pelas mudanças ocorridas na transição à cidade contemporânea. A busca por compreender a *condição dispersa* e a distância adequada, a falta de mobilidade e a desigualdade socioespacial são questões a serem compreendidas e enfrentadas para compreender as cidades em sua condição contemporânea.

Dentre os temas a serem abordados na tentativa de compreensão da formação da cidade contemporânea destacam-se os aspectos socioeconômicos, marcadamente com as políticas neoliberais e a crescente desigualdade em contexto mundial que dão base e forma para esta nova urbanização; a influência das mudanças tecnológicas na urbanização contemporânea; e, por fim, nesta contextualização, as mudanças que ocorreram no estado moderno concebido no pós-guerra e a relação deste com a nova forma de urbanização.

Grande parte dos problemas e da crise da cidade moderna, nos meados do século, originou-se da quase total ausência dessa reflexão "acerca do problema do trânsito e da mobilidade". Assim como seria equivocado atribuir a mudança da cidade única e diretamente a fatores de natureza econômica ou social, tão equivocado é, também, atribuí-la apenas a fatores de natureza tecnológica ou, para o bem ou para o mal, unicamente aos projetos dos urbanistas. Tudo isso teve um peso e não em pequena medida ponto em relação aos fatos consumados, mas o em relação aos fatos consumados, e de modo que ninguém estava em condições de prever, a mudança nos parecem, sobretudo, como o provisório ponto de convergência de um conjunto de correntes propostas e de tendências conflitantes, no entanto, provisória não é sinônimo de irreversível. Que se possa voltar atrás

não parece provável e, talvez, nem possível e desejável (SECCHI, 2006, p. 116).

A mobilidade territorial proporcionada pelas novas formas de locomoção deu liberdade não só às pessoas, mas também ao capital. As mudanças nas formas de ocupação urbana no pós-guerra em função das indústrias e das grandes empresas e a difusão do transporte motorizado tanto coletivo quanto individual resultou no transbordo das moradias para além do centro urbano consolidado, fazendo com que as cidades tomassem formas maiores, mais dispersas e mais fragmentadas, adaptando-se ao automóvel (VILLAÇA, 1998).

A difusão de estradas para automóveis e a substituição dos trilhos de trens por elas, tem início na década de 1920 nos Estados Unidos, com o início da grande comercialização de automóveis que caracteriza o século. Isto se deu de forma lenta e pontual até o início do conflito internacional da segunda guerra mundial. No momento de guerra houve a necessidade da criação de nova infraestrutura e novos caminhos e, na Alemanha hitlerista, foi inventada a autoestrada. Assim, a dispersão e a confluência de novas tecnologias possibilitaram o morar a maiores distâncias. A revolução tecnológica, a necessidade de expansão as cidades e a revolução do capitalismo e da economia, possibilitou, especificamente, a mudança da tendência à concentração para a dispersão das cidades, em busca das oportunidades e dos empregos dispersos no território, não mais concentrados nos centros consolidados historicamente (HALL, 2014).

A RPAA [Associação Americana de Planejamento Regional] acreditava que novas tecnologias — a eletricidade, o telefone, o carro - fossem agentes libertadores, permitindo que lares e locais de trabalho escapassem completamente do aperto da cidade do século XIX (...) Mas agora “eis-nos de novo em outro período de fluxo”, a quarta migração baseada na “revolução tecnológica ocorrida nos últimos trinta anos - revolução que tornou o atual esquema de cidades e a atual distribuição populacional inadequados para as novas oportunidades que se nos apresentam”. O automóvel e a rodovia abriram mercados e fontes de abastecimento: “A tendência do automóvel [...] é, dentro, de limites, dispersar a população antes que concentrá-la; em qualquer projeto elaborado no sentido de concentrar pessoas em áreas de grande cidade choca-se frontalmente com as oportunidades que o automóvel oferece”; o telefone, o rádio e a encomenda postal tiveram o mesmo efeito; como também a eletricidade. a Diferença, ao contrário das três primeiras migrações está em que dessa vez tivemos a capacidade de orientar o movimento (HALL, 2014, p. 205).

O espaço público, neste momento, também se altera, por conta da relação entre o espaço e o movimento do automóvel (SENNETT, 2020). Para Secchi (2006) a cidade fragmentada, fez de tudo parque, por causa da mobilidade permitida pelas novas técnicas de transporte, o programa tradicional de uma cidade se esgarça e se articula de forma dispersa no território, com áreas verdes e remanescentes naturais entre as manchas de urbanidade. Com a nova lógica de práticas neoliberais, é importante ressaltar que, para que este novo modelo de cidade, marcado pela desigualdade e pelo empobrecimento se consolide, é decisivo que ocorram mudanças macroeconômicas e as cidades se adaptem no que tange às formas de produção e distribuição de mercadorias e na lógica de organização do trabalho.

Neste sentido, como afirmado, os aprimoramentos tecnológicos na mobilidade e nas formas de comunicação possibilitaram a troca de mercadorias, de informações e de finanças de forma mais fluida, evitando barreiras administrativas governamentais, conferindo capital a fluidez para selecionar e alocar os meios de produção aonde for

mais favorável para si. Isto também o habilita a demandar ao poder público recursos como infraestruturas; atrair e movimentar a mão-de-obra necessária; além de, obviamente, evitar as tributações e regulamentações. Assim, atendendo a este quadro, se forma o que se convencionou chamar de ambiente favorável aos negócios, que atrairia o capital à cidade e estimularia a realização de investimentos e a criação de empregos (HARVEY, 2005). Esta inversão da lógica do poder de decisão quanto a formação das redes urbanas e da alocação de infraestrutura são sintomas da dialética capitalista neoliberal, decorrentes do processo de acumulação e desvalorização. As contradições do modo de produção, que se renova em ciclos, na sucessão de fases de expansão e de retração, tanto produtivo quanto territorial, em crises sequenciais e em busca de novas fronteiras, se altera o território e a forma da cidade, em um processo que se denomina “ajuste espacial”.

Economicamente, estas mudanças caracterizam a forma de acumulação flexível do capital, demarcado pela independência das decisões de investimento do capital das limitações territoriais do processo de produção. Santos (1985) ressalta o papel da informação nestes processos produtivos e sua relação com o território, que ele chama de uso técnico do território, em que os processos ocorrem de forma sequencial e em rede, independentemente da proximidade. Isto é possibilitado pelo aumento da mobilidade material, de cargas e mercadorias, e imaterial, pelo desenvolvimento de um sistema financeiro-comunicacional informatizado que gerencia a rede de decisões de forma sistemática. Para Harvey (1992, p.119) foi também necessário conceber um novo modo de regulamentação, para que houvesse a acomodação do capitalismo que se transformava, superando, através de crise, a forma de produção fordista, em que “o colapso desse sistema a partir de 1973 iniciou um período de rápida mudança, de fluidez e de incerteza” que caracteriza a passagem para o fim do século XX.

No mesmo sentido, para compreender como o território e o espaço construído mudam junto ao processo de globalização e radicalização do capitalismo a partir da metade do século XX, Santos (1985) apresenta como aspecto-chave o processo estruturação do novo território urbano na concepção da unificação do capital e da expansão do meio técnico-científico. Isto é, todo capital torna-se um ativo financeiro, capital bancário, não havendo mais a diferenciação entre categorias, como capital fundiário ou industrial. Portanto, compreende-se todo o território como ativo econômico em potencial e possui uma carga informacional. Há também mudanças no arranjo espacial no sentido de desarticulação da ordem estruturada até então, com a passagem do "estado territorial" para a transnacionalização do território; isto é, as cadeias produtivas concebidas originalmente pelo modelo fordista de produção tornam-se independentes de contiguidade espacial (SANTOS, 1985).

Em todos os casos, a informação joga um papel parecido àquele que no passado remoto era destinado à energia. Antigamente, sobretudo antes da existência humana, que reunia as diferentes porções de um território era energia oriunda dos próprios processos naturais ao longo da história é informação que vai ganhando essa função, para ser hoje verdadeiro instrumento de união entre as diversas partes de um território (SANTOS, 1994, p.17).

Além destas características da globalização em formação, baseada em práticas neoliberais, também se destaca a importância que os bancos ganham nas tomadas de decisões devido ao seu alcance no território e à informatização da informação financeira de proporções inéditas, que possibilita a capitalização generalizada da economia (SANTOS, 1985).

Dentro do contexto de capital informatizado, evidencia-se a situação de concorrência intraurbana devido ao desequilíbrio das trocas realizadas entre empresas transnacionais e os governos locais, em especial nos países periféricos, em que se negociam território e recursos públicos pela oferta de postos de trabalho. De forma a acrescentar à discussão, Piketty (2012) explica a atual desconexão entre território, finanças e governo, agravada pela financeirização da economia, em que os investimentos privados, originalmente de ordem e escala domésticas, chegam hoje a empresas multinacionais e internacionais sem haver qualquer relação a não ser a busca em comum pelo crescimento patrimonial. Houve, entre as décadas de 1950 e 1970 a constituição de ativos públicos, com a criação de serviços e infraestrutura públicos e, entre as décadas de 1980 e 1990, ocorre o movimento inverso, de privatização destes ativos — isto é, se há a transferência da riqueza pública para a privada. A terra urbanizada ganha importância na passagem do século e a necessidade de esta terra, como capital, que deve ser constantemente reparada e substituída, em ciclos de obsolescência e transformação (PIKETTY, 2012).

Esta mudança ocorre em um contexto generalizado de desaceleração do crescimento, de expansão demográfica e de sobrecarga do estado. Assim, a precarização e a privatização de serviços públicos e um contexto economicamente desfavorável complementam, de forma negativa, a desigualdade e a nova forma de pobreza urbana (PIKETTY, 2012). Além disso, demonstra as mudanças do capitalismo ao decorrer do século XX, partindo de um capitalismo de estado, que caracteriza o pós-guerra e configura o *Welfare State*, para um novo capitalismo patrimonialista no início do século XXI, prevendo uma significativa mudança na distribuição econômica - uma propensão a uma imensa desigualdade.

Outra relação a ser considerada é entre a forma da cidade e a forma de governança, para a compreensão da urbanização contemporânea. Segundo Secchi (2006), começa a haver uma grande mudança na década de 1960 com uma grave crise fiscal e financeira nas cidades. Manter e expandir o modelo de desenvolvimento de *Welfare State*, surgido no pós-guerra – modelo que preconiza o desenvolvimento difuso social e economicamente, que possibilitou a formação e ascensão da classe média em escala mundial e revelou-se insuportável. Para Harvey (2005), há, neste momento, a mudança de postura por parte de governantes e gestores públicos, que, a fim de buscar novas soluções para os problemas emergentes, adotam características consideradas empreendedoras, não mais administrativas. A recessão de 1973 como ponto crucial nesta mudança, relacionando os problemas socioeconômicos à capacidade declinante do estado de controlar os fluxos das empresas multinacionais, possibilitando a ascensão do chamado empreendedorismo urbano e dando início às concorrências intraurbanas, em diferentes escalas da administração pública, pelas fontes de recursos (HARVEY, 2005).

Desse modo, a expansão, dentro dos países subdesenvolvidos, das áreas organizadas segundo as leis da ciência e da técnica (grandemente feita com recursos públicos) constitui um fator de atração de capitais forâneos cada vez maiores, de tal maneira que, de um lado, a nação inteira é chamada a financiar os lucros crescentes de companhias estrangeiras e de uns poucos proprietários, ao mesmo tempo em que o próprio Estado encontra dificuldades para a gestão dos negócios (SANTOS, 1985, p.60).

Este empreendedorismo urbano Harvey (2005) se baseia fundamentalmente na ideia de parceria público-privada, em que a iniciativa tradicional, junto à administração pública local, busca fontes alternativas à lógica administrativa fiscal tradicional de financiamento, indo atrás de novos investimentos e novas fontes de

emprego. Assim, a administração pública local assume papel ativo na busca especulativa de recursos, em que o risco do ônus é assumido pela própria administração, incluindo-as à lógica neoliberal. O governo local oferece benefícios a entes privados e compete por recursos em nível internacional. Neste processo, surge a concorrência entre cidades por recursos, segundo Harvey (2005), que afirma que “à medida que a concorrência interurbana se torna maior, quase certamente acionará um "poder coercitivo externo" sobre certas cidades, aproximando-as mais da disciplina e da lógica do desenvolvimento capitalista”. Há também uma mudança de percepção, em que a cidade se torna produto do mercado financeiro informacional, sendo palco para decisões globais tomadas em rede, é dependente de investimentos, consumível como um produto (HARVEY, 2005).

A assunção do risco pelo setor público e, em particular, a pressão para o envolvimento do setor público na oferta de infraestrutura, significou que, para o capital multinacional, o custo da mudança localizacional diminuiu, proporcionando maior mobilidade geográfica a esse mesmo capital. Desse modo, o novo empreendedorismo urbano aumentou a flexibilidade geográfica pela qual as empresas multinacionais podem abordar suas estratégias localizacionais (HARVEY, 2005, p.180).

Para Hall (2014), a ignição para o processo de dispersão foi a explosão demográfica observada no pós-guerra. Por outro lado, Secchi (2007) aponta como fundamental para a dispersão a busca pessoal pelo isolamento da comunidade (e da vida citadina, propriamente) como idealização da forma de vida confortável para a classe média em formação. As características culturais destes processos, é, segundo Arantes (2000), a virada chamada *cultural turn* na década de 1970, de transformação da cultura a elemento intrínseco à ordem econômica, fator de coesão e exclusão das alternativas ao modo de produção neoliberal e neoconservador proposto, em uma mudança na chave de compreensão da cidade. Esta união de cultura e economia na nova fase do capitalismo flexível tem reflexos nas cidades, tornando-as parte do mundo dos negócios - como agente, meio é produto para o desenvolvimento e a produtividade neoliberal. Há assim uma corrida por financiamentos, que põe as cidades em um permanente estado de competitividade, promovendo desregulações em nome do consenso, do crescimento econômico e do surgimento do que se denomina cidade do pensamento único,

(...) em que se casam o interesse econômico da cultura e as alegações culturais do comando econômico que ronda as cidades em competição pelo financiamento escasso do sistema Mundial, e por isso mesmo compartilhado à revelia das preferências político-ideológicas dos administradores de turno. Num universo tão unidimensional assim, por certo não ocorrerá a ninguém considerar uma aberração histórica o programa suicida do capitalismo global (ARANTES, 2000, p.67).

Há que se entender, portanto, que as mudanças que ocorreram na sociedade e na economia se refletiram não só no território e na cidade, mas também nos indivíduos e seu imaginário. Considerando que a integração à globalização é parcial, Ferrara (1994) explica que a financeirização exige, para sua própria manutenção, que as decisões tomadas sejam previsíveis e precisas. E que, para manter-se coeso, faz-se necessário que o imaginário também o seja. Ou seja, se tem uma alteração de ordem cultural do imaginário coletivo. Não se tem mais o senso de pertencimento, o projeto de identidade nacionalista e territorialista do século passado para haver então a globalização de um imaginário cosmopolita. Junto à mudança tecnológica no sistema financeiro, uma mudança doméstica, de estilo de vida, e de comunicação, possibilitada por conta da televisão na vida das pessoas. A tecnologia encurta

distâncias, somem as fronteiras, agiliza as formas de decisão e põe em pé de igualdade o imaginário de diferentes lugares, que se espelham nas mesmas imagens idealizadas, no mesmo quadro de referências, formado pela então chamada cultura popular. Isto, por outro lado, diminui a polarização e hierarquização dos espaços polo e periféricos, formando consensos e havendo assim a derrocada da participação popular (FERRARA, 1994).

Dispensa-se a praça pública que é o lócus adequado do herói consagrado, porque a televisão se infiltra em todos os lugares e tempos, democratizando-se à força. A participação popular é substituída pela adesão subliminar, multissensorial e fabricada em massa: é prevista e planejada à distância, industrialmente, mas sua resposta é rápida, total e infalível. (...) A globalização do imaginário ocorre e se expande sob a égide não mais da identidade, mas da igualdade do cotidiano em todos os lugares, espaços e territórios, independente de evidências históricas ou econômicas que apontariam para outras direções (FERRARA, 1994, p.47).

O indivíduo muda junto a seu contexto e, da ruptura da forma moderna de conceber e imaginar as cidades, há a substituição do indivíduo cosmopolita da cidade moderna pelo indivíduo contemporâneo, explicada por Secchi (2007). O ambiente deste indivíduo é descrito como “vastas áreas urbanizadas onde prevalece a casinha unifamiliar com jardim, mais do que uma utopia burguesa, (...) no qual a autonomia do sujeito cotidiano e a democratização do espaço têm a possibilidade de se exprimir, em modos também extremos” (SECCHI, 2007, p.125). Já Sennett (2020), por outro lado, descreve a alteração na relação entre os indivíduos, podendo ser caracterizado por uma maior complexidade das estruturas de classe, e por uma degradação ética da cidade (ou da ética civilizatória) Muda o que fundamenta a consciência do indivíduo acerca da presença de outras pessoas, os diferentes, a quem lhe é estranho. A quebra desta ética transformou a cidade em uma centrífuga, que separa as classes no espaço (SENNETT, 2020). A mudança de perspectiva é notável, ressaltada, por exemplo, por Jacobs (2000), que explicava a cidade como produto da vida comunitária, dos laços sociais, da vida cotidiana e das aspirações pessoais. As relações atuais revelam que onde havia a mistura e o convívio no espaço público, não são mais as mesmas - a vida cidadina mudou.

Neste sentido, Sennett (2015) explica a transformação, de uma cidade tradicional, cosmopolita e unida, não por laços familiares ou de intimidade, mas por vínculos como o senso de povo, o que organizava e dava coesão à sociedade. O compromisso mútuo entre desconhecidos, pode ser resumido pela ética civilizatória e o espírito republicano. Havia, assim, o indivíduo da cidade moderna, que surge do paradoxo das barreiras entre a vida pública e a vida íntima no início da modernidade e da experiência urbanita (SENNETT, 2015; pos.6800). Houve, no início do século passado, a difusão de hábitos de sociabilidade da classe média com a construção de parques e espaços urbanos e que, por outro lado, a democratização do espaço público também cria seu oposto, a privacidade. É neste momento que a família se torna o refúgio da sociedade, discernindo moralmente as diferenças entre a vida pública moralmente inferior, e a estabilidade da vida familiar.

Com a mudança do panorama socioeconômico, comparações *odiosas* ressaltam as diferenças e se aumenta a instabilidade — o que muda a maneira de vivenciar as diferenças de classe (SENNETT, 2020). Assim, para rejeitar o outro, o estranho, o indesejado, se há, historicamente, duas formas: fugir dele ou isolá-lo, cada uma delas assume a forma de uma construção. Esta afirmação proporciona uma nova compreensão das formas urbanas adotadas na cidade contemporânea — tornando possível compreendê-las como estratégias, e não simplesmente como formas

orgânicas espontâneas. Neste sentido, para Secchi (2019), o vizinho também se torna o outro (estranho) e, se tem a ruptura do sistema de solidariedade e o aumento da intolerância — em que o medo permeia a sociedade e a cidadania. Isto, faz com que

[...] o bom senso se esconda com medo do senso comum. Grande parte da heterogeneidade e da fragmentação espacial das cidades contemporâneas tem como origem uma contínua ruptura do sistema de solidariedade de um lado e o aumento da intolerância de outro (SECCHI, 2019, p.40).

A cidade contemporânea, no entanto, transformou-se no inverso disso por conta da segregação socioespacial, que transforma, então, a pessoa estranha em uma figura ameaçadora. Emerge deste contexto uma tendência antiurbano, (e, novamente) a busca pelo isolamento. Esta tendência é fruto de ressentimento e desconfiança — desconfiança da economia, do poder, da burocracia e da impessoalidade que surgem no momento em que as promessas do *Welfare State* são descumpridas. E, sendo a cidade o local-instrumento da vida impessoal, busca-se o isolamento e o inverso de diversidade e complexidade experiência social (SENNETT, 2015). No mesmo sentido, para Harvey (1992) estes são sintomas da complexidade, da transitoriedade e da imaterialidade característicos da pós-modernidade — de origem comum, a cidade — que causam desconfiança e ressentimento, cuja consequência é a frustração, a não correspondência, o desapontamento e o isolamento.

[...] Foi o que aconteceu no último meio século. A comunidade se tornou ao mesmo tempo um retraimento emocional com relação à sociedade, e uma barricada territorial no interior da cidade. A guerra entre psique e sociedade adquiriu assim um foco verdadeiramente geográfico, que veio a substituir o antigo foco do equilíbrio comportamental entre público e privado. Essa nova geografia é a do comunal versus o urbano; o território dos cálidos sentimentos e o território da indiferença impessoal (SENNETT, 2015; pos.6760).

Compreende-se como “pseudoespaciação” (SENNETT, 2015) o processo em que a comunidade, fundamentada em laços comunais extremamente emocionais, só reconhece a si mesma, desconsiderando outro e o mundo exterior, considerados menos reais ou autênticos. Como uma comunidade criada a partir do isolamento em comum. Destaca-se que o sentimento de desconfiança e solidariedade, sentimentos a princípio opostos, são, neste processo, reunidos.

Os termos do desenvolvimento urbano moderno fazem com que o contato comunitário em si mesmo pareça ser uma resposta ao deperecimento social da cidade. Esses padrões de desenvolvimento urbano não despertaram qualquer desejo de se refazer a própria cidade com uma nova imagem: “alternativas”, quer dizer, a fuga, são a resposta (SENNETT, 2015; pos.6744).

A dispersão urbana, portanto, não pode ser resumida a uma questão morfológica, unicamente, mas deve ser analisada enquanto suas relações com a realidade, especialmente em seu viés socioeconômico, que envolve o modo de produção e as formas trabalho, principalmente, bem como com a questão cultural, que define os desejos e as expectativas das pessoas quanto ao modo de morar. A relação destes dois vieses destaca a realidade de desigualdade e segregação que caracteriza as cidades contemporâneas.

3.1.2 A Cidade que se Dispersa: Conceitos e Evidências.

A urbanização contemporânea é um fenômeno de difícil caracterização, pois, apesar de ser retratada por diferentes autores com características e padrões em comum, são produtos de processos muitas vezes distintos, em tempos e local, de delimitação nem sempre clara – confundida pelo senso comum com o fenômeno da baixa densidade. É consenso, no entanto, que este fenômeno é uma mudança no tecido urbano, que altera a configuração do que se entende por cidade convencional ou tradicional, que diz respeito à alteração nos processos de estruturação ocorridos no século passado com o surgimento de novos padrões de atividades, à disposição e à distância entre os elementos que compõem a urbanização, o que caracteriza uma situação de polarização. No capítulo anterior explorou-se o contexto e alguns motivos que a causaram; e neste explicita-se os diferentes entendimentos e evidências do que se convencionou por urbanização contemporânea.

A dispersão, que caracteriza a urbanização contemporânea é um fenômeno histórico (HALL, 2014) que surge no fim dos anos 1920 nos EUA, com os novos meios de transporte, que permitiram o trabalhador comum morar mais longe do emprego e tornaram os recém-formados subúrbios norte-americanos locais de franca expansão. Esta "explosão suburbana" constituiu um ideário, em que a cidade horizontal seria a cidade do futuro, e foram realizados alargamentos viários e toda sorte de obras de dotação de infraestrutura para o desenvolvimento rodoviário. Estes "subúrbios automotivos" (HALL, 2014) se confundiam com as áreas de atividade agrícola, em que a tradição policêntrica já era uma realidade e eram uma imagem do que estaria por vir. A urbanização que se dava ali era de iniciativa privada, com fim de mercado, e obtiveram êxito neste sentido, bem como em sua manutenção, desiderato do idealismo e da necessidade de expansão, que causaram o esvaziamento das cidades.

A necessidade de planejamento e construção de novas moradias no momento pós-guerra, tornaram os subúrbios – e sua idealização – manifestação do ideário de utopia populista e o sentimento antiurbano presente neste período. A discussão sobre este modelo de desenvolvimento urbano gerou intenso debate tanto nos EUA quanto na Europa, em um antagonismo pragmático de viés comercial às propostas teóricas e acadêmicas do CIAM e de Cidade-Jardim, que alcança reconhecimento somente com Robert Venturi, que compreendeu os problemas do modelo, mas fez dele expressão reconhecida da "arquitetura de leitura rápida", em que "o carro é arquitetura da cultura do carro constituíram uma estética popular de cinética, símbolos, estrutura, formas e experimentação de um novo espaço urbano" (HALL, 2014, p.418). Assim, a suburbanização norte-americana

(...) alicerçou-se em quatro pontos principais, a saber: as novas estradas que penetravam por terras situadas fora do alcance do velho trólebus e do transporte interligado sobre trilhos; o zoneamento dos usos do solo, que produzia áreas residenciais uniformes com valores imobiliários estáveis; as hipotecas, que, garantidas pelo governo, possibilitavam prazos longos e juros baixos absorvíveis pelas famílias de renda modesta; e a explosão de natalidade que ocasionou um súbito aumento na demanda de casas unifamiliares onde a petizada pudesse ser criada. Os três primeiros já estavam presentes, embora às vezes apenas sob forma embrionária, uma década antes do início do baby boom. O quarto é que o detonou (HALL, 2014, p. 418).

Por outro lado, o processo gerou um “pormenor mais que marginal”, em que a chamada “democratização do espaço”, ao encarecer o preço da habitação, com um estilo de vida opulento, gera uma agravada segregação socioespacial para a população não tinha acesso a este tipo de moradia. Metade da população urbana não conseguia acesso às residências suburbanas, e este processo se agravava ainda mais pela estratificação também se dar por raça, renda e ocupação (HALL, 2014, pps.323). Ao mesmo tempo, na Europa, o processo de suburbanização ocorria de forma parecida, mas era visto como um fenômeno que deveria ser controlado – principalmente na Grã-Bretanha, o desenvolvimento suburbano torna obrigatória a implantação de cinturões verdes que continham a mancha urbana e sua expansão. Assim, propunha-se desviar a questão habitacional para cidades de pequeno e médio porte no entorno. Um estudo realizado em 1973 reconheceu a cadeia de impactos iniciada na contenção da disponibilidade de solo urbano (solo rural convertido), que causa aumento na distância entre moradias e locais de trabalho e emprego e uma escalada inflacionária nos preços da terra e propriedade. O encarecimento da terra, diferentemente do que ocorreu na experiência norte-americana, aumentou a segregação socioespacial e favoreceu principalmente as classes mais abastadas, já possuidoras de terras nos subúrbios ou com condições para tal, tornando a cidade um local de pobreza generalizada. Ainda destaca que, apesar de aparentemente antagônicos, os modelos americano e britânico de suburbanização, que se diferenciavam por um teor mais populista ou elitista da dispersão, teriam a segregação socioespacial como produto em comum (HALL, 2014).

Quando os pesquisadores britânicos e norte-americanos compararam seus resultados, concluíram que ambos os sistemas de planejamento haviam produzido efeitos inconsistentes e perversos. O sistema britânico, mais rígido, e o norte-americano, mais flexível, havia ambos produzido estruturas urbanas que poucas pessoas teriam efetivamente escolhido e poucas teriam desejado, caso lhes fosse dada a oportunidade de escolha. Nos dois países, os ricos deram-se bem com a urbanização ao passo que os pobres se deram mal; em ambos, os pobres foram condenados a moradias de padrão inferior, situadas nas partes mais velhas das áreas centrais (HALL, 2014, p. 438).

É o que Secchi (2019) destaca quando descreve este tipo de urbanização, da cidade difusa, localizada entre a cidade dos ricos e a cidade dos pobres, que acelera radicalmente a divisão da classe média em extremos, potencializa a homogeneidade e a segregação e alimenta comportamentos produtores de exclusão na sociedade, “que, por miopia ético-intelectual, se torna responsável, implícito e às vezes explícito, pelos aspectos mais cruéis da exclusão de quem provém de um mundo mais vasto e global” (SECCHI, 2019, p.19).

Neste sentido, para uma análise dos aspectos físicos do fenômeno, Font (2007) distingue a questão em dois tópicos, sendo o primeiro na delimitação terminológica do fenômeno, dando-lhe o nome de urbanização dispersa e dando sentido, ao ressaltar que a ausência de valores urbanos, de valores de cidade, ligada à desregulamentação do planejamento urbano, faz a dispersão ser o oposto da “cidade canônica”, que dispunha, minimamente, de equipamentos públicos, serviços e infraestrutura. O segundo tópico tratado é a causa da dispersão; assim, cita o individualismo crescente e a busca por liberdade das pessoas, a aspiração por habitar com a natureza, na natureza, e, obviamente, a questão dos custos econômicos e a possibilidade efetiva de habitar em um centro urbano. Enquanto trata das causas no sentido individual, são destacados cinco impactos para a

coletividade da difusão deste processo: desperdício de solo e bens naturais; dependência mobilidade individual; tendência à subutilização do capital social fixo; externalidades negativas para municípios próximos e custos sociais em termos de perda de urbanidade.

Assim, a baixa densidade, as grandes distâncias, que tornam o uso de automóvel necessário, a perda de senso de urbanidade e o ônus do desperdício de equipamentos públicos, são fatores individuais e coletivos que conformam este processo, que contrapõe duas lógicas, em um conflito entre a da racionalidade privada e a coletiva, referente aos custos para a coletividade destas decisões, questionando se o crescimento disperso é, em longo prazo, sustentável ou não. Desta forma, Font (2007) apresenta em seu raciocínio uma quarta distinção, quanto aos aspectos normativos da dispersão e da compactação, onde uma “seria mais reformista e intervencionista, com a ideia de um termo de intervenção do Estado, em relação à outra, que é aquela mais neoliberal, que justifica os processos como se fossem espontâneas e naturais” FoNT, 2007, p.72). Acrescenta-se que, além da discussão ideológica, deve-se compreender que o fenômeno e o problema estão postos, sendo necessário lidar da melhor maneira com a realidade posta, bem como buscar pelos valores de cidade e controlar (governar) a dispersão.

No mesmo sentido, questionando se urbanização é sinônimo de produção de cidade, Choay (2004) acrescenta que o desaparecimento da cidade tradicional frente o surgimento da urbanização difusa se dá principalmente por conta da diferença de preço entre moradias, justificando o deslocamento das populações para as periferias. No entanto, traz demais causas que possibilitam surgir o fenômeno da urbanização dispersa, em que se sobressai a permanente evolução técnica que ocorreu nos últimos dois séculos, o que fez a diferença entre cidade e campo ser suprimida e causou a descentralização produtiva das atividades profissionais. Os impactos desta nova urbanização, como a formação de ilhas, de enclaves, que se relacionam com o território circundante da maneira mais reduzida possível, bem como a constante insatisfação com a cidade, seja pela condição urbana geral, seja pelas carências na cidade, em que a insatisfação da classe média quanto ao modelo conceitual do habitar encontrado na cidade concentrada. Este é um processo que ocorre apesar das proposições da cidade máquina modernista e da organicidade idealizada da cidade jardim, bem como de outras teorias de arquitetos e urbanista e ideólogos das cidades. O processo ocorre, discorre, devido à mudança da velocidade de movimentação, que altera a lógica de concentração e implantação dos elementos no espaço urbano, em que “as inovações trazem à ubiquidade”, que, no entanto, causam a separação entre *urbis* e *civitas*, isto é, a forma de interação entre os indivíduos também se altera. Desde então, a interação dos indivíduos foi multiplicada e deslocalizada. A participação em comunidades, agregadas por afinidades e interesses diversos, não são mais baseadas na proximidade ou na densidade demográfica local (CHOAY, 2004, p.62).

Neste sentido, Indovina (2004) destaca que o adjetivo “difuso” não satisfaz a caracterização necessária do fenômeno, passando a chamar-lhe “cidade difusa”. Para tanto, ressalta o caráter socioeconômico do fenômeno de dispersão, que culmina do processo de segregação socioespacial e a busca por moradia barata em um contexto de desregulamentação e competição intraurbana. Parte da compreensão das mudanças culturais que o *habitar* passou nos últimos dois séculos, em que a mudança da moradia da cidade concentrada para o retorno à moradia isolada é uma forma de emancipação proporcionada pela melhora da condição econômica, que a população (e o edifício) se desloca no território. Assim,

explica, este tipo de moradia é possível por conta dos baixos padrões construtivos, da baixa regulamentação *edilícia* e da baixa dotação de infraestrutura, que caracterizam a cidade difusa, em um território de baixa complexidade. Explicita-se a relação entre os modos de morar e fatores culturais e políticos, ressaltando que o modo de morar baseado na coletividade e em um protagonismo social, que marca a vida citadina na primeira metade do século XX se perde. A demanda por serviços e equipamentos urbanos e sociais são substituídos por serviços oferecidos pelo mercado (INDOVINA, 2004). Portanto, a busca por melhores condições de moradia em um movimento de fuga da cidade tem conexão com fenômenos que interessam o setor produtivo, que podem ser divididos em uma primeira fase, de reestruturação, e outra, de realocização de mercado, associado a processos de tecnologia.

Una mezcla de concentración y difusión parece ser la tipología recurrente, pero la regla es única: dar cuerpo a un sistema de oferta para la ciudad difusa, es decir, para una población asentada en un territorio amplio y de baja intensidad (...) esta mayor dotación de infraestructuras y servicios empieza a dar un tono urbano al asentamiento. Se puede decir que la ciudad difusa ya hoy presenta connotaciones urbanas, pero resulta por debajo del estándar, por así decirlo, con respecto a la ciudad concentrada (INDOVINA, 2004, p.52).

As novas hierarquias territoriais que se formam a partir da cidade difusa, em que a dispersão de serviços e atividades produtivas muda de intensidade e densidade pela presença de novas conexões horizontais entre os diferentes pontos do território. É, assim, formado um território que se diferencia do território metropolitano, que é formado e distribuído por hierarquias em condições verticalizadas, como o poder administrativo governamental. Estas novas conexões horizontais que determinam os fluxos e direções de pessoas são baseados em mercadorias e informações (INDOVINA, 2004).

Desta forma, basicamente, a movimentação da cidade difusa se diferencia da metropolitana por não se dar de forma pendular, mas ser multidirecionado e primordialmente interno - não dependente da relação polo - periferia. Há ainda uma mudança na forma de distribuição e locação de serviços, na conformação de uma hierarquia e de uma concentração de serviços de forma especializada, em que as atividades produtivas mais avançadas estão mais próximas da cidade tradicional; enquanto nas áreas que se encontra a urbanização dispersa, se tem a distribuição da cadeia produtiva ligada a esta atividade avançada mesclada com o que Indovina (2004) chama de serviços chamados de banais. Assim, se determina um aspecto fundamental desta distribuição hierarquizada, que é a sua relação estrita com as atividades produtivas, em especial as mais inovadoras e avançadas e sua capacidade de gerar processos de controle que acentuam a concentração de poder preexistente, na cidade tradicional. Isto se dá pois, diferentemente da cidade concentrada, onde a estrutura administrativa determina o território da cidade, na cidade difusa o limite não tem relação com a organização administrativa, mas com esta distribuição de processos e serviços.

A cidade difusa não pode competir com a cidade concentrada, pois estas se complementam. Na cidade concentrada se localizam as atividades de alto nível técnico, as atividades inovadoras, os centros de poder e centros financeiros. E, pois, apesar de serem polos de atração, estas atividades possuem fatores localizacionais que são “sedimentares”, isto é, que possuem pouca capacidade de renovação, se perdem ao longo do tempo, e, portanto, são locados na cidade concentrada (INDOVINA, 2004).

A discussão acerca do processo de dispersão, que caracteriza a cidade

contemporânea, é profícua por ser um processo geral, por tensionar e superar os conceitos de cidade e campo, sendo considerada, por Reis (2007) como uma mudança de estado. A complexidade do processo, diante das mudanças na urbanização ao longo da segunda metade do século XX e dos itens já analisados, da relações entre as novas territorialidades e produtividade, é marcada pela universalização dos mercados, dos polos de produção e de seus padrões técnicos, fatores que levaram à multiplicação das áreas metropolitanas, na busca pela efetividade possibilitada pela hierarquização verticalizada, bem como ao consumo em massa e a universalização dos modos de consumo, padronizados, pela abrangência de mercado possibilitada pelo alcance da infraestrutura. Destaca como característica deste processo de mudança a união do mercado de consumo ao hedonismo, onde o interesse de mercado, da produção imobiliária e da construção civil industrializada e diversificada, possibilitada pelo "*mix* de usos", que se une à dispersão pelas áreas verdes, bem como de lazer e esportes. São características do modo de vida que a classe média em ascensão aspira e seriam impossibilitados de ocorrer na cidade tradicional, compacta (REIS, 2007).

Em um sentido global, a expansão das territorialidades da produtividade ocorre por conta do crescimento demográfico e da rápida urbanização, que cria uma demanda por novos espaços urbanos. Assim se dá o desenvolvimento e a competição por mercados periféricos, expandindo para além das capitais do ocidente capitalista, para os países chamados periféricos (ou subdesenvolvidos), onde ocorre de fato a grande urbanização para a maioria de seus habitantes e a adoção dos novos modos metropolitanos de consumo. Neste sentido, a partir da década de 1950 o Brasil se torna rapidamente um país urbano, em que cerca de 80% da população é urbana e o processo de dispersão urbana ganha corpo na década de 1970 (REIS, 2007).

3.1.3 A Urbanização Dispersa no Brasil.

O processo de dispersão urbana no Brasil se dá, segundo Reis (2015), a partir da confluência dos processos de modernização capitalista e de aumento demográfico iniciados na década de 1940. Se conceitua este processo como uma relação entre dois estados e momentos diferentes de densidade urbana, comparando-os, e explica que, no país, o fenômeno se dá, inicialmente, entre as duas grandes metrópoles, e que a pouca integração do dado sistema urbano brasileiro faz com que ele este se reconfigure, devido a sua precariedade, não crescendo conforme as hierarquias predeterminadas, mas, se desenvolvendo de acordo com a racionalidade econômico-financeiras e os modos de consumo recém adotados, conformando uma dispersão periférica e uma concentração urbana microrregional. Ao caracterizar este processo, explica que ele é impulsionado pelo incentivo dado entre as décadas de 1950 e 1970 aos polos industriais para dispersar-se ao longo de rodovias, possível pela expansão do sistema rodoviário de integração nacional e que, com a dispersão destas indústrias, se tem uma distribuição populacional e conseqüente expansão dos municípios na periferia da metrópole (REIS, 2015).

A partir da cidade difusa são formadas novas hierarquias territoriais, de que forma as "conexões horizontais", isto é, independentes de uma coesão político-administrativa, configuram a dispersão de serviços e atividades produtivas em diferentes intensidades e densidades pelo território. É, assim, formado um território que se diferencia do território metropolitano, que é formado e distribuído por hierarquias em

condições verticalizadas, como pelo poder administrativo governamental. Estas novas conexões horizontais que determinam os fluxos e direções de pessoas são baseados em mercadorias e informações (INDOVINA, 2004). Desta forma, basicamente, a movimentação da cidade difusa se diferencia da metropolitana por não se dar de forma pendular, mas ser multidirecionado e primordialmente interno - não dependente da relação polo - periferia. Assim, se determina um aspecto fundamental desta distribuição hierarquizada, que é a sua relação estrita com as atividades produtivas, em especial as mais inovadoras e avançadas e sua capacidade de gerar processos de controle que acentuam a concentração de poder preexistente, na cidade tradicional. Isto se dá pois, diferentemente da cidade concentrada, onde a estrutura administrativa determina o território da cidade, na cidade difusa o limite não tem relação com a organização administrativa, mas com esta distribuição de processos e serviços.

Essa realidade impõe que se vislumbrem outras morfologias – arranjos espaciais, cidades em rede, configurações difusas, aglomerações transfronteiriças, entre outras. Mais do que isso, exige que se incorporem novas escalas urbano-regionais que caracterizam muitas dessas aglomerações, na medida em que mesclam as naturezas urbana, metropolitana e regional em arranjos híbridos (HOSHINO e MOURA, 2019, p.03).

Para a efetiva realização desta reconfiguração populacional foi necessário que houvesse uma nova forma de organização empresarial com a formação do sistema financeiro, em um processo de mudança da relação entre a forma de produzir habitação e a própria forma de morar. O processo de mudanças se inicia com a mudança do rentismo para a formação da indústria de produção da habitação individualizada e financeirizada. Com a possibilidade de financeirização contra a lei do inquilinato, que congelou os aluguéis e a inflação que corroía a renda do proprietário de imóveis a lógica da provisão da habitação se altera profundamente, pois o comprador se torna, fundamentalmente, um investidor agente do mercado, que não busca somente uma moradia, mas vantagens ao longo prazo – em que, mesmo a habitação que se dá pela autoconstrução, possibilita, em um período, que se passe da condição de inquilino para a de locador. Assim, pela lógica do mercado sobrepondo o planejamento e a regulamentação, dá-se um processo infinito de adensamento e reajuste de preços, em que “os preços das áreas mais densas respondem aos estímulos do adensamento contínuo” (REIS, 2015) devido a uma intensa demanda por espaço urbano gera uma elevação extraordinária de preços e aumento geral do custo de vida, em contraste evidente com as áreas não sujeitas a esse processo.

Neste sentido, Ojima (2016) compreende o processo de estruturação urbana relacionado à redistribuição espacial da população, que ocorre a partir da década de 1950, e das transformações nas estruturas demográficas, em uma segunda transição, que se sobrepõe ao processo de urbanização. Este processo deriva do desequilíbrio das taxas de mortalidade e natalidade, no decorrer do século XX passam de altas para baixas. Este momento coincide com o início do processo de urbanização, com as transformações sociais e com a melhoria da condição geral da população. Isto é, quando a população brasileira se concentrou nos centros urbanos houve concomitantemente um período de crescimento demográfico. E atualmente verificam-se níveis baixos de natalidade e envelhecimento da população, ao mesmo tempo que esta população se dispersa. Assim, se configura uma nova relação com o uso do espaço na cidade e de compreensão dos comportamentos de consumo, pois

verifica-se, devido à mudança no ciclo de vida e estrutura etária das famílias, um menor número de pessoas por domicílio e uma maior mobilidade (e autonomia espacial).

Há forte relação destes fatores com a dispersão urbana enquanto nova forma de urbanização, de novas morfologias e de novas formas de ocupação, em que a integração entre localidades se dá sem haver necessariamente a contiguidade da mancha urbana, se dando a superação do modelo de urbanização no período industrial, pois as trocas populacionais e a lógica cotidiana são compartilhadas independentemente da conexão física dos lugares, ou seja, de sua mancha urbana. É o que configura uma nova forma de relação entre pendularidade, migração e urbanização, que se expande em sua forma tradicional de expansão imobiliária, porém, também a partir das novas formas de uso e ocupação do espaço urbano na escala regional. O movimento intraurbano pendular é tornado, portanto, parte do cotidiano da população, ao mesmo tempo que os fluxos migratórios arrefecem (OJIMA, 2016). Esta nova forma de viver configura também uma nova forma de vivenciar e compreender o urbano, em que a integração entre núcleos urbanos cada vez mais extrapola o mero fluxo econômico.

A diferenciação entre os processos de estruturação urbana que determina e diferencia o que é cidade, metrópole e metropolização alteração na dinâmica do espaço urbano, se dá a partir da cidade industrializada, segundo Corrêa (1989), dentro da lógica centro-periferia em que a descentralização e a segregação socioespacial acontecem de forma racionalizada, como forma de controle e reprodução social em um contexto de privilégio. Isto se deve a centralização do capital característica do capitalismo monopolista, que reflete no espaço urbano pela descentralização, que "reproduz na escala intraurbana o esquema de dominação do grande capital" e pode ocorrer de forma hierarquizada seja por comércios e órgãos governamentais ou de forma especializada em que a divisão e a complexidade do trabalho determinam sua localização (CORREA, 1989). No mesmo sentido, Villaça (1998) descreve esta perda que o centro urbano polarizador do processo de urbanização sofre como local de concentração dos postos de trabalho, agora disperso pela metrópole. O processo de bipartição do espaço, em que as camadas de mais alta renda se concentram em uma única região da cidade, conformando, neste processo, dois centros, cabendo à classe dominante a escolha de qual é o principal (VILLAÇA, 1998).

Neste sentido, Santos (2013) faz análise e descrição do processo de reestruturação dos territórios devido às mudanças produtivas do capitalismo mundial, explicada, entre outros motivos, pela divisão interurbana do trabalho. A metropolização, enquanto forma de organização da urbanização brasileira, contrasta com o fenômeno de desmetropolização na dissolução da grande metrópole nacional, e destaca que as aglomerações urbanas dispersas no território, em uma rede de cidades médias, são a formação socioespacial nacional contemporânea.

Este processo é compreendido como parte do processo de complexificação do território rural brasileiro e a conformação da divisão entre um Brasil Urbano e o Brasil Agrícola em que as atividades especializadas determinam o território, sendo que não mais se trataria de um Brasil da "cidade" oposto a um Brasil "rural", mas as atividades se espacializam em meio à modernização dos meios de produção de mercadorias e da reprodução da força de trabalho. No entendimento de Mautner (1999) o processo de dispersão e de urbanização estão intimamente ligados ao modo de reprodução da força de trabalho e a própria forma de produção capitalista. As diferentes formas de trabalho criaram, neste processo de urbanização não

planejado e orientado pelo mercado, um espaço urbano desigual e fragmentado. Neste sentido, a periferização e a moradia individual em loteamento popular autoconstruída é a forma predominante da moradia da classe trabalhadora, possibilitada a partir dos anos 1950 pelo assalariamento desta classe, a industrialização de materiais de construção e o acesso por transporte público às franjas da cidade, onde há terra barata (MAUTNER, 1999).

No mesmo sentido que REIS (2015), se destaca que para a classe menos favorecida a casa própria autoconstruída em lotes individuais possibilita, em forma de garantia, acesso a crédito configurando o que ela descreve como a modernidade entesourada na precariedade da periferia que caracteriza o processo de urbanização dispersa das cidades brasileiras (MAUTNER, 1999). Para compreensão da dispersão nas cidades brasileiras é necessário entender o processo de disseminação da moradia precária como elemento-chave da urbanização periférica, marcada pela pobreza urbana, que configura em algumas cidades brasileiras, a maioria da população, em que “O universo da moradia precária é estratégico para denunciar o conjunto da produção da cidade no capitalismo periférico e por meio dele denunciar também as especificidades desse processo de acumulação” (MARICATO, 2017, p.79).

A característica da produção da cidade na periferia do capitalismo, onde a renda fundiária e imobiliária, a indústria artesanal da construção civil fundamentada na mão de obra barata e a precarização do trabalho se entrelaçam – na forma de moradia precária da periferia urbana da cidade dispersa no capitalismo periférico na era dos conglomerados transnacionais. Ou seja, as mudanças que as cidades passaram se deram por conta da globalização e a reestruturação produtiva que esta causou nas formas de morar, trabalhar e de viver, de modo geral, que acarreta, no Brasil, no surgimento de uma forma específica de pobreza urbana (MARICATO, 2017).

Diferentemente da moradia precária da metade do século passado — que se configurava pelo convívio, precário, em cortiços, junto ao centro urbano — esta “nova” pobreza urbana é caracterizada pela segregação espacial, pela precariedade da moradia e da qualidade de espaço, pela precariedade de infraestrutura e serviços urbanos e pelo trabalho marcado por informalidade e pelos baixos salários. A tentativa de normatização, novamente, da urbanização dispersa contemporânea no Brasil, foi acompanhada pelo desenvolvimento teórico e da problematização pelos diferentes agentes (e vítimas) deste fenômeno (MARICATO, 2017).

O que se entende por formação do pensamento crítico sobre a cidade periférica é, em síntese, o desenvolvimento de uma nova leitura do espaço urbano que contribuiu para uma nova formulação teórica sobre a metrópole na periferia do capitalismo. Esse esforço não se deu apenas no campo teórico e empírico que teve como objeto a urbanização periférica, mas teve também importante repercussão nas práticas dos movimentos sociais urbanos e na revisão das políticas públicas (MARICATO, 2017, p.77).

Desta forma, compreende-se que as peculiaridades da urbanização a partir da segunda metade do século XX em seus aspectos físicos, como sua relação com o industrialismo e o rodoviarismo, são relevantes para o processo de dispersão urbana e a formação das cidades contemporâneas de modo geral. Pode-se compreender as diferenças entre o processo de metropolização e de periferização, uma como normativa e outro com fenômeno que caracteriza a cidade real, são fortes componentes da questão urbana brasileira. Neste contexto, pode-se compreender melhor aspectos específicos da sociedade brasileira, como o processo de estruturação e migração das populações, a formação de um mercado consumidor e o acesso a recursos financeiros e como este se diferencia do processo de dispersão

ou difusão da cidade no contexto internacional.

Limonad (2007) esclarece este movimento de redistribuição espacial da população causado pela dispersão urbana, que se diferencia do *sprawl* urbano, que se caracteriza pela expansão e pela fragmentação do território no contexto econômico de acumulação flexível, em que as atividades produtivas se arranjam de forma diferente, em um novo modo de vida urbano, que

(...) não está mais restrito à cidade, que extravasa os limites da aglomeração física de edificações, infraestruturas e atividades, de fixos e fluxos, através das diversas práticas, táticas e estratégias dos distintos capitais e do trabalho para garantir sua reprodução (LIMONAD, 2007, p.33).

Assim, entende-se que as relações entre espaço urbano, as formas de trabalho e modos de morar dão origem à dispersão e à segregação socioespacial intrínseca a ela. Serão entendidos a seguir os esforços para impedir o agravamento do problema da moradia precária e da pobreza urbana, enquanto objeto de discussão acadêmica e de ação política.

3.2 CAPÍTULO 2 INSTRUMENTOS DE GESTÃO DAS CIDADES NO BRASIL: NORMAS, PLANOS E POLÍTICAS.

Ao longo do século passado, a questão da moradia da população de baixa renda no Brasil toma corpo e importância, tornando-se objeto de estudo e de políticas públicas. É notável nesse período a mudança de tipologia: dos cortiços, no início do século, passando pelos conjuntos habitacionais promovidos pelo Banco Nacional de Habitação na metade do século, quando possível, ou pelas favelas e ocupações irregulares. Nota-se também a mudança quanto à localização das moradias: do centro urbano, junto às atividades laborais, para as periferias ou áreas degradadas, onde ao capital não interessa e à lei é ignorado. Intrínseco às mudanças urbanas, sociais e demográficas da vida na cidade, também se alterou a percepção, bem como a responsabilização sobre o tema, tornado problema sanitário para depois uma questão socioeconômica (VILLAÇA, 1998).

Há, no Brasil, da década de 1960, a inversão da situação de moradia da população, que passa a ser predominantemente urbana, havendo o “acirramento das contradições pelas quais passava o capitalismo” (MARICATO, 2017, p.102), às Reformas de Base propostas pelo Governo João Goulart, que, entretanto, não foram adiante devido a sua deposição pelo Golpe Militar. A partir de 1964 a *habitação-problema* (como chamava-se o cortiço) se torna a questão habitacional — eleito então problema fundamental pelo governo ditatorial, que, de responsabilidade anteriormente da Fundação da Casa Popular passa para o recém fundado Banco Nacional de Habitação - o BNH. De forma complementar, para a solução deste problema se institui o Sistema Financeiro de Habitação (SFH), que regulamenta o setor de incorporações imobiliárias, e é aprovado o Estatuto da Terra, concebido por Goulart. A atuação de combate ao déficit habitacional se dava, então, segundo ROLNIK (2017), concomitantemente a três fatores: junto às estratégias monetárias e fiscais do país; ao embasamento político ideológico de combate ao déficit habitacional através da instituição da casa própria; e ao fomento do setor da indústria da construção civil e ao setor de financeirização de produção e consumo decorrentes deste. É neste modelo que se inicia a produção de moradia em conjuntos habitacionais pela COHAB (MARICATO, 2017) e progressivamente o BNH e o SFH passam de produtores de moradias em massa para operar na execução de infraestrutura, deixando margem de atuação para as COHAB e servindo como elemento-chave na economia nacional até seu declínio, na década de 1980.

3.2.1 Redemocratização: embates e processos para a elaboração do Estatuto da Cidade.

Até antes deste contexto, na década de 1940, surgem movimentos sociais urbanos organizados pela igreja católica, que buscavam organizar a mobilização popular por melhorias urbanas, que, junto a profissionais engajados, em especial arquitetos, que optaram por trabalhar com setores excluídos. No momento de crise, a inadimplência, os despejos e o crescimento das favelas dão início a um processo de ocupação organizada e coletiva de terrenos ociosos pelas nascentes movimento dos sem-terra. Com o apoio das Comunidades Eclesiais de Base, os movimentos de moradia

tomam corpo e são institucionalizados, e, pela perspectiva da construção de um ideário de reforma urbana, é formado o Movimento Nacional de Reforma Urbana, provocando debate em torno da função social da propriedade, mas realizando também ações práticas (BONDUKI, 2018).

Com os trabalhos de teóricos, intelectuais e profissionais que estudaram os espaços de moradia precária, especialmente a partir dos anos de 1970, a consciência sobre o universo da informalidade, da segregação, da pobreza, ganha nova dimensão. Não é possível afirmar que a representação hegemônica da cidade das elites e da legislação urbana formalista foi superada, mas não há dúvida que ficou abalada. A consciência sobre a injustiça espacial se ampliou (MARICATO, 2017, p.80).

A extinção do BNH se dá em 1986 e ocorreu sem resistência da sociedade, pois o banco tinha se tornado uma das instituições mais odiadas do país e marca do fim de uma era em que o Banco agiu dando forma às cidades e produzindo conjuntos habitacionais que contribuíram para agravar a tendência ao espraiamento das cidades e à especulação imobiliária, produzindo novos vazios urbanos e, invariavelmente, forçando a população não atendida por estes programas a deslocar-se para mais além destes conjuntos, em busca de terra acessível e acentuando a periferização desta população (SANTOS, 2013). No entanto, com a redemocratização, o agente financeiro da política habitacional passa a ser o Ministério da Fazenda, prevalecendo a lógica financeira sobre a concepção e proposição acerca da questão habitacional, tornando as iniciativas governamentais muito menos expressivas do que durante o regime militar – que instituiu os importantes marcos legais até a contemporaneidade da lei de parcelamento para fins urbanos e a legislação que instituiu nacionalmente as regiões metropolitanas – deixando evidente a falta de prioridade para as questões urbana e habitacional.

E enquanto a periferia surge e se amplia, a baixa utilização dos serviços instalados condena o poder público à incapacidade permanente de resolver um problema que, paradoxalmente, o crescimento econômico e demográfico somente contribuiu para agravar. É por isso que a redução dos salários reais, por mais que constitui a principal ameaça consistência dos princípios do regime da livre iniciativa não pode ser considerado o único fator responsável pelo processo de constituição da periferia e pela deterioração do habitat da metrópole como um todo (BOLAFFI, 1979 p.58).

Junto à gradual redemocratização do país, a uma crescente crise econômica e à consolidação das periferias das cidades surgem também as primeiras experiências municipais democráticas de orçamento participativo e as autoconstruções — devido, essencialmente à queda dos salários urbanos e a ausência de política habitacional nacional e total abandono da questão da moradia.

No momento da redemocratização, em 1987, se dão as grandes ocupações de glebas ociosas, que desafiavam o direito à propriedade, ocorrendo a maior delas em São Paulo em 1986, “quando vinte mil famílias participaram de ocupações na zona leste” (BONDUKI, 2018). Neste também ocorreu a abertura da Assembleia Nacional Constituinte à participação popular, conforme relatado pelo arquiteto e urbanista Nabil Bonduki, que esteve à frente do Movimento, quando foi apresentada a Emenda de Iniciativa Popular de Reforma Urbana. O tema foi debatido na comissão econômica, “mostrando que a questão urbana era entendida mais como uma atividade econômica, ligada aos interesses imobiliários e das empresas de transporte, do que como um tema social” (BONDUKI, 2018), sendo protocoladas emendas propostas por membros da constituinte e por iniciativa popular, havendo, então, intenso processo de negociação com a articulação parlamentar conservadora.

É então formada uma Subcomissão da Questão Urbana e Transporte e em audiência pública é apresentada a Emenda de Iniciativa Popular da Reforma Urbana, marcando a primeira manifestação pública do MNRU.

O debate se deu, principalmente, acerca da concepção do direito de propriedade, da função social da propriedade e da questão da participação popular e a proposta ganha força política. Apesar de não ser a proposta apresentada por especialistas na íntegra, ela consolidou visões divergentes entre diferentes setores. Respalhada por muitas assinaturas, pôde ser proposta como emenda de iniciativa popular, e defendeu, entre outros temas, a reforma e os direitos urbanos, a necessidade de limitar o direito de propriedade e controlar o direito de construir, criar esforços para que a cidade não seja objeto de lucro e seja realizada gestão democrática da cidade (BONDUKI, 2018), sendo entregue em 19 de agosto de 1987.

Dentre os aspectos negativos da proposta de emenda entregue, segundo Bonduki (2018), está a defesa do instrumento do Plano Diretor Municipal como regulador do cumprimento ou não da função social da propriedade do imóvel urbano, sendo esta defesa compreendida como uma estratégia de retardamento da aplicabilidade dos instrumentos urbanísticos e de excessiva tecnocracia para realização efetiva da almejada reforma urbana.

Apesar disso, o MNRU teve vitórias. A mobilização que gerou tornou inevitável a introdução de uma seção de Política Urbana na Constituição (que inexistia no Projeto de Constituição elaborado pelos notáveis) e garantiu que o princípio da "função social de propriedade" fosse contemplado não apenas como um conceito (como nas constituições anteriores), mas acompanhado de instrumentos que permitissem sua aplicabilidade (BONDUKI, 2018, p.110).

Desta forma, determinou-se que o princípio da "função social de propriedade" deve ser contemplado pelo Plano Diretor quando for obrigatória a sua realização, e devem ser previstos no Plano instrumentos que efetivem sua aplicabilidade; o combate à terra ociosa também foi contemplado pela previsão da regularização fundiária. Destes artigos, fez-se necessária legislação que os regulamentasse, o Estatuto da Cidade, que seria aprovado somente em 2001. As forças contrárias à reforma proposta nas emendas se manifestaram pela argumentação técnica – como se deu nos embates entre o deputado constituinte Luiz Roberto Ponte e o Movimento, representado na pessoa da professora Ermínia Maricato. Mas também pelo viés processual e de tramitação, quando as negociações com o bloco conservador terminam com a imposição das sucessivas condicionantes para a aplicação dos instrumentos – em uma forma de estratégia processual para retardar a reforma urbana por meio de concessões negociadas (BONDUKI, 2018).

A introdução do Plano Diretor no texto das emendas se deveu ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, que possuía um viés tecnocrático na compreensão e resolução da questão urbana, sendo visto pelos membros do MNRU como uma reminiscência do planejamento urbano burocrático e autoritário, que, por aliança e articulação com os políticos conservadores, foi alçado instrumento central da política urbana. O Plano Diretor, e, portanto, o planejamento urbano, torna-se um produto da pactuação democrática entre os diferentes atores envolvidos, porém, dentro das regras do mercado capitalista. Isto, no entanto, possibilitou, ao menos, a participação, nestes processos e na gestão democrática, de setores historicamente excluídos da tomada de decisões (BONDUKI, 2018).

A transição à democracia ocorreu da mesma maneira, “sem rompimento institucional”, de forma lenta e gradual, sem configurar risco para os detentores do

poder e para o conservadorismo brasileiro. A década de 1990 é contextualizada pela implementação da reforma monetária e da abertura ao capital estrangeiro, que possibilitam a saída da recessão econômica e estão diretamente ligadas à construção civil e à produção da moradia: há a criação do Sistema Financeiro Imobiliário, que introduz a alienação fiduciária. Também são realizadas regulamentações das cartas de crédito individuais, que direcionam, sem intermediário, os subsídios do financiamento aos mutuários finais. São lançados o Programa de Arrendamento Residencial (PAR), que distribui responsabilidades claras entre governo local (que gerencia as demandas), e o governo federal, (que faz a gestão dos financiamentos) e o empreiteiro privado, responsável pela operação; e o Programa Social de Habitação (PSH), de leilão de subsídios a bancos intermediários, a fim de formar parcerias com governos locais e realizar as operações de construir casas.

Para estas medidas se efetivarem, houve a progressiva “recuperação do FGTS, decorrente da retomada do crescimento econômico do país e do aumento do número de trabalhadores registrados” (ROLNIK, 2017). Em relatório acerca das políticas habitacionais de três décadas, ressalta a evolução e o sucesso dos mecanismos de financiamento, que conectam as instâncias federais às municipais (SANTOS, 1999). No entanto, ressalta as restrições dos programas pós-redemocratização, que, novamente, por serem baseados em investimentos quase a fundo perdido, possuíam poucos recursos e não conseguiram alcançar a abrangência que a questão demanda.

A partir deste momento se tem, enfim, um progressivo desenvolvimento das instâncias democráticas locais, surgindo movimentos de moradia, programas de urbanização e regularização de favelas, elaboração dos Planos Diretores Participativos e Leis Orçamentárias Participativas — a chamada inversão de prioridades. Estes movimentos, de forma muito resumida, derivaram da Emenda Constitucional de Iniciativa Popular de Reforma Urbana, apresentada à Assembleia Constituinte em 1987, e culmina na regulamentação, em 2001, pela Lei Federal nº10.251, denominada “Estatuto da Cidade” (MARICATO, 2017).

A minuta do Estatuto da Cidade foi elaborada pelo senador Pompeu de Souza e abordou os princípios da reforma urbana sem alcançar, no entanto, sua plena operacionalização; sendo excessivamente técnico, porém, não abarcando a complexidade da questão urbana brasileira em sua totalidade. O projeto de lei que regulamenta a Seção da política urbana na constituição federal enfrentou (novamente) processo similar ao que as emendas à constituição enfrentaram, encarando o desgaste da velha e conservadora política brasileira – representado novamente na pessoa do deputado federal Luis Ponte, que obstruiu sua tramitação, “mostrando que a oposição do setor da construção civil ao avanço da legislação urbanística no Brasil era deliberada” (BONDUKI, 2018, p.105). Houve também um momento de discussão com representantes da bancada evangélica, que se opunha ao Estudo de Impacto de Vizinhança, que compreendia o instrumento como uma forma de diminuir o alcance e até o fechamento das igrejas. Os avanços do Estatuto da Cidade se deram por pelo esforço do Fórum Nacional da Reforma Urbana não sem que houvesse, no entanto, concessões e críticas.

Para algumas das principais lideranças da agenda da reforma urbana, como a arquiteta e urbanista Ermínia Maricato, o MNRU cometera o equívoco de centrar o eixo de sua atuação em propostas formais legislativas, como se a principal causa da exclusão social urbana decorresse da ausência de novas leis ou novos instrumentos urbanísticos para controlar o mercado, quando

grande parte da população está e continuaria fora do mercado ou sem alternativas (BONDUKI, 2018, p.132)

Com o Estatuto os instrumentos e os avanços no enfrentamento da questão urbana, em seus instrumentos e sua legislação, especialmente, se dão, especificamente, no âmbito municipal por meio dos Planos Diretores. Assim, o campo de luta pelo direito à cidade e à habitação se altera para a esfera municipal, pois é responsabilidade do município estabelecer os limites do direito de propriedade através da definição de função social da propriedade. Os significativos avanços na legislação urbanística dependem de atores locais, apesar dos esforços dos setores conservadores e do esgotamento dos governos inovadores e progressistas, dos movimentos de partidos e sociais (MARICATO, 2017).

Apesar dos esforços para consolidar a cultura participativa, em vista desta ser condição, por meio dos planos diretores municipais participativos, para a realização da reforma urbana, o que houve efetivamente foi a ampliação do campo de práticas clientelistas. Explica que houve uma guinada conservadora por parte do Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU), focado em demandas institucionais e a disseminação de discursos e conceitos abstratos, no sentido inverso do que se esperava quando se aprovou o Estatuto da Cidade e se propôs as emendas constitucionais, na expectativa da Reforma Urbana. Compreende-se que a construção institucional tomou o lugar da consciência das condições de acumulação capitalista, necessárias para superação dos problemas históricos e estruturais, da pobreza urbana que caracteriza as cidades brasileiras, permitindo que o patrimonialismo tornar-se mais vigoroso e generalizado sem a antiga oposição, sendo protelados pela participação *per se*, pelas concessões em troca de governabilidade e pela crescente demanda de financiamento de campanhas eleitorais (MARICATO, 2017).

A relação entre muitas das lideranças sociais e o governo federal envolve uma forma ambígua de cooperação, cobrança, cooptação que passa pelo atendimento das demandas de seus movimentos e não pela construção de uma política universalista ou republicana (MARICATO, 2017, pos.1852).

O enfrentamento da questão urbana é retardado pelo esgotamento das experiências inovadoras, de "inversão de pauta", como foram as tentativas sem regulamentação e institucionalidade federal, anteriores ao Ministério das Cidades e ao Estatuto da Cidade, baseados em esforços locais. Diferentemente da Campanha pelos Planos Diretores de 2005, que reafirmara as características do planejamento conservador, com propostas de expulsão dos pobres das áreas centrais valorizadas, transformando a construção dos planos em uma "luta inglória" e os próprios em "peça discursiva, de conteúdo genérico e sem aplicabilidade no que se refere aos instrumentos de interesse popular" (BURNETT *apud* MARICATO, 2017, p.115).

Faz-se necessário lembrar que a pobreza urbana, a precariedade da moradia e a dispersão das cidades estão, no contexto brasileiro, intimamente ligadas e a não-resolução da questão urbana não se dá pela falta de aparatos jurídicos ou mobilização popular. A experiência recente, com o Programa de Aceleração do Crescimento, em 2007, logrou êxito na tentativa de melhorar a condição urbana em programas de urbanização de favelas, com a requalificação destas, integrando o bairro à cidade, conectando-o à malha viária e ao sistema de esgotamento sanitário, principalmente. Por outro lado, o Programa Habitacional Minha Casa, Minha Vida, de 2009, não obteve, de modo geral, resultados satisfatórios quanto à urbanidade.

O PAC não ignora a cidade existente, mas propõe justamente incorporar esse passivo urbano elevando seu padrão de urbanidade. (...) Já o PMCMV

retoma a política habitacional com interesse apenas na quantidade de moradias, e não na sua fundamental condição urbana. O governo acertou quando remeteu à construção civil o foco da tarefa de geração de postos de trabalho, pois ela cria demandas para trás, na indústria que a alimenta (ferro, vidro, cerâmica, cimento, areia) e para a frente, após sua conclusão (eletrodomésticos, mobiliários para as novas moradias) (MARICATO, 2017, p.54).

Apesar de ser o maior pacote de construção civil já realizado na história do país, o PMCMV passou longe dos princípios da esperada Reforma Urbana, causando exatamente o oposto daquilo que era esperado: a localização e a inserção urbana das moradias era inadequada e, mesmo com o uso de instrumentos urbanísticos, como o Zoneamento Especial de Interesse Social, que propunha dispor terras para moradia de interesse social em condições mais acessíveis através da diferenciação de parâmetros urbanísticos, ocorreu, de forma generalizada, o aumento do preço da terra e dos imóveis e da especulação imobiliária – mesmo em cidades de pequeno porte.

Além do impacto da agudização da segregação socioespacial e do aumento da pobreza urbana, o modelo de expansão urbana fragmentado em contexto brasileiro é também marcado por contrastes. Isto se dá em face da proximidade geográfica entre as ocupações voltadas para a população de baixa renda e os condomínios horizontais e shopping centers, o que reforçam, segundo Limonad (2007, p.40), “uma crescente complexificação e especialização do espaço social e para um aprofundamento da segregação socioespacial.

3.2.2 Metrópole e Metropolização. *E a evolução da natureza jurídica do Plano Metropolitano.*

Para compreensão do Estatuto da Metrópole é necessário entender os processos de estruturação Urbana pelos quais nossas cidades têm passado desde a segunda metade do século passado e nos levam à metrópole e às regiões metropolitanas. Desta forma, recorreremos a autores canônicos que trataram do tema exaustivamente. Tendo como objeto de estudo a cidade industrializada no Brasil, Roberto Lobato de Corrêa (1989) explica que há alteração na dinâmica do espaço urbano, do que conformou-se chamar centro e periferia da cidade. Explica também como, porque e por quem a combinação de descentralização com segregação socioespacial se dá, funcionando dentro de uma lógica, pois acontece de forma seletiva, significando não apenas um meio de privilégio para classe dominante, mas também um meio de controle e de reprodução social para o futuro (CORREA, 1989).

A complexificação do território rural brasileiro, cujas atividades se especializam em meio à modernização dos meios de produção de mercadorias e da reprodução da força de trabalho é compreendida por Santos (2005) como parte do processo a formação do meio técnico-científico informacional: as formas analógicas de tecnologia da comunicação diminuem as distâncias; o fim da situação polo-periferia, em que o rodoviarismo acelera a velocidade do fluxo de conteúdos e mercadorias, desassociando distância e acessibilidade; e a conformação da divisão entre um Brasil urbano e o Brasil agrícola em que as atividades especializadas determinam o território, sendo critério determinante para os subespaços, não mais se trataria de um Brasil da cidade oposto a um Brasil rural (SANTOS, 2005). Santos, em sua

descrição, também cita a superação da Metrópole Industrial, e o crescimento generalizado das cidades médias, que apresentam então população superior a 100 mil habitantes e tornam-se local das atividades quaternárias e de regulação do que ocorre no campo. Resumidamente, descreve a Metrópole como onipresente e incompleta, cujo território passa por processos paralelos de metropolização e desmetropolização (SANTOS, 2005).

Acerca do mesmo tema, Villaça (1998) se aprofunda, porém, nas mudanças que ocorrem nas relações espaciais internas das cidades, sem desconsiderar, no entanto, a metropolização:

Com esse novo padrão do centro e a tendência crescente de concentração das camadas de mais alta renda numa única região da cidade, prosseguiu o processo de bipartição do espaço metropolitano em regiões das camadas de mais baixa renda, a grande maioria, e das de mais alta renda (...) A tendência agora é de haver dois centros principais, o que é, obviamente é uma incongruência, pois principal só pode ser um. Cabe então a classe dominante escolher qual deles é o centro da cidade (VILLAÇA, 1998. P.283)

Villaça (1998) descreve ainda a perda que o centro tem como local de concentração dos postos de trabalho, agora disperso pela metrópole. Neste sentido Santos (2005) também faz análise e descrição do processo de reestruturação dos territórios devido às mudanças produtivas do capitalismo mundial, explicada, entre outros motivos, pela divisão interurbana do trabalho. Santos resume que as regiões metropolitanas, do ponto de vista formal, apresentam como ponto em comum:

são formados por mais de um município (...) e b) são projetos de programas especiais, levados adiante por organismos regionais especialmente criados (...) São, na verdade, regiões de planejamento onde todavia o que é feito não atende a problemática geral da área, limitando-se aspectos setoriais (SANTOS, 2005, p. 84).

Mais recentemente, Reis (2006) escreve sobre a urbanização dispersa, relacionando o acelerado processo de urbanização à descentralização industrial, enquanto esta é condicionada à existência de infraestrutura e à crescente mobilização da população. A compreensão do território depende da escala de análise, mas que é inegável que a dispersão da cidade é regra na cidade brasileira atual, e que a vida cotidiana de uma parcela significativa da população passa a ser organizada em escala regional, pela multiplicidade de pequenos centros (REIS, 2006).

Nesse Sentido em lugar de reconhecermos a existência de algumas regiões metropolitanas melhor será reconhecermos a existência de um grande sistema de áreas metropolitanas cujas condições de administração deverão ser repensadas (REIS, 2006. P.89).

Santos (2005) também reconhece a necessidade de aprofundamento na compreensão do fenômeno Metropolitano da realidade e aponta para a necessidade de reflexão sobre a desmetropolização e a dissolução da metrópole nacional — destacando as aglomerações urbanas como verdadeira formação social nacional. O autor ainda aponta a imaterialidade dos estudos realizados e sua incapacidade de aprofundar abordar a complexidade do tema, por serem pesadamente influenciados pelas agências financiadoras, que determinam o escopo, limitado a questões tópicas (SANTOS, 2005). Compreende-se, assim, parte da complexidade da estruturação urbana metropolitana recente no Brasil a partir de diferentes autores, bem como verificar que alguns elementos apontados por Hoshino e Moura (2015) já estavam presentes nas problematizações do fato urbano metropolitano.

Essa realidade impõe que se vislumbrem outras morfologias – arranjos

espaciais, cidades em rede, configurações difusas, aglomerações transfronteiriças, entre outras. Mais do que isso, exige que se incorporem novas escalas urbano-regionais que caracterizam muitas dessas aglomerações, na medida em que mesclam as naturezas urbana, metropolitana e regional em arranjos híbridos (HOSHINO e MOURA, 2019, p.377)

Para compreender o fenômeno metropolitano é necessário compreender também como se desenvolveu formalmente sua ideia. Isto é, o processo de formação legal da MetrÓpole institucionalmente — para que se consiga, então, planejar, projetar e traçar estratégias sobre este território em toda sua complexidade. A metropolização é realidade anterior à Constituição de 1988, estando presente na Constituição de 1967 (art. 164) e duas Leis Complementares instituíram as Regiões Metropolitanas, as caracterizou e determinou seu planejamento: as Leis Complementares nº 14 de 1973 e 20 de 1974.

Salienta-se as diferentes situações urbanas conurbadas entre Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas. Descreve-se ambas como forma de tessitura intermunicipal, com unidade socioeconômica, que gravitam em torno de grande cidade reconhecimento pelas instâncias federais e sua nomeação como Região Metropolitana. Então são reconhecidos os interesses metropolitanos, com recíprocas implicações nos serviços urbanos e interurbanos, que deixam de ser de exclusivo interesse local, por estarem vinculados a toda comunidade metropolitana. Para isto, se propõe criar uma instância político-administrativa unificada e autônoma que fará a gestão dos serviços comuns, enquanto o planejamento metropolitano competirá à entidade determinada pelo estado federativo (DA SILVA, 1981). Objeto de crítica, percebe-se que problemas persistem:

A região metropolitana não assumiu as características de entidade governamental, com capacidade normativa autônoma, que pudesse conferir aos planos que elaboraram a natureza da lei. (...) sua aprovação por lei estadual carece de fundamento de legitimidade que possa transmitir-lhe aceitabilidade pelos próprios municípios (DA SILVA, 1981, p.199)

A partir da promulgação da Constituição Federal de 1988, compete aos Estados, mediante Lei Complementar, instituir as Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e as Microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (BRASIL, 1988). Neste momento, aumentaram-se o número de Regiões Metropolitanas de 9 para 60. Neste sentido, Hoshino e Moura (2015) são enfáticos:

Essa proliferação casuística e o descaso reiterado, por parte dos estados (...) implicaram em grandes obstáculos à promoção de ações nesse setor, sobretudo por parte do governo federal. Ademais, entre as RMs institucionalizadas, poucas tiveram como motivação o efetivo exercício das FPIC, e um número menor ainda concretizou a composição de estruturas de governança democrática. Ou seja, criar RMs tornou-se uma ação meramente política nos estados, porém completamente ineficaz para assumir os desafios mais típicos das aglomerações (HOSHINO e MOURA, 2015, p.03)

A promulgação do Estatuto da Cidade em 2001, causou pouca (ou nenhuma) influência no planejamento metropolitano ou no desenvolvimento e/ou expansão efetiva da metropolização de imediato, conforme relatado por Marguti (2018). Já o Estatuto da MetrÓpole, promulgado em 2015, após 10 anos de tramitação, tem como finalidade a regulamentação das Unidades Territoriais Urbanas para o exercício das

Funções Públicas de Interesse Comum. O texto propunha, originalmente, segundo Hoshino e Moura (2015), diretrizes para a Política Nacional de Planejamento Regional Urbano e o Sistema Nacional de Planejamento e Informações Regionais Urbanas. No entanto, a realização de políticas setoriais à parte do Estatuto, tornaram o projeto extemporâneo, esvaziando de significado as Funções Públicas de Interesse Comum. Desta forma, perde-se o significado da criação de Regiões Metropolitanas, compreendidas então como ato estritamente político e completamente ineficaz para assumir os desafios mais típicos das aglomerações que exigem a atuação coordenada entre municípios e entre instâncias de governo, com participação da sociedade (HOSHINO e MOURA, 2015).

De todo modo, o Estatuto regulamenta as diferentes Unidades Territoriais Urbanas (como Aglomerações Urbanas de natureza metropolitana ou não) para o exercício das Funções Públicas de Interesse Comum, desde que possua influência de uma capital regional. As alterações na legislação em 2018 esvaziam de vez a elaboração dos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado e o cumprimento do Estatuto da Metrôpole, retirando qualquer possibilidade de sanção ao gestor público que assim o fizer (HOSHINO e MOURA, 2019).

Criticamente, foram identificaram quatro pontos cruciais de enfrentamento para a melhoria das formas de produção do espaço no estado e dos conflitos em torno da questão metropolitana. O primeiro deles é a necessidade de melhoria dos critérios de institucionalização. Critica-se que a legitimação das imprecisões preexistentes, a limitação a morfologias não previstas e a manutenção da unilateralidade do processo de instituição das unidades territoriais, que deve partir da Unidade Federativa competente. O segundo ponto de crítica é quanto às funções públicas e interesse comum, que coloca em xeque o arraigado municipalismo nas políticas setoriais, sendo obrigatória a compatibilização unicamente dos planos diretores com o PDUI e questionado como se dará a definição daquilo que é comum às diferentes partes envolvidas quanto aos diferentes assuntos possíveis. O terceiro dispositivo analisado é a questão da governança interfederativa, que demanda reequilíbrio, como é dito, determinado por uma instância executiva criada especificamente para isto, mas que esbarra no modelo de federação encarnado na constituição de 1988. A quarta e última análise enfoca o planejamento integrado do desenvolvimento urbano, que poderia fazer uso de diversos instrumentos para sua efetivação, mas, porém, obriga a realização somente do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (HOSHINO e MOURA, 2019).

Neste sentido, Araújo e Holzer (2016) contribuem para a discussão, questionando o Estatuto da Metrôpole e como ele pode vir a demarcar uma nova etapa na política urbana brasileira, compreendendo que o fenômeno do espraiamento metropolitano não se restringe a variáveis demográficas e à urbanização contínua. Acerca das limitações do Estatuto, propõe-se o reconhecimento de uma nova configuração urbana:

O que precisa ser compreendido é como padrões de consumo e de desejo de habitar determinadas áreas da metrôpole, interferem na organização do território e na forma e sequência das ocupações urbanas, dentre elas a cidade-estrada, o que pode se revelar, ou não, através de dispositivos de controle do espaço urbano (ARAÚJO & HOLZER, 2016. P.39)

Se questiona o proposto por Villaça (1998), que pergunta se a incompreensão sobre o fenômeno metropolitano se deve aos conceitos adotados, havendo contradição pelo termo metropolitano servir tanto para as esferas político-administrativas quanto

físicas e socioeconômicas e destacam que a categoria legal de região metropolitana não é tudo (ARAÚJO & HOLZER, 2016). Pode-se perceber ainda que é de competência intermunicipal o exercício das funções atinentes ao interesse Metropolitano.

Estamos, no entanto, convencidos de que a solução adequada do problema Metropolitano dois pontos e institucionalização a nível constitucional para criar outra esfera governamental — a do governo Metropolitano (GRAU *apud* DA SILVA, 1981. P. 204)

Apesar dos muitos acertos do Estatuto da Metrópole e da sua urgente necessidade versão final manteve ou não resolveu muitas das questões que já eram prementes a época da instituição das primeiras regiões metropolitanas, criando um descompasso entre a legislação e a realidade, agravado novamente pela limitação no reconhecimento de novas formas de espraiamento Urbano.

4 ESTUDO DE CASO



4.1 CAPÍTULO 3 DISPERSÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE LONDRINA/PR.

4.1.1 Conformação Espacial de Londrina de 1990 a 2020.

Londrina surge, conforme relata Fresca (2002), como projeto de ocupação e atividade agrícola exportadora no início do século passado, a partir de projeto da Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) e fez parte do processo de urbanização brasileira e de formação preliminar da metropolização nacional com a chegada da infraestrutura ferroviária, no início do século, e de rodovias a partir da metade do século. A cidade de Londrina, especificamente, está localizada no norte do Estado do Paraná, com uma população estimada de 575.377 habitantes (IBGE, 2020). Fica em uma posição geoeconômica estratégica do ponto de vista fisiográfico e da rede de circulação pelas vias regionais, estaduais e interestaduais (BARROS *et al.*, 2011). A cidade assim se inseriu, inicialmente, na rede de produção e escoamento de *commodities*, café, especificamente, e depois, com a reversão hierárquica campo-cidade, se torna polo de atração regional pela disposição de serviços e comércios especializados (TRINTIN, 2006).

A cidade se estruturou de forma segregada, onde o centro verticalizado se contrapõe à forma dispersa generalizada, que se mistura com os municípios vizinhos ao longo dos eixos rodoviários no sentido leste oeste e se esparrama, vencendo os sucessivos fundos de vale, no sentido norte sul. A expansão da cidade se dá por conta da mobilidade urbana baseada em uma política rodoviarista e em transporte individual motorizado, com dispersão de loteamentos e conjuntos habitacionais localizados conforme as possibilidades dos custos imobiliários e a localização de equipamentos e do *shopping center* (ZANATTA, 2007). A partir da segunda metade dos anos 90 se juntam ao movimento de dispersão loteamentos horizontais fechados voltados à população mais abastada, confirmando a configuração urbana desigual e os grandes vazios urbanos – o que corrobora para o processo de urbanização dispersa a grande presença de transporte motorizado individual (BARROS *et al.*, 2011).

Da ocupação da forma urbana de Londrina em 1991 (**Figura 2**) se destaca a malha quadriculada central consolidada e verticalizada, enquanto a ocupação nas direções norte e sul se dá de maneira dispersa. A região norte se configura pela construção de conjuntos habitacionais e de grandes equipamentos e grandes vazios urbanos, com áreas com pouco ou nenhum adensamento. A região sul também é configurada por grandes vazios e baixo adensamento, exceto pelo adensamento misto ao longo da Rodovia PR-445 e da ocupação de assentamentos irregulares.

A expansão ocorrida entre 1991 e 2006 se dá pela superação de barreiras demarcadas pelos fundos de vale, de forma que se dá a expansão da malha urbana na direção norte, limitada pela próxima barreira natural (Ribeirão Jacutinga), próxima ao limite municipal, bem como o preenchimento de vazios urbanos; no setor sul, a dispersão de baixa densidade se dá em direção à PR-445, que se torna um polo de atração pela concentração de equipamentos, como o shopping Catuaí e a Universidade Estadual de Londrina (UEL); à leste, em direção ao município de Ibiporã, junto à Rodovia BR-369, se inicia o processo de conurbação, enquanto a oeste, em direção ao município de Cambé, a conurbação é, neste momento, consolidada.

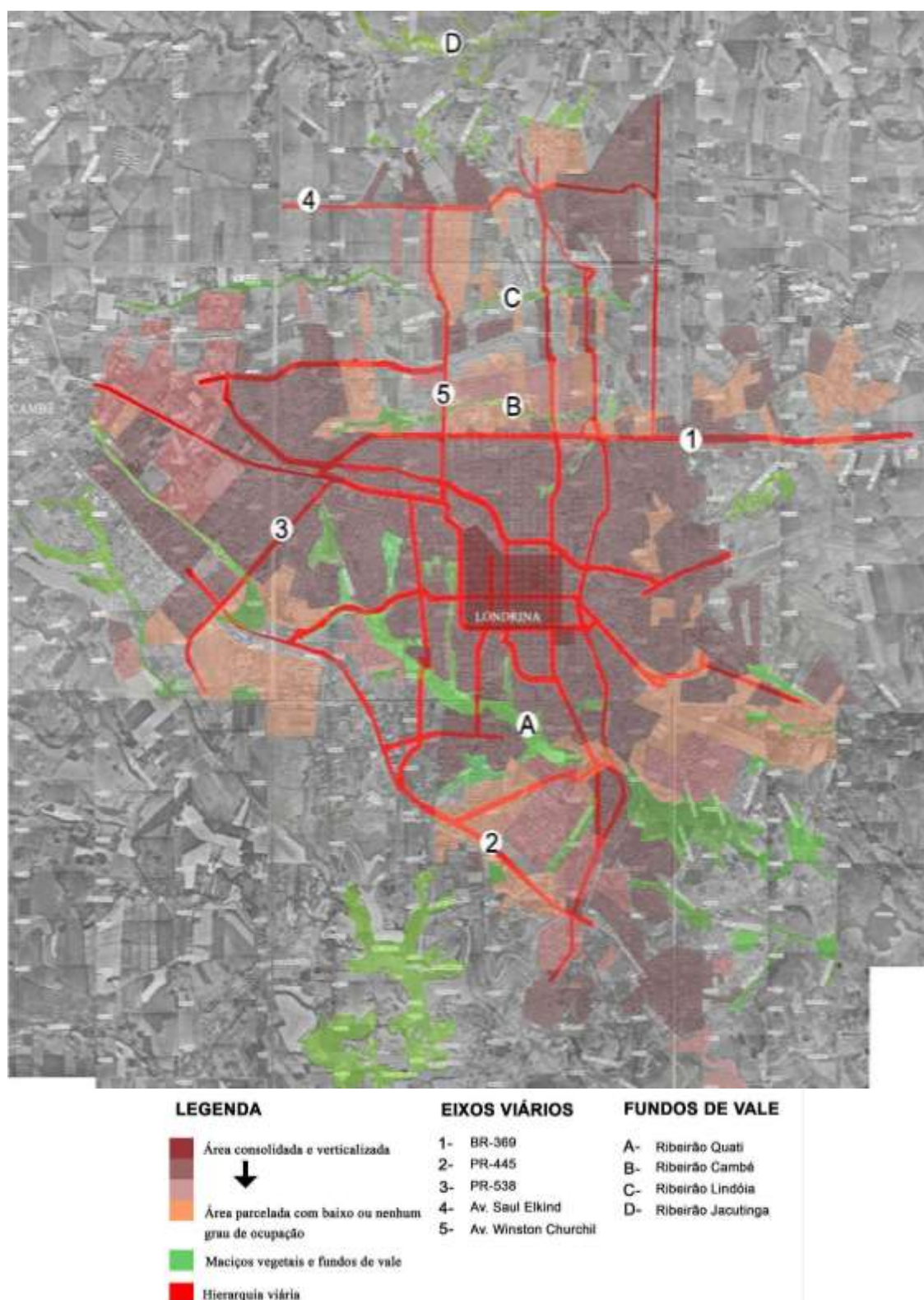


Figura 2: Mapa do adensamento urbano de Londrina, PR em 1991.
 Fonte: ALBUQUERQUE *et al*, 2022.

4.1.2 Análise de Elementos de Dispersão Urbana em Londrina no primeiro recorte temporal.

O primeiro recorte de análise da dispersão urbana de Londrina corresponde a um período que abarca os anos de 1998 a 2006. Foi determinado este recorte temporal tanto por conta do que ele representa no processo de urbanização das cidades brasileiras quanto pelas bases disponíveis para realizar a análise a partir de diferentes elementos. O período é expressivo pois, no que tange as políticas urbanas, consolida, por meio do Estatuto das Cidades, políticas urbanas progressistas, com vistas a efetivação da função social da cidade e da propriedade. É, neste sentido, uma tentativa de coibir as distorções no espaço urbano, verificadas após a década de 1950, com a consolidação da industrialização, mecanização do campo e a política desenvolvimentista da ditadura civil-militar (1964-1985), fatores que fomentaram a periferização e segregação socioespacial nas grandes cidades brasileiras (MARICATO, 2003; BONDUKI, 2019). Para embasar a caracterização do período neste estudo de caso fez-se uso de uma base de dados secundários, uma base documental e análise de imagens de satélite. Especificamente: a legislação Municipal que compõem o Plano Diretor Municipal de Londrina (LONDRINA, 1998), elaborado e aprovado em 1998 e que conta também com parte da legislação que se desdobra até 2003, pelo Plano de Expansão e Estruturação Viária (LONDRINA, 2003); os dados que compõem o Censo, elaborados pelo IBGE no ano 2000 (IBGE, 2000); e a imagem de satélite Ortofoto de 2006, disponibilizada para o acesso público pelo Sistema de Informação Georreferenciada de Londrina (LONDRINA, 2022).

A legislação vigente à época que tratou do ordenamento territorial, relevante para a análise do processo de estruturação urbana e caracterizada como dispersa, era formada pelo Plano Diretor Municipal de 1998, suas Leis Complementares e pelo Plano Estratégico de Expansão e Adequação Viária (PEEAV). O Plano Diretor Municipal foi instituído pela Lei nº 7.482 de 1998 e em seu artigo 1º se define enquanto instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. A Lei determina, enquanto objetivos a promoção da ordenação dos espaços habitáveis e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade (artigo 5º, I e II) e enquanto diretrizes propõe o “equacionamento da relação da ocupação urbana com o sítio natural” (art. 12, I), “o fortalecimento dos centros de bairros ou centralidades” (art. 12, III) e a “orientação da expansão urbana para o traçado de novos loteamentos” (art. 12, IV). Somado a isso, se propõe o uso de instrumentos urbanísticos para a implementação destes artigos que definem a Política Urbana a fim de conter a dispersão urbana, como por exemplo a “desapropriação urbanística, prevista no inciso III do §4º do artigo 182 da Constituição da República, com a função de ser aplicada a todos os vazios urbanos contidos na Zona Urbana” (art. 9º, III, d) (LONDRINA, 1998). As diretrizes de políticas setoriais para o planejamento urbano de Londrina são apresentadas no artigo 12.

Em seu artigo 7º o Plano Diretor Municipal determina a implantação do Plano de Expansão e Adequação Viária (art. 7º, II, a), que será tratado a seguir, e a formulação do Plano Especial de Integração Intermunicipal na região de conurbação entre Cambé, Londrina e Ibiporã (art. 7º, III, a). Propunha, enquanto diretrizes para o desenvolvimento de um Planejamento Metropolitano (artigo 16), a integração técnica e administrativa, a integração da preservação ambiental, de melhorias na infraestrutura, da gestão de políticas setoriais. Inicialmente a redação tratava apenas

de Londrina, Cambé e Ibiporã, porém foi revista e alterada para a Região Metropolitana de Londrina pela Lei nº 7.632 de 1998 (LONDRINA, 1998). Ainda, como forma de prever e planejar a expansão da cidade determina as condições necessárias para apresentar Projeto de Lei que propõe a alteração de perímetro urbano ou de zoneamento (arts. 21 e 22) (LONDRINA, 1998).

A estratégia de ocupação proposta previa um contorno rodoviário a norte e a sul que atravessaria a cidade de leste a oeste, a consolidação de vias importantes, como a avenida Saul Elkind, a previsão de abertura de vias novas como chamado o Anel do emprego, a urbanização da gleba Palhano, reconhecia glebas vazias a norte a leste a sul e a sudoeste, distantes da mancha Urbana e lotes urbanizados vazios próximos a mancha Urbana em todos os sentidos. Estabelecia, ainda, polos industriais a norte e um futuro aeroporto no extremo sul.

O Parcelamento do Solo para fins urbanos foi regulamentado pela Lei nº 7.483 de 1998 e institui condições e parâmetros para a continuidade e a expansão da mancha urbana na modalidade regular, de implantação de loteamentos, e em outras modalidades, que não possibilitam a vitalidade induzida pela urbanidade comum, como o loteamento fechado o parcelamento para chácaras, propondo formas de mitigar e minimizar esta perda de vitalidade. Previu, entre seus objetivos, a prevenção da instalação ou expansão de assentamentos urbanos em áreas inadequadas. Para isso, determinava a necessidade de consulta prévia para novos projetos de parcelamento para implantação de loteamento, onde se analisa se os loteamentos vizinhos estão ocupados efetivamente em 20% há pelo menos 5 anos (art. 4º). Sobre parcelamento para a implantação de núcleos residenciais de recreio, como chácaras, o artigo 54 define como parcelamento para “baixa densidade em zonas de expansão urbana, com o parcelamento de glebas destinadas à formação de chácaras” e tem como parâmetros de ocupação a área mínima de 2.500m², de modo que sejam cumpridos também, nesta modalidade, a infraestrutura requisitada para loteamentos urbanos, a adequação às diretrizes viárias e a proximidade a escola de primeiro grau e limita a duas residências no mesmo lote. A Lei ainda prevê, em seu artigo 56 a modalidade de loteamentos fechados com acesso controlado ao público, podendo ser implantado dentro do perímetro urbano ou em zonas especiais, desde que seja cumprida a infraestrutura requisitada para projetos de loteamentos urbanos comuns, a adequação às diretrizes viárias, a limitação à área de 60.000m² e às condicionantes que propõem a continuidade viária.

São observados indícios de preocupação com a dispersão urbana, contudo, de forma ambígua e pouco efetiva, pois prevê diretrizes para o planejamento metropolitano, porém de forma genérica, sem sugerir uma estrutura de gestão ou planejamento sem haver definição dos principais pontos a serem enfrentados no planejamento metropolitano. São também apresentados parâmetros na aprovação de novos loteamentos, para haver a evolução gradual da mancha urbana, sugerindo um percentual de ocupação dos loteamentos vizinhos, porém: o percentual é relativamente baixo (20%), como podemos perceber na paisagem que se conforma com a ocupação inferior a 50%. Também não foi possível aferir se há uma especificação mais precisa do que se considera “vizinho”. Ressalta-se a contradição no fato de a legislação, por um lado, buscar ocupação dos vazios e controle dos novos loteamentos regulares e, de outro, permitir de forma indiscriminada loteamentos fechados de chácaras, tipologia que não encontra respaldo legal na legislação federal e, sabidamente, é uma forma de ocupação que segrega e fomenta a dispersão.

O perímetro da Zona Urbana e da Zona de Expansão Urbana são definidos pela Lei nº 7.484 de 1998, que define seu conceito e sua forma espacial. Determina que a Zona Urbana (art. 2º) compreende três possibilidades: áreas urbanizadas, áreas em vias de ocupação e glebas com potencial de urbanização que ainda não sofreram processo regular de parcelamento. A Zona de Expansão Urbana (art. 3º) é externa à Zona Urbana, onde se prevê ocupação ou implantação de equipamentos e empreendimentos considerados especiais e necessários à nova dinâmica urbana. A lei, no entanto, não descreve quais são as tipologias previstas, quais os equipamentos ou atividades que serão destinadas estas áreas. Pela lei de Uso e Ocupação do Solo, são denominados os usos para a Zona os de Indústrias Virtualmente sem Risco Ambiental e de Indústrias de Risco Ambiental Leve (art. 27) e, pela Lei de Parcelamento do Solo para fins urbanos, são admitidos os núcleos residenciais de recreio “de baixa densidade em zonas de expansão urbana, com o parcelamento de glebas destinadas à formação de chácaras” (art. 54). Define, ainda, que a transformação de Zona de Expansão em Zona Urbana (art. 4º) fica condicionada ao aceite de loteamentos aprovados e implantados ou ao visto de conclusão de obras regularmente aprovadas.

Paula *et al* (2012) questionam o descompasso entre a legislação e a evolução da expansão da área urbana de Londrina que evidenciam, na Zona de Expansão Urbana, mudanças na dinâmica da paisagem rural (denominada rurbaria) e descaso com o desenvolvimento sustentável:

Esse fenômeno de rurbarização é, muitas vezes, instalado por meio de uma trama de interesses, estratégias e trajetórias dos atores sociais, agentes de valorização e desvalorização das áreas que oferecem potencial de ocupação por condomínios, residências, chácaras para a casa de campo, chácaras de moradia, clubes recreativos, entre outros, com finalidade de lazer (Paula *et al*, 2012, p.04).

Ressalta ainda que a dispersão afeta o patrimônio natural e cultural da cidade, devido à “carência de legislação específica na esfera municipal, uma vez que o Plano Diretor estabelece proteção de ocupação apenas para a Vila Casoni, o Centro Histórico da cidade, e o Distrito do Heimtal” (Paula *et al*, 2012, p.09). Assim, questiona, de forma arrazoada, se o Distrito Espírito Santo, por estar em meio a um vetor de crescimento, alvo das mudanças na dinâmica da paisagem rural, está em vias de perder suas características.

O Uso e Ocupação do Solo nas Zonas Urbana e de Expansão Urbana de Londrina é definido na Lei nº 7.485 de 1998 e cita diretamente a dispersão urbana enquanto forma urbana que gera desperdício de infraestrutura urbana. Logo no artigo 1º, inciso III, entre seus objetivos, buscar “evitar a concentração e a dispersão excessiva da ocupação dos espaços, potencializando o uso da infraestrutura urbana”; no artigo 5º trata das formas de ocupação e conceitua os termos utilizados na lei, determinando, em seu inciso XIX, que considera baixa densidade até 100 (cem) habitantes por hectare, média densidade de 101 (cento e um) a 400 (quatrocentos) habitantes por hectare e alta densidade acima de 401 (quatrocentos e um) habitantes por hectare. Curiosamente, ao tratar das Zonas Comerciais, são estabelecidas hierarquias para diferentes zonas conforme especialização e localização para, por exemplo, estimular a concentração de atividades de comércio varejista e prestação de serviço em locais além do centro histórico ou, por exemplo, para servir de apoio a bairros através de centralidades ou corredores, propondo um gradiente de intensidade de densidade, atividades e usos em consonância com a hierarquia viária.

A Legislação que compõe o Plano Diretor Municipal de 1998, apesar de ser pré Estatuto da Cidade, possui abrangência e complexidade, dentro da ordem daquilo que era possível à época: identifica o problema da dispersão não ordenada, prevendo perímetro urbano e de expansão urbana e possibilita diferentes formas de ocupação nestas áreas, sempre atrelada à contiguidade do território conforme a disponibilidade de serviços e infraestrutura urbana. Também prevê a coordenação entre parcelamento e sistema viário. A Lei de Uso e Ocupação estabelece parâmetros de ocupação conforme níveis de densidade que estão atrelados aos zoneamentos — inclusive determina um nível baixíssimo de densidade para a ZE-4.4, Zona Especial de Estudo de Preservação Ambiental, de 40 hab./ha. Outro aspecto interessante é o detalhamento dado às Zonas Comerciais, por detalhar, conforme diretriz da lei geral, o Zoneamento a partir da paisagem quando determina preceitos de defesa, qualificação e fortalecimento da formação de uma rede hierarquizada de centralidades contra a ideia de expansão — requerendo estudos que embasam os pedidos de alteração no perímetro e/ou zoneamento. No entanto, a legislação urbanística municipal não instrumentalizou o gestor suficientemente para que este tomasse medidas contra a especulação e, em consequência, a dispersão da cidade — dependendo, assim, de outras leis.

Por outro lado, Paula *et al* (2012) novamente tecem críticas ao instrumento por não haver uma diretriz que instrumentalize a preservação de áreas rurais e atividades agropecuárias, havendo, somente, sobre o assunto, parâmetros gerais.

De maneira geral, a legislação municipal de uso e ocupação do solo incorpora muito pouco as questões ambientais, seja no aspecto da preservação dos recursos naturais, seja na observância das limitações do meio físico ao impacto causado pela implantação de loteamentos. A Zona de Expansão Urbana de Londrina possui um rico patrimônio ambiental que vem sendo ameaçado pelos loteamentos urbanos em áreas rurais (Paula et al, 2012, p.06).

É interessante notar ainda que, a partir do estabelecido no artigo 7º, foi elaborado em 2002 o PEEAV, que buscou planejar a expansão do município, a partir de uma estrutura macroviária, que claramente ponderou acerca das capacidades ambientais e das possibilidades produtivas do município (**Figura 3**).

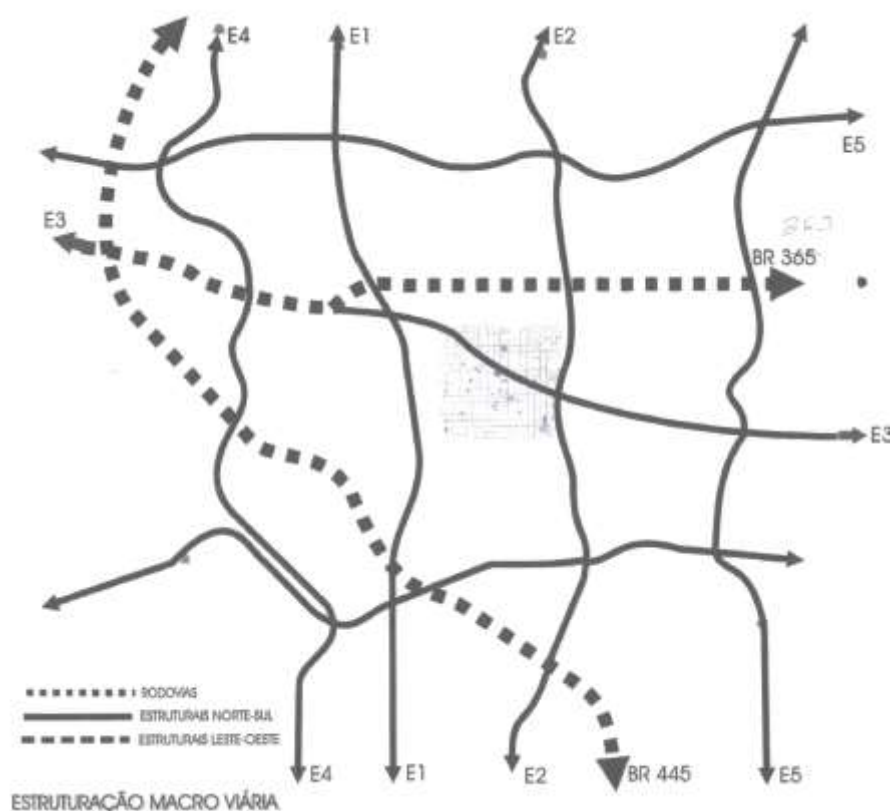


Figura 3: Mapa de Estruturação Macro Viária de Londrina proposta pelo PEEAV
 Fonte: Londrina, 2003)

O Plano se tornou a Lei Municipal nº 9.165 de 2003 e cita o Estatuto da Cidade enquanto base das suas diretrizes, e institui eixos viários estruturais e o chamado Anel do Emprego. O Plano de EEEAV, em seu texto-base para as propostas viárias, faz uma leitura clara e mais aprofundada do que o Plano Diretor do processo de dispersão ocorrendo na cidade à época e, por sua natureza, é mais incisivo em seus questionamentos e em suas propostas.

O surgimento dos condomínios fechados é uma das ações e transformações hoje do espaço urbano, que devemos questionar, se no futuro poderá ou não perder a qualidade das condições de vida da cidade e sua sustentabilidade. A expansão contínua da malha urbana levará a uma grande massa urbana, observada nas grandes metrópoles, com a perda da qualidade de vida e da sustentabilidade. Será o crescimento contínuo da malha urbana bom para Londrina? Pergunta que fazemos, diante do que vemos em nossas metrópoles. Devemos interromper esta continuidade do perímetro urbano? (LONDRINA, 2003, p.35)

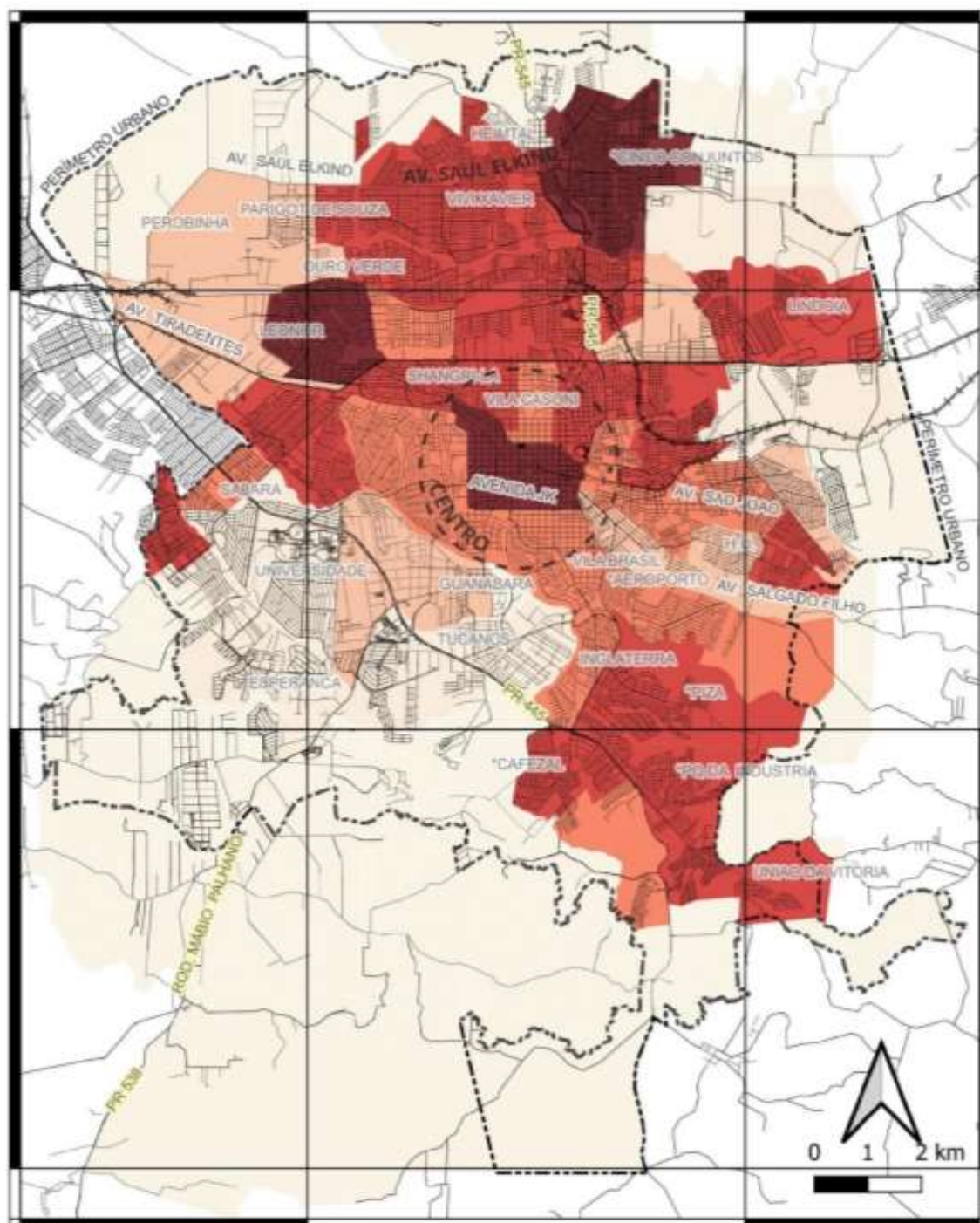
Na conclusão, o plano se encerra com algumas reflexões sobre o futuro do município, sendo a primeira um questionamento sobre como será a relação da cidade com os Ribeirões de abastecimento Jacutinga e Cafezal e, em especial, o território acidentado a sul. A segunda questão se volta também para a relação da cidade, enquanto fenômeno dinâmico que produz desigualdade socioespacial, com os condomínios e loteamentos fechados, questionando se estes são sintomas dos problemas da cidade. E por fim questiona se a expansão infinita é o que se quer realmente para a cidade, diante da qualidade de vida, da sustentabilidade e do imaginário popular.

4.1.2.1 Análise de dados da estruturação da população de Londrina no ano 2000.

A análise da população absoluta de Londrina, por bairro, no ano 2000, foi realizada a partir de mapeamento de dados do Censo, com o objetivo de compreender a estruturação da população no ano 2000 e como se dá sua configuração espacialmente. Esta análise tem como base os dados do IBGE levantados dados dos da variável população absoluta (“Var 12 — Moradores em domicílios particulares permanentes ou população residente em domicílios particulares permanentes”) (IBGE, 2000).

Os dados estão relacionados a setores censitários, porém para haver um alinhamento com os dados de 2010 e 2018 optou-se por agregá-los por bairros, conforme o disposto no Plano de Mobilidade Urbana de Londrina (PLANMOB, 2018). Se buscou também compor os dados dos mapas havendo o alinhamento dos valores para população absoluta na legenda dos anos 2000, 2010 e 2018 — a mesma para os três mapas, a fim de que fosse possível entender o aumento populacional enquanto processo. Os dados foram divididos em 5 categorias pelo método de Quebras Naturais (*Jenks Natural Breaks*) no *software Quantum Gis*. Assim, foi possível realizar uma análise comparativa da população absoluta dos anos 2000, 2010 e 2018.

Percebe-se na **Figura 4** que as maiores concentrações populacionais se dão a partir do Centro para os bairros a norte e a oeste. Pode-se observar no período retratado a grande concentração da população em locais que derivam do processo de estruturação urbana realizado até o momento, como descrito por Fresca (2013), e servirão de base para o desdobramento do núcleo central que ocorreu na década seguinte. A autora reforça a importância que a Companhia de Habitação de Londrina (COHAB-LD) teve na formação de centralidades intraurbanas, por intermédio dos novos loteamentos, implantados nas décadas de 1970 e 80, e o poder público ao dotá-los de infraestrutura.



POPULAÇÃO ABSOLUTA POR BAIRRO

ANO 2000

- 0 - 400 hab.
- 400 - 4000 hab.
- 4000 - 8000 hab.
- 8000 - 20000 hab.
- >20000 hab.

MANCHA PERÍMETRO E EXPANSÃO URBANA

1:80.000 SIRGAS 2000
 -51.164786529654016,
 -23.340075637487224
 2022-12-18

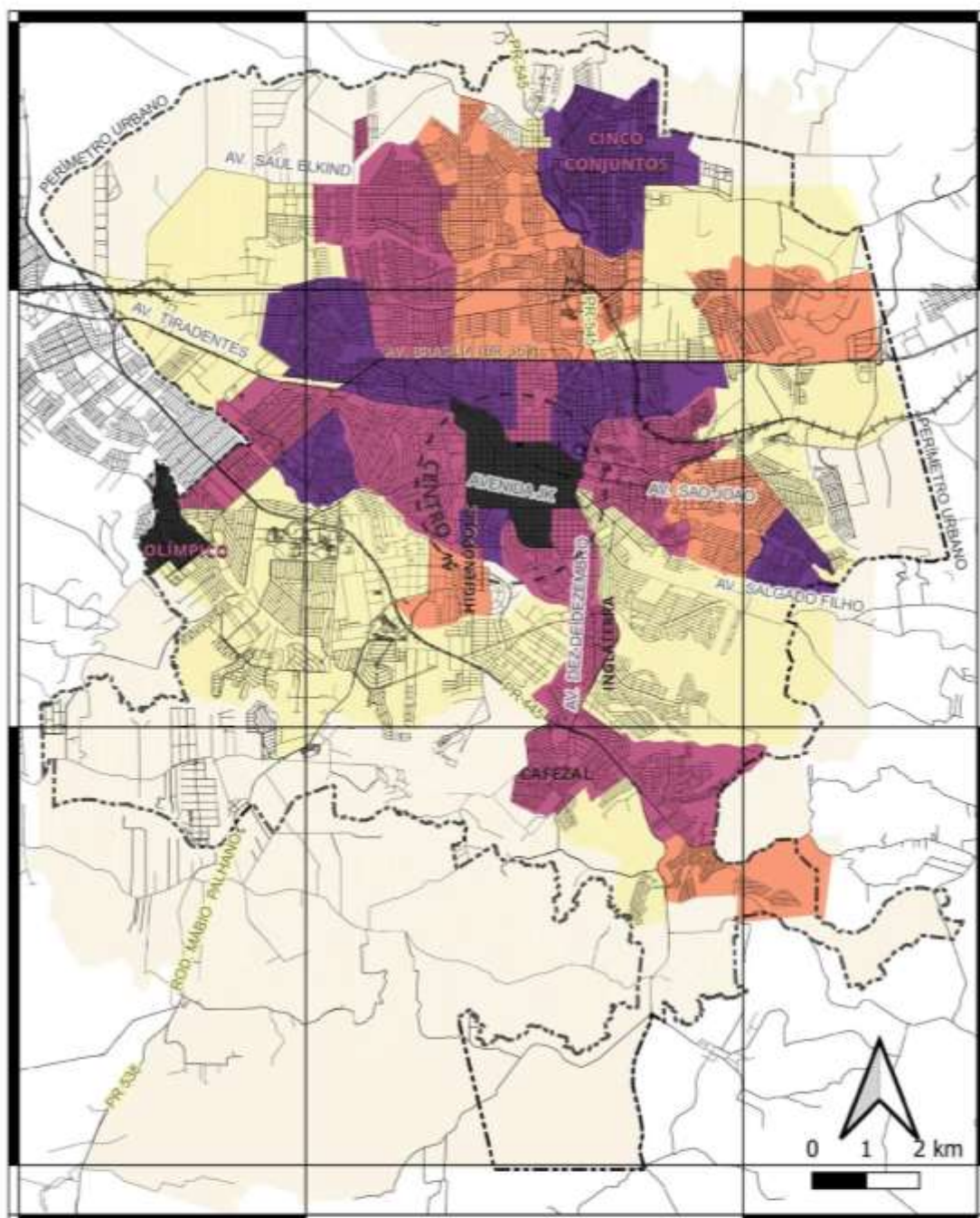
Figura 4: Mapa da População Absoluta por Bairro no ano 2000
 Fonte: IBGE, 2000; organizado pelo autor)

O desdobramento do centro histórico se deu, segundo a autora, por três vetores: em direção ao shopping Catuaí, em direção à avenida Saul Elkind e em direção à avenida Bandeirantes. No entanto, denota-se que a população efetivamente se concentra de leste a oeste, ao longo da avenida Brasília (BR-369) e nas extremidades do perímetro urbano tanto a norte quanto a sul (sudeste, mais especificamente). Esta distribuição da população será alterada devido à nova fase de verticalização, descrita por Ayoub *et al* (2021), quando houve, nos anos 2000, a implantação de muitos edifícios verticais para as diferentes faixas de renda.

A análise da densidade populacional de Londrina por bairro no ano 2000 resulta da divisão dos dados de população absoluta agregada por bairros (IBGE, 2000) pela sua área. O cálculo da divisão foi realizado pelo próprio software por sua “calculadora campo de feições” e fez uso das divisões espaciais dos bairros desenvolvidas pelo Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB, 2018). Neste caso, os parâmetros da legenda também foram ajustados de forma que mostrassem uma mesma legenda, com escala de valores para os três períodos no software *Quantum Gis* realizando análise dos anos 2000, 2010 e 2018 — possibilitando uma leitura da evolução destes valores enquanto processo. A análise da densidade populacional tem como objetivo complementar a compreensão do aumento da população, tornando-o relativo à dimensão do bairro e fornecendo indícios das possíveis formas de ocupação. Estas análises derivam dos dados do Censo (IBGE, 2000) e do Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB, 2018). Percebe-se na **Figura 5** que as maiores concentrações em alta densidade populacional estão no bairro Centro e a oeste, no bairro Jardim Olímpico.

Há ocupação de alta densidade ainda, mas em menor intensidade, a oeste, perpassando, de leste a oeste, junto a Avenida Brasília (BR-369), o Centro e se distribui, até o Lago Igapó da Avenida Higienópolis à avenida Inglaterra, chegando a sul no bairro Cafezal. Da mesma forma, ocorre em direção a norte, em maior intensidade no bairro Cinco Conjuntos, indicando a descentralização, como apontado por Fresca (2013), iniciada na década de 1980, que parte do deslocamento da população e é qualificado com a chegada das atividades e funções dos diferentes setores. A autora descreve a distribuição populacional à época:

Estabelece-se então, o início de uma configuração urbana desigual: o centro passa a consolidar a maior densidade demográfica juntamente com os conjuntos habitacionais da região norte, em detrimento de inúmeras regiões sem ocupação nenhuma ou com densidade baixa/média, contíguas a área central, dotadas de infraestrutura, constituindo-se vazios urbanos nos interstícios (POLIDORO *et al*, 2011, p.14).



DENSIDADE POPULACIONAL (hab./km²) POR BAIRRO

ANO 2000

0 - 150 (hab./km²)

150 - 300 (hab./km²)

300 - 500 (hab./km²)

500 - 800 (hab./km²)

>800 (hab./km²)

MANCHA PERÍMETRO E EXPANSÃO URBANA

1:80.000 SIRGAS 2000
-51.164786529654016 ,
-23.340075637487224
2022-12-18

Figura 05: Mapa da Densidade Populacional por Bairro no ano 2000
Fonte: IBGE, 2000; organizado pelo autor

O processo de estruturação descrito por Cocato (2021) demonstra que, desde a década de 1970, de expansão da malha urbana e da sucessiva produção de vazios, que se repete na década de 1990, apesar da diminuição relativa da população em Londrina: “Apesar disso, a expansão continuou a ocorrer nas periferias da malha urbana, em especial nas zonas norte e sul (principalmente sudeste) e em parte da zona leste” (ibid., p.46). O autor ainda se refere a este processo enquanto parte das dinâmicas imobiliárias e fundiárias, dirigido por empresas de construção e incorporação residencial locais que materializam as formas espaciais e que terão sua lógica parcialmente alterada, complexificando com a entrada de capital financeiro internacional, a partir da virada do século.

Da mesma forma, Reis (2015) relaciona a consolidação das cidades médias na década de 1970 às mudanças demográficas, que crescem cerca de 3% ao ano, à modernização dos processos produtivos do capitalismo, pautado, principalmente, pela política rodoviarista vigente e ao transbordamento que ocorre nas metrópoles das cidades grandes para as cidades médias, em que “nessa nova configuração, a presença de formas de dispersão urbana tornou-se regra quase geral” (REIS, 2015, p.98). Neste sentido, Bechelli *et al* (2009) apontam para a caracterização do *Sprawl* Urbano no tecido urbano de Londrina, que tem como evidência a relocação da população para áreas distantes do núcleo central consolidado em direção ao perímetro urbano, configurando um “padrão de urbanização descontrolado e desorganizado”.

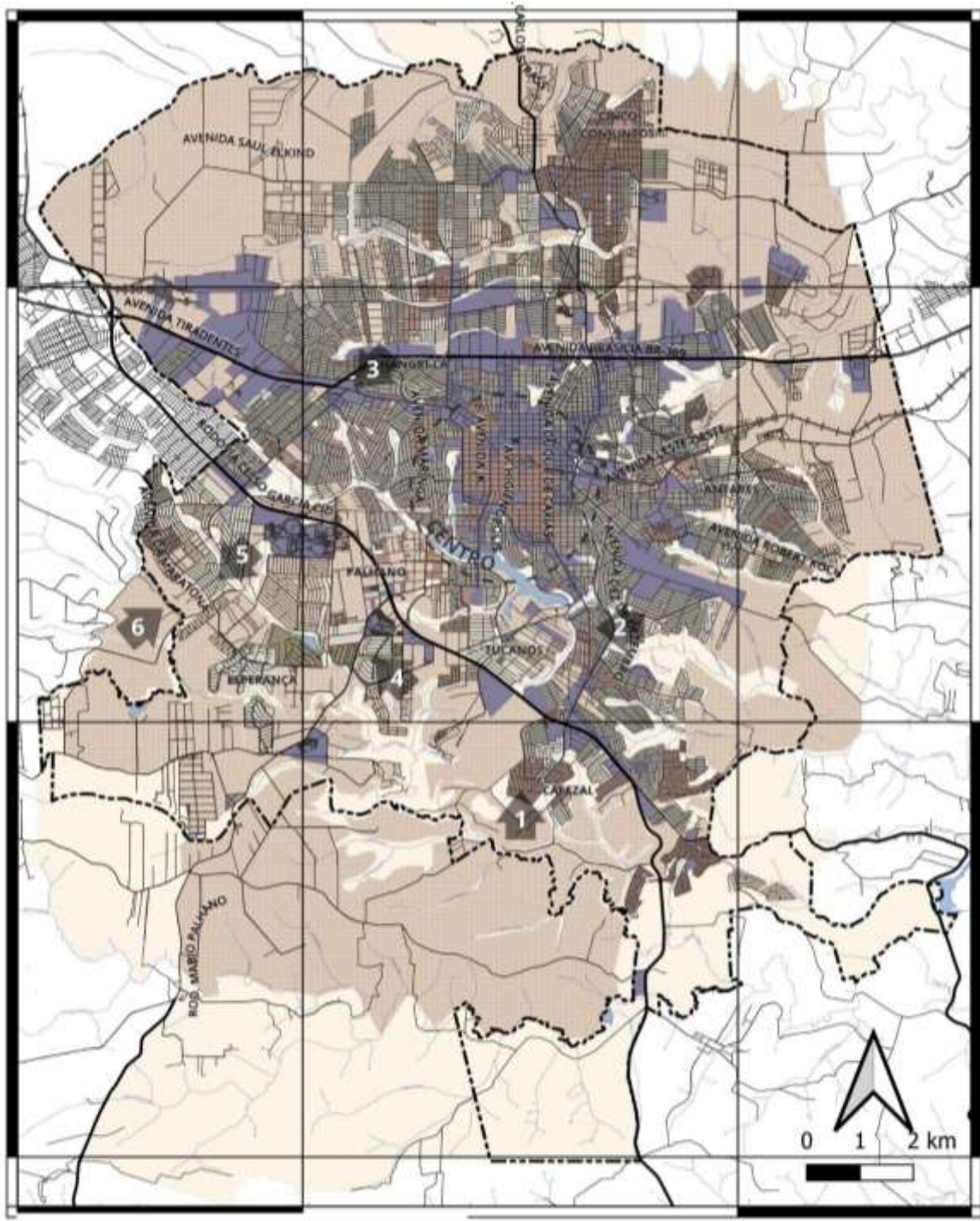
Os autores apontam, enquanto impactos negativos físicos desta forma de ocupação, a onerosidade ao Estado, o congestionamento viário e dependência do uso do automóvel, e os impactos ambientais, como a impermeabilização do solo, a poluição e descaracterização do ambiente rural, seus rios e áreas verdes — que possuem importante papel na dinâmica ambiental da cidade. Esta situação é reforçada pelo adensamento verificado nos bairros distantes do centro Olímpico, Cafezal e Cinco Conjuntos. As alterações no território e suas novas formas de configuração serão esclarecidas a seguir.

4.1.2.2 Análise da evolução da ocupação urbana de Londrina entre 1998 e 2006.

A análise do território de Londrina em 2006, quanto a suas formas de Uso e Ocupação (**Figura 6**), permite compreender o *urban sprawl* que ocorre além da ocupação histórica da área central em uma expansão da ocupação de forma parcialmente radiocêntrica, que corrobora o observado nas análises anteriores, em que se verifica a concentração ao longo do eixo leste-oeste conformado pela avenida Brasília (BR-369) e, em um aspecto geral, a mancha urbana se dispersa no sentido noroeste-sudeste havendo manchas de dispersão nos extremos dos outros sentidos. O mapa mostra a dispersão retratada por Albuquerque *et al* (2022) no resultado entre o período de 1991 e 2006, que se dá pela superação de barreiras demarcadas pelos fundos de vale em direção a norte e sul em uma dispersão de baixa densidade; a leste se inicia o processo de conurbação com Ibiporã, caracterizado por ocorrer ao redor da rodovia BR 369, demarcado pelo uso predominantemente industrial, com edificações que são em sua maioria galpões industriais de médio e grande porte, bem como sedes de empresas que demandam

espaço e a oeste; com Cambé, a conurbação se efetiva no sentido de a ver ao redor da rodovia a presença de uso industrial e de grandes equipamentos de comércio e serviço nas vias adjacentes se nota a presença de uso residencial na consolidação da forma de bairro residencial.

No mesmo sentido, partindo do núcleo central, torna-se perceptível que a urbanização se espalha no sentido dos eixos viários não de forma contígua, mas de forma sucessiva. No entanto, observa-se a predominância de vazios no entorno da avenida Brasília (BR-369) e da Rodovia PR-445, podendo se configurar uma mescla do que se referiram como as diferentes formas de *Sprawl*: como resultado de estruturas governamentais, por conta da infraestrutura viária disponível (bem como também pelo aeroporto, pela universidade estadual, pela transposição da ferrovia, anteriormente, entre outros) e *Sprawl* como padrão de uso do solo (POLIDORO *et al*, 2011; BECHELLI *et al*, 2009). Caracterizado pela expansão horizontal de forma não contígua ao Centro e descontínua em direção às áreas rurais, configurando uma região espalhada de baixo adensamento.



- ANÁLISE DE OCUPAÇÃO ANO 2006**
- 1 OCUPAÇÃO DENSE
 - 2 OCUPAÇÃO RESID. CONSOLIDADA
 - 3 OCUPAÇÃO NÃO RESIDENCIAL
 - 4 LOTEAMENTO FECHADO
 - 5 OCUPAÇÃO RESID. NÃO CONSOLIDADA
 - 6 USO RURAL, DE CHÁCARA OU NÃO OCUPADO
- LOCALIZAÇÃO DA FOTOGRAFIA QUE ILUSTRA A FORMA DE OCUPAÇÃO

Figura 06: Mapa de Análise das formas de Ocupação em Londrina no ano 2006
 Fonte: SIGLON, 2022; organizado pelo autor)

Também pode ser associado à concentração de atividades não-residenciais que toma forma, em geral, pelo galpão industrial implantado em lotes de aproximadamente 800 metros quadrados, que possibilita o uso tanto para pequenas indústrias como para mercados de bairro ou prestadores de serviço que retiram espaço, definida pelo zoneamento. Os autores identificam especificidades do processo em Londrina, que pode ser caracterizado pela perda de áreas destinadas a agriculturas, pelo aumento da poluição e pela intensa utilização de automóveis, pela redução da biodiversidade e aumento dos índices de impermeabilização e, por fim, pela subutilização da infraestrutura e valorização da terra urbana.

Vale ressaltar que os autores (Bechelli *et al*, 2009) apontam as dificuldades, à época do estudo, para mensurar a dispersão, como, principalmente, o acesso a dados e a falta de metodologia para realizar estudo dos elementos que caracterizam o *sprawling* nas cidades brasileiras. Neste sentido, se sublinha o potencial que os eixos regionais possuem enquanto vetores da dispersão, principalmente quando aliados às ocupações industriais e grandes equipamentos geradores de atração, como já observado por REIS (2006; 2015), fenômeno que poderá ser conferido a seguir e descrito por Albuquerque *et al* (2022)

A ocupação urbana de Londrina em 2006 mostra como a Ocupação Densa é presente na área e entorno próximo do plano inicial da cidade (Centro Histórico e seu entorno imediato) e em manchas fragmentadas na porção periférica ao Norte e ao Sul (**Figura 7**) verificadas, a sudeste, no bairro Cafezal e próximo à rodovia PR-445. Esta forma de ocupação nas áreas periféricas tem sua origem na política urbana de implantação de loteamentos populares e conjuntos habitacionais em lotes longínquos na região norte iniciada na década de 1970 como explicado por Fresca (2013).



Figura 07: Exemplo de Ocupação Densa no bairro Cafezal.
Fonte: Acervo do Autor.

A Ocupação Residencial Consolidada (**Figura 8**) é caracterizada pela urbanização e ocupação efetiva de bairro/loteamento, com predomínio de lotes edificadas, caracterizado pela predominância de residências horizontais unifamiliares e pouca verticalização, concentrada em comércios e esquinas. Compõe as áreas ocupadas com o transbordamento do Centro realizada a partir da década de 1960, configurando as primeiras formas de descentralização e a formação de novas centralidades (FRESCA, 2013). Em 2006, a mancha desta forma de ocupação se espalha de forma generalizada, sendo limitado, basicamente, pela ferrovia, a norte, e pelo ribeirão Cambé e pelo lago Igapó.



Figura 08: Ocupação Residencial Consolidada no bairro Inglaterra.
Fonte: Acervo do Autor.

Por sua vez as manchas classificadas como Ocupação Não-Residencial parecem ter um significativo vínculo com os eixos estruturadores regionais (como PR-445 e BR-369). A respeito desta tipologia de ocupação, reforçamos que são potenciais atratores da dispersão urbana, pois em muitos casos, quando locados em áreas periféricas e desconectadas da mancha consolidada, configuram polos de atração pelo consumo e empregos, sendo estes fluxos potenciais atrativos para o fomento da urbanização em seu entorno. A Ocupação Não-Residencial (**Figura 09**) poderia ser caracterizada enquanto uma ocupação definida por Polidoro et al (2011) como definidora do “Sprawl como padrão de uso do solo”. As manchas classificadas como Loteamentos Fechados, em 2006, são a forma mais evidente de dispersão e segregação socioespacial em Londrina. Esta tipologia ocupa, sobretudo o setor sul da cidade, após a PR-445, conformando uma mancha de ocupação bastante fragmentada, permeada de áreas não ocupadas neste período.



Figura 09: Ocupação Não-Residencial na avenida Tiradentes.
Fonte: Acervo do Autor.

Esta característica, viabilizada pelo amplo poder de mobilidade urbana das classes sociais que ocupam estes empreendimentos, tem tensionado a urbanização de importantes estruturas ambientais como os ribeirões Cafezal e Esperança e gerado potenciais vazios para exploração da especulação imobiliária. Este tipo de ocupação, de baixa densidade, foi possível pela legislação do Plano Diretor Municipal de 1998, em forma de parcelamento do solo por Loteamentos de Chácaras de Lazer localizados na Zona de Expansão Urbana. Limonad (2007) descreve esta ocupação enquanto parte de

(...) uma estratégia de diferentes grupos sociais de maximizar sua mobilidade espacial e acompanhar a crescente fluidez da mobilidade espacial do capital como um meio de garantir sua própria reprodução e sobrevivência; e por que não, vis a vis a uma busca por segurança e por uma melhor qualidade de vida, como não se cansam de apregoar os lançamentos imobiliários. (LIMONAD, 2007, p.41).

Os Loteamentos Fechados (**Figura 10**) configuram modalidade de parcelamento do solo prevista em lei municipal que possibilita o muramento do loteamento. Esta forma de ocupação configura elemento característico do fenômeno do *sprawl* urbano por ser um projeto de baixa densidade, sem padrões de desenvolvimento multiuso em um zoneamento residencial rígido, caracterizado pela carência serviços e infraestruturas urbanas que denotam baixa vitalidade urbana (POLIDORO *et al*, 2011) e a dependência do automóvel.

Esta consiste, segundo o autor, enquanto reflexo do paradoxal desenvolvimento urbano brasileiro, pautado pela divisão territorial marcada pela segregação socioespacial — sendo neste caso, denominada como uma forma de “autosegregação”, reflexo do que foi discutido anteriormente, em que a

(...) classe dominante passa a procurar novos lugares para moradia devido à alta concentração populacional nas valorizadas regiões centrais, a falta de segurança e um sentimento bucólico ascendente. Singer (1979) explica que: O elemento “prestígio” tende a segregar os mais ricos da classe média, que paga muitas vezes um preço extra pelo privilégio de morar em áreas residenciais onde os “verdadeiros” ricos estão abandonando, exatamente devido à penetração de arrivistas. Os promotores imobiliários, que conhecem bem este mecanismo, tiram o máximo de proveito dele ao fazer “lançamentos” em áreas cada vez mais afastadas para os que podem pagar o preço do isolamento e ao mesmo tempo incorporar prédios de apartamentos em zonas residenciais “prestigiosas” (POLIDORO, 2011, p.06).



Figura 10: Exemplos de Ocupação por Loteamentos Fechados nos Alphaville
Fonte: Acervo do autor

Este tipo de ocupação pode ocorrer em uma escala passível de se inserir no meio urbano, em proporções semelhantes a um edifício vertical; no entanto, também ocorre em formas e escalas menos integradas ao contexto urbano, sendo necessário que parâmetros da legislação urbanística regulem e limitem esta forma de ocupação.

As manchas de Ocupação Residencial Não Consolidada (**Figura 11**) são áreas onde o processo de ocupação não foi consolidado em contraste com um contexto de ocupação efetivada. Isto é, pode-se observar na área analisada que o processo de urbanização foi iniciado, pelo parcelamento e pela dotação de infraestruturas, porém, a edificação e a ocupação não se efetivaram completamente, havendo muitos espaços não construídos ou em construção.

Este processo ocorre de forma incompleta na maior parte da área analisada, enquanto em seu entorno conta com ocupação efetiva e consolidada. Configuram o que Polidoro (2011) descreve como parte do desenvolvimento periférico, que pode ser caracterizado pelo *sprawl* urbano e um tecido marcado por vazios urbanos, "ou seja, áreas que não utilizam serviço, servindo para a valorização imobiliária" (POLIDORO, 2011, p.25). Em 2006 as áreas de Ocupação Residencial Não Consolidada estão dispersas em todos os sentidos, localizados principalmente nas proximidades das áreas consolidadas. É perceptível uma mancha aos dois lados da rodovia PR 445 que passa pelo Universidade Estadual de Londrina e pelas avenidas Madre Leônia e Higienópolis.



Figura 11: Exemplos de Ocupação Residencial Não Consolidada no bairro Olímpico.
Fonte: Acervo do autor.

Esta região toda ao sul do centro da cidade é demarcada pela ocupação incipiente ou incompleta e se desenvolverá a partir dos anos 2010 pela iniciativa privada através de projetos imobiliários. A norte, após a ferrovia, é percebido também uma grande mancha de área não consolidada que permeia as áreas consolidadas, densas, e de uso não residencial, principalmente no extremo norte do bairro cinco conjuntos, onde há um processo de ocupação iniciado que se desenvolverá a partir de programas habitacionais (FRESCA, 2013).

Considera-se Uso Rural, de Chácara ou Não-Ocupado (**Figura 12**) as áreas restantes da Ortofoto que não constam usos urbanos ou indícios de urbanização em contexto não urbano, bem como as áreas de chácara em condomínio ou não. Paula *et al.* (2012) descrevem a relação entre a ocupação das áreas rurais e a crise causada pela recessão econômica no início da década de 1990 e sua relação com o processo de periferização que as cidades brasileiras passaram, a partir das dinâmicas econômicas que perpassam a área rural destas cidades.



Figura 12: Uso Rural, de Chácara ou Não-Ocupado.
Fonte: Acervo do autor

Neste sentido, autores explicam que há três formas de pressão que são exercidas sobre o meio rural, de modo a alterar seu uso: que pode se dar pela população de alta renda, em busca de uma segunda residência ou de chácara de lazer; ou pela demanda da população de baixa renda, que busca terrenos baratos para moradia que sejam dotados minimamente de serviços públicos; ou pelas atividades industriais que buscam em terrenos mais distantes “uma alternativa mais favorável de operação” (ibid., par.07).

Assim, é possível concluir que a expansão da mancha urbana no período descrito ocorre a partir do momento que a legislação permite a expansão do perímetro urbano para a implantação de condomínios rurais de luxo, voltados para a população de alta renda; e a expansão a norte, onde o “espraiamento da mancha urbana se deu pela implantação de loteamentos e conjuntos habitacionais voltados a população de baixa renda” e concluem que esta é mais uma evidência de que Londrina possui um tecido “especialmente fragmentado e socialmente segregado” (ibid., pps.71-80).

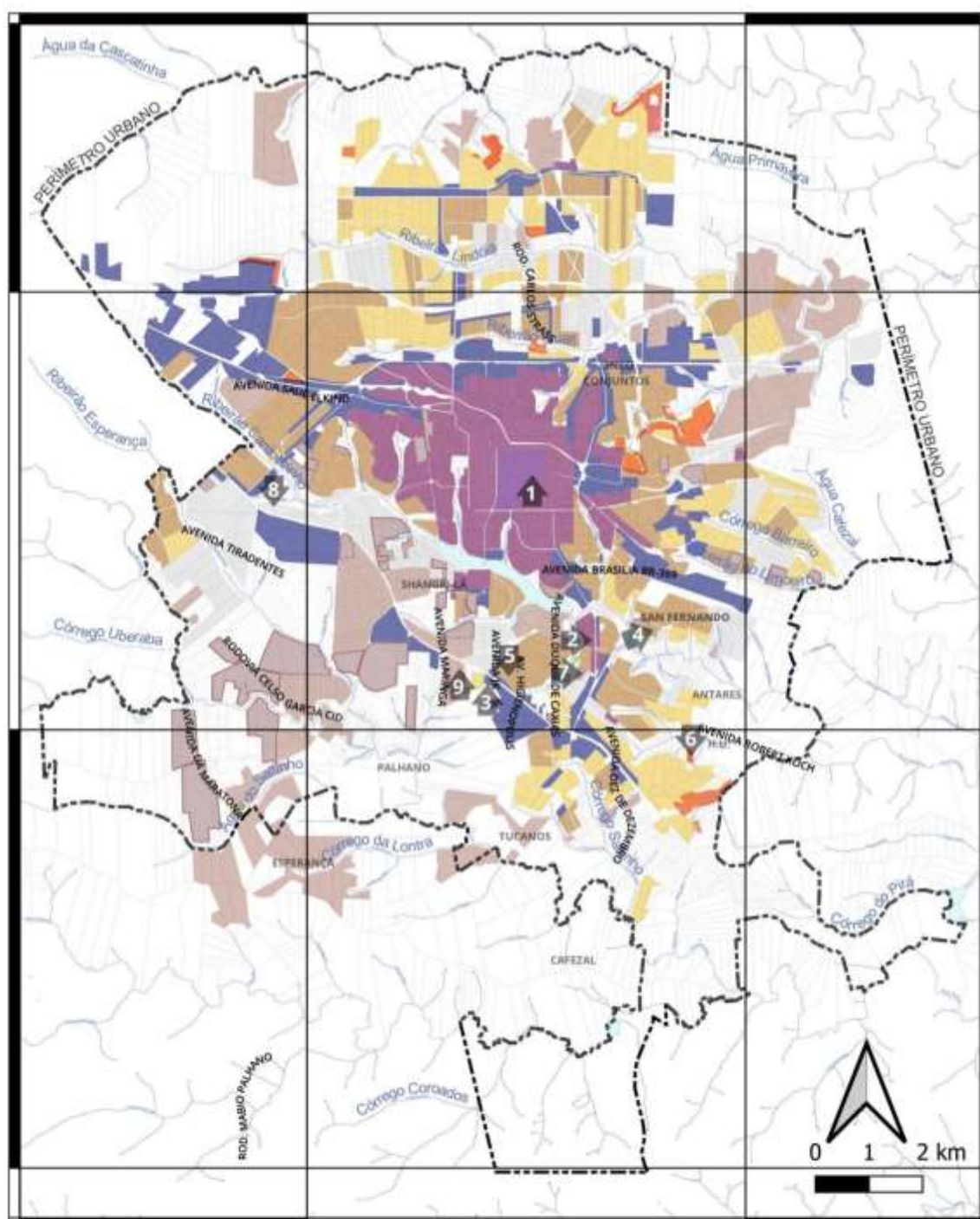
Em 2006 a mancha Uso Rural, de Chácara ou Não-Ocupado (**Figura 12**) resulta de duas manchas em formato de arco que circundam a norte e a sul a área central do Distrito Sede. A norte, percebe-se entre a ferrovia e o Ribeirão Lindóia a presença de terrenos não ocupados que permeiam as áreas ocupadas. A sul o mesmo acontece entre os Ribeirões Cafezal e Capivara e a PR-445. As duas manchas denotam o *sprawl* urbano e estão a distâncias semelhantes do perímetro Urbano; a diferença, no entanto, é que cada uma decorre de uma forma de ocupação específica (ibidem).

A segunda análise tem como base o levantamento de campo fotográfico e as imagens de satélite do território de Londrina categorizando o território de Londrina em Unidades de Paisagem, isto é, pelos padrões de qualidade do espaço construído, considerando sua historicidade e as diversas formas de urbanização (REGO *et al.*, 2020), buscando elencar elementos que compõem a paisagem, como os usos (como, por exemplo, residencial unifamiliar, residencial sobreposto, uso misto ou estritamente comercial, etc.) as tipologias e qualidades construtivas do espaço urbano (como a largura das vias, a dotação de infraestruturas, como calçada, espaço para estacionamento e passeio, existência de recuos das edificações, dotação de praças e espaços verdes, etc.) e a configuração de padrões de paisagens a partir destes elementos. O mapeamento se deu em três períodos distintos (2006, 2011 e 2020), pretendendo-se contribuir para a compreensão da forma dispersa da estruturação urbana de Londrina enquanto um processo histórico, que se relaciona com a legislação, a infraestrutura, entre outros.

Esta análise tem como objetivo compreender os elementos reguladores da forma de expansão da cidade (PANERAI, 2006), diferenciando os elementos organizam e contêm a expansão e dão coesão à paisagem caracterizada no momento retratado.

Apreendido por meio de "uma análise tipológica que tenta evitar a classificação puramente abstrata e que se recusa, além disso, a ficar confinada em uma contemplação puramente estética", o tecido urbano é observado como um todo no qual as edificações constituem apenas um dos elementos (PANERAI, 2006, p.123).

Pela análise da **Figura 13** se busca a compreensão e o retrato do tecido enquanto conjunto de elementos dispostos no território que conformem um padrão e, em última análise, indiquem tendências de mudança ou expansão.



UNIDADES DE PAISAGEM EM 2006

- | | | | |
|---|---------------------------------------|---|---|
| 1 | UDP-01 CENTRO HISTÓRICO VERTICALIZADO | 6 | UDP-06 BAIRRO DE PAISAGEM PRECARIZADA |
| 2 | UDP-02 CENTRO EXPANDIDO | 7 | UDP-07 ESPAÇOS ENCLAUSURADOS |
| 3 | UDP-03 EIXO DE TECIDO ESPECIALIZADO | 8 | UDP-08 ESPAÇO DE MAIS VAZIOS DO QUE CHEIOS |
| 4 | UDP-04 ESPAÇO QUALIFICADO | 9 | UDP-09 ESPAÇO DE CARACTERÍSTICAS RURURBANAS |
| 5 | UDP-05 ESPAÇO DE MÉDIA QUALIFICAÇÃO | | |

LOCALIZAÇÃO DA FOTOGRAFIA QUE ILUSTRA A FORMA DE OCUPAÇÃO

1:80.000 SIRGAS 2000
-51.164786529654016 ,
-23.340075637487224
2023-01-16

Figura 13: Mapa de Análise do território de Londrina em 2006 por Unidades de Paisagem
Fonte: SIGLON, 2022; organizado pelo autor.

A **Figura 14** retrata a Unidade de Paisagem 01 — Centro Histórico Verticalizado é caracterizada pela paisagem predominantemente verticalizada e urbanizada, considerando que é o núcleo central originário da cidade composto por prédios em sua maioria de uso para comércio e serviços e de gabarito médio ou alto.



Figura 14: Unidade de Paisagem 01 — Centro Histórico Verticalizado no Bosque Central. Fonte: Acervo do autor; organizado pelo autor.

Esta Unidade de Paisagem se assemelha a malha do parcelamento original de Londrina, superando-a, podendo ser caracterizada como um ambiente plenamente urbano dotado de infraestrutura, equipamentos e arborização. Possui ótima conexão com as demais partes da cidade, sendo local do terminal rodoviário Urbano. Neste sentido, Fresca (2013) descreve as alterações históricas de uso que a região passa:

Desta maneira, até o final da década de 1980, a área central de Londrina desempenhava as mais importantes funções do setor terciário, garantindo a centralidade máxima, com exceção dos poderes públicos, transferidos para o centro cívico. A partir dos anos de 1990, ocorreram modificações substanciais na centralidade em Londrina, em direção ao processo de descentralização. Este processo já estava em curso desde os anos de 1980, mas a partir de então passou a exprimir novas centralidades cujas importâncias passaram a ser equivalentes e até mesmo superiores às do núcleo central, que perdeu parte de suas atividades (FRESCA, 2013, p.63).

Em 2006, a mancha do centro histórico verticalizado se inicia no cruzamento da Avenida Higienópolis com a Rua Sergipe sendo delimitado, no entanto, pela conformação do território e pela Avenida leste oeste e se expande a leste em direção à Avenida dez de dezembro e a Avenida Juscelino Kubitschek onde ocorre, ainda, a mudança de uso do solo, para predominantemente vertical e de comércios e serviços especializados, perdendo as características de bairro.



Figura 15: Unidade de paisagem 02 — Centro Expandido na Avenida Inglaterra.
Fonte: Acervo do autor.

A **Figura 15** retrata a Unidade de paisagem 02 — Centro Expandido é caracterizada pelo cruzamento do transbordamento de função de comércio e serviços do centro histórico com as áreas residenciais de classe média e alta. Sua distribuição no território se dá além das principais avenidas, como Maringá, JK e Leste-Oeste, se aproximando de fundos de vale onde o parcelamento se adequa a este território. Caracterizado pelo uso misto de residências de médio e alto padrão, comércio e serviços, bem como de algumas pequenas indústrias que ainda se mantêm.

Sua ocupação permite verticalização de gabarito alto, o que, no entanto, não é o predominante, sendo o gabarito de baixo para médio o predominante. A conformação do parcelamento com o território ao estilo inglês por vezes torna as vias demasiadamente longas, sendo proposto como solução à época a criação de vielas que cortam as quadras.

Pode ser considerada a paisagem que coincide com os subcentros ou novas centralidades identificadas pelo Plano Diretor em seu Macrozoneamento Urbano (Londrina, 1998), locais que concentram formas mais completas de urbanidade e são dotadas de equipamentos e infraestrutura, bem como praças e espaços verdes, e possui fácil acesso às demais regiões da cidade. Configura um segundo anel da

cidade formal, englobando o que Fresca (2013) denomina como a terceira centralidade de Londrina, especializada em serviços médicos, que

(...) apresenta especialidades médicas de alta complexidade como transplantes e UTI's diversas. Neste caso, a centralidade da área especializada deve ser entendida como um processo que antecedeu em Londrina, a descentralização. (...) Neste caso pode-se argumentar que se originalmente era uma forma de realização da centralidade, a partir dos anos de 1970 passou a manifestar a descentralização, já que viabilizou a reprodução e acumulação do capital nestas atividades (FRESCA, 2013, p.69).

Em 2006, a unidade de paisagem segue a oeste a partir do cruzamento da BR-369 e da PR-445 para leste, entre o Ribeirão Cambé e a Avenida Tiradentes seguindo a leste superando a Avenida dez de dezembro quando cruza com a Avenida Santos Dumont e segue pela Avenida Inglaterra, onde também supera o Ribeirão do Cambé. É também na avenida Higienópolis em sua continuidade a sul que é a superação do Ribeirão do Cambé.

A **Figura 16** retrata a Unidade de Paisagem 03 — Eixo de Tecido Especializado que caracteriza, pela sua forma alongada e distribuída ao longo de vias importantes e das rodovias, inserida em áreas consolidadas, tipologia de usos que atuam como atratores de consumo e concentram empregos, atrelados a eixos regionais, que atuam enquanto indutores de dispersão urbana. Assim, como se poderá conferir na Figura 36, esta unidade também configura enquanto usos e atividades que são grandes atratores e geradores de viagens. O parcelamento conferido nesta tipologia é de grandes lotes, maiores do que os das Unidades de Paisagem citados anteriormente e estão localizados, portanto, em espigões, o que também caracteriza um assentamento à topografia. A paisagem representa o que Fresca (2013) explica como a descentralização do centro de Londrina enquanto fenômeno relacionado à evolução das estruturas comerciais e da financeirização, aresta da “centralidade que se realiza dialeticamente” e evidências das características metropolitanas que a cidade está tomando. É também o que Polidoro (2011, p.08) denomina como “*Sprawl* como resultado da estrutura/ações governamentais”, complementando, no sentido de que o poder público local “foi o responsável pela implantação de inúmeras obras de infraestrutura que criaram condições para modificações na área central de Londrina” e seja superada.

Sua dispersão no sentido leste-oeste portanto marca a superação de Barreiras como rodovias e fundos de vale historicamente constituídos no processo de urbanização na cidade. Seu uso se caracteriza principalmente pelas formas não residenciais e sua ocupação pelas formas de galpão de gabarito médio. A depender do uso, são galpões ou lojas isolados no lote ou grandes fábricas cercadas por muros rente a Avenida marginal da rodovia; outras vezes são galpões (normalmente mais antigos) enfileirados sem recuo que formam um grande muro na avenida. São raros os espaços verdes qualificados, como praças e parques, nesta paisagem, sendo constituídos, em sua maioria, por canteiros gramados, faixas de domínio ou sobras do sistema viário.



Figura 16: Unidade de Paisagem 03 — Eixo de Tecido Especializado na Rodovia PR-445.
Fonte: Acervo do autor.

Esta forma de eixo pode ser considerada a forma concreta das dinâmicas econômicas sobre o meio rural quando se aproxima deste, sendo, para Paula *et al.* (2012), uma das formas vinculadas “ao crescimento das ocupações não-agrícolas no entorno das cidades”, na “demanda por terras não-agrícolas por parte de indústrias e empresas prestadoras de serviços, que buscam no meio rural uma alternativa mais favorável de operação”. Neste sentido, Fresca (2013) cita a implantação isolada do shopping Catuaí como fator de atração da expansão da cidade para a região sudeste, com provimento da infraestrutura por parte do poder público, em forma de desdobramento do núcleo central. Em 2006, o Eixo de Tecido Especializado notadamente é mais maciço no cruzamento da Avenida Brasília com a Avenida Tiradentes a oeste, indo no sentido leste, de Ibiporã. É também notável a norte também no sentido leste-oeste, junto à Avenida Saul Elkind. No sentido oeste sudeste a rodovia PR 445 cumpre função semelhante, porém, ainda de forma fragmentada. A fragmentação da mancha na Avenida 10 de dezembro e a Avenida Arthur Thomas representa a dificuldade da dispersão do que deveria ser um eixo no sentido norte-sul no território.

A **Figura 17** retrata a Unidade de Paisagem 04 — Espaço Qualificado pode ser caracterizada pela renovação de bairros residenciais de classe média que historicamente superaram os eixos que conformam a UDP 03 e mantém aspectos de centralidade e urbanidade que imputam a cidade formal. O parcelamento se dá basicamente sobre a forma de loteamento regular, observando, de forma predominante, aspectos positivos na proposição com qualidade da paisagem Urbana, como hierarquia e formalidades nas diferenças de uso. Apresenta verticalidade de gabarito médio pontualmente em meio a horizontalidade predominante, como em conjuntos habitacionais de quatro cinco pavimentos ou em pequenos centros comerciais.



Figura 17: Unidade de Paisagem 04 — Espaço Qualificado no bairro San Fernando.
Fonte: Acervo do autor)

Constata-se a presença de espaços verdes e praças. Em 2006, se dispersa em todos os sentidos, próximos a mancha das Unidades de Paisagem 2 e 3, enquanto forma de transbordamento da oferta de infraestrutura, que qualifica os bairros e a paisagem, denotando um possível desdobramento da centralidade.

A **Figura 18** retrata a Unidade de Paisagem 05 — Espaços de Média Qualificação, que pode ser resumida pela presença na paisagem de casas de lote estreito enfileiradas dispostas, normalmente, de forma que ressalta a declividade do território. Do parcelamento característico destaca-se a subdivisão de lotes em casas geminadas ou em fila, sendo o uso predominante o residencial, porém com a constante presença de atividades laborais na própria residência.

Assim, diferentemente da unidade de paisagem anterior a qualificação espacial não se dá por completo, pois a legibilidade de formas e hierarquias espaciais não acontece plenamente. Há pontualmente verticalização, em residências assobradadas, em edifícios onde se tem uma atividade não residencial no andar de

baixo e residencial no pavimento superior e em edifícios de uso não residencial, como escritórios, galpões ou lojas. A conexão com o restante da cidade já não é tão fácil e a presença de infraestrutura e equipamentos urbanos se torna mais rarefeito — tanto na edificação, como não há sistema para água pluvial ou de esgotamento ligados à rede municipal, quanto do loteamento, como quando o sistema viário é precário e o passeio para pedestres ou é inexistente ou, devido à largura ínfima da via, se torna local para o morador estacionar o carro.

É rara a presença de praças ou espaços verdes qualificados. É uma paisagem com indicativos da cidade informalidades ou irregularidades no espaço público, na ocupação de espaços como calçadas e passeios e nos espaços particulares, na ocupação de recuo frontal, por exemplo. A sua forma no espaço urbano de Londrina quase encerra um terceiro anel de urbanização. Neste sentido, em 2006, os Espaços de Média Qualificação estão localizados principalmente junto aos Espaços Qualificados e ao Eixo de Tecido Especializado. Estes espaços denotam, quando mais distantes, o início da ocupação dispersa.

A **Figura 19** retrata a Unidade de Paisagem 06 — Bairro de Paisagem Precarizada. Estes se localizam principalmente junto a fundos de vale e locais de alta declividade, caracterizados pelas fileiras de moradia, muitas vezes em construção não convencional, pela ausência de passeio público e acabamento asfáltico nas vias. É caracterizado pela acessibilidade difícil — no entanto, não é necessariamente nas bordas da cidade, como a leste, junto à Unidade de Centro Expandido. É a cidade informal e precarizada que não possui infraestrutura e equipamentos urbanos, sistema viário ou arborização.



Figura 18: Unidade de Paisagem 05 — Espaços de Média Qualificação no bairro Inglaterra
Fonte: Acervo do Autor



Figura 19: Unidade de Paisagem 06 — Bairro de Paisagem Precarizada.
Fonte: Acervo do Autor.

Em 2006, a paisagem precarizada está dispersa pontualmente no território em todos os sentidos, geralmente próximos a fundo de vale, distantes dos eixos viários regionais.

A **Figura 20** retrata a Unidade de Paisagem 07 — Espaços Enclausurados caracteriza-se pelo muramento de grandes áreas, preponderantemente para uso residencial, definindo o que se pode chamar de dispersão sem cidade. Configura loteamento fechado voltado para residências de classe média e alta, geralmente horizontalizadas, com pouca ou nenhuma conexão com a cidade, a depender da distância.

Em 2006, os espaços enclausurados são menores quando mais próximos do centro, sendo possível encontrá-los a oeste, sul e a leste, porém, aumentam de tamanho quando se dispersam no sentido sudoeste, ocupando grandes espaços de forma descontinuada da malha, tomando proporções e escalas questionáveis.



Figura 20: Unidade de Paisagem 07 — Espaços Enclausurados no bairro Tucanos
Fonte: Google Street View, organizado pelo autor.

A **Figura 21** retrata a Unidade de Paisagem 08 — Espaço Composto mais de Vazios do que Cheios são paisagens em transformação, que não configuram necessariamente uma ocupação, um uso ou até mesmo um parcelamento determinado, podendo configurar um vazio urbano, uma ocupação isolada ou incipiente, pois possui infraestrutura que é, porém, subutilizada. Pode ser também chamado de espaço intersticial.



Figura 21: Unidade de Paisagem 08 — Espaço Composto mais de Vazios do que cheios no bairro Jamaica
Fonte: Google Street View, organizado pelo autor.

A **Figura 22** retrata a Unidade de paisagem 10 — Espaço de Características Rururbanas está localizado de forma dispersa a norte, a leste e a sul da mancha Urbana, próximas ao perímetro urbano e podem ser caracterizadas pelo parcelamento ou não de gleba rural e uso voltado especialmente para lazer em forma de segunda residência em um local rural e, portanto, não dotado de equipamentos infraestruturas urbanas. Este tipo de paisagem pode ser descrito como um conjunto de chácaras e pequenos sítios dispersos no território, muitas vezes consolidando condomínio. Por vezes esse tipo de uso se altera para residência principal da família e destaca-se o parcelamento inferior ao mínimo requisitado por lei, caracterizando também uma forma de cidade informal.

Pode também ser considerada a forma concreta das dinâmicas econômicas sobre o meio rural quando se aproxima deste, sendo, para Paula *et al.* (2012, p.04), uma das formas vinculadas “ao crescimento das ocupações não-agrícolas no entorno das cidades”, na “demanda da população rural não-agrícola de alta renda por área de lazer e/ou segunda residência (casas de campo e de veraneio, chácaras de recreio) bem como os serviços a elas relacionados (caseiros, jardineiros, empregados domésticos etc.);”. Em 2006 pode se notar que a dispersão do espaço com características Rururbanas ocorre ainda próximo a eixos viários regionais como a Avenida Brasília e a PR-445 e se espalha principalmente no sentido sudoeste e a nordeste.



Figura 22: Unidade de paisagem 10 — Espaço de Características Rururbanas
Fonte: Google Street View, organizado pelo autor.

Sobre o período analisado, pode-se concluir que o território de Londrina já indica possuir elementos que caracterizam a urbanização contemporânea dispersa (POLIDORO, 2011) bem como o desdobramento do núcleo central e a metropolização e/ou macroubanização (FRESCA, 2013), pela complexificação do território e pelo aumento das desigualdades que demarcam a divisão territorial do trabalho, as ilegalidades e as exclusões nos espaços de urbanização incompleta ou precária. São indícios do aumento de complexidade, por exemplo, a população que se concentra em locais onde não há relação com o centro ou mesmo contiguidade com a mancha urbana, em um uso estritamente residencial, por vezes ilegal ou irregular, onde as possibilidades de trabalho e renda são distantes. Há também a concentração de atividades que garantem as condições necessárias à reprodução do capital; atividades necessárias à dispersão física da produção; atividades ligadas a serviços superiores.

O modo de morar pode ser descrito enquanto uma busca pela moradia que se aloca no território conforme a lógica capitalista — refletindo as contradições que abarcam o processo de estruturação urbana dispersa das cidades brasileiras. Dentre os fatores que explicam parcialmente este processo elencados por Bechelli *et al.* (2009) estão a dificuldade de sistematizar os dados, a fim de compreender este processo, sendo que também não há uma metodologia definida para estudá-lo; bem como, na elaboração de política pública de ordenamento territorial, se há a intervenção de agentes políticos, como imobiliários e políticos, na organização do espaço urbano da cidade.

Desta forma, pode-se concluir que a dispersão urbana configurada no primeiro recorte temporal tem relação com a distribuição de infraestrutura e o processo de estruturação urbana que se consolidou até o momento, ressaltando-se a ocupação da zona norte com a implantação do bairro cinco conjuntos, distanciado da mancha urbana, e a sul, que se conforma a partir Universidade Estadual de Londrina, do shopping Catuaí e do cruzamento da PR-445 com a Avenida 10 de dezembro. Estas duas situações configuram não somente vetores de expansão, mas polos que atraem a expansão da cidade e formam uma enormidade de vazios urbanos. Estas duas ocupações também podem ser diferenciadas a partir da forma de segregação socioespacial que cada uma representa, enquanto o centro, em certa medida, pela sua multiplicidade de usos, pode representar um ponto médio entre elas.

A análise realizada junto ao distanciamento temporal permite inferir que a legislação urbanística composta pelo Plano Diretor e sua legislação complementar dita até certa medida os processos de expansão e desenvolvimento urbano. A complexidade de paisagem proposta, baseada em subcentros e na boa distribuição de espaços de qualidade, bem como a distribuição de empregos não chega a todos os lugares. Os polos industriais previstos ao nordeste e a noroeste não se consolidaram, mas as glebas e lotes urbanizados vazios a norte foram ocupados. Da mesma forma, a área prevista para urbanização que hoje configura o bairro Gleba Palhano, levou tempo maior que a revisão do plano diretor, mas foi realizada. Na região sul, no entanto, a ocupação prevista como área de expansão tornou-se generalizada, causando grande impacto na dispersão projetada — que é agravada pela forma, por loteamentos fechados, de forma que a dispersão ocorrida não faz parte da cidade. No mesmo sentido, das proposições de duplicação de vias, muitas foram realizadas recentemente ou estão em obras (FOLHA DE LONDRINA, 2021). E quanto à estrutura macroviária, no extremo norte, tornou-se um imbróglio enquanto questão do contorno norte não se resolve politicamente e, no extremo sul, a proposição junto

com a proposta de instalação de um novo aeroporto não se consolidou, tendo em vista as intenções públicas demonstradas de concentrar esforços no aeroporto atual. Os elementos analisados a seguir, no segundo recorte temporal, diferem do primeiro recorte pelo aumento de complexidade que ocorre devido, principalmente, pelo incremento da fundamentação legal, consolidada no Estatuto da Cidade, e pela inserção de cidades médias, como Londrina, na lógica do sistema financeiro que transmuta a habitação e a moradia em mercadoria e ativo financeiro (ROLNIK, 2015).

4.1.3 Análise de Elementos de Dispersão Urbana em Londrina no segundo recorte temporal

O segundo recorte de análise da estruturação urbana de Londrina perpassa os anos 2008, 2010 e 2011. Este recorte temporal foi, novamente, determinado por conta do período representa diante do processo de urbanização recente das cidades brasileiras, enquanto um período em que se completa o primeiro ciclo de Planos Diretores fundamentados no Estatuto da Cidade, ao mesmo tempo que a dinâmica das cidades são drasticamente alteradas pela implementação do Plano Nacional de Habitação e a realização do Programa Minha Casa, Minha Vida, implantado em 2009. Assim, se realizou uma análise de dados e documentos a fim de retratar este período (Plano Diretor Participativo de Londrina de 2008, Censo 2010 e a Ortofoto de 2011, proveniente de convênio entre o Município de Londrina e o Paranaóidades e realizado pela COPEL) e esta análise fará relação com o recorte retratado anteriormente.

Em um movimento de análise semelhante, Amorim (2018) descreve e analisa o deslocamento do volume de oferta de terra urbana em metros quadrados, o volume de oferta de terra urbana em reais e o preço médio de terrenos ofertados nos classificados nos anos 2000, 2008 e 2012. Assim, o autor descreve a dissociação do preço médio e do valor absoluto da oferta de terra urbana de elementos que caracterizavam a estruturação urbana dos anos 2000 para uma configuração voltada muito mais para aspectos mercadológicos em 2012, tornando claro que a valorização da terra urbana “como ativo que se inscreve no espaço e no tempo e reescreve os movimentos espaciais e históricos de agentes econômicos por entre as estruturas urbanas e a reestruturação do espaço e das cidades” (AMORIM, 2018, p.351), o que caracteriza o “ajuste espacial” denominado por Harvey (2005) através do estabelecimento de novas fronteiras espaciais para a ação do capitalismo.

Este deslocamento caracteriza o processo de estruturação, que ocorre no decorrer da primeira década dos anos 2000, e se caracteriza pelo acirramento da segregação socioespacial decorrente das transformações que o Programa Minha Casa Minha Vida e os projetos imobiliários como o Marco Zero e a Gleba Palhano geraram no tecido urbano (**Figura 23**).



Figura 23: Imagens de satélite da região sul entre 2006 e 2020. A partir do canto superior esquerdo, em sentido horário: 2006, 2011, 2021 e 2019.
 Fonte: SIGLON, 2023; organizado pelo autor.

Desta forma, Fresca (2013) acrescenta à discussão descrevendo os projetos que caracterizam as alterações no território e na forma como os negócios imobiliários são geridos a partir da década de 2000.

Este conjunto como um caminho para discutir um dos aspectos da expansão de Londrina – PR, sede de uma região metropolitana recentemente criada e que vem apresentando complexidade na produção do seu espaço e um conjunto de atividades urbanas, que em parte, assemelha-se àquelas metropolitanas. (...) Os projetos imobiliários que estão sendo implantados na cidade de Londrina, só podem ser compreendidos diante do quadro de fortes transformações no sistema financeiro nacional e no mercado imobiliário. Assim, argumenta-se que a dimensão do processo de criação de centralidades intraurbanas e a ação das incorporadoras na cidade, manifesta a condição da mesma, ser um espaço metropolitano (FRESKA, 2013, p.52).

O Plano Diretor Participativo do Município de Londrina, promulgado em 2008 pela Lei nº 10.637 de 2008 (LONDRINA, 2008), que realiza uma leitura do território que parte de premissas diferentes do seu antecessor. Primeiramente, o Plano se alonga

nas questões socioeconômicas, como nos títulos “Da Promoção Humana e Qualidade de Vida” e “Do Desenvolvimento Econômico”. Um segundo ponto que se destaca é a metodologia empregada no desenvolvimento do Plano. Por se propor um método efetivamente participativo, foi dada ênfase nos processos com audiências públicas e o envolvimento com a comunidade — incluindo um plano “em paralelo” desenvolvido por jovens estudantes da comunidade. Por terceiro, o Plano propõe a leitura do território a partir dos diferentes temas que são inerentes (como Ordenamento do Território, Desenvolvimento Econômico, Gestão Democrática, entre outros) tendo como tema transversal o desenvolvimento sustentável do município, como é ressaltado em seu artigo 5º, e, no artigo 8º, determina as bacias hidrográficas municipais como unidades de planejamento do território.

Deste modo, o Plano determina em seus objetivos, para que se alcance o desenvolvimento de forma sustentável, no artigo 9º, “no que se refere ao ordenamento do território: a. racionalizar o uso da infraestrutura instalada, em particular, a referente ao sistema viário e transportes, evitando sua sobrecarga ou ociosidade” (LONDRINA, 2008, art. 9º). Determina-se, portanto, enquanto objetivo, a vinculação do ordenamento territorial ao processo de expansão da infraestrutura viária. No artigo 79 se explicita a importância da regulação e do controle do parcelamento, do uso e da ocupação do solo no processo controle “por planejamento contínuo” e de estruturação territorial, bem como esta estruturação, enquanto proposta, é apresentada no Macrozoneamento. No artigo 80 se descreve os elementos que serão considerados na regulação do uso e da intensidade do solo, como por exemplo a oferta ou a projeção de oferta de infraestrutura e a necessidade de “eliminar a segregação socioespacial e evitar os grandes deslocamentos entre moradia, trabalho e serviços”.

No mesmo sentido, quando são tratadas as diretrizes da Política Municipal de Gestão Metropolitana, é especificado o controle do processo de urbanização dispersa pelo incentivo à ocupação de vazios urbanos e a orientação à ocupação urbana nas áreas limítrofes. E ainda, no artigo 100, são definidas como “ações estratégicas da Estruturação Urbana”, que se relacionam diretamente com a minimização dos impactos causados pela urbanização dispersa, a urbanização do solo a partir das bacias hidrográficas, a distribuição dos usos e da intensidade de aproveitamento do solo e evitar a segregação de usos promovendo a mescla de usos. A ocupação de vazios urbanos também é abordada, no artigo 103, enquanto ação que integra o controle de qualidade ambiental.

Quanto à definição das Macrozonas, elas foram divididas espacialmente por áreas que abrangem as bacias hidrográficas ou eixos. De forma geral, é interessante destacar que as Macrozonas enquanto leitura do território correspondem à análise realizada por Unidades de Paisagem, apresentada mais adiante. Destaca-se a Macrozona Urbana Novo Centro, que se assemelha ao Centro Expandido. Considerando o processo de expansão descontinuado e seus impactos no ambiente urbano e rural destaca-se as Macrozonas da Bacia Hidrográfica do Jacutinga e de Baixa Densidade; as de preservação histórica, voltada para o patrimônio Espírito Santo e para a Memória Histórica do Heimtal; e previsão de uma Macrozona de Integração Metropolitana, com a finalidade de ordenar a conurbação. É interessante também destacar como a confluência da política habitacional com o ordenamento do território se alterou a partir da instituição do Programa Minha Casa Minha Vida, quando o Macrozoneamento de Média Densidade propunha:

(...) a Macrozona Urbana de Média Densidade, que corresponde ao polígono formado pela Estrada da Cegonha, a Estrutural norte-sul, a

Rodovia PR 445 e o limite do perímetro urbano municipal, na porção sudeste do espaço urbano, cujas referências são os loteamentos populares, tem por objetivo a expansão daqueles empreendimentos, garantida a conservação dos recursos naturais ali existentes (LONDRINA, 2008, art. 104, X).

É notável como a Política Habitacional proposta a partir de grandes conjuntos habitacionais realizada destoa do proposto na Lei Geral do Plano Diretor, de sua legislação complementar e do Plano de Zoneamentos Especiais de Interesse Social (AYOUB, 2017), cuja proposta se embasava em expansão continuada, qualificação e regularização dos espaços constituídos. Neste sentido, fica claro que o processo que se inicia com a implantação de grandes conjuntos habitacionais desconsiderou o princípio da política municipal de habitação de considerar “identidades e vínculos sociais e comunitários das populações beneficiárias” (STIPP, 2013, p.64) e as diretrizes de “assegurar a compatibilização entre a distribuição populacional, a disponibilidade e a intensidade de utilização da infraestrutura urbana” e de “assegurar, sempre que possível, a permanência das pessoas em seus locais de residência”. Da mesma forma, a Macrozona destinada à integração metropolitana, onde são implantados os grandes conjuntos habitacionais, não se efetiva e se consolida.

A Legislação de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano e da Zona de Expansão, regulamentado somente em 2015 pela Lei nº 12.236, estabelece como objetivo, no segundo artigo, “evitar a concentração e a dispersão excessiva da ocupação dos espaços, potencializando o uso da infraestrutura urbana”. A legislação mantém os parâmetros de densidade estabelecidos na lei de 1998, e determina 9 tipos de zoneamento residencial a partir destes parâmetros e das condições do sítio natural, da infraestrutura presente e da vizinhança. No entanto, a lei não faz uso dos níveis de densidade ao descrever e definir os parâmetros de ocupação e construtivos dos zoneamentos. Porém, pode-se apurar as densidades pretendidas a partir do estabelecido como parâmetro para parcelamento do solo ou enquanto ocupação, na forma de subdivisão ou de fração ideal.

QUADRO 2: Compilação das densidades relativas estabelecidas na forma de parâmetros na Lei de Uso e Ocupação do Solo

DATA (OU FRAÇÃO) MÍNIMA	DENSIDADE RELATIVA	CLASSIFICAÇÃO
2.500,00m ²	12 habitantes / hectare	Baixíssima
500,00m ²	60 habitantes / hectare	Baixa
360,00m ²	83 habitantes / hectare	Baixa
250,00m ²	120 habitantes / hectare	Média
180,00m ²	167 habitantes / hectare	Média
125,00m ²	250 habitantes / hectare	Média

Fonte: LONDRINA, 2015; organizado pelo autor.

Sendo a densidade média da cidade Londrina em 2010 uma densidade populacional média baixa, de 306 hab./km² (IBGE, 2010), o equivalente aproximado a 3 habitantes por hectare, faz-se necessário questionar, para que haja um aprofundamento em outras pesquisas, como se deram as formas de adensamento consolidadas até o momento em Londrina, em que o Centro Histórico, por exemplo, configura o espaço de maior verticalização e possui uma densidade de 8 habitantes por hectare, bem como compreender como os instrumentos de planejamento urbano se relacionam com a densidade habitacional.

A Legislação de Perímetros da Zona Urbana, dos Núcleos Urbanos dos Distritos e Expansão do Distrito Sede do Município foi regulamentada pela Lei nº 11.661/2012 e define os perímetros urbanos dos Distritos e o perímetro da Zona de Expansão, considerando todo o restante como área rural. A Lei estabelece procedimentos para a transformação das áreas urbanizadas da Zona de Expansão em áreas incluídas no Perímetro Urbano do Distrito Sede. A Zona de Expansão se estende a norte, a partir do patrimônio Heimtal em direção ao distrito Warta, mas principalmente a sul e a sudoeste, nas áreas descritas na Lei de Uso e Ocupação como áreas destinadas aos Macrozoneamento destinados a ocupação de baixa e média densidade. É interessante notar que o perímetro do Distrito Sede sofreu 3 alterações em 2014 adicionando glebas a sudeste, e, recentemente, em dezembro de 2022 — em pleno processo de revisão da lei de 2012 — foi incluído no perímetro uma grande porção de terra, de 23 hectares, no extremo norte do perímetro.

A Lei nº 11.672/2012 dispõe sobre o Parcelamento do Solo para fins urbanos, e determina como seus objetivos a prevenção à instalação ou expansão de assentamentos urbanos em áreas inadequadas e garantir a existência de padrões urbanísticos e ambientais de interesse da comunidade. Também determina que os parcelamentos para fins urbanos só poderão ser aprovados e executados se localizados na Zona Urbana ou de Expansão Urbana. Estabelece as modalidades de parcelamento em forma de condomínio urbanístico, em que a divisão de imóvel em unidades autônomas e cujas áreas doadas destinadas a uso público devem estar situadas fora do perímetro do condomínio. Para esta modalidade são estabelecidos parâmetros e critérios de implantação que são compreendidos como formas de minimizar o impacto destas áreas que configuram espaços enclausurados.

Uma das medidas estabelecidas por lei é a proibição de haver a implantação de condomínios adjacentes, devendo estes estarem distanciados, minimamente, por 120 metros. No entanto, pode-se verificar nas análises a seguir que este dispositivo não logrou resultado, sendo notado o efeito inverso: os condomínios tendem a se concentrar espacialmente. Tal fato se deve, possivelmente, a tendência observada por Villaça (2001), de as classes de maior renda se agruparem no território, como forma de manter o "prestígio" da vizinhança.

Outra forma de parcelamento do solo urbano para fins domésticos são os Condomínios Urbanísticos de Chácaras de Lazer, que devem se adequar às diretrizes viárias e realizar os serviços de infraestrutura previstos para loteamentos regulares, inclusive o revestimento asfáltico. Esta forma de parcelamento é definida como voltada para a ocupação em baixa densidade, estabelecendo o lote mínimo como 1.500,00m², sendo proibido seu parcelamento enquanto parte da Zona de Expansão Urbana. Este parcelamento, desta forma, configura uma densidade relativa de 20 habitantes por hectare, considerada ainda baixíssima. A possibilidade de implantar duas residências na mesma data possibilita dobrar este valor, que ainda é baixíssimo, no entanto.

Na análise do adensamento de Londrina em 2006 (**Figura 24**), revela-se que o centro se mantém consolidado e parcialmente adensado; no setor sul a ocupação se intensifica em expansão e verticalização, em direção ao extremo sul pela disseminação de condomínios fechados, conformando vazios urbanos e tornando-se uma centralidade e polo de origem e destino de viagens urbanas; nos limites conurbados a oeste e a leste continua o processo de adensamento; na região norte a ocupação se intensifica em expansão e adensamento em direção ao Ribeirão Jacutinga.

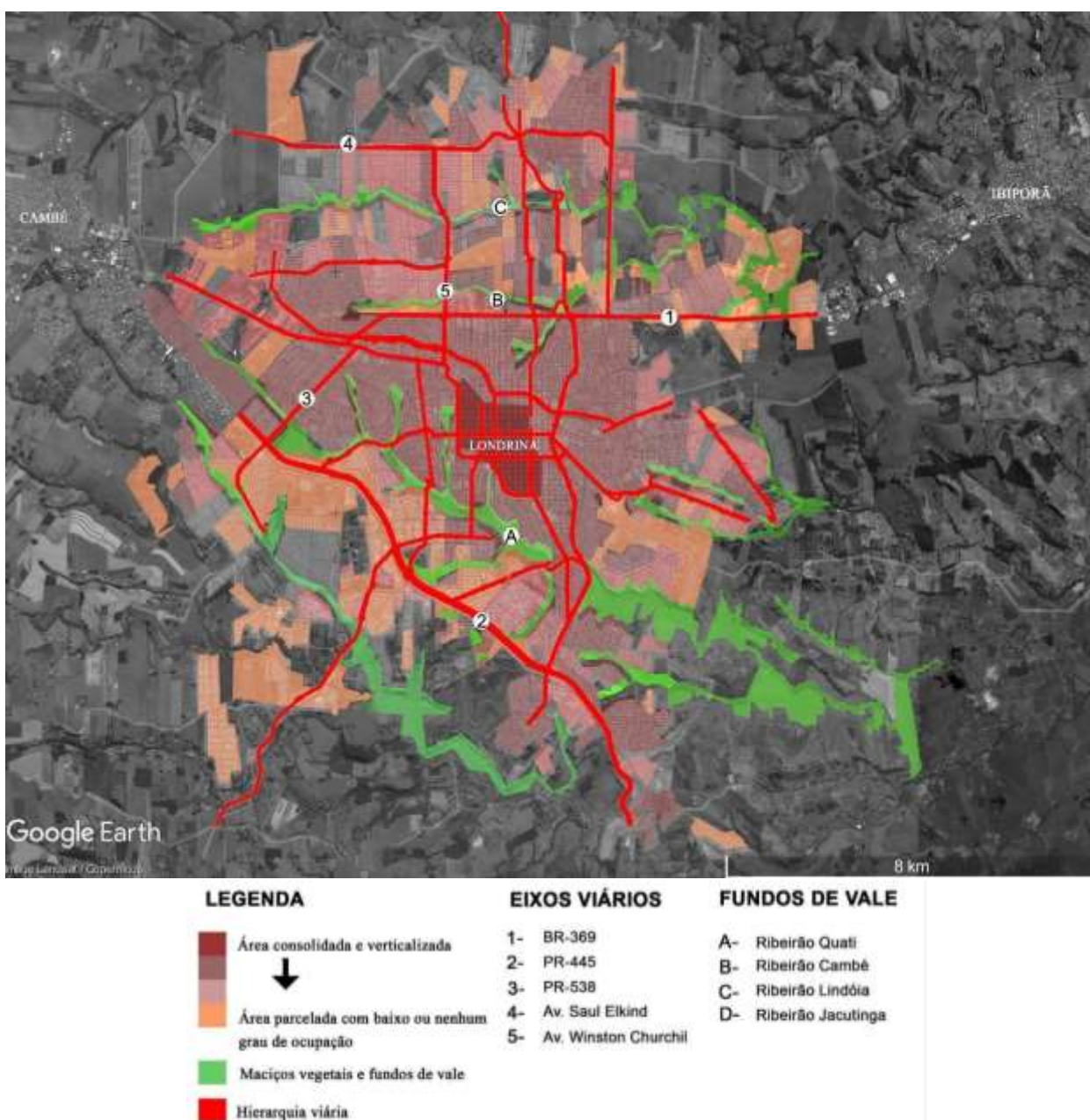


Figura 24: Mapa do adensamento urbano de Londrina, PR, 2006
Fonte: ALBUQUERQUE et al., 2022).

É importante ressaltar as claras diferenças socioespaciais e de mobilidade entre a região norte e sul, em termos de uso do solo, padrão de renda e mobilidade urbana (ZANON, 2013). Nas regiões norte e sudeste se concentram o maior número de assentamentos precários, marcadas pelo alto adensamento populacional e pela concentração de populações de baixa renda. Enquanto isso, a população com renda superior a 5 salários-mínimos se encontra nas regiões sudoeste e centro (AMORIN, 2015). O uso de veículos individuais continua a subir na cidade, enquanto a demanda por transporte coletivo caiu significativamente nos últimos anos, reduzindo em mais de 20% nos últimos quatro anos, de acordo com o Plano de Mobilidade de Londrina (2020). A dinâmica dos processos de segregação socioespacial ao concentrar manchas de menor renda no setor norte e de maior renda no setor sul, refletem no padrão de mobilidade urbana observado, destacando-se a grande tendência de crescimento da motorização individual nos últimos anos, que causa impactos na qualidade de vida, no tempo de deslocamento e na poluição atmosférica.

No sentido de melhor compreender como se dá a configuração espacial da cidade no momento retratado, o estudo “Espaços de diferenciação socioeconômica nas Concentrações Urbanas do Brasil” (IBGE, 2017) realizou a caracterização da distribuição espacial de da população e das condições de moradia na década de 2010. O estudo analisou a concentração da população por Tipo Intraurbano, descrevendo esta distribuição como “características de distribuição zonal e alinhado à rodovia”, isto é, organizam-se a partir dos zoneamentos e tem como indutor e limite as rodovias (**Figura 25**).

Figura 21 - Concentração Urbana alinhada

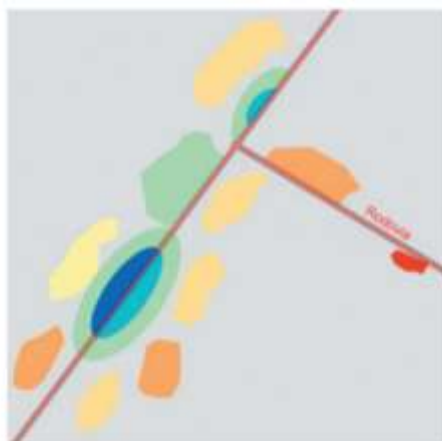


Figura 22 - Concentração Urbana zonal



Figura 25: Representação de formas urbanas e distribuição socioeconômica da população Fonte: IBGE, 2017; organizado pelo autor.

O estudo aprofunda no reconhecimento de padrões de distribuição espacial das qualidades do espaço construído e de aspectos sociodemográficos da população (**Figura 26**), possibilitando a compreensão da dinâmica urbana por um viés socioeconômico e pode contribuir para a compreensão da distribuição da Ocupação Não-Residencial. A análise classifica Londrina enquanto um município que proporciona boas condições de vida, e classifica a população e o espaço construído, em seu caso, principalmente, nos seguintes quatro tipos intraurbanos, ordenados por percentual:

- **Tipo E** (compõe 61,10% da população e 63,30% das áreas, representada por vendedores do comércio, operadores de máquinas, operários qualificados e estão ocupam “grandes parcelas da mancha urbanizada principal, interligando áreas com melhores e piores condições de vida” (IBGE, 2017, p.30)). Em Londrina, a mancha deste tipo se dispersa em grande parte no sentido de oeste para leste, pela rodovia BR-369 entre a Ferrovia e a avenida Leste-oeste (Figura 26).
- **Tipo G** (que compõe 15,30% da população e 13,50% das áreas, destacando-se a população cujas ocupações de menor qualificação como elementares e comércio, além daquelas de operários qualificados e estão distribuídos espacialmente “entremeadas, no tecido urbano, junto às áreas com melhores condições de vida, ou na borda da Tipologia intraurbana mancha urbanizada principal formando, muitas vezes, uma faixa entre os tipos melhores e piores” (IBGE, 2017, p.30). Em Londrina, são duas manchas que se dispõem a norte a partir da Ferrovia e a sul a partir do cruzamento da avenida 10 de dezembro e a rodovia PR-445 (Figura 26).
- **Tipo C** (12,80% da população e 13,30% da área, representado por pessoas com ocupação enquanto dirigentes, profissionais das ciências e intelectuais e técnicos de nível médio, que se distribuem conforme “se avizinham às mais ricas nos municípios sede”) (IBGE, 2017, p.30). Parte da região do Centro junto a avenida Leste-oeste, segue a oeste, até o cruzamento da Avenida leste-oeste com a Avenida Tiradentes e segue a sul até a rodovia PR 445 em direção à avenida 10 de dezembro (Figura 26).
- **Tipo D** (8,50% da população e das áreas, destacando-se a população cuja boa condição de vida e espacialmente “estando disposto comumente próximo ou no entorno de áreas mais ricas” (IBGE, 2017, p.30), de média qualificação. Em Londrina, a mancha parte do núcleo central em direção a leste, nos bairros ao redor do aeroporto (Figura 26).

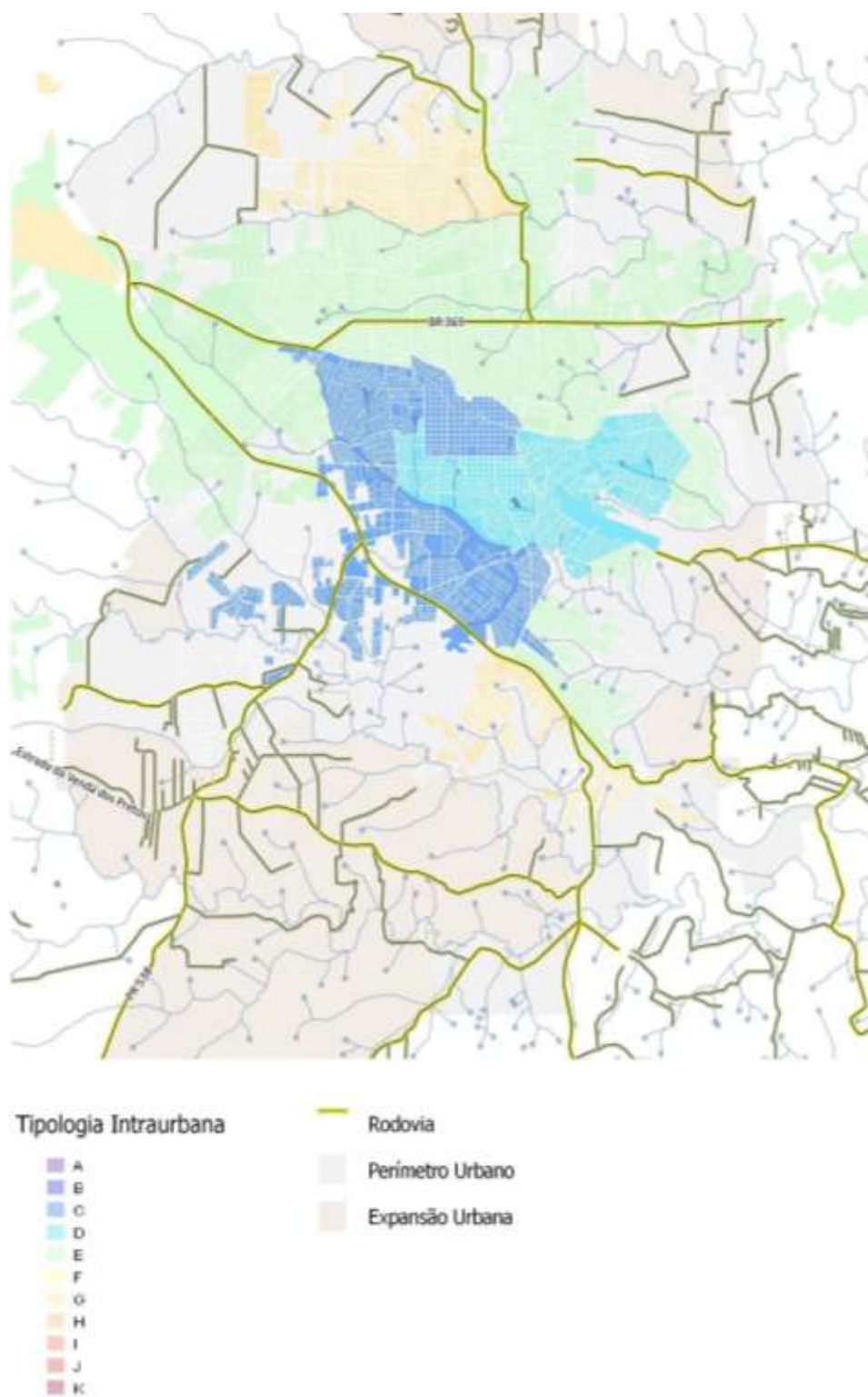


Figura 26: Formas urbanas e distribuição socioeconômica da população de Londrina
 Fonte: IBGE, 2017; organizado pelo autor.

4.1.3.1 Análise de dados da estruturação da população de Londrina no ano 2010.

A análise da População Absoluta (**Figura 27**) por bairros de Londrina do ano 2010 demonstra a distribuição da população na região norte, do bairro Cinco Conjuntos para os demais bairros. Há também o aumento da população entre as Rodovias BR-369 e PR-445, indicando um deslocamento populacional para sul, no bairro Guanabara. O mesmo movimento é percebido a leste, transpondo a ferrovia e o aeroporto, de aumento populacional. De modo geral, se percebe o aumento da população relativamente aos bairros ao redor do Centro, porém, os grandes contingentes populacionais se concentram, ainda, na região central, e em bairros na periferia, em maior escala no sentido norte a oeste, conformando uma faixa intermediária de população absoluta entre eles, havendo também um aumento da população a sul.

A análise da taxa de crescimento populacional entre 2000 e 2010 (**Figura 28**) tem como objetivo compreender como o aumento da população ocorreu espacialmente nos três recortes temporais fazendo evolução percebida a partir da análise anterior. O levantamento das taxas de crescimento anual tem como base os dados populacionais do IBGE (2000 e 2010) e do PlanMob (2018) e descrevem a variação média anual positiva ou negativa do acumulado nos intervalos de 11 e de 9 anos, respectivamente. É necessário ressaltar também que, no momento da composição dos mapas, fez-se uso de uma mesma escala de valores a serem representados, de modo que a legenda seja a mesma para os dois mapas, sendo possível entender o aumento populacional enquanto processo.

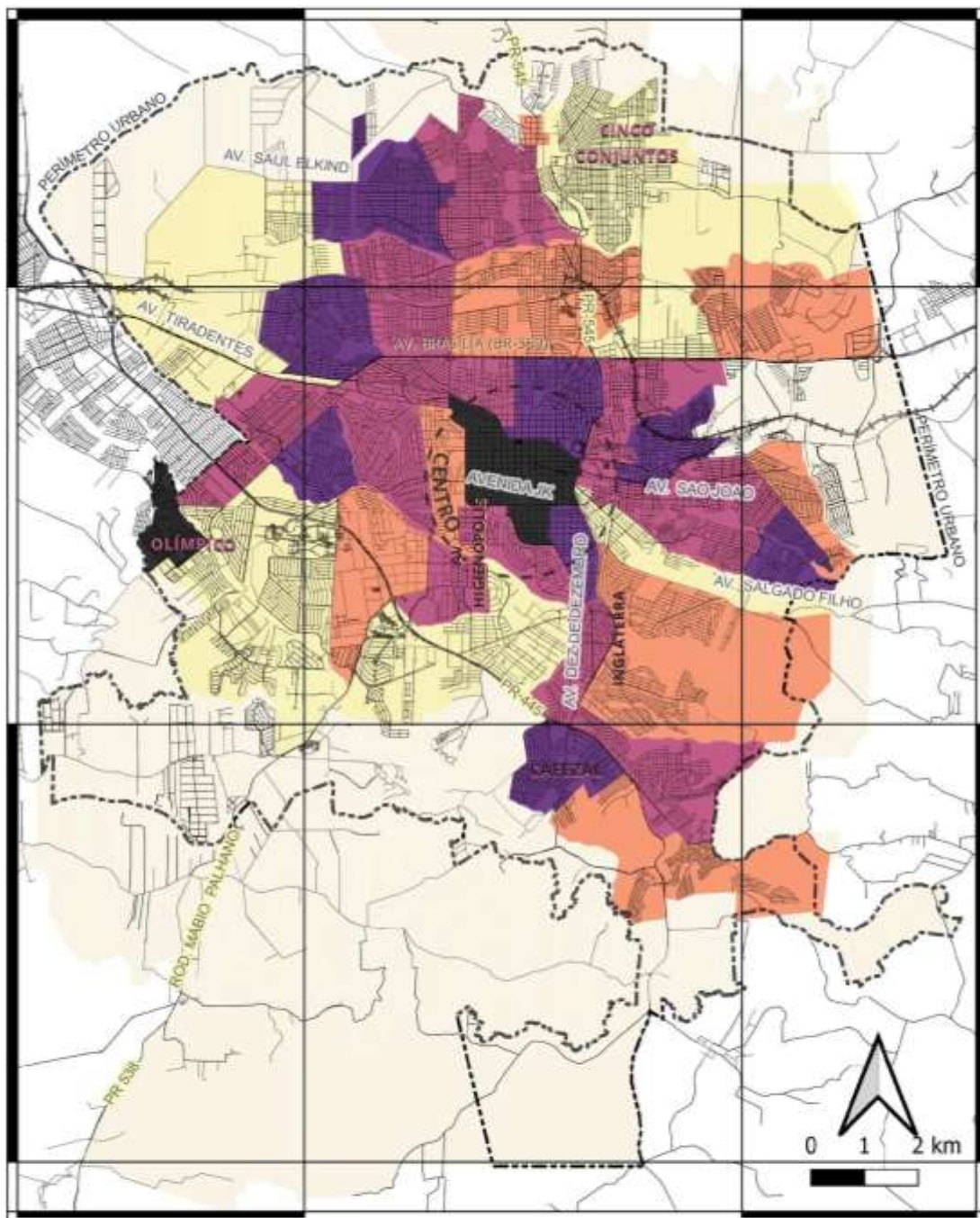
resulta, entre os períodos, respectivamente, em aumentos acumulados de quase 5% e de 1,2%. A fim de compreensão da escala dos números, faz-se necessário ressaltar que um aumento de 3% no período de 11 anos significa um aumento acumulado de 40%, e, em 9 anos, 30%.

No período se percebe estabilidade (entre -03% a +03%) como o valor de maior predominância no mapa, podendo ser verificado na região central e nas áreas onde correspondem os vetores de crescimento, como a região norte e a região sudoeste. Observa-se uma diminuição da população nos bairros mais próximos ao centro e naqueles que conurbam com Cambé; enquanto há um crescimento maior nos bairros mais dispersos, nas franjas da malha urbana em todos os sentidos.

A análise da Densidade Populacional do ano 2010 (**Figura 29**) decorre, como na análise anterior, da relação entre população e espaço. De modo geral, percebe-se que as maiores densidades se deslocaram da rodovia BR-369 para a periferia a noroeste, a nordeste e a sudeste. É possível notar o deslocamento da densidade populacional em sentido à rodovia PR-445 e ao shopping Catuaí, porém, comparativamente, ocorre em menor escala. Fresca (2013) relaciona esta mudança ao processo denominado “terceiro período da verticalização” iniciado em 2000, quando há a implantação de muitos edifícios verticais, sendo:

A maior parte desses empreendimentos foi destinada às rendas médias e altas, dependendo de sua localização (...) por outro lado, empreendimentos destinados às rendas média e média baixa estão localizados em áreas periféricas ao centro em processo de reestruturação econômica e investimentos públicos (AMORIM, 2015, p.362).

Ayoub *et al* (2021) relacionam a densificação da periferia ocorrida a partir do ano 2000 ao processo de conversão de área rural em urbana como forma de alavancar a valorização imobiliária nestas áreas que resulta, no entanto, em um padrão do uso do solo que reforça a segregação espacial. No entanto, destacam a diferença do processo que ocorre a partir de 2010 com alguma similaridade, porém, que ocorre a partir de uma nova lógica, de forte investimento estatal e de novos mecanismos de financeirização da moradia que surgem pelo Programa Minha Casa Minha Vida.



DENSIDADE POPULACIONAL (hab./km²) POR BAIRRO

ANO 2010

- >150 (hab.km²)
- 150 – 300 (hab.km²)
- 300 – 500 (hab.km²)
- 500 – 800 (hab.km²)
- >800 (hab.km²)

MANCHA PERÍMETRO E EXPANSÃO URBANA

1:80.000 SIRGAS 2000
 -51.164786529654016,
 -23.340075637487224
 2022-12-18

Figura 29: Mapa de Densidade Populacional por Bairro no ano 2010
 Fonte: IBGE, 2000; organizado pelo autor.

4.1.3.2 Análise da evolução da ocupação urbana de Londrina em 2011.

A análise da Ortofoto Paranacidade (COPEL, 2011) possibilitou uma segunda leitura do território quanto às formas de Uso e Ocupação do Solo e sua classificação por Unidades de Paisagem e a comparação destas com as análises realizadas no recorte anterior.

Em comparação com 2006, a Ocupação Densa é caracterizada pelo surgimento de novos pontos de adensamento próximos aos limites do município, seja pela verticalização das habitações ou pelo parcelamento por subdivisão de lotes e a constituição de residências geminadas. Paula *et al.* (2012) explicam estes avanços da densificação para a periferia em duas formas distintas, sendo uma em áreas mais precárias, em novas frentes de expansão, em outra em um movimento de adensamento junto a conjuntos já consolidados, da era do BNH. Estas frentes se concentram principalmente na região norte e na região sudeste.

Ao longo das décadas de 90 e 2000 a implantação de conjuntos habitacionais na região norte da cidade persiste, porém, agora preenchendo parte dos vazios deixados e contando com provisão de infraestrutura. Hoje ainda prevalece a escolha da região norte de Londrina para alocação de conjuntos habitacionais, como visto nos dois empreendimentos recentemente implantados pelo MCMV, entretanto os conjuntos mais recentes do programa foram distribuídos também na zona sul da cidade (AYOUB, 2017, p.11).

A autora explica ainda os conjuntos que foram implantados pelo Programa foram, em grande parte, alocados em detrimento das diretrizes estabelecidas no Plano Diretor vigente a partir de 2008, no Plano de Zonas Especiais de Interesse Social (“engavetado” em 2011) e no Plano de Local de Habitação de Interesse Social (elaborado em 2011).

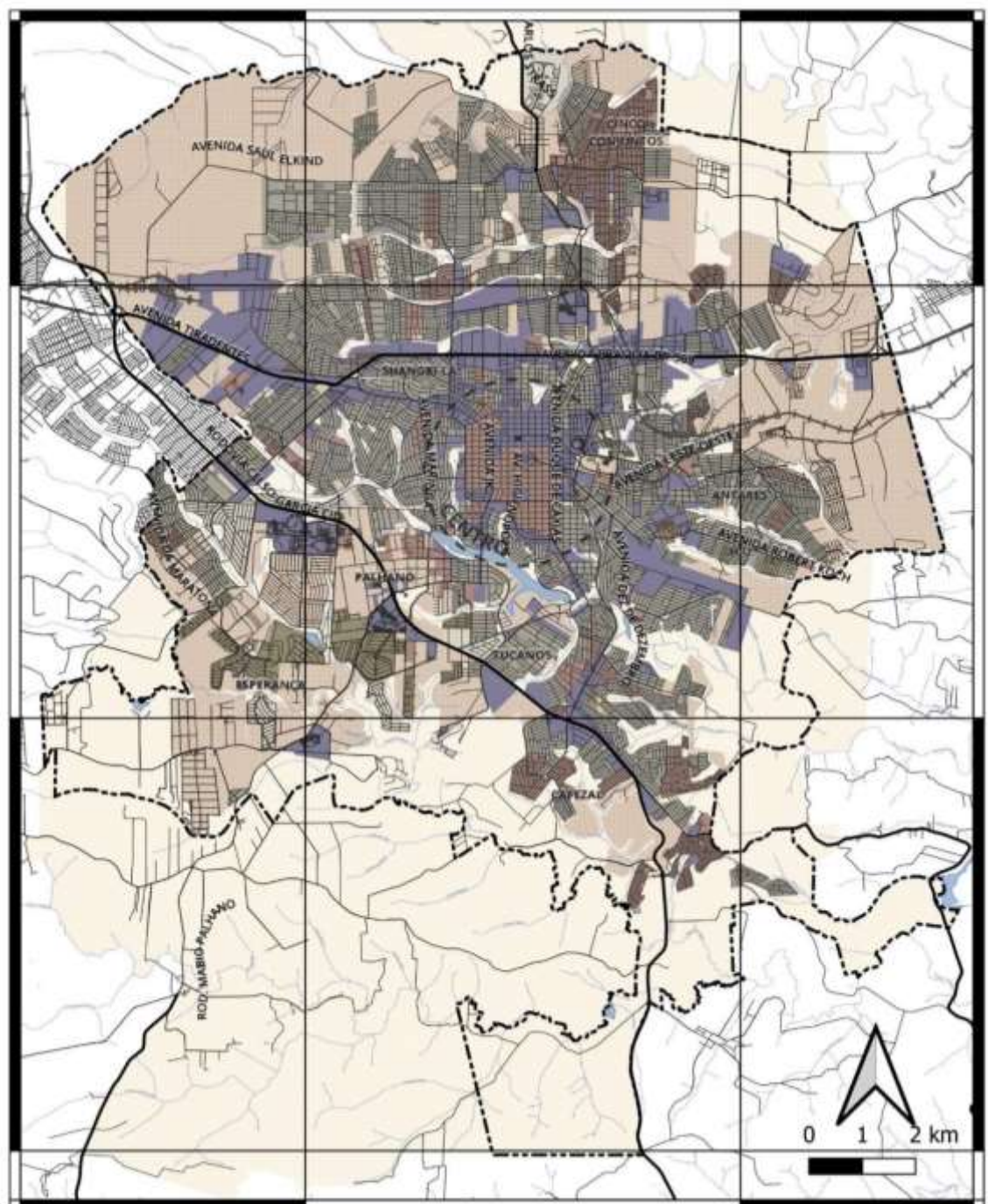
Percebe-se que a Ocupação Residencial Consolidada em 2011, comparada com 2006, destaca a efetiva consolidação de bairros que estavam em formação em 2006, junto às vias de grande porte em todos os sentidos, com exceção a sudoeste, onde a expansão da cidade se dá de forma dispersa, a partir de condomínios fechados. Compreende-se que houve a superação das barreiras físicas e naturais. Ocorre também nas extremidades da mancha urbana, como a norte, na Avenida Winston Churchill, da Avenida Bento Monteiro, no bairro Jardim Nova Esperança e no entorno da Rodovia PR-445. O mapeamento dos empreendimentos verticais do Programa Minha Casa Minha Vida realizado por Ayoub *et al.* (2021) esclarece como o programa induziu o desenvolvimento urbano por suas duas faixas, sendo

(...) possível verificar que as áreas em que foram implantados os empreendimentos verticais com subsídio para Faixa 2, também receberam outros empreendimentos verticais com porte e tipologia semelhantes e que não estão enquadrados no PMCMV.

(...) Por outro lado, o adensamento promovido pelos empreendimentos Faixa 1 funciona como alavanca para a valorização de áreas afastadas da cidade, produzindo novas áreas de adensamento em regiões desprovidas de equipamentos e localizadas nas franjas urbanas (AYOUB *et al.*, 2021, p.365)

A Ocupação Não-Residencial em 2011, comparada com 2006, expande e se consolida em direção aos extremos, através de eixos viários, seguindo, a norte, pela Rodovia PR-545, a sul-sudeste, pela Rodovia PR-445 e a leste, pela Rodovia BR-369. A oeste constatou-se pouca ou nenhuma alteração, provavelmente por haver

transbordamento das atividades Não-Residenciais para a conurbação com Cambé. Os Loteamentos Fechados em 2011, comparados com 2006, também se expandem e consolidam a sudoeste, em sentido ao Perímetro Urbano e ao Patrimônio Espírito Santo, conforme previsto por Paula *et al.* (2011). Há também a disseminação de pequenos Loteamentos Fechados a sul, no Bairro Tucanos e a leste, no bairro San Fernando. As manchas de Ocupação Residencial Não Consolidada em 2011 tiveram grande diminuição em comparação com 2006 por conta da efetiva ocupação pelos usos residenciais, na implantação de loteamentos comuns, conjuntos habitacionais e condomínios fechados, quanto não residenciais. No entanto se tem manchas especialmente a sul, ao redor da UEL, mas também a norte e a oeste. O Uso Rural, de Chácara ou Não-Ocupado é mais predominante neste recorte, em 2011, e, comparado com 2006, se diferencia pela diminuição das manchas relativas ao uso de Chácaras a norte e a sul, ao redor da Rodovia PR-445, próximas ao Lago Igapó, ao Ribeirão do Cambé e do Ribeirão Jacutinga.



- ANÁLISE DE OCUPAÇÃO ANO 2011
- OCUPAÇÃO DENSA
 - OCUPAÇÃO RESID. CONSOLIDADA
 - OCUPAÇÃO NÃO RESIDENCIAL
 - LOTEAMENTO FECHADO
 - OCUPAÇÃO RESID. NÃO CONSOLIDADA
 - USO RURAL, DE CHÁCARA OU NÃO OCUPADO

1:80.000 SIRGAS 2000
-51.164786529654016 ,
-23.340075637487224
2022-12-18

Figura 30: Mapa de Análise das formas de Ocupação em Curitiba no ano 2011
Fonte: SIGLON, 2022; organizado pelo autor.

A leitura do território de Londrina em 2011 a partir de Unidades de Paisagem (**Figura 31**) nos permite identificar o aumento da área do Centro Expandido, que supera barreiras como o lago Igapó e a avenida 10 de dezembro. Da mesma forma, a Unidade de Eixo de Tecido Especializado consolidou as manchas fragmentadas principalmente a norte, sudeste e sul. Nota-se o processo ao redor da rodovia PR-445 de diminuição da fragmentação, consolidando a região como polo de comércios e de serviços. Percebe-se estas alterações principalmente como o processo de consolidação a áreas que tangenciam o centro histórico que pode ser notado na análise de formas de ocupação comparando os anos 2011 e 2006. Nos aspectos apresentados, o mapa demonstra alguma similaridade com o Mapa da Formas urbanas e distribuição socioeconômica da população de Londrina (**Figura 26**) no que toca a relação entre a concentração de riquezas e a forma urbana. Da mesma forma, se comparada a distribuição populacional apresentada nos mapas que apresentam a distribuição populacional se percebe que há, com exceção do Centro Histórico, uma mancha de média-baixa densidade e alocação populacional que configura um anel incompleto ao seu redor.

As Unidades de Paisagem que representam os grandes contingentes residenciais, as Unidades de Espaço Qualificado, de Média Qualificação e de Paisagem precarizada, de forma clara, ocuparam ou consolidaram os vazios que existiam em 2006, principalmente nas regiões norte, entre a avenida Brasília e Saul Elkind; leste, nos bairros entre o Hospital Universitário e a Universidade Tecnológica; e sul-sudeste, entre a rodovia PR-445 e o lago Igapó. Acompanhando esta expansão, os Espaços Enclausurados, como condomínios residenciais verticais ou horizontais, aumentaram em quantidade, porém em formas menores, próximo à rodovia PR-445, enquanto poucos grandes condomínios são implantados mais próximo do perímetro urbano, em meio a área rural. A norte e a leste também surgem alguns condomínios, muitos deles em decorrência do Programa Minha Casa Minha Vida, conforme Ayoub *et al.* (2021). Segundo as autoras, pela modalidade 2 do programa, encontram-se conjuntos habitacionais a leste, mais próximos do Centro Histórico e da mancha urbana consolidada, enquanto a norte encontram-se conjuntos habitacionais da modalidade Faixa 1, que se destacam da mancha urbana.

O que se pode perceber das áreas Mais Vazias do que Cheias e de Características Rururbana é que com o avanço da mancha urbana pela consolidação e da expansão dos usos houve uma diminuição significativa destas. Na área norte, principalmente, o contexto destas áreas era de urbanização completa ou parcial, que diminuiu consideravelmente. A sudeste pode-se perceber um desdobramento da mancha urbana que ocorreu de forma maciça, sem conformar vazios, em uma ocupação sequenciada. Por outro lado, a leste, na altura da rodovia BR-369, principal conexão com Ibiporã, ainda estão presentes os grandes vazios e áreas com finalidades Rururbanas. Se pode concluir pela análise da evolução do território que o processo de formação de vazios urbanos segue uma lógica dialética: quando áreas com vazios urbanos se consolidam e são “preenchidas” com uso, geram novos vazios. Conforme explica Nascimento (2016), é necessário compreendê-los enquanto parte do

(...) processo de expansão territorial ao longo do tempo e as formas padronizadas através das quais os vazios urbanos se inscrevem espacialmente, até a contemporaneidade, com amparo metodológico de imagens de satélites. A partir da contextualização desses processos, é possível identificar e comparar as possíveis alterações locais e verificar se há maior ou menor presença dos vazios urbanos no tecido

urbano de Londrina (NASCIMENTO, 2016, p.03).

O autor descreve este processo, marcado pela implantação dos conjuntos habitacionais na área norte da cidade na década de 1970, a implantação do shopping Catuaí e de condomínios fechados na década de 1990 e o gradual processo de conurbação entre Londrina, Cambé e Ibiporã, que conformam um “eixo de integração” (POLIDORO, 2009, p.75). Junto a isso, mapeia e explica o processo de aumento do perímetro urbano em 1934, 2004 e 2012; a expansão da mancha urbana e a sucessiva formação de vazios urbanos. O autor apresenta dados de que, em 2006, 30% do perímetro urbano era composto por vazios urbanos; e que em 2011 este percentual aumenta para quase 43%.

(...) Observa-se que a característica de localização dos vazios urbanos se dá em toda área do perímetro, embora mesmo que em menores extensões, em áreas próximas ao centro principal, demonstrando a incompatibilidade com relação à ocupação uniforme e contínua do urbano. (...) Embora a maior parte dos vazios e aqueles de maiores dimensões encontrem-se nas extremidades norte e sul do perímetro urbano, há uma faixa central no sentido nordeste e oeste, representativa na qual ocorre o processo de conurbação de Londrina com as cidades de Cambé e Ibiporã. (NASCIMENTO, 2016, p.10).

Compreende-se que este processo tem relação com a guinada que as cidades, de modo geral, têm com o advento do Programa Minha Casa Minha Vida, que permitia, enquanto exceção, a construção de grandes conjuntos habitacionais em locais isolados, desvinculando os futuros moradores de seus locais de origem quando uma demanda era comprovada por PLHIS (Plano Local de Habitação de Interesse Social), sendo calculado para Londrina, em 2011, a demanda de aproximadamente 14 mil habitações (AYOUB, 2017). A autora, neste caso, conclui que “o vínculo do recurso ao PLHIS aponta problemas, pois desvincula o déficit do espaço e, assim, oculta da busca por solução a revisão da estrutura fundiária e imobiliária urbanas” (AYOUB, 2017, p.17).

Sobre o período analisado pode-se concluir que a financeirização da economia e a consequente crise econômica internacional de 2008 gerou consequências ao território e à urbanização em Londrina. No sentido econômico, Amorim (2018) descreve como a oferta de terras urbanas e seus preços se deslocam no território das regiões centrais para as periferias, reiniciando um ciclo de valorização por meio do “ajuste territorial” (HARVEY, 2015). A descentralização é, neste momento, parte da realidade e pode ser aferido pelo deslocamento populacional que ocorre e está representado na **Figura 28**, que retrata a taxa de crescimento anual entre os anos 2000 e 2010. Pode-se também verificar o aumento das áreas que representam um segundo nível de densidade populacional quando se compara a **Figura 29** com a **Figura 5**. No mesmo sentido, o deslocamento do centro pode ser verificado pela diminuição dos espaços caracterizados enquanto não consolidados, na análise das Formas de Ocupação, o que torna o território menos fragmentado. Também é perceptível o delineamento que se forma dos arranjos das atividades econômicas pelas unidades de paisagem caracterizadas enquanto Eixos de Tecidos Especializados, que indicam a formação de sub centralidades e possíveis vetores de expansão. O mapa de tipologias intraurbanas acrescenta, neste sentido, retratando o quanto as formas de ocupação e a qualidade de vida em Londrina estão concentradas em um eixo cujas barreiras, como a topografia e a rodovia ou a ferrovia, são difíceis de superar.

Compreende-se, assim, que o macrozoneamento enquanto forma de projeto de cidade que opera a longo prazo, determinando por diretrizes o desenvolvimento urbano para períodos superiores do que os 10 anos estabelecidos para planos diretores. Nesse sentido podemos destacar a realização a longo prazo do desdobramento do Centro Histórico em 3 novas centralidades e a macroestruturação viária proposta. Por outro lado, as propostas voltadas para proteção ambiental, integração Metropolitana e Preservação Histórica não lograram, possivelmente, por conta das alterações que a Lei de Uso Ocupação do Solo sofreu, desconectando-se do projeto que o Macrozoneamento compunha.

Outros elementos que são adicionados à complexidade do território são os conjuntos habitacionais financiados pelo Programa Minha Casa Minha Vida e os condomínios fechados, que delimitam e cerceiam o espaço no território, sendo implantados no primeiro recorte, mas se consolidam enquanto forma de ocupação somente no segundo recorte temporal. É perceptível pelo mapeamento dos conjuntos habitacionais o quanto o programa operou como indutor do desenvolvimento urbano nas regiões adjacentes ao centro e nas regiões próximas ao perímetro urbano. Em sentido parecido, os condomínios fechados estabelecem as novas fronteiras da expansão urbana e confundem os limites do que é rural e urbano. São elementos que adicionam tensão à superação das barreiras citadas, se unindo, no processo, por exemplo, ao shopping Catuaí e ao bairro Cinco Conjuntos.

4.1.4 Análise de Elementos de Dispersão Urbana em Londrina no terceiro recorte temporal

O terceiro recorte de análise da estruturação Urbana de Londrina compreende os anos 2018, 2019 e 2020. O recorte temporal foi determinado pois coincide novamente com um novo ciclo de planejamento – abarcando uma segunda geração de planos diretores pós Estatuto das Cidades - e de dados disponíveis para análise. Neste caso, a revisão do Plano Diretor é iniciada em 2017, servindo enquanto marco, enquanto o Plano de Mobilidade Urbana é parcialmente concluído em 2018, oferecendo os dados que servem para a análise do crescimento populacional. Também são feitas análises a partir dos dados da Pesquisa Origem Destino (PlanMob, 2018). As imagens de satélite que baseiam as análises de formas de ocupação e quanto a formação de unidades de paisagem são dos anos 2019 e 2020, sendo produzidas pela Infraero e disponibilizadas pelo SIGLON.

O período retratado representa a continuidade do processo iniciado a partir da década de 2000, de radicalização do capitalismo sobre o território e acirramento das desigualdades socioespaciais. O que é acentuado por uma nova crise econômica — crise que não impede, no entanto, o avanço dos projetos imobiliários. Os GRÁFICOS 01 e 02 demonstram que o ponto mais baixo da produção habitacional em Londrina se deu nos anos 2014 e 2015 (BRASIL, 2023) tanto em números de unidades quanto em valor empenhado em construí-las.

Os números demonstram que foram construídas aproximadamente 2550 unidades por ano pelo valor médio aproximado de 400 milhões de reais. No período total, cada unidade custou em média 150 mil reais. Este valor se alterou no decorrer do tempo: do valor inicial no Programa Minha Casa Minha Vida de 49 mil reais em 2009, para 136 mil reais em 2014, atingindo o valor de 199 mil reais em 2022 pelo Programa Casa Verde-Amarela. Demonstra-se, assim, a expansão do capital diante da política habitacional que produz moradias e é parte da radicalização do capitalismo e da inserção da produção das cidades brasileiras no sistema financeiro internacional (ROLNIK, 2015).

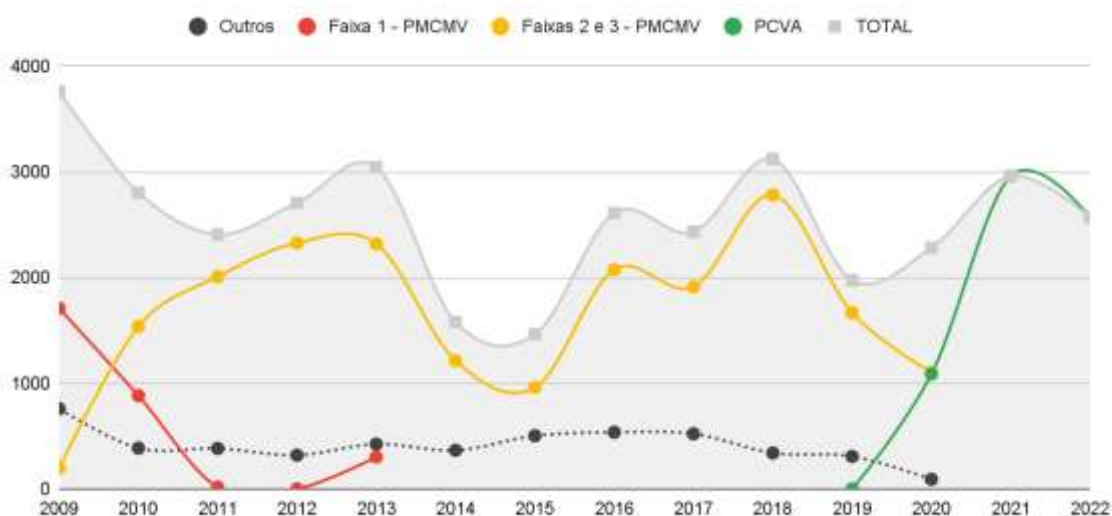


Gráfico 1: Número de Unidades Habitacionais entregues em Londrina por ano e programa. Fonte: BRASIL, 2023: org. pelo autor.

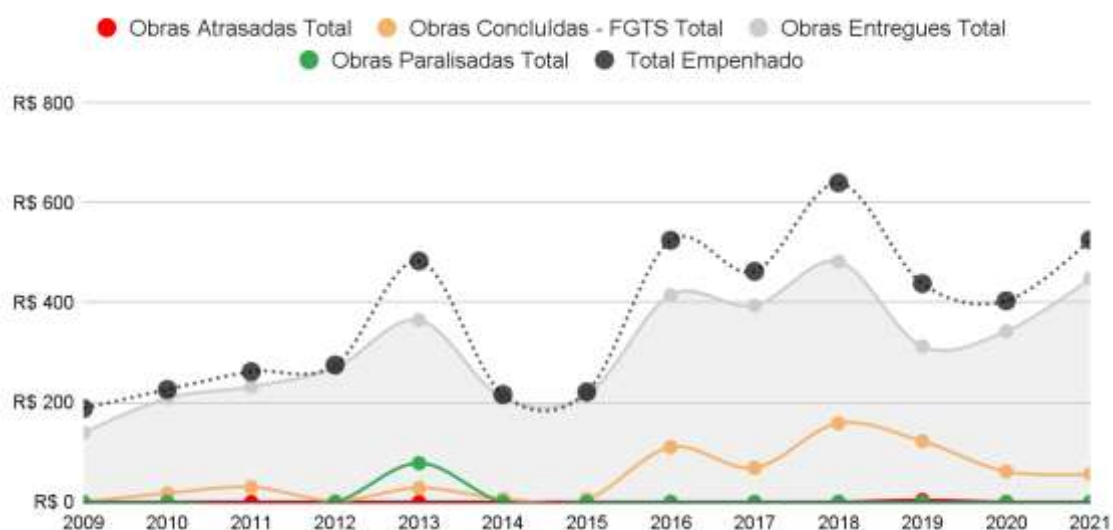
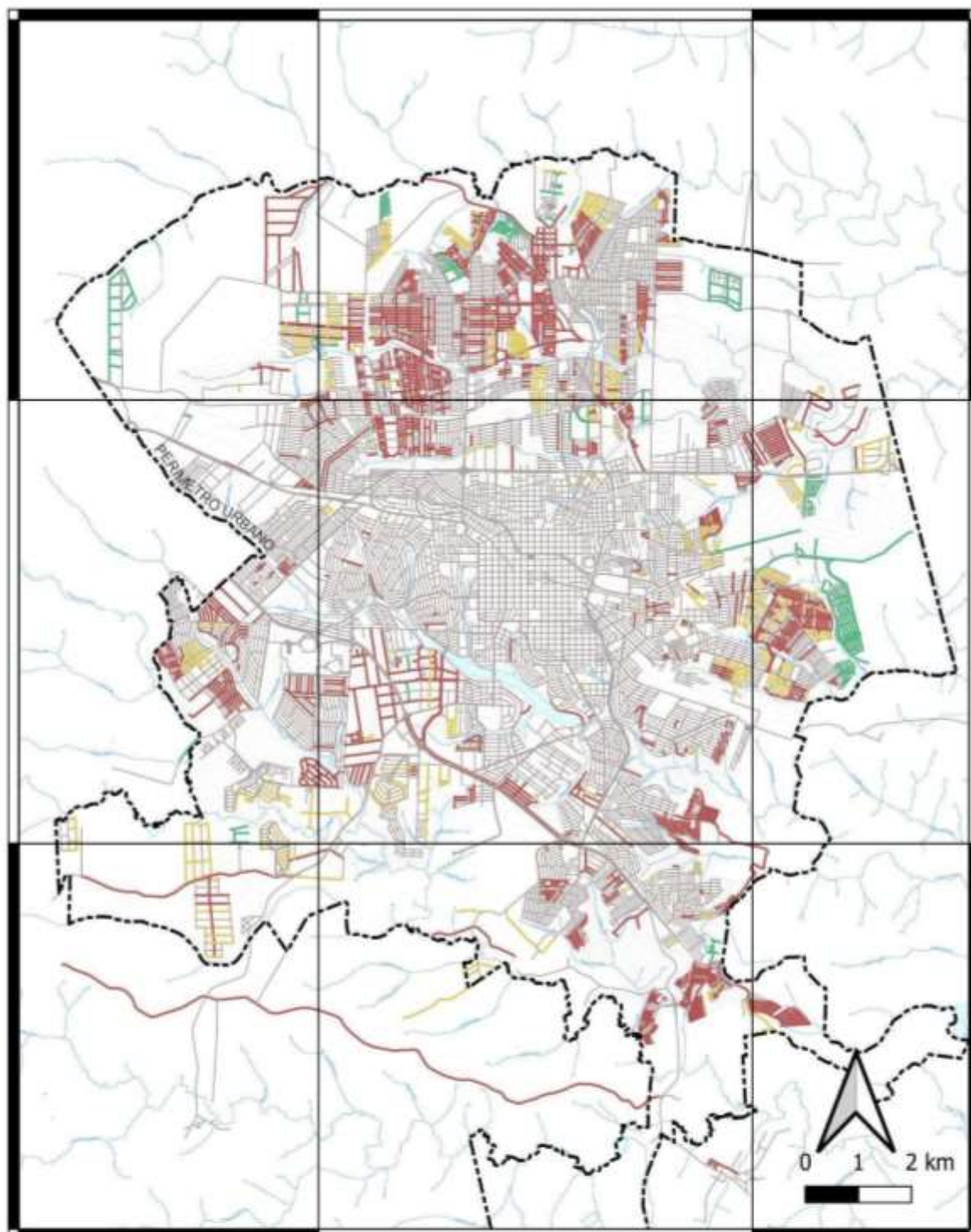


Gráfico 2: Valor de Operação empenhado (por milhões de reais) em Unidades Habitacionais em Londrina por ano.

Fonte: BRASIL, 2023: org. pelo autor.

Pode-se analisar a evolução do Sistema Viário por décadas a partir de 1990 por um mapeamento realizado a partir de dados obtidos no portal da Prefeitura de Londrina que disponibiliza geoinformação. Trata-se do mapeamento do arruamento da área urbana dos Distritos constando suas características, hierarquia na Hierarquia Viária e número de Lei e ano que nomeia e define a via (**Figura 32**).

A evolução do sistema viário antecede o processo da dispersão populacional, pois o sistema viário alcançou os limites atuais na década de 1980 e só então foi se consolidando; a população se dispersou de forma quase contígua até a década de 2000, quando se tem o aumento do crescimento da população nas periferias. O mapeamento agregou por décadas as vias, podendo se verificar a formação do sistema viário nos principais vetores de expansão e consolidação da mancha urbana atual, isto é, na região norte a partir da avenida Brasília, como um todo, a sudoeste, junto à UEL, a sul, no bairro Guanabara, superando o Lago Igapó, e a sudeste, no bairro Cafezal. É neste momento que se formam “vazios” no sistema viário e que vêm sendo preenchidos desde então. Faz-se necessário ressaltar que o mapeamento em questão não trata das duplicações ou reformas em vias existentes. Comparando este mapa com a **Figura 3**, que retrata o mapa de estruturação Macroviária de Londrina proposta pelo Plano Estratégico de Expansão e Adequação Viária pode-se notar que suas premissas ainda se mantém. O sistema viário se consolida de forma fragmentada e as vias estruturais pouco a pouco aparecem. Algumas extremidades do mapa do plano estão perto de serem alcançadas. No entanto, as únicas vias estruturais que tomaram forma efetivamente foram: a estrada dos Pioneiros, a leste, a partir da década de 2010 e a rodovia Mábio Palhano que se consolidou em direção sul a partir da década de 2000.



SISTEMA VIÁRIO CONSOLIDADO A PARTIR DA DÉCADA DE 1990

- SISTEMA VIÁRIO CONSOLIDADO ANTERIORMENTE
- SISTEMA VIÁRIO IMPLEMENTADO NA DÉC. 1990
- SISTEMA VIÁRIO IMPLEMENTADO NA DÉC. 2000
- SISTEMA VIÁRIO IMPLEMENTADO NA DÉC. 2010

1:80.000 SIRGAS 2000
-51.167663306487405 ,
-23.32051355502017
2023-01-17

Figura 32: Mapa da evolução do Sistema Viário por décadas a partir de 1990
Fonte: SIGLON, 2022; organizado pelo autor.

4.1.4.1 Análise de dados da estruturação da população de Londrina no ano 2018.

Nota-se que a população absoluta de Londrina em 2018 (**Figura 34**) consolida os espaços alcançados entre 2000 e 2010. Há um grande aumento populacional a norte da Avenida Saul Elkind, de leste a oeste. Da mesma forma há um aumento na região projetada no plano diretor de 1998 como área de urbanização futura que hoje configura o bairro gleba Palhano. Da mesma forma acontece com a população que se estabelece no cruzamento da rodovia PR 445 com a Avenida 10 de dezembro.



Figura 33: Imagens de satélite da região do Residencial Vista Bela. A partir do canto superior esquerdo, em sentido horário, nos anos: 2006, 2011, 2021 e 2019.

Fonte: SIGLON, 2023; organizado pelo autor.

e a dispersão da população neste sentido. Por outro lado, se questiona como se dará a realização da expectativa de integração metropolitana a partir da região norte, como apontado pelo macrozoneamento do Plano Diretor de 1998 e pelo Plano Estratégico de Expansão e Articulação Viária de 2003, sem a infraestrutura necessária para isso. Levando em conta que a região está entre as que se consolidou neste período retratado e a integração proposta recai sobre a avenida Saul Elkind (**Figura 33**), não havendo alternativas entre ela e a rodovia BR-369 tampouco projeção do esperado Contorno Norte.

A análise da densidade populacional do ano 2018 (**Figura 34**) permite perceber o aumento da densidade populacional nas regiões norte, leste e sul. A norte, o aumento ocorre em todos os sentidos ao redor do autódromo, que se manteve como uma ilha de média densidade. A leste, a densidade aumenta na forma de consolidação da região, enquanto a sul se deu por desdobramento a partir da região central. As áreas onde ocorrem o aumento da densidade coincidem as imediações dos locais de implantação de conjuntos habitacionais do programa Minha Casa Minha Vida.

Para compreender melhor a dinâmica populacional, foi realizada uma análise do Quantitativo de Viagens Geradas e Recebidas por Zona (**Figura 36**). A análise foi feita a partir dos dados apresentados no Banco de Dados Domiciliar da Pesquisa Origem-Destino, do Plano de Mobilidade Urbana de Londrina, realizado em 2018. Os dados resumem os números de viagens realizadas entre diferentes zonas, tornando claro quais regiões são as maiores fontes de deslocamentos ou destino de deslocamentos — e quais se destacam por haver equilíbrio. A Pesquisa Origem-Destino entrevistou quase 22 mil pessoas (PLANMOB, 2018) e qualificou e caracterizou o entrevistado, sua família, seus modos de viagem e sua moradia. Os pontos são referenciados como origem ou destino das viagens e dividem o território por Zonas (agrupamentos feitos a partir de Setores Censitários). Para esta análise feita a somatória das viagens que partem e que são recebidas por cada Zona e então foram transformados em 5 índices de atração ou geração de viagens.

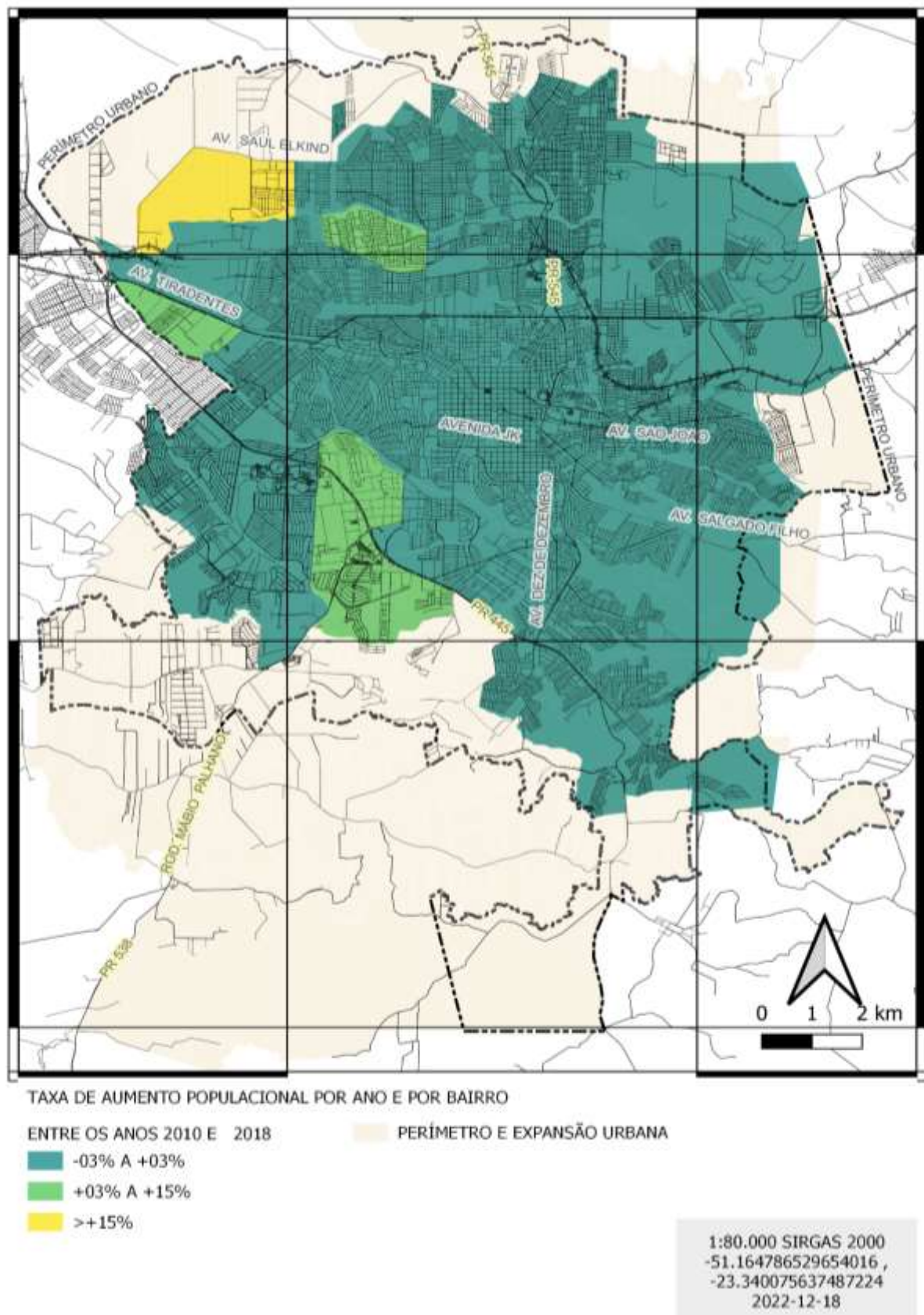


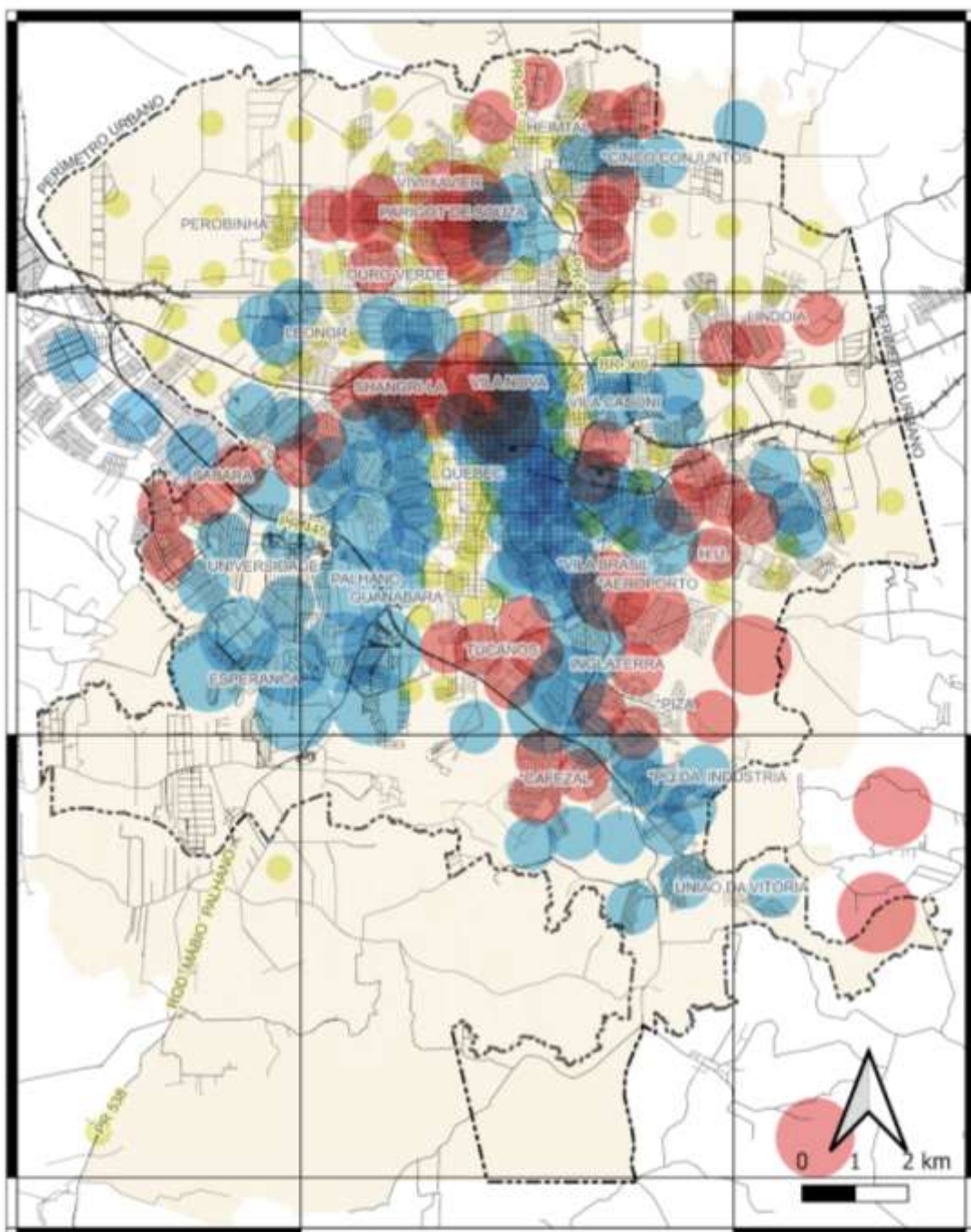
Figura 35: Mapa da taxa de crescimento anual entre os anos 2010 e 2018
Fonte: IBGE, 2010; PLANMOB, 2018; organizado pelo autor.

Percebe-se que a maior intensidade de equilíbrio de viagens se concentra no quadrilátero central. A atração de viagens “é relacionada com a oferta de empregos,

escolas e demais pontos de interesse” (PLANMOB, 2018), com concentração no Centro e no bairro Palhano, se dispersando pelos Eixos de Tecido Especializado em direção à rodovia PR-445 e ao aeroporto. No entanto, entre a avenida Leste-Oeste e a BR-369 e no bairro Tucanos se concentram geradores de viagens, que “está diretamente ligada a densidade populacional” (PLANMOB, 2018).

Na região norte se tem uma grande mistura, sendo que o bairro Cinco Conjuntos se caracteriza como uma zona que atrai viagens, enquanto as áreas recém consolidadas como o Residencial Vista Bela se caracterizam por geração de viagens. Os condomínios fechados a sul atraem viagens enquanto os condomínios fechados a leste geram viagens. As áreas ruralizadas, de modo geral, apresentam equilíbrio de viagens, exceto na região sudeste e na região do bairro Limoeiro, que se caracterizam como grandes geradores de viagens.

A intensidade dos números de viagens pode ser entendidos como maior poder econômico por conta do alto custo de deslocamento. A Figura 26, que representa o mapa das formas urbanas e distribuição socioeconômica da população de Londrina deixa evidente esta relação, com as manchas de maior intensidade concentrando-se na região central e a leste, assim como as tipologias C e D, de maior renda.



GERAÇÃO E ATRAÇÃO DE VIAGENS POR ZONAS

PLANMOB LONDRINA, 2018



1:80.000 SIRGAS 2000
 -51.164786529654016 ,
 -23.340075637487224
 2022-12-19

Figura 36: Mapa da Análise da Geração e Atração de viagens por Zonas
 Fonte: PLANMOB, 2018; organizado pelo autor.

4.1.4.2 Análise da evolução da ocupação urbana de Londrina em 2020.

A análise do território de Londrina em 2020 a partir de formas de Uso e Ocupação (Figura 38) apresenta uma grande fragmentação da forma de expansão do território. As poucas formas que se consolidam de forma contínua a mancha Urbana são a região do Bairro gleba Palhano e o bairro Antares na conurbação com Cambé. As demais formas representam ocupações pontuais e dispersas no território de uso não residencial ou de condomínios fechados consolidados ou incipientes.



Figura 37: Imagens de satélite da região oeste. A partir do canto superior esquerdo, em sentido horário, nos anos: 2006, 2011, 2021 e 2019. Fonte: SIGLON, 2023; organizado pelo autor.

Da Ocupação Densa, em 2020, se tem o aprofundamento principalmente no bairro Gleba Palhano, onde se encontra a maior verticalização ocorrido no município desde a verticalização do centro da cidade a partir da década de 1970. Já a Ocupação Residencial Consolidada apresenta continuidade do processo iniciado em 2006 com a ocupação se dispersando de forma gradual e consecutiva a oeste (**Figura 35**) e a norte. A Ocupação Não-Residencial transborda das rodovias, em forma condomínios de loteamentos industriais. O processo de expansão dos Loteamentos Fechados é agravado, se localizando na periferia dos extremos norte e sul do município, com

empreendimentos implantados de forma contígua, quase que lado a lado. A Ocupação Residencial Não Consolidada diminui drasticamente, mas surgem novos pontos em todos os sentidos. As manchas de Uso Rural, de Chácara ou Não-Ocupado se alteram para formas de ocupação urbana principalmente nas regiões dos grandes Loteamentos Fechados a sul.

A análise do território de Londrina, em 2020, por Unidades de Paisagem demonstra que surgiram novas frentes de expansão a nordeste e a leste e torna-se claro que alguns vazios urbanos se mantêm desde 2006. O território como um todo se complexificou além de expandir. A região norte possui condomínios fechados e conjuntos habitacionais quase lado a lado e quase alcança o limite do perímetro urbano; a sul predominam os condomínios fechados, que convivem com faixas de grandes empreendimentos voltados para comércios e prestadores de serviços; a leste o que se caracteriza é um território designado para uma expansão voltada para o desenvolvimento econômico, com a conurbação, o aeroporto e o sistema viário em consolidação; a sudeste se tem a situação de uma ocupação que se dispersa ao longo da rodovia, onde se concentram os empregos; e, a oeste, Londrina se confunde com Cambé, tendo como conexão as rodovias BR-369 e PR-445, que concentram grandes polos de comércios e serviços, e também pelas avenidas da Maratona e Saul Elkind.

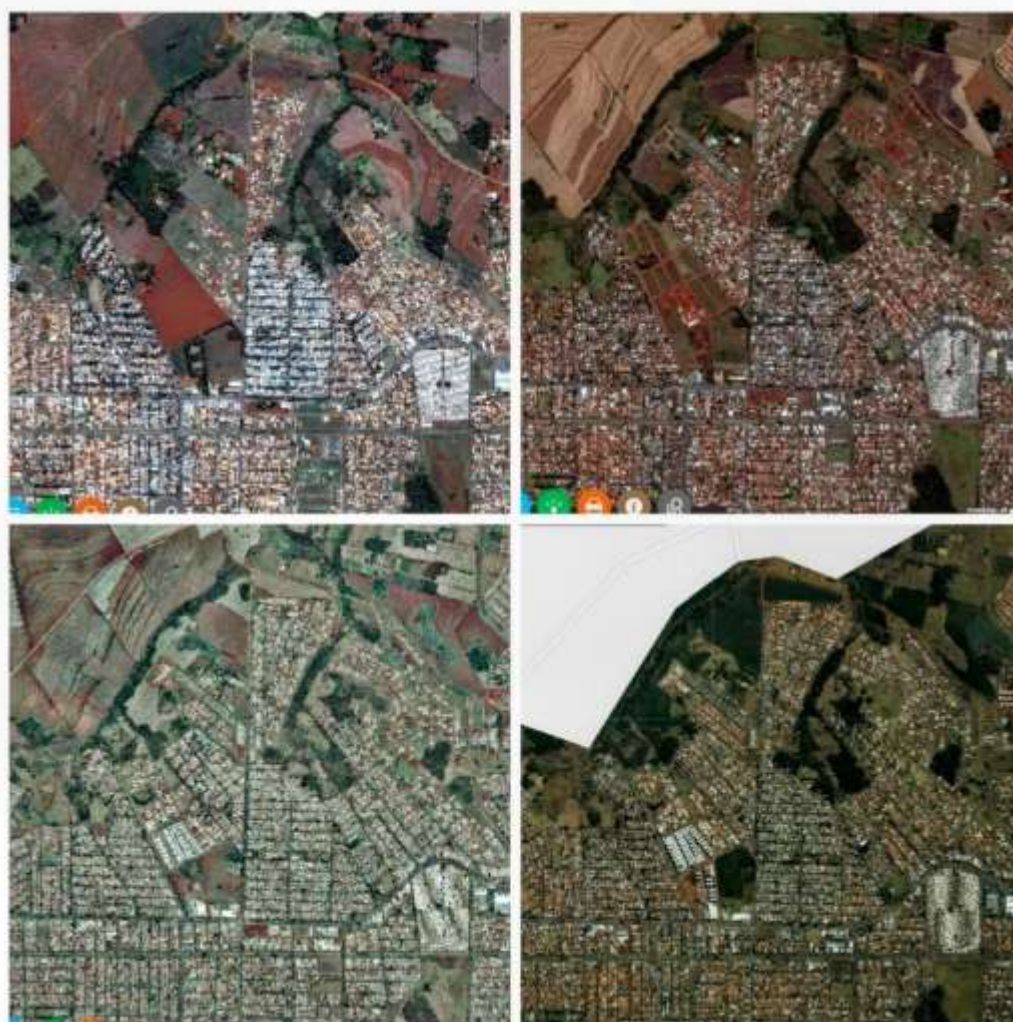


Figura 39: Imagens de satélite da região norte. A partir do canto superior esquerdo, em sentido horário, nos anos: 2006, 2011, 2021 e 2019. Fonte: SIGLON, 2023; organizado pelo autor.

A Paisagem do Centro Histórico Verticalizado se mantém, continuando da mesma forma que o centro histórico. A paisagem do Centro Expandido, que configura a paisagem de centro expandido, se estende a sul sudeste e a leste a partir dos processos de ocupação e consolidação que ocorrem desde 2006. A paisagem do Eixo de Tecido Especializado, que caracteriza eixos viários, dotado de comércios e

serviços, se destaca pelas mudanças a oeste ao longo da rodovia BR-369, principalmente, acelerando o processo de conurbação com Ibiporã. As paisagens de Espaço Qualificado, de Média Qualificação e de Paisagem precarizada, que caracterizam bairros residenciais, se consolidam na região norte, na região leste e a sudeste, diminuindo minimamente o aspecto fragmentado da periferia do território. A paisagem de Espaços Enclausurados, como condomínios fechados, se expandiu drasticamente principalmente na região norte e a leste, apresentando uma nova característica: ocupam em área uma medida intermediária com relação aos condomínios antecessores. Pode-se notar que a mancha que configura espaços vazios em contexto urbano reduziu o devido à consolidação dos espaços residenciais, antes fragmentados.

4.1.4.3 Alguns apontamentos.

A revisão do Plano Diretor, iniciada em 2017, está em consonância com o PlanMob. Sobre a legislação que foi desenvolvida a partir de 2008, com a lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano e os instrumentos urbanísticos somente aprovados em 2015 e 2016, apontaram para os princípios do Estatuto da Cidade, conforme Sanches *et al.* (2018), baseado no cumprimento da função social da cidade e na gestão e na participação popular, a fim de haver a democratização do acesso à terra urbanizada. No entanto, o que se pode aferir foi a proliferação de condomínios fechados, segregação socioespacial e o desencontro com a ideia de função social da cidade. Segundo os autores, a legislação não logrou êxito neste sentido.

No município de Londrina, constatou-se a presença significativa destes fenômenos, chegando a expressiva porcentagem de 42% do território municipal ser constituído por vazios urbanos. É neste contexto que os instrumentos como o Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios - PEUC e o IPTU progressivo no tempo ganham especial relevância, pois permitem que o município incentive o proprietário a dar uma destinação adequada ao imóvel, combatendo a especulação e os vazios. No entanto, verificou-se que no município de Londrina, apesar de constatar um complexo conjunto de legislações urbanísticas, ainda não se aprovaram legislações específicas que permitam a implementação dos dois instrumentos mais importantes e significativos no combate à especulação imobiliário e aos vazios urbanos (SANCHES *et al.*, 2018, p.18).

O estudo realizado corrobora com este entendimento de que a aplicação dos instrumentos urbanísticos e, minimamente, a manutenção do perímetro urbano são pontos-chave para que o desenvolvimento urbano de Londrina se alinhe aos preceitos do Direito à Cidade, havendo, a possibilidade de minimizar injustiças socioespaciais e os impactos no meio ambiente. A expectativa, neste sentido, se desloca para a revisão do Plano Diretor.

Sobre a dificuldade, artificial ou não, de tornar realidade os instrumentos urbanísticos e desvencilhar a necessidade do Plano Diretor, Villaça (1995) adiantava as dificuldades que a realização do planejamento urbano, por meio do Plano Diretor, para a realização do Direito à Cidade: a autoaplicabilidade de instrumentos urbanísticos tentará ser desviada, haverá a esterilização do Plano Diretor pela elaboração de planos terceiros alinhados aos interesses econômicos e níveis políticos da administração pública não darão credibilidade ao Plano.

Sobre estas dificuldades, Motter *et al.* (2021) descrevem as dificuldades percorridas na elaboração e na tramitação na Câmara Municipal da Lei Geral do Plano. Apesar de conturbado, o desenvolvimento foi garantido pela articulação da metodologia e pela ampla participação da população, denotando às discussões visão política aliada à fundamentação técnica.

A simples abertura à participação fez com que londrinenses constrangidos pelas estradas rurais intransitáveis, pelo tempo de vida desperdiçado no trajeto ao trabalho e pela vida em risco pela mobilidade insegura, pela saúde ameaçada pela moradia insalubre ou pela negação do direito ao lazer, em convergência com os profissionais de todas as áreas do conhecimento cientes dos caminhos que levam aos direitos fundamentais constitucionalmente previstos, fizessem do PDL uma ferramenta coesa, tecnicamente irrepreensível. Nisso repousa a explicação para a aliança nefasta dos setores especulativos que por ora têm logrado impedir a sua consumação. Parece indubitável que a participação plural assegurada pela metodologia do processo de revisão do PDL perturbou as estruturas de dominação baseadas na imbricada relação entre mando político, poder econômico e participação popular, cujo funcionamento se traduz na gestão

territorial para a desigualdade, como claramente evidenciado em Londrina e não menos diferente no Brasil, um dos mais desiguais países do planeta. Acostumados a negociar o futuro em gabinetes, restou insuportável assimilar um projeto de cidade (e de campo) escrito a tantas mãos (Motter, *et al*, 2021, p.132).

A partir destas considerações se reflete sobre o papel do urbanista, que, de acordo com Secchi (2006), se equilibra entre a ética do poder e a uma tentativa de verdade consensual. O mesmo autor relaciona a atuação da profissão com o desenvolvimento de (mais) democracia e de redução de desigualdades (SECCHI, 2019). Os problemas, como foi visto, não são novos. Ainda na década de 1970, Bolaffi (1979) resumia a questão, ressaltando que os problemas técnicos são mais simples que os problemas políticos.

O Plano Diretor não é uma peça puramente científica e técnica, mas uma peça política, vinculada tão somente aos poderes e atribuições de um governo municipal. (...) É muito significativo que tenham sido exatamente aspectos urbanísticos – referentes ao uso e ocupação do solo – aqueles que mais geraram polêmicas, mobilizaram as forças do atraso, impediram a aprovação de vários Planos Diretores ou esterilizaram a ação dos que foram aprovados. Isso revela que, finalmente, veio à luz aquele aspecto que vinha sendo ocultado pela ideologia do Plano Diretor: os interesses mais vinculados ao espaço urbano (VILLAÇA, 1995, p.245).

As experiências recentes demonstram que o urbanismo revestido por tecnicidade não garante o acesso à terra urbana, à moradia, à cidade ou ao cumprimento da legislação urbanística. Um novo capítulo na história do planejamento urbano brasileiro deve ligar a urbanização à cidadania e o Plano Diretor é o instrumento que direciona, enquanto forma de acordo técnico-político que dá coesão ao alcance destes ideais, mas não os garante. O urbanismo brasileiro também deve se complexificar, não se esgotando no Plano Diretor, e deve abranger planos e projetos que desembocam em ações mais próximas ao território, como nos planos de bairro, projetos de regularização fundiária, na participação cidadã por meio de conselhos e fundos gestores, bem como na efetiva aplicação de instrumentos jurídico e financeiros previstos no Estatuto da Cidade e que historicamente são reconhecidamente essenciais para o cumprimento da função social da cidade e da propriedade.

5 CONCLUSÃO

Diante do exposto pode-se concluir que Londrina cresceu e se complexificou no sentido de que sua população aumentou e a cidade superou a dicotomia da cidade moderna, dividida em centro e periferia (LIMONAD, 2007). Sua população aumentou de 444 mil habitantes em 2008 para 506 mil habitantes em 2010 e estimados 564 mil habitantes em 2018 (CENSO, 2000, 2010; PLANMOB, 2018). A população se espalhou e se distribuiu em novas direções, criando frentes de ocupação e densificando outras já existentes, seja com o incentivo de programas habitacionais ou a partir de projetos imobiliários. As análises realizadas ajudam a compreender como a acentuação da segregação socioespacial se desenrolou por duas décadas em Londrina

Do primeiro período analisado, que retrata o recorte entre os anos 1998 e 2006, pode-se perceber que o território de Londrina já apresentava indícios da complexificação e elementos de dispersão, como a incipiente superação do tecido polarizado entre centro e periferia, com o desdobramento do núcleo central e a metropolização e/ou macrourbanização, configurando polinucleação em um território demarcado por desigualdades. No segundo período, entre os anos 2008 e 2011, se percebe a alteração do território pelos efeitos da financeirização e pela busca de novos territórios pela lógica dialética desta forma de urbanização. Neste sentido, pode-se analisar o processo que culmina no terceiro período, entre os anos 2018 e 2020, e perceber que a rede de ruas e avenidas, que configura a malha viária, expandiu e definiu um projeto para a cidade cujo limite está atualmente perto de ser atingido. O Macrozoneamento proposto em 1998 e o Plano de Expansão, Estruturação e Articulação Viária, de 2003, têm, ainda, diretrizes em aberto.

Neste sentido, a fim de dar um novo direcionamento para este projeto e para o futuro desenvolvimento urbano de Londrina, o Plano de Mobilidade Urbana, concluído em 2022, propõe um desenvolvimento urbano interiorizante, do perímetro urbano para dentro da cidade. Isto é, não propõe a expansão de novas frentes, mas o desenvolvimento urbano interno com restrição à dispersão desenfreada por intermédio de novas densidades e novos usos a fim de superar o modo de pensar a cidade estabelecido até então. Esta proposição, no entanto, já foi realizada em 2003 e o que se pode observar nestas duas décadas foi, no entanto, o contrário, com a dispersão sendo a forma oficial de produzir cidade e a solução para a oferta habitacional e para a crise econômica.

Conclui-se, por fim, que o fenômeno observado é o resultado do esgarçamento do tecido, demarcado pela mistura de usos e a produção de vazios urbanos com grandes impactos com relação a justiça socioespacial, a sustentabilidade do meio ambiente construído e nas formas de viver e morar na cidade. O tecido deriva da relação entre legislação que abarca o planejamento urbano e a dinâmica do desenvolvimento urbano, não se restringindo, porém, a estes elementos, sendo influenciados por fatores externos, como a macroeconomia, interesses políticos e as oportunidades que surgem da convergência destes elementos.

A pesquisa contribui para uma melhor compreensão das alterações que o território passou, sendo que a gestão do território ocorreu independentemente (ou apesar) do planejamento e acarretou impactos ambientais e a perda de coesão nos potenciais socioeconômicos proposto pelas diretrizes de planejamento no macrozoneamento. Se entende que a partir dela podem-se desenvolver novas pesquisas sobre tipologias

específicas, como os condomínios horizontais fechados, os conjuntos habitacionais ou, de forma complementar, estudos específicos sobre os parcelamentos e as ocupações irregulares. Outro ponto possível de se analisar é do ponto de vista da densidade construtiva e habitacional como previsto em lei e como cidade construída. Da mesma forma, considera-se uma limitação da pesquisa o recorte espacial realizado, de forma que sua ampliação para o Aglomerado Urbano, incluindo Cambé e Ibiporã nas análises, em uma escala regional com maior vínculo funcional, tornaria possível a compreensão dos reflexos da tendência de dispersão e alterações nas formas de ocupação.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACIOLY, Claudio C. **Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbano**. Mauad Editora Ltda, 1998.
- ALBUQUERQUE, S. A. ; OLIVEIRA, F. F. ; BARBOSA, L. C. . **Tendências de expansão urbana e o impacto na mobilidade: análise da cidade de Londrina-PR de 1990 a 2020**. In: XIV Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo, 2022, Curitiba. Anais XIV SIIU, 2022.
- AMORIM, Wagner Vinícius. **A produção imobiliária e a reestruturação de cidades médias: Londrina e Maringá/PR**. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), campus de Presidente Prudente/SP, 2015.
- ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**, 2000.
- ARAUJO, Heloisa Carvalho de; HOLZER, Werther. Dispersão Urbana e Planejamento Urbano-Regional: Inquietações. in: **Dispersão Urbana e Mobilidade Populacional Volume 1** / org.: OJIMA, Ricardo, 2016. pps.35-50, ISSN, <http://dx.doi.org/10.5151/9788580391381-07>
- ARELLANO, A. F. Dispersão e difusão na região metropolitana de Barcelona. **Dispersão urbana: diálogo sobre pesquisas Brasil-Europa**, v. 1, p. 61-74, 2007.
- AYOUB, Thamine de Almeida Ayoub; MATUBARA, Alexia Kaori. ST 5 Entre rupturas e permanências, a implantação da política habitacional da Lei 11.977/2009: Estudo de caso em Londrina-PR. **Anais ENANPUR**, v. 17, n. 1, 2017.
- AYOUB, Thamine de Almeida Ayoub. Reflexões sobre a verticalização dispersa e periférica em Londrina-PR. **SIMPÓSIO NACIONAL DE GESTÃO E ENGENHARIA URBANA**, v. 3, p. 360-369, 2021.
- BECHELLI, Carolina Buzzo. Reflexões teórico-conceituais do sprawling urbano: notas para um debate. **Projetos de Pesquisa “Impactos Ambientais Urbanos em Áreas de Expansão: Desafios ao Planejamento Metropolitano”**. Londrina, PR, 2009.
- BONDENEWS, Portal. **Audiência Pública vai debater mudanças no Contorno Norte de Londrina nesta segunda**. On-line. 16 de outubro de 2022. Disponível em: <https://www.bonde.com.br/bondenews/politica/audiencia-publica-vai-debater-mudancas-no-contorno-norte-de-londrina-nesta-segunda> Acesso em: 20/02/2023
- BONDUKI, Nabil Georges. **A luta pela reforma urbana no Brasil: Do seminário de habitação e reforma urbana ao Plano Diretor de São Paulo**. 2018.
- BOLAFFI, Gabriel. **Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema. A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Omega, p. 37-70, 1979.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**.
- BRASIL, Lei nº 10.257/2001. **Estatuto da Cidade**. Presidente da República em 10 de julho de 2001.
- BRASIL, Lei nº 13.089/2015. **Estatuto da MetrÓpole**. Presidente da República em 12 de Janeiro de 2015.
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 7.482, de 20 de julho de 1998. **Lei Geral do Plano Diretor**. 1998. Disponível em: www1.cml.pr.gov.br/leis/2008/web/LE106372008consol.html
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 7.483, de 20 de julho de 1998. **Lei do**

- parcelamento do solo para fins urbanos no Município de Londrina.** 1998. Disponível em: <https://www1.cml.pr.gov.br/leis/1998/web/LE074831998consol.html>
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 7.484, de 20 de julho de 1998. Lei Perímetro da Zona Urbana e da Zona de Expansão Urbana do Distrito Sede do Município de Londrina.** 1998. Disponível em: <https://www1.cml.pr.gov.br/leis/1998/web/LE074841998consol.html>
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 7.485, de 20 de julho de 1998. Lei do Uso e da Ocupação do Solo na Zona Urbana e de Expansão Urbana de Londrina.** 1998. Disponível em: <https://www1.cml.pr.gov.br/leis/1998/web/LE074851998consol.html>
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 7.632, de 30 de dezembro de 1998. Lei que dá nova redação ao Artigo 16 da Lei nº 7.482 que instituiu o Plano Diretor do Município de Londrina.** 1998. Disponível em: <https://www2.cml.pr.gov.br/cons/lnd/leis/1998/L07486.html>
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 7.485, de 20 de julho de 1998. Lei de concepção do Sistema Viário do Distrito Sede do Município de Londrina.** 1998. Disponível em: <https://www2.cml.pr.gov.br/cons/lnd/leis/1998/L07486.html>
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 7.485, de 29 de setembro de 2003. Lei de estruturação macroviária e a adequação das vias estruturais e do anel de integração.** 2003. Disponível em: <https://www2.cml.pr.gov.br/cons/lnd/leis/2003/L09165.htm>
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 10.637, de 24 de dezembro de 2008. Lei do Plano Diretor Participativo do Município de Londrina - PDPML.** 1998. Disponível em: www1.cml.pr.gov.br/leis/2008/web/LE106372008consol.html
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 11.661, de 12 de julho de 2012. Perímetros da Zona Urbana, dos Núcleos Urbanos dos Distritos e Expansão do Distrito Sede do Município de Londrina.** 2012. Disponível em: <https://www1.cml.pr.gov.br/leis/2012/web/LE116612012consol.html>
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 11.672, de 24 de julho de 2012. Parcelamento do Solo para fins Urbanos no Município de Londrina.** 2012. Disponível em: <https://www1.cml.pr.gov.br/leis/2012/web/LE116722012consol.html>
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 12.236, de 29 de janeiro de 2015. Lei de Uso e a Ocupação do Solo no Município de Londrina.** 2015. Disponível em: <https://www1.cml.pr.gov.br/leis/2015/web/LE122362015consol.html>
- CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA. Lei nº 12.237, de 29 de janeiro de 2015. Lei de Sistema Viário Básico do Município de Londrina.** 2015. Disponível em: <https://www1.cml.pr.gov.br/leis/2015/web/LE122372015consol.html>
- CAVATORTA, Mateus Galvão; PEREIRA, Josirene Mariana; DA SILVA CALDANA, Nathan Felipe. A importância e utilidades do geoprocessamento para o poder público: o exemplo de caso sobre o sistema de informações geográficas de Londrina (SIGLON). In: **Congresso Brasileiro da Guerra do Contestado; Colóquio de Geografias Territoriais Paranaenses e Semana de Geografia da UEL.** 2020. p. 315-330.
- COCATO, Guilherme Pereira. Estruturação da cidade e incorporação urbana: uma leitura a partir da expansão físico-territorial de Londrina-PR. **GeoTextos**, 2021.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**, 49 pág., 1989.
- CHOAY, Françoise. **O reino do urbano e a morte da cidade.** Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, v. 18, 1999.
- DA SILVA, José Afonso. **Direito urbanístico brasileiro.** Editora Revista dos Tribunais, 1981.

- DAVIS, Mike; Carillo Junior, Romeu (trad.) **Planeta favela**. Boitempo Editorial. Edição do Kindle, 2006.
- DEMOGRÁFICO, IBGE Censo. Agregados por Setores Censitários. **Pelotas: IBGE**, 2010.
- DE SOUZA FILHO, Osmar Fabiano. Planejamento urbano como território em disputa. In: **Congresso Brasileiro da Guerra do Contestado; Colóquio de Geografias Territoriais Paranaenses e Semana de Geografia da UEL**. 2020. p. 493-509.
- FOLHA DE LONDRINA. **Construção de trincheira vai provocar nova interdição na Rio Branco**. On-line. 23 de maio de 2022. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/construcao-de-trincheira-vai-provocar-nova-interdicao-na-rio-branco-3205741e.html> Acesso em: 20/02/2023
- FOLHA DE LONDRINA. **CCR confirma ampliação de pista e ILS no Aeroporto de Londrina**. On-line. 07 de outubro de 2022. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/economia/ccr-confirma-ampliacao-de-pista-e-ils-no-aeroporto-de-londrina-3223166e.html> Acesso em: 20/02/2023
- FERRARA, Lucrécia D.'Alessio. Do mundo como imagem à imagem do mundo. SANTOS, Milton; DE SOUZA, M. Adélia; SILVEIRA, M. Laura (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- FRESCA, Tânia Maria. **Transformações da rede urbana do norte do Paraná: estudo comparativo de três centros**. 1 v. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia Humana, USP, São Paulo, 2002.
- FRESCA, Tânia M. **A área central de Londrina: uma análise geográfica**. Geografia - v. 16, n. 2, jul./dez. 2007 – Universidade Estadual de Londrina, Departamento de Geociências
- FRESCA, Tânia Maria. O espaço metropolitano de Londrina–PR: novas centralidades e mercado imobiliário. **Revista de Geografia (UFPE)**, v. 30, n. 2, p. 51-78, 2013.
- HALL, Peter. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século xx**. Tradução: Maria Alice Junqueira Bastos, Pérola de Carvalho, Anita Guimarães. 2014.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. Edições Loyola, 2015.
- HARVEY, David. **Produção Capitalista Do Espaço**, a. Annablume, 2005.
- HOSHINO, Thiago de Azevedo Pinheiro; MOURA, Rosa. **Politizando as escalas urbanas: jurisdição, território e governança no Estatuto da Metrópole**. Cadernos Metrópole, v. 21, n. 45, p. 371-392, 2019.
- IBGE. **Censo Demográfico 2000: agregado por setores censitários dos resultados do universo**. 2003.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativa da população de Londrina em 2020**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/londrina/panorama>. Acessado em: 26/11/2020
- INDOVINA, Francesco. *La ciudad difusa*. In: **Lo urbano en 20 autores contemporáneos**. Servicio de Publicaciones, 2004. p. 49-59.
- INTRAURBANA, TIPOLOGIA. Espaços de diferenciação socioeconômica nas Concentrações Urbanas do Brasil. **Rio de Janeiro: IBGE**, 2017.
- IPPUL - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **Levantamento Aerofotogramétrico de 1991**. Site (*on-line*), 2016. Disponível em: <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/mapa-de-londrina-cadernao-de-mapas/81-levantamento-aerofotogrametrico-1991.htm> Acesso em: 07 jul. 2021.
- IPPUL - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **Plano Diretor**

- 2018-2028. Site (on-line), 2018. Disponível em: <http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-diretor-2018-2028/relatorios.html>
Acesso em: 20 set. 2021
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Martins Fontes, 2000.
- LIMONAD, E. Urbanização dispersa: mais uma forma de expressão urbana? **Revistas Formação**, n. 14, v.1, 2007, p.31-45.
- MARQUES, L. S. C. M.; BARBOSA, L. C.; OLIVEIRA, F. F.. **Urbanização do quadrante sudoeste da cidade de Londrina-PR: o impacto do polo de atração shopping Catuaí**. In: XIV Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo, 2022, Curitiba. Anais XIV SIIU, 2022.
- MARGUTI, Bárbara Oliveira Organizadora; COSTA, Marco Aurélio Organizador; FAVARÃO, Cesar Buno Organizador. **Brasil metropolitano em foco: desafios à implementação do Estatuto da Metrôpole**. 2018.
- MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Versão Digital. Editora Vozes Limitada, 2017.
- MARICATO, Ermínia in DAVIS, Mike; Carillo Junior, Romeu (trad.) **Planeta favela**. Boitempo Editorial. Edição do Kindle, 2006.
- MAUTNER, Y. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: **O processo de urbanização no Brasil**. Csaba Deák & Sueli ramos Schiffer (orgs.). São Paulo. Editora Universidade de São Paulo, 1999.
- MOURA, Rosa; HOSHINO, Thiago A.P. **Estatuto da metrópole: Enfim, aprovado! Mas o que oferece à metropolização brasileira?** Boletim Observatório das Metrôpoles (28/01/2015) Disponível em www.observatoriodasmetrolopes.net ,2015.
- NASCIMENTO, Agnaldo da Silva. A espacialização dos vazios urbanos em Londrina (PR). **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasilera de geografia**, n. 28, 2016.
- OJIMA, Ricardo. Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? O conceito de urban sprawl e os desafios para o planejamento regional e ambiental. **GEOgraphia**, v. 10, n. 19, p. 46-59, 2008.
- OJIMA, Ricardo. Pessoas, prédios e ruas: por uma perspectiva demográfica dos processos urbanos contemporâneos. **Dispersão urbana e mobilidade populacional. São Paulo: Edgard Blücher**, v. 1, p. 17-33, 2016.
- DE PAULA, Amarildo Souza; BARROS, Omar Neto Fernandes; CAINZOS, Rigoberto Lázaro Prieto; RALICHI, Ricardo. Dinâmica da ocupação e uso do solo em Londrina (PR): um olhar sobre a interface urbano-rural, **Confins** [Online], 2013. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/8159?lang=pt> Acesso em: 15 set. 2021.
- URBTEC. **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana de LONDRINA-PR**. Produto 2 – Determinação do Recorte Territorial da Região Metropolitana: Determinação do Recorte Territorial da Região Metropolitana. Versão preliminar. 2021. Disponível em: https://www.pduilondrina.com.br/files/ugd/f6f078_40de02884f8442318f25d260dfe1993b.pdf . Acesso em: 28/07/2022.
- PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Editora UnB, 2006.
- PAULINO, Eliane Tomiasi; BERGOC, Gilson Jacob; de ARAÚJO JÚNIOR, Miguel Etinger. Disputas na Revisão do Plano Diretor Participativo de Londrina. MOTTER, Ariella Kely Besing; in: **A cidade em disputa: Planos Diretores e participação no cenário da pandemia**. Beatriz Fleury e Silva, Carina Serra Amancio (orgs.). Lutas Anticapital. Marília, 2021.
- PIKETTY, Thomas. **O capital no século XXI**. Editora Intrínseca, 2012.
- PIKETTY, Thomas. **Capital e ideologia**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020.

PLANMOB. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina. **(P1B) Resultado dos levantamentos e pesquisas: Relatório Final**. Versão Final. LOGIT e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (orgs.). Londrina, 2018. Disponível em: <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-de-mobilidade.html>. Acesso em: 28/07/2022.

PLANMOB. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina. **(P3B) Desenvolvimento do Plano de Mobilidade**. Versão Final. LOGIT e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (orgs.). Londrina, 2018. Disponível em: <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-de-mobilidade.html>. Acesso em: 28/07/2022.

PLANMOB. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina. **Banco de Dados Domiciliar**. LOGIT e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (orgs.). Londrina, 2018. Disponível em: <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-de-mobilidade.html>. Acesso em: 28/07/2022.

PLANMOB. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina. **Tabela Setores Censitários**. LOGIT e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (orgs.). Londrina, 2018. Disponível em: <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-de-mobilidade.html>. Acesso em: 28/07/2022.

POLIDORO, Maurício; TAKEDA, Mariane Mayumi Garcia; BARROS, Omar Neto Fernandes. Análise temporal do processo de conurbação na região de Londrina-PR por meio de imagens Landsat. **Revista Geográfica Acadêmica**, v. 3, n. 1, p. 70-77, 2009.

POLIDORO, Maurício; LOLLO José Augusto de; BARROS, Mirian Vizintim Fernandes. Impactos decorrentes do Sprawl urbano em Londrina. **Revista Eletrônica: Tempo - Técnica - Território**, v.2, n.1 (2011), p. 1-30.

POLIDORO, Maurício; LOLLO José Augusto de; BARROS, Mirian Vizintim Fernandes. Sprawl e o modal de transporte motorizado > impactos na cidade de Londrina, PR. **Revista Brasileira de Gestão Urbana** (Brazilian Journal of Urban Management), v. 4, n. 1, p. 33-46, jan./jun. 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina. **Propostas do Plano Diretor de 1998**. 2008. Disponível em: http://www1.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/ippul/plano_diretor_participativo1/proposta_do_plano_diretor_1998.pdf

PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina. **Plano Estratégico Expansão e adequação Viária**. Caderno 3. 2003. Disponível em: <http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-estrategico-de-expansao-e-adequacao-viaria.html>

PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina. **Plano Diretor Participativo**. 2008. Disponível em: http://www1.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/ippul/plano_diretor_participativo1/projeto_lei_geral_pdp_participativo7.pdf

PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina. **Plano de Mobilidade Urbana de 2018**. Disponível em: <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-de-mobilidade.html>

PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina. **Proposta Metodológica da Revisão do Plano Diretor de 2008**. Volume único. 2020. Disponível em:

- https://ippul.londrina.pr.gov.br/images/plano_diretor_2018/proposta_metodologica_2_1_01_2020.pdf
- PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina. Cadernos Técnicos da Lei do Perímetro Urbano 3 - Unidades Territoriais de Planejamento Urbano (UTPU). **Revisão do Plano Diretor (2018 - 2028)**. Volume único. 2020. Disponível em: <https://repositorio.londrina.pr.gov.br/index.php/ippul/plano-diretor-2018-2028-1/47998-caderno-3-utpu-02-09-2022/file>
- PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina. Relatório da Etapa 2 — Avaliação Temática Integrada: Caderno 5 (Sistema de Sustentação Adaptado), 2019. **Revisão do Plano Diretor (2018 - 2028)**. Disponível em: <http://www1.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/ippul/CADERNOS52/ITEM5-2SISTEMADESUSTENTACAOADAPTADO.pdf>
- REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe; BELOTO, Gislaíne Elizete. Morfologia urbana como instrumento projetual. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 12, 2020.
- REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano**. São Paulo: Vias das Artes, 2006.
- REIS, Nestor Goulart; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta Soban. **Dispersão urbana: diálogo sobre pesquisas Brasil–Europa**. São Paulo: FAU-USP, 2007.
- REIS, Nestor Goulart. **Dispersão urbana e modernização capitalista**. Revista Cidades, v. 12, n. 21, 2015.
- REIS, Nestor Goulart. **Dispersão Urbana e Modernização Capitalista**. , [S.l.], v. 12, n. 21, out. 2017. ISSN 24481092. Disponível em: <<https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/4876>>
- ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. Boitempo Editorial, 2017.
- SANCHES, Jussara Romero; DE ARAÚJO JÚNIOR, Miguel Etinger. O QUE FALTA DE LEGISLAÇÃO? DESAFIOS DO MUNICÍPIO DE LONDRINA/PR PARA EFETIVAÇÃO DO DIREITO À CIDADE. **Revista de Política Judiciária, Gestão e Administração da Justiça**, v. 4, n. 1, p. 1-20, 2018.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.
- SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território, globalização e fragmentação**. 1994.
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. Edusp, 2013.
- SECCHI, Bernardo; PEDRO, M. R. **Primeira lição de urbanismo**. Perspectiva, 2006.
- SECCHI, Bernardo. A cidade contemporânea e seu projeto. REIS, Nestor G.; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta S (coords.). **Dispersão Urbana. Diálogos sobre pesquisas Brasil–Europa**. São Paulo: FAU/USP, p. 111-139, 2007.
- SECCHI, Bernardo. **A cidade dos ricos e a cidade dos pobres**. Belo Horizonte: Editora Áyiné, 2019.
- SENNETT, Richard. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. Editora Record, 2015.
- SENNETT, Richard. **Construir e habitar: ética para uma cidade aberta**. Editora Record, 2020.
- STIPP, Nilza Aparecida Freres. **IMPACTOS AMBIENTAIS URBANOS: FUNDOS DE VALE E MORADIA DE INTERESSE SOCIAL, EM LONDRINA-PR**, 2013.
- TRINTIN, Jaime Graciano. **A nova economia paranaense 1970-2000**. Maringá, PR:

Eduem, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. Studio nobel, 1998.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do plano diretor. CEPAM. **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima–CEPAM, p. 237-247, 1999.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: **O processo de urbanização no Brasil**. 2010.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: Planejamento e métodos**. Bookman editora, 2015.

ZANATTA, Igor Fernando Zanatta. **Expansão urbana e segregação residencial de Londrina: condomínios fechados horizontais e áreas subnormais**. Monografia apresentada ao Curso de Geografia, da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia. 2007.

ZANON, Elisa Roberta; CORDEIRO, Sandra Maria Almeida; DE ARAUJO JUNIOR, Miguel Etinger. Avaliação das políticas habitacionais na Região Metropolitana de Londrina-PR. **Serviço Social em Revista**, v. 18, n. 1, p. 194, 2015.

ZANON, E. R. Considerações teóricas à produção desigual do espaço urbano em Londrina-PR. In: XV Encontro da ANPUR - ENANPUR, 2013, Recife. **Anais do XV Enanpur**, 2013. p. 1-14.