

AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA – PR: A FORMAÇÃO DE UMA UNIDADE TERRITORIAL

Guilherme Pereira Cocato

RESUMO

Este artigo objetiva abordar as discussões e os critérios que consideramos incontornáveis para a formação de uma unidade territorial, em caráter interurbano, que denominamos como aglomeração urbana de Londrina – PR. Para isso, trazemos outras delimitações e terminologias possíveis, frequentemente usadas na caracterização da rede urbana brasileira. Os procedimentos metodológicos, de cunho majoritariamente qualitativo, incluem a revisão bibliográfica e o levantamento documental e de dados provenientes de instituições e autores que discutem o tema, além de análise empírica e descritiva do recorte escolhido, mediante representações por meio de uso de técnicas de geoprocessamento e imagens de satélite. Nesse sentido, elaboramos materiais cartográficos para melhor entendimento da aglomeração urbana e dos fatores espaciais e territoriais envolvidos. Em especial, recebem destaque os processos de continuidade espacial, continuidade e proximidade territorial, fundamentais para a delimitação do referido recorte. Conclui-se que a aglomeração urbana de Londrina se apresenta como um novo e frutífero recorte para estudo na rede urbana norte paranaense e brasileira. É um conjunto de cidades que, em seus processos interligados de estruturação espacial, estabelece conexões em diferentes escalas geográficas, sobrepostas e entrelaçadas. Esperamos que tal recorte seja alvo de escrutínio, manipulação e alterações que se apresentarem no caminho, auxiliando no desenvolvimento de novas pesquisas.

Palavras-chave: Rede urbana; escalas; cidade média; centralidade; região metropolitana.

Urban agglomeration of Londrina - PR: the formation of a territorial unity

ABSTRACT

This article aims to address the discussions and criteria that we consider essential for the formation of a territorial unity, in an interurban character, which we call the urban agglomeration of Londrina - PR. We bring other possible delimitations and terminologies, frequently used in the characterization of the Brazilian urban network. The methodological procedures, mostly qualitative, include bibliographical review and documentary and data survey from institutions and authors who discuss the topic, in addition to empirical and descriptive analysis of the chosen section, through representations through the use of geoprocessing techniques and satellite images. In this sense, we created cartographic materials to better understand the urban agglomeration and the spatial and territorial factors involved. In particular, the processes of spatial continuity, continuity and territorial proximity, which are fundamental for the delimitation of the mentioned clipping. It is concluded that the urban agglomeration of Londrina presents itself as a new and fruitful area for study in the northern Paraná and Brazilian urban network. It is a set of cities that, in their interconnected processes of spatial structuring, establish connections at different geographic scales, overlapping and intertwined. We hope that will be the subject of scrutiny, manipulation and changes that come along the way, helping in the development of new research.

Keywords: Urban network; scales; middle city; centrality; metropolitan region.

Introdução

No contexto de transformação, complexificação e acomodamento da rede urbana brasileira, ainda em curso, existem distintas e numerosas formas de delimitação de recortes de estudo no interior da Ciência Geográfica e áreas correlatas. Dessa maneira, buscando contribuir com essa discussão

teórico-metodológica, apresentamos uma proposta de definição de um conjunto interurbano frequentemente abordado, considerando diferentes critérios a partir de uma abordagem singular. Justificamos a escolha de um recorte interurbano pelo fato de não ser possível estudar uma cidade de maneira isolada, pois nenhuma delas existe sem trocar bens, serviços e informações com o ambiente externo (MIYAZAKI, 2008), a unidade de estudo mais próxima da totalidade da realidade concreta é a da rede urbana (SANTOS, 1996).

Existe uma rede urbana quando, no mínimo, são satisfeitas as condições de haver uma economia de mercado com produções negociadas por equivalentes ou por outras produções que advêm de localidades mais afastadas em termos de escalas locais e regionais; pontos fixos no território onde as transações econômicas são realizadas e articulações entre esses pontos, geralmente materializados enquanto centros urbanos (CORRÊA, 1989). Em conjunto, esses elementos formam um contexto favorável ao estreitamento de laços expressa pela divisão territorial do trabalho, no plano técnico e econômico, e, simultaneamente, à diferenciação e à interrelação entre os centros urbanos.

Optamos, como área de estudo, por um conjunto de cidades que representam uma pequena amostra da rede urbana brasileira. São sete cidades que compõem o recorte que denominamos de aglomeração urbana de Londrina, no norte paranaense: Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Londrina e Rolândia. Nosso objetivo é discutir o processo de delimitação de um novo recorte espacial. Uma nova área de estudo, definida por critérios espaciais e territoriais consolidados, que pode ser utilizada em futuras pesquisas.

Os procedimentos metodológicos, de cunho majoritariamente qualitativo, incluem a revisão bibliográfica e o levantamento documental e de dados provenientes de instituições e autores que discutem o tema, além de análise empírica e descritiva do recorte escolhido, mediante representações cartográficas por meio de uso de técnicas de geoprocessamento e imagens de satélite.

Como trataremos adiante, apesar de já existirem recortes intermunicipais definidos para a região do norte do Paraná, como as Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2020), os Arranjos Populacionais (IBGE, 2016) e as Regiões Metropolitanas (PARANÁ, 1998), as sete cidades da aglomeração urbana de Londrina foram escolhidas priorizando certos aspectos, como a continuidade e a proximidade territorial entre os centros urbanos, fruto de particularidades de suas formações históricas, e a continuidade espacial desenvolvida entre essas cidades.

Procuramos evidenciar a adequação de um ou outro recorte de acordo com os elementos empíricos que se apresentam na realidade desse território, considerando os deslocamentos espaciais dos cidadãos e as relações socioeconômicas que partem de diferentes pontos e transpassam esse conjunto, conferindo continuidade espacial mesmo com as descontinuidades territoriais entre os tecidos urbanos e os ambientes construídos.

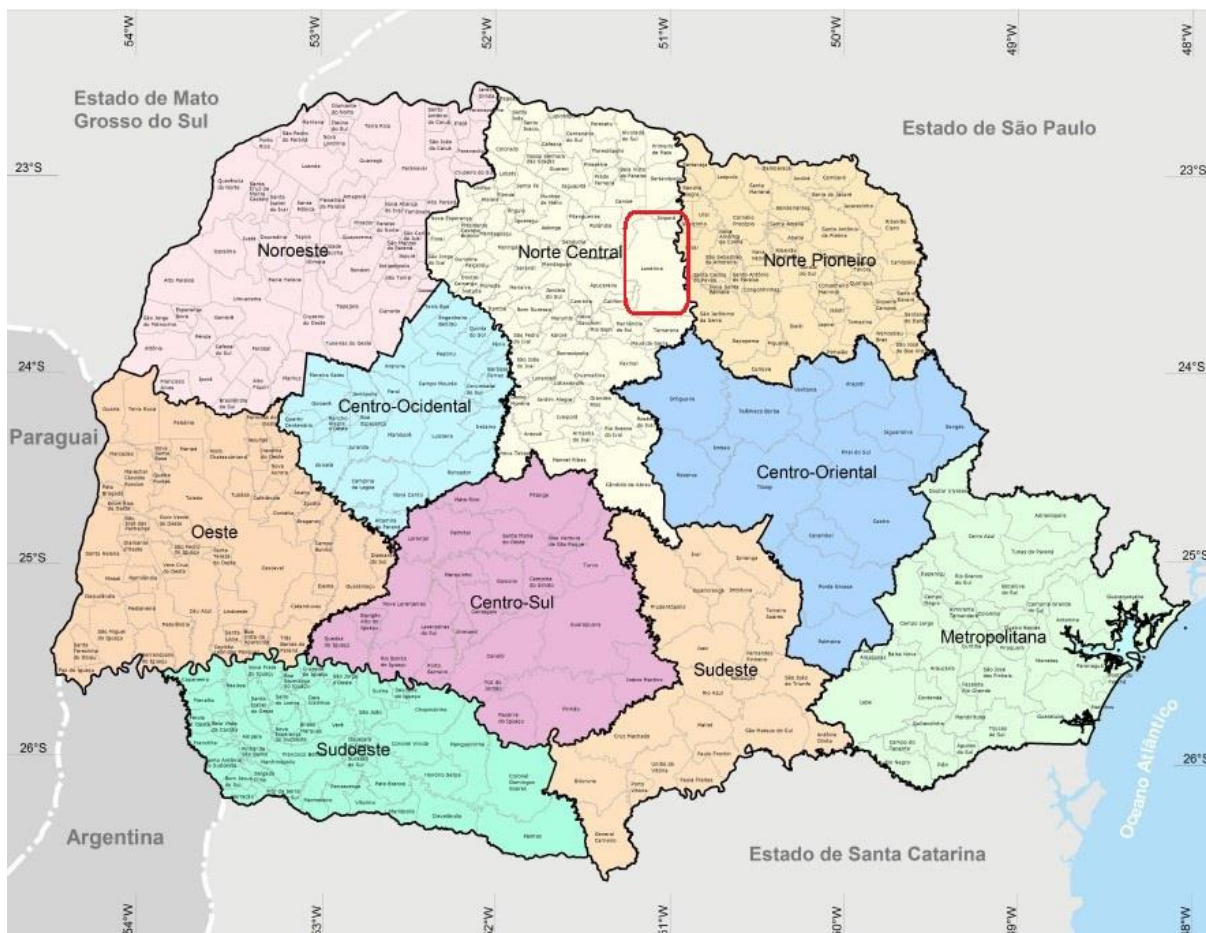
O processo de colonização

De acordo com Ferreira (1985) e Tavares (2001), a rede urbana no Paraná é mais densa na parte norte do estado, pois apesar de a Região Metropolitana de Curitiba não possuir um equivalente em termos de expressão econômica e administrativa, a estrutura urbana no norte paranaense é espacialmente mais entrelaçada; o que inclui as regiões de influência de Londrina e de Maringá. Ainda de acordo com Tavares (2001), é grande o dinamismo econômico nessas regiões, com a presença de uma rede viária densa e numerosos centros urbanos, de diversos portes demográficos e capacidades funcionais.

A colonização e a formação da rede urbana na porção norte do Paraná, mais especificamente na mesorregião conhecida como “Norte Novo” ou “Norte Central” (onde estão Londrina e Maringá), ocupada posteriormente ao “Norte Pioneiro”, a leste, foi amplamente direcionada a partir das ações da Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), depois nomeada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP).

A Figura 1 ilustra a atual delimitação das mesorregiões ou regiões geográficas do Paraná (IPARDES, 2010), entre elas as três regiões colonizadas pela CTNP, que viriam a se tornar o norte do estado: Noroeste, Norte Central e Norte Pioneiro. Londrina (em destaque na Figura 1) e sua aglomeração urbana se encontram entre as regiões Norte Central e Norte Pioneiro, separadas pelo Rio Tibagi, que representa a divisa entre os municípios de Ibiporã e Jataizinho.

Figura 1 – Regiões geográficas do Paraná (2010).



Fonte: IPARDES (2010).

Elaboração: IPARDES (2010).

Em 25 anos, no início do século XX, na área adquirida e comercializada pela CTNP no norte do estado, foram implantados 110 centros que, em sua maioria, transformaram-se em cidades. Desses, 63 foram fundados pela própria empresa inglesa, inclusive Londrina, Cambé e Rolândia (TAVARES, 2001).

De acordo com Oberdiek (2007), a CTNP colonizou uma área de 1.321.499 hectares, fundando 63 cidades e patrimônios rurais, vendendo lotes e chácaras entre 12 e 72,6 hectares e lotes urbanos de 500 m² (cerca de 70 mil em toda a região). Majoritariamente, foi uma ocupação territorial por pequenas propriedades, posicionadas ao longo dos divisores de água, com a frente para a via de acesso e a costa para o fundo de vale.

Segundo Oberdiek (2007) e Souza (2014), a CTNP não teve dificuldades em comprar, colonizar e monopolizar a comercialização de terras no estado. Nesse processo, as terras habitadas por indígenas e posseiros foram consideradas “vazias” ou “devolutas”, dando motivação para a rápida transformação no uso do solo empreendido até então (FERREIRA, 2015). As propriedades foram vendidas a preços baixos, com objetivos de gerar lucro e subsidiar a produção agrícola e a

exploração de recursos naturais na região. Daí também surge a justificativa para a negociação de pequenas propriedades, ao invés de grandes latifúndios.

Os centros projetados para serem de maior importância socioeconômica foram postados com uma distância de 100 km entre si, enquanto os centros menores foram distanciados de 10 a 15 km entre um e outro. Não à toa, as distâncias entre Londrina e Maringá, Maringá e Cianorte, Cianorte e Umuarama são de aproximadamente 80-100 km. Já os centros de Rolândia e Cambé, Cambé e Londrina, e Londrina e Ibiporã, distam de 10 a 15 km entre si (SOUZA, 2014).

De acordo com Oliveira (2011), a CTNP iniciou suas atividades de levantamento topográfico, loteamento e abertura de estradas no norte do Paraná em 1929, colocando sua sede no local onde viria a se tornar Londrina. Tornou-se um município oficial em 1934 (LONDRINA, 2021a), distando 380 km da capital do estado e 560 km da cidade de São Paulo.

Esse planejamento territorial, visando não somente a exploração agrícola, mas também a comercialização de lotes e a formação de centros urbanos próximos, teve como objetivo a ocupação da região pelo maior número de pessoas por volume de terras, proporcionando a expansão do cultivo de café pela mão de obra disponível, que também se tornava mercado consumidor para as atividades comerciais e serviços urbanos que então nasciam (OBERDIEK, 2007; GIMENES, 2013). Tais atividades desempenharam papéis fundamentais para o desenvolvimento e a estruturação das cidades.

Dessa forma, existiu uma íntima sintonia entre a produção cafeeira, principal produção econômica da região, e a constituição da rede urbana, próxima e numerosa, com população suficiente não somente para o trabalho do cultivo, mas também para a circulação de parte dos rendimentos obtidos com a sua comercialização.

Juntos, esses elementos influenciaram na conformação da rede urbana regional como a conhecemos atualmente, com significativa proximidade (e às vezes continuidade) territorial entre as cidades. Por sua vez, a proximidade territorial foi um fator preponderante para a escolha dos centros urbanos que consideramos como parte da aglomeração urbana de Londrina. São, justamente, as cidades da região norte paranaense que estão mais próximas territorialmente – menos de 10 km, hoje, pela expansão dos tecidos urbanos –, e que por essa razão também estabelecem fortes vínculos socioeconômicos entre si.

Londrina e região: centro metropolitano, cidade média ou algo mais?

É imprescindível abordarmos uma discussão que se desenvolve por décadas sobre as maneiras de se caracterizar, nomear e definir Londrina e as cidades de seu entorno no âmbito da rede urbana brasileira. De acordo com a Lei Estadual Complementar n. 81 de 1998, acrescida pelas Leis Complementares n. 86, 91, 129, 144, 147, 157 e 165 (PARANÁ, 1998; 2000; 2002; 2010; 2012a; 2012b; 2013a; 2013b), foi instituída a Região Metropolitana de Londrina (RML), que hoje é formada por um total de 25 municípios.

No entanto, como afirmam Cunha (2005) e Silva (2006; 2013), a RML não se materializa de fato, pois sua região de influência é relativamente próxima e a intensidade de suas articulações socioeconômicas – bem como do poder decisório que dela parte – não condizem com o porte de uma metrópole. Portanto, Londrina seria mais bem caracterizada como uma cidade que desempenha intermediações entre metrópoles, como Curitiba e São Paulo, e cidades menores que compõem a sua aglomeração urbana.

De certa maneira, a mudança constitucional de 1988 que possibilitou que os estados da federação pudessem delimitar suas regiões metropolitanas banalizou esses atos, tornando-os prevalentemente políticos e não embasados em estudos e observações empíricas no território em questão. Atualmente, de acordo com o Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas (FNEM) existem no Paraná oito regiões metropolitanas (RMs) instituídas oficialmente¹.

Com exceção das RMs de Curitiba, Londrina e Maringá, criadas na década de 1990 e se tratando das maiores cidades do estado, as outras foram instituídas nos últimos dez anos. Apucarana, Campo Mourão, Toledo e Umuarama são cidades que, isoladamente, nem sequer superam os 150.000 habitantes (IBGE, 2021). De maneira geral, somente a RM de Curitiba possui os requisitos necessários para ser considerada como tal. As outras unidades territoriais foram definidas visando a concentração de poder político nas cidades polos pela formação de comitês e comissões de acompanhamento e administração que são passíveis de recebimento de verba estadual. Não são concretizados, de forma evidente, os objetivos de organização, planejamento e integração de serviços, infraestruturas e “[...] funções públicas de interesse comum” (BRASIL, 1988, Art. 25).

Diante disso, Silva (2006) recomenda que seja atribuído o termo de cidade média à Londrina, pelo seu papel de mediação e articulação entre escalas na rede urbana brasileira. É uma localidade que possui grande centralidade funcional de comércio e serviços para sua região de influência próxima,

¹ Apucarana, com 23 municípios; Campo Mourão, com 24 municípios; Cascavel, com 23 municípios; Curitiba, com 29 municípios; Londrina, com 25 municípios; Maringá, com 26 municípios; Toledo, com 18 municípios e Umuarama, com 24 municípios (FNEM, 2021).

mas que, em uma escala mais abrangente, estabelece vínculos socioeconômicos com pontos específicos do território nacional, limitados às metrópoles que comandam a rede urbana nas Regiões Sul e Sudeste do país. O estudo “Regiões de Influência das Cidades” – REGIC (IBGE, 2020) aponta que, nas conexões externas, para além da sua região de influência, Londrina possui laços estáveis com Curitiba, São Paulo e, em menor grau, Florianópolis.

Levando em consideração essa condição intermediária, o mesmo autor (SILVA, 2013) afirma que, nos últimos anos, a cidade tem recebido novas funções, presenciado mudanças nos padrões de consumo e alcançado bens e serviços de maior complexidade. Desse modo, a classificação de cidade média, nos dias atuais, seria insuficiente para retratar a realidade. Em um contexto de transição, Londrina poderia ser designada como “cidade intermediadora de padrão complexo”:

Explica-se: intermediadora, e não apenas intermediária, pelo caráter intensivo de relações externas e fluxos relacionados, pois ela também apresenta o comando de importantes papéis; de padrão complexo, devido à sua divisão territorial do trabalho interna, de considerável complexidade, e à presença de investimentos que até recentemente, no Brasil, eram exclusividade das áreas metropolitanas (SILVA, 2013, p. 327).

Entendemos, então, que a mudança de terminologia e classificação de Londrina proposta por Silva (2013) se deve, principalmente, a um aumento na complexidade de relações, fluxos, divisão do trabalho e presença de atividades especializadas que, de certo modo, já estavam na cidade. Porém, por mais que as formas e funções se complexifiquem internamente à cidade, o reflexo disso nas relações externas e interurbanas ainda não se materializa significativamente.

Defendemos que Londrina possui sim uma posição de destaque na escala regional da rede urbana, além de comandar o processo de concentração de estabelecimentos e atividades socioeconômicas e ser a principal centralidade da aglomeração urbana que engloba as cidades de Apucarana, Arapongas, Cambé, Iporã, Jataizinho e Rolândia. A dinâmica do seu espaço urbano afeta grandemente o cotidiano e as práticas espaciais dos cidadãos de toda a aglomeração. Porém, a crescente complexificação dessa realidade não é suficiente para justificar a aplicação do conceito de metrópole. O que podemos afirmar é que se trata de uma cidade média, centro de uma aglomeração interurbana, que passa por um movimento cada vez maior de diferenciação socioespacial em diversos segmentos da vida urbana.

As cidades médias são objetos de estudos amplamente enfocados por grande variedade de pesquisadores pertencentes às diferentes áreas do conhecimento. Sposito (2007) indica que se deve tomar cuidado ao utilizar o termo. Existem diferenças entre o que pode ser considerada uma cidade de porte médio, mais ligada ao tamanho demográfico, e uma cidade média. A última, além de

possuir uma considerável variação em termos de número de habitantes ao longo da rede urbana, desempenha funções e papéis em múltiplas escalas, principalmente local e regional. Isso conecta as cidades médias diretamente com a noção contemporânea de heterarquia urbana (CATELAN, 2013). De acordo com Catelan (2013), o interesse para com as cidades médias surgiu ainda nos anos 1950 e 1960, na França. Amorim Filho (2007) destaca, dentre outras, a obra *Villes de Transition*, organizada por Nicole Commerçon e Pierre George (1999). Esse interesse evoluiu para, atualmente, um sem-número de estudos em diferentes países, como Pereira (2018) destaca em sua pesquisa. O ganho de importância das cidades médias, ou intermediárias, ocorre também no Brasil, primeiro com questionamentos acerca de quais seriam os papéis desempenhados por esses centros na rede urbana. Paulatinamente, entendeu-se que as cidades médias são importantes componentes do processo de urbanização brasileiro, especialmente a partir da aceleração registrada pós década de 1960 (SANTOS, 2013).

Como discutido por Sposito (2007), Pereira (2018) reforça o entendimento de que para a definição de uma cidade média é necessário mais do que uma análise demográfica. As cidades médias são aquelas que desempenham papéis de intermediação entre escalas na rede urbana (CATELAN, 2013). Para aferir o alcance da intermediação exercida, a centralidade deve ser considerada como um dos elementos principais (MIYAZAKI, 2008), pela atração de fluxos socioeconômicos e interrelações com os processos e formas urbanas.

Por fatores como os papéis intermediadores exercidos, a concentração de estabelecimentos, de mão de obra e de mercado consumidor, a disponibilidade de terras e o destaque proveniente das atividades econômicas, as cidades médias brasileiras têm se mostrado como altamente atrativas para investimentos de capital. De acordo com Gomes (2015, p. 3), essas cidades “[...] têm recebido novos empreendimentos voltados ao mercado de consumo, como hipermercados, *shopping centers*, lojas de franquias, concessionárias de veículos, hotéis e diversos estabelecimentos de prestação de serviços”. Tais investimentos, em conjunto com as expansões territorial e demográfica urbanas, têm levado às mudanças no padrão de distribuição espacial nas cidades, produzindo novas e múltiplas áreas centrais, com seus respectivos conteúdos de centralidade.

É o que vemos acontecendo em Londrina nas últimas décadas, com a implantação de diversos *shopping centers*, redes de supermercados, unidades de franquias, serviços especializados e, principalmente, o surgimento de várias áreas centrais caracterizadas pela concentração de atividades comerciais e de serviços, que podem gerar diferentes tipos de centralidade, abrangendo não somente a escala da cidade, como de toda a aglomeração urbana.

A permanente necessidade de expansão territorial do modelo capitalista de produção, em conjunto com a saturação das metrópoles e dos grandes centros urbanos, auxiliou no crescimento das cidades médias no interior do país (GOMES, 2015), que se tornaram novos espaços a serem produzidos de acordo com os interesses do poder econômico. A ampliação de infraestrutura e do ambiente construído – como rodovias, aeroportos, centros de pesquisa e universidades –, com os serviços que os acompanham, aumentando as possibilidades de comunicação e circulação, foram primordiais para isso. São elementos que também estão presentes no conjunto interurbano de entorno que denominamos como aglomeração urbana de Londrina.

A pesquisa “Regiões de Influência das Cidades” – REGIC, de 2018 (IBGE, 2020), classificou Londrina e outras cidades como pertencentes a um arranjo populacional no nível Capitais Regionais, subdivisão Capital Regional B. Este arranjo populacional engloba Londrina, Cambé, Ibiporã e Jataizinho (IBGE, 2016). Os arranjos populacionais foram definidos pelo IBGE pelo agrupamento de dois ou mais municípios onde: há uma forte integração populacional por movimentos pendulares para trabalho ou estudo (igual ou superior a 10 mil pessoas); ou existe continuidade territorial entre os tecidos urbanos (em pelo menos 3 km).

O arranjo populacional de Londrina foi classificado entre 100 e 750 mil habitantes, de porte médio, com mais de 30 mil pessoas realizando movimentos pendulares para trabalho e estudo, em outras cidades do conjunto. Rolândia aparece como uma cidade que possui integração média/alta com o arranjo populacional, apesar de não o compor (IBGE, 2016). Já a região de influência do arranjo populacional de Londrina, mais ampla, inclui 85 centros urbanos, com área de 30.615 km² e abrangendo 1.873.567 pessoas (IBGE, 2020).

De maneira importante, para o ano de 2016, o arranjo populacional de Londrina foi classificado no nível de maior centralidade nacional para as atividades comerciais, com diversidade comercial presente acima dos 98%, em conjunto com os arranjos de Maringá e Curitiba no Paraná; de Joinville-SC; São José do Rio Preto, São Paulo e Baixada Santista em São Paulo; Belo Horizonte e Uberlândia em Minas Gerais; e Goiânia-GO. De acordo com a REGIC (IBGE, 2020, p. 90), esse “[...] padrão é absolutamente concentrado no núcleo econômico do país”. Assim, Londrina se apresenta como uma cidade de forte tradição para as atividades comerciais, que representam parcela significativa das atividades econômicas da cidade e de sua região de influência.

Apesar de não fazerem parte do mencionado arranjo populacional, os Centros Sub-regionais de Apucarana, Arapongas e Rolândia estão na região de influência de Londrina, possuindo fortes ligações socioeconômicas entre si (IBGE, 2020).

Nesse contexto, adentraremos na opção de não se utilizar os recortes do arranjo populacional e da região de influência de Londrina, mas sim as cidades do arranjo populacional, acrescidas de Apucarana, Arapongas e Rolândia, especificamente.

A aglomeração urbana de Londrina

As discussões sobre as formas como as cidades podem se agrupar e constituir um conjunto ganharam força quando os grandes centros urbanos cresceram demasiadamente em termos territoriais e demográficos (MIYAZAKI, 2008). Segundo esse autor, algumas cidades, ao crescerem muito, podem conformar um outro tipo de unidade territorial, denominada aglomeração urbana.

A formação de aglomerações urbanas nas últimas décadas tem se tornado mais frequente no processo de urbanização brasileiro, como mostra o estudo de “Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil” (IBGE, 2016). Nele, está registrada a evolução da identificação e da caracterização das grandes aglomerações urbanas brasileiras, que passaram de nove áreas metropolitanas em 1969 para 294 arranjos populacionais em 2016, formados por 953 municípios e incluindo 55,7% da população nacional (IBGE, 2016). Pelo processo de expansão do capital, não somente as metrópoles, mas as cidades médias ficaram mais atrativas para os movimentos de dispersão e de descentralização de atividades econômicas, que, por sua vez, atraíram uma dinamicidade para os centros urbanos do interior do país. Na última década, eram 79 arranjos populacionais tidos como médias concentrações urbanas, com populações entre 100 e 750 mil habitantes (IBGE, 2016).

Nesse ponto, é importante colocar que os termos aglomerado e aglomeração não são idênticos para essa discussão. Como mostra Miyazaki (2008), enquanto aglomerado é apresentado normalmente como um adjetivo de reunião ou um substantivo sinônimo de aglomeração, essa última palavra remete ao ato de aglomerar-se, tendo uma maior tradição de uso nos estudos urbanos e se caracterizando como um conceito. Para Villaça (2001), aglomerado urbano é um centro urbano que reúne um mínimo de atividades centrais. Entretanto, muitos autores utilizam essa definição também para aglomeração, como o espaço de uma cidade onde pessoas, construções e objetos estão concentrados.

De maneira ampla, o IBGE (2022) tem utilizado o termo aglomerado para as áreas rurais, significando um agrupamento de população e um conjunto de edificações adjacentes. Recentemente, buscando delimitar melhor os resultados de pesquisas censitárias, o IBGE (2024)

substituiu o termo aglomerados subnormais para “Favelas e Comunidades Urbanas”, modificando a terminologia inicialmente adotada no Censo de 1991.

Para não criar maiores confusões, adota-se aqui o conceito de aglomeração urbana para o recorte espacial tratado, pela intenção de representar o processo de formação de conjunto ou unidade territorial em que se juntam, aproximam ou aglomeram pessoas, coisas e relações socioeconômicas que possuem uma interação espacial significativa entre si, comportando duas ou mais cidades e seus tecidos urbanos. Na mesma direção dessa afirmação, o Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015) define que uma aglomeração urbana pode ser uma unidade territorial constituída pelo agrupamento de duas ou mais cidades, caracterizadas pela complementaridade funcional e pela integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas.

Para a delimitação da aglomeração urbana de Londrina, levamos em conta as diferenciações feitas por Sposito (1996) e Beaujeu-Garnier (2010), para quem não se pode confundir aglomeração e conurbação. Uma aglomeração resulta primordialmente da expansão da cidade maior, resultando em uma mancha urbana relativamente contínua com certo grau de dependência socioeconômica entre os centros. A conurbação também se caracteriza pela aglomeração de centros urbanos, mas com um crescimento paralelo das cidades, de maneira mais distribuída e equitativa, mantendo certo grau de independência nas relações socioeconômicas.

Apesar de, individualmente, cidades como Apucarana, Arapongas, Cambé e Ibiporã exercerem atrações consideráveis para atividades econômicas industriais, comerciais e de serviços, e se expandirem em direção à Londrina, concordamos com Tavares (2001) que fica evidente que essa última se impõe como a maior cidade, com a maior concentração de estabelecimentos e atividades nas áreas centrais, com a maior diversidade de funções e com as principais áreas centrais de todo o conjunto. Assim, justifica-se o emprego do termo aglomeração urbana para a delimitação desse recorte espacial.

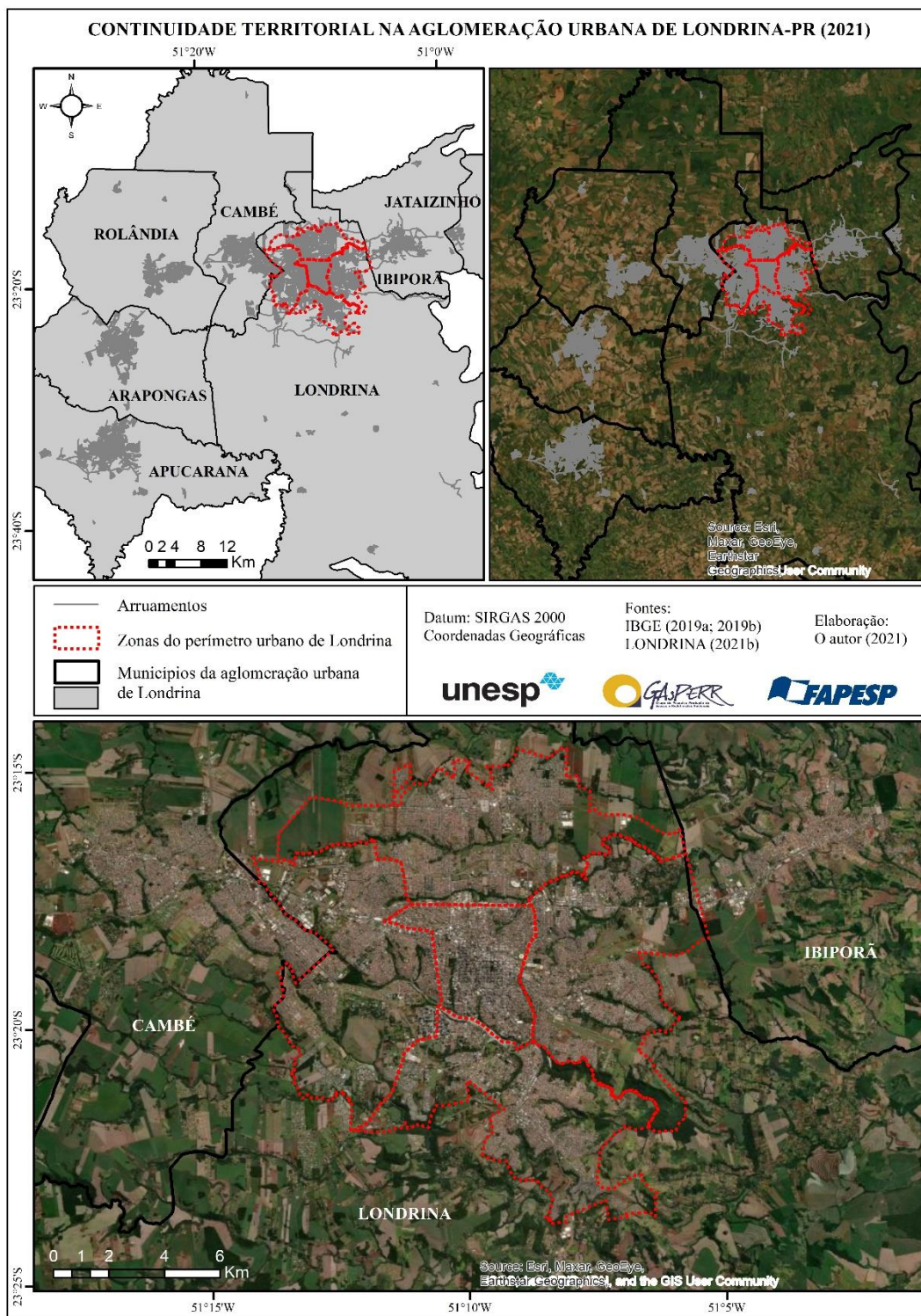
Não obstante, o processo de definição de uma aglomeração urbana é de alguma dificuldade e complexidade, pois existem, simultaneamente, continuidades territoriais e/ou espaciais no interior do conjunto de cidades (MIYAZAKI, 2008). A ampliação de infraestruturas de circulação e comunicação que aumentam os níveis de acessibilidade e mobilidade das práticas espaciais fortalecem as continuidades espaciais, ao mesmo tempo que dispensam a existência de continuidades territoriais. Essas últimas se caracterizam pela ligação física entre as construções que formam o tecido urbano de duas ou mais cidades. As continuidades espaciais podem existir mesmo

sem as continuidades territoriais, já que se expressam pelas relações, deslocamentos e fluxos socioespaciais e econômicos (SPOSITO, 2004).

Para propósitos deste trabalho, a aglomeração urbana de Londrina é composta pelas cidades de Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Londrina e Rolândia, todas localizadas na porção norte do estado.

Nesse recorte, ressaltamos que existem as duas formas de continuidades e, em conjunto, a descontinuidade territorial entre algumas cidades. Entre Londrina, Cambé e Ibiporã, evidencia-se a continuidade territorial e uma forte continuidade espacial em termos de deslocamentos pendulares, discutidos adiante. Entre essas três cidades e o restante da aglomeração, inicia-se a descontinuidade territorial, mas se mantêm as continuidades espaciais em direção à cidade principal ou à cidade mais próxima. De maneira ilustrativa, a Figura 2 retrata tanto a continuidade, quanto a descontinuidade territorial entre as cidades da aglomeração:

Figura 2 – Continuidade e descontinuidade territorial na aglomeração urbana de Londrina (2021).



A unidade da aglomeração urbana de Londrina pode ser observada pela expansão territorial das cidades que a compõem e pela intensificação dos vínculos socioeconômicos. É um espaço de trocas diárias, que se materializam em práticas espaciais permanentes entre as cidades, como os deslocamentos de pessoas indo ao trabalho, ao estudo, ao lazer e ao consumo, e os fluxos de

mercadorias, informações, matérias-primas etc., entre empresas e instituições que se distribuem pela aglomeração.

As relações de proximidade aferidas pela REGIC e os graus de integração do estudo “Arranjos Populacionais” (IBGE, 2016), que sintetizam os movimentos pendulares para trabalho/estudo e os deslocamentos de cidadãos para o consumo e acesso aos serviços em outros centros urbanos próximos, indicam uma integração significativa entre as cidades de Londrina e do seu entorno próximo. Isto dá ênfase ao recorte espacial interurbano para além de sua continuidade territorial, conforme distinção feita por Sposito (2004), ao considerar a continuidade espacial, constituída não apenas pelo tecido urbano, mas também pelos fluxos intensos.

Na REGIC, as relações de proximidade entre os centros urbanos foram aferidas a partir da aplicação de questionários na maioria das cidades brasileiras, com perguntas sobre quais eram os municípios mais procurados para se obter determinados produtos e serviços. A partir dos resultados, definiram-se as cidades que exerciam maior atração de deslocamentos socioeconômicos, influenciando na sua posição na hierarquia urbana e no seu arranjo populacional (IBGE, 2020). Como exemplo, Londrina, Cambé, Ibiporã e Jataizinho, enquanto arranjo populacional interurbano, apresentaram níveis de diversidade de empreendimentos e trocas comerciais e de serviços entre 98,00-98,95% e 75,00-90,00%, respectivamente.

A escolha dos critérios para a definição dos arranjos populacionais, pelo IBGE (2016), foi baseada na noção de existência de relacionamentos cotidianos entre grande parte das populações de duas ou mais cidades, algo que concordamos e que aqui qualificamos como continuidade espacial.

Entretanto, as expansões do tecido urbano de Rolândia em direção à Arapongas, e do tecido desta em sentido à Apucarana, diminuindo as separações entre eles, traz mais um elemento a ser observado. Consideramos que Arapongas e Apucarana não são mais concentrações urbanas “isoladas”, como trata o IBGE (2016), mas passam a se integrar não somente espacialmente, mas também em caráter territorial ao arranjo populacional de Londrina, em intensidade crescente, dando origem à aglomeração urbana.

Para fundamentar nossa escolha do recorte espacial, consideramos a proximidade territorial entre as cidades como um elemento primordial, além da continuidade territorial e dos indícios de continuidade espacial. Essa proximidade engloba as cidades que possuem continuidade territorial entre os seus tecidos urbanos, ao mesmo tempo que seleciona algumas das cidades que possuem continuidades espaciais e estão próximas de se unirem territorialmente. São os casos de Apucarana-Arapongas, Arapongas-Rolândia, Rolândia-Cambé e Ibiporã-Jataizinho. Todas possuem distâncias

que as separam, no máximo, em até 6,5 km, resultado histórico do processo de colonização e formação dos centros urbanos da região pela Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP). Como discutimos anteriormente, esta priorizou a comercialização de pequenos lotes, compondo cidades em intervalos espaciais regulares, planejadas para determinadas quantidades de pessoas, que serviriam de apoio às atividades agrícolas e supririam as necessidades da população em termos de comércio e serviços.

Conseqüentemente, se a proximidade territorial é um fator decisivo para a escolha das cidades pertencentes à aglomeração urbana de Londrina, cidades como Cornélio Procópio, Santo Antônio da Platina e Ivaiporã, que também possuem significativas conexões socioeconômicas com Londrina, por estarem em sua região de influência (IBGE, 2020), não foram incluídas. Isto não significa que são menos relevantes para a estruturação da rede urbana no norte paranaense, mas somente que não possuem as mesmas condições territoriais e espaciais de proximidade e facilidade de deslocamento que entendemos como indispensáveis para melhor apreender as dinâmicas de trocas socioeconômicas, em um contexto interurbano. Nele, estão envolvidas cidades, no plural, que se integram e se interrelacionam de maneira tão intensa, justamente pela sua proximidade territorial e suas relações socioespaciais, decorrentes de uma formação histórica particular².

Apesar de possuírem interrelações similares, especialmente com Londrina, e pertencerem à mesma Região Metropolitana, cidades como Bela Vista do Paraíso, Tamarana e Sertanópolis possuem maior distanciamento dos seus tecidos urbanos com os das cidades da aglomeração, além de nem todas estarem conectadas por rodovias duplicadas, que possibilitem deslocamentos menos difíceis e demorados. Atualmente, em significativa porção do norte do Paraná, as únicas rodovias duplicadas são as que passam pelas cidades da aglomeração urbana de Londrina: a BR-369, que se estende de Apucarana à Jataizinho (em estado de duplicação de Jataizinho à Cornélio Procópio); e a PR-445, em pequeno trecho que vai de Cambé até o distrito rural de Irerê, em Londrina.

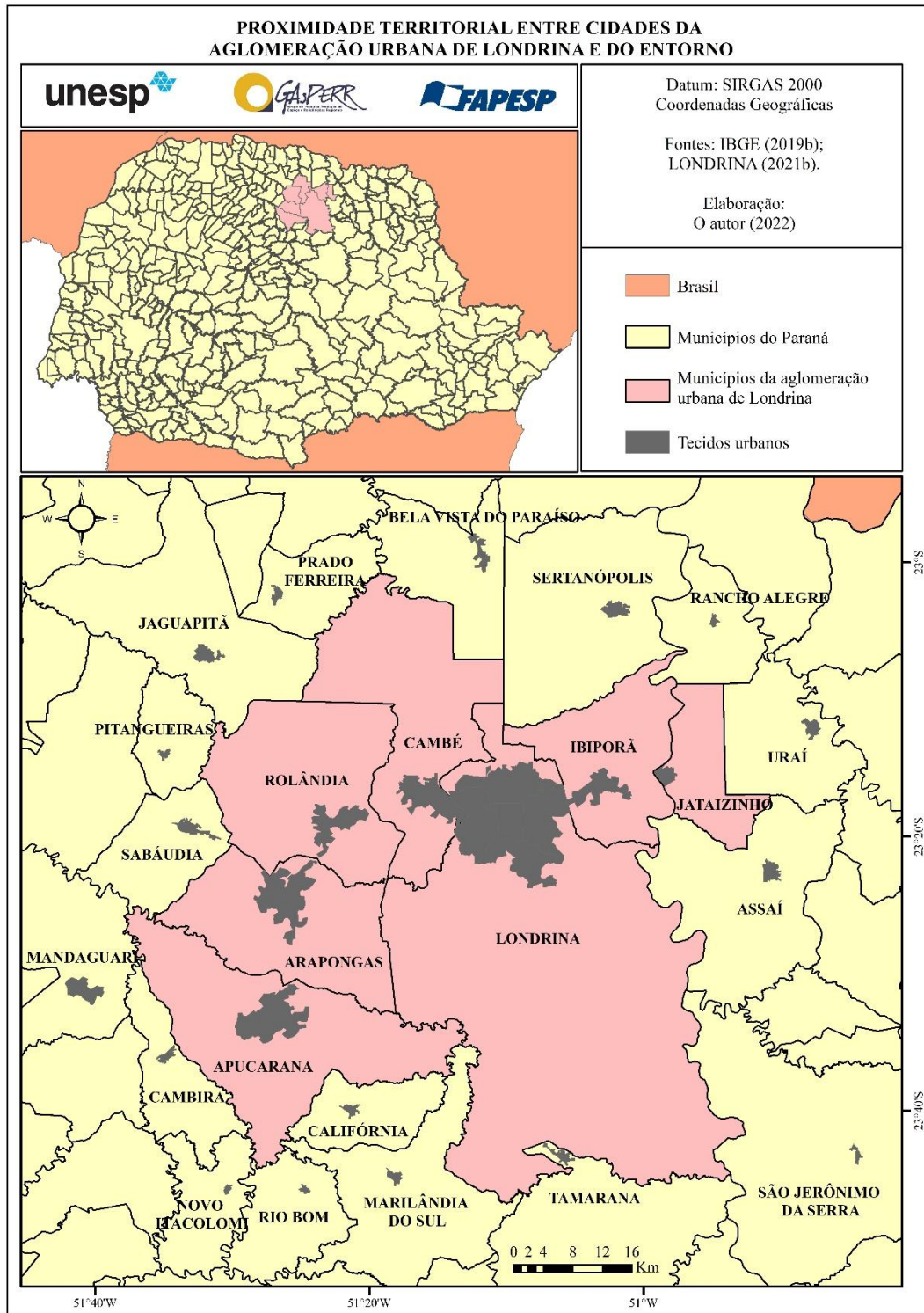
As Figuras 3 a 7 demonstram as distâncias entre os tecidos urbanos das cidades pertencentes à aglomeração urbana de Londrina e das cidades do entorno, limítrofes em suas divisas municipais. Visualmente, principalmente pelas Figuras 4 a 7 – que reúnem um conjunto de imagens de satélites das luzes noturnas nas cidades –, fica evidente como as sete cidades da aglomeração urbana,

² Formação distinta, por exemplo, da ocorrida no Triângulo Mineiro-MG, onde a rede urbana se desenvolveu a partir de pequenos povoamentos originados por caminhos “abertos” por bandeirantes entre os séculos XVIII e XIX (MONTES, 2006). Conforme avançava a colonização, a região foi dividida em enormes sesmarias, dando origem aos latifúndios que ocupavam grandes territórios, “[...] dificultando a formação de vilas e arraiais próximos uns dos outros [...]” (PINTO, 2003, p. 68).

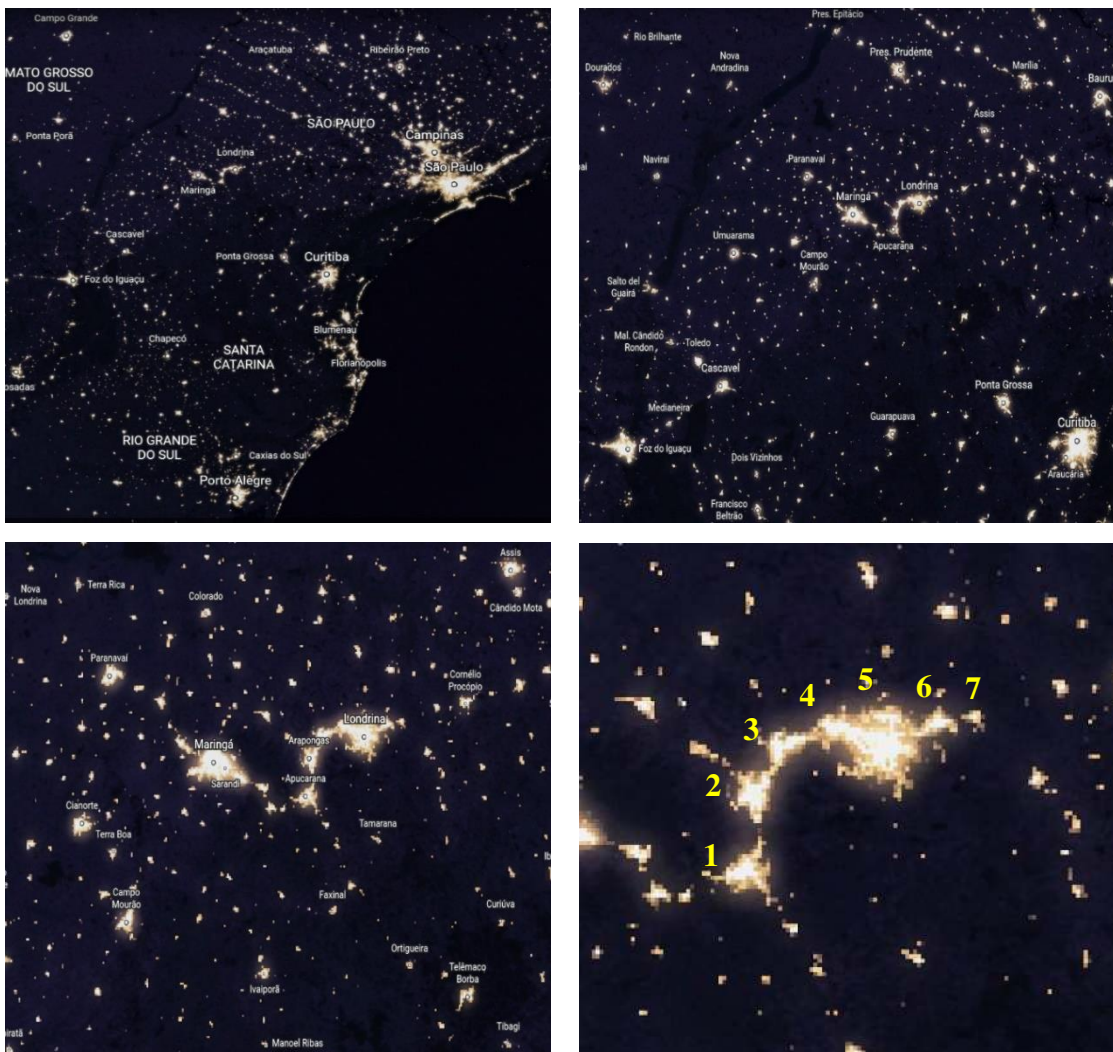
definidas neste trabalho, possuem maior proximidade territorial, sendo essa uma característica marcante e decisiva para a sua delimitação. Formam um conjunto interurbano, integrado, próximo e facilmente verificável.

Além das distâncias entre as sete cidades da aglomeração urbana, a menor distância entre centros urbanos na região é entre Arapongas e Sabáudia, acima dos 7 km. No restante, todas estão a mais de 10 km, conectadas apenas por rodovias simples.

Figura 3 – Proximidade territorial entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina e do entorno.



Figuras 4 a 7 – Proximidade territorial entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina, verificada por meio de luzes noturnas (2022).



1 – Apucarana, 2 – Arapongas, 3 – Rolândia, 4 – Cambé,
5 – Londrina, 6 – Ibiporã, 7 – Jataizinho.

Fonte: Google Earth (2022).

Elaboração: O autor (2022).

A efetivação da integração e da continuidade espacial proporcionadas tanto pela proximidade, quanto pela continuidade territorial, pode ser aferida pelos deslocamentos dos cidadãos entre as cidades da aglomeração urbana.

Delgado, Moura e Cintra (2013), ao caracterizarem os deslocamentos pendulares nas regiões metropolitanas do Paraná, destacam que os movimentos na região de Londrina possuem alcances limitados, de cerca de 50 km, motivados por estudo, consumo e trabalho. Este último vinculado às atividades comerciais, de serviços, industriais (polo moveleiro de Arapongas) e de confecção (polo em Apucarana). São dados que reforçam a integração mais forte em um raio espacial que abrange as cidades pertencentes à aglomeração urbana de Londrina, pela sua proximidade territorial.

Druciaki (2014) detalha que as quantidades de passageiros entre Apucarana-Arapongas, Apucarana-Rolândia, Rolândia-Londrina, Cambé-Ibiporã, Londrina-Ibiporã e Londrina-Jataizinho se mantiveram entre 160.000 e 550.000 anuais, em 2013. Na linha Cambé-Londrina, a quantidade foi entre 550.000 e 1.700.000. De acordo com esses dados, os deslocamentos de passageiros entre as cidades da aglomeração urbana – notadamente Apucarana, Arapongas, Cambé, Ibiporã, Londrina, Jataizinho e Rolândia –, são os maiores entre todas as cidades da Região Metropolitana de Londrina.

Fresca (2012) e Paula e Cunha (2015) mostram que entre Londrina e Cambé, Londrina e Ibiporã, Londrina e Jataizinho e Londrina e Rolândia os deslocamentos mais frequentes de pessoas, pendulares, são executados pelas empresas Transporte Intermunicipal de Londrina (TIL) e Grupo Garcia Brasil Sul. A primeira atende as três cidades em continuidade espacial e territorial: Londrina, Cambé e Ibiporã, com médias diárias que chegavam a aproximadamente 32 mil pessoas em 2010 (FRESCA, 2012). A segunda percorre as cidades em continuidade espacial, de Londrina, Jataizinho, Rolândia e Arapongas, dentre outras, com médias de sete mil pessoas para o mesmo ano. Entre Apucarana, Arapongas e Rolândia, Fresca (2012) explicita que, em média, 4.700 pessoas faziam o trajeto diariamente.

Dado o panorama de formação de continuidades e discontinuidades da rede urbana no norte paranaense, entendemos que se deve considerar as áreas da cidade e da aglomeração nos processos de produção do espaço urbano e de atuação dos agentes sociais. Como afirma Sposito (2004), o par urbanização-cidade se mantém indissociável na análise da realidade concreta, o que indica que qualquer ação ou prática espacial relacionada ao modo de vida urbano ou processo de urbanização que caracteriza o conjunto interurbano se manifestará em transformações socioespaciais nas cidades que o compõe. Então, uma ação na cidade principal pode repercutir na esfera interurbana, pela proximidade das relações espaciais e das formas territoriais desses centros urbanos. A expansão territorial descontínua em parceria com um aumento da circulação/conexão espacial complexifica as formas e processos urbanos (MIYAZAKI, 2008).

São reflexões que reforçam a indissociabilidade das distintas escalas geográficas, que se relacionam de maneira integrada e articulada. Os fenômenos urbanos ultrapassam os limites municipais, atingindo um agrupamento de cidades, seja pela estratégia locacional das empresas, seja pelas práticas espaciais dos cidadãos, seja pela complementaridade nas funções existentes ou pela concorrência de processos espaciais (CORRÊA, 1989) de concentração/desconcentração, referentes às localizações das formas urbanas, e centralização/descentralização, que influenciam na atratividade, no direcionamento e na intensidade dos deslocamentos.

Somando as constatações provenientes das discussões e análises realizadas, é possível afirmar que, nas últimas décadas, as relações socioeconômicas entre as cidades da aglomeração urbana de Londrina vêm se fortalecendo, capitaneadas pela cidade principal. Os deslocamentos de pessoas, entre as cidades da aglomeração, possuem diversas finalidades, com destaque para as movimentações cotidianas de trabalho e estudo, e para a satisfação de necessidades de saúde, lazer e consumo, que ocorrem de maneira menos regular.

Portanto, aprofundando-nos nos elementos de integração entre as cidades de dentro e de fora do arranjo populacional de Londrina (IBGE, 2016), entendemos que é indispensável adotarmos o recorte espacial interurbano, com algumas modificações, que aqui qualificamos como aglomeração urbana de Londrina. Pela sua continuidade espacial, vínculos socioeconômicos, deslocamentos para trabalho/estudo/consumo e, ora continuidade, ora proximidade territorial, demonstrados por fontes diversas, optamos por definir e compor a aglomeração com as cidades de Londrina, Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Rolândia, Araçongas e Apucarana. Juntas, fazem uma intermediação própria e de grande relevância com o restante da rede urbana.

Considerações finais

Durante sua formação histórica e geográfica, Londrina e as cidades do seu entorno foram recorrentes objetos de estudo nas pesquisas urbanas, com diferentes definições resultantes.

Com influência de interesses políticos, econômicos e institucionais, Londrina foi delimitada como centro de uma região metropolitana que abarca outras 24 cidades. No entanto, não possui a esfera de influência, o grau de articulações socioeconômicas e a complexidade funcional de um centro metropolitano. Então, foi caracterizada como cidade média, por exercer papel de intermediação entre escalas hierarquicamente abaixo e acima de sua própria posição na rede urbana. Recentemente, outras definições têm se destacado, como a classificação de Londrina como uma cidade intermediadora de padrão complexo.

Apesar de identificarmos um grau evidente de complexificação na estruturação espacial de Londrina, não entendemos que isso se manifeste de forma tão intensa para o seu encaixe em outra terminologia que não a de cidade média. Futuramente, talvez, a cidade passe por reestruturações funcionais e por um crescimento socioeconômico tão acelerado que exija revisões de nossa parte e novas considerações, mas, por enquanto, concordamos com a sua identificação como cidade média. Alguns fatores que podem contribuir para a elevação da complexidade existente é a formulação de novas definições e análises que ultrapassem os limites da cidade de Londrina e considerem as

interações socioespaciais que a integram a um conjunto interurbano, aqui definido como a aglomeração urbana de Londrina. Analisando outras delimitações interurbanas para a mesma área, consideramos necessária uma atualização, com acréscimo de outras cidades em relação ao arranjo populacional já estabelecido.

Para compor a aglomeração urbana, escolhemos as cidades de Apucarana, Araçongas, Cambé, Ibioporã, Jataizinho, Londrina e Rolândia, pelas suas concentrações e relevância das atividades comerciais e de serviços, pela integração socioespacial materializado nos deslocamentos entre as cidades, formando continuidades espaciais, e, principalmente, pela proximidade territorial entre elas, fruto do seu processo histórico de formação e desenvolvimento.

Além de estarem próximas territorialmente, algumas das cidades da aglomeração urbana possuem continuidades territoriais entre si, aumentando ainda mais a importância de investigações que considerem as esferas da cidade (intraurbana) e do conjunto, em caráter interurbano.

A nossa abordagem da formação da aglomeração urbana de Londrina, como unidade territorial, é realizada a partir de elementos provenientes de sua constituição histórica. Esta nos proporciona a análise dos fenômenos em constante transformação, quantitativa e qualitativamente, possibilitando a verificação de correspondências entre a realidade empírica e os diferentes eventos na história que a trouxe até a forma e os conteúdos atuais.

Ressaltamos que a aglomeração urbana de Londrina proporciona um novo e frutífero recorte para estudo na rede urbana norte paranaense e brasileira. É um conjunto de cidades que, em seus processos interligados de estruturação espacial, estabelece conexões em diferentes escalas geográficas, sobrepostas e entrelaçadas, possibilitando com que a análise aconteça de maneiras igualmente diversificadas.

Agradecimentos

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

Referências

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Origem, evolução e perspectivas dos estudos sobre as cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *Geografia urbana*. 3. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília: Imprensa Oficial, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 08 mar. 2022.

BRASIL. *Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015*. Institui o Estatuto da Metrôpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília: Casa Civil, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso em: 21 jul. 2022.

CATELAN, Márcio José. *Heterarquia urbana: interações espaciais interescolares e cidades médias*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

COMMERÇON, Nicole; GEORGE, Pierre (orgs.). *Villes de transition*. Paris: Anthropos Economica, 1999.

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

CUNHA, Fábio César Alves da. *A metrópole de papel: a representação "Londrina Metrôpole" na institucionalização da região metropolitana de Londrina*. 2005. 240 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2005.

DELGADO, Paulo Roberto; MOURA, Rosa; CINTRA, Anael Pinheiro de Ulhôa. Caracterização dos movimentos pendulares nas regiões metropolitanas do Paraná. *Caderno IPARDES*, Curitiba, v. 3, n. 1, p. 1-24, 2013. Disponível em: https://urbanismo.mppr.mp.br/arquivos/File/Caracterizacao_dos_Movimentos_Pendulares_nas_Regioes_Metropolitanas_do_Parana.pdf. Acesso em: 26 mar. 2022.

DRUCIAKI, Vinícius Polzin. *Transporte público metropolitano nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial*. 2014. 205 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2014.

FERREIRA, Erika Leonel. Histórias e mitos da colonização do Norte do Paraná e do desenvolvimento de Apucarana, Maringá, 2015. In: VII Congresso Internacional de História. *Anais [...]*. p. 3393-3406. Disponível em: <http://www.cih.uem.br/anais/2015/trabalhos/730.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2023.

FERREIRA, Yoshiya Nakagawara. Industrialização e urbanização no Paraná. *Revista Geografia*, Londrina, v. 3, n. 3, p. 113-128, 1985. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/9828>. Acesso em: 23 fev. 2022.

FÓRUM NACIONAL DE ENTIDADES METROPOLITANAS (FNEM). *Conheça as Regiões Metropolitanas do estado do Paraná (PR)*. 2021. Disponível em: <https://fnembrasil.org/pr/>. Acesso em: 08 mar. 2022.

FRESCA, Tânia Maria. Deslocamentos pendulares na região metropolitana de Londrina-PR: uma aproximação. *Geo UERJ*, Rio de Janeiro, ano 14, n. 23, v. 1, p. 167-191, 2012. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/3706>. Acesso em: 26 mar. 2022.

GIMENES, Priscila. *Transformações no espaço rural e agrário de Cambé entre 1930 a 2012*. 2013. 128 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2013.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. Cidades médias, novos espaços produtivos e reestruturação do espaço urbano em Uberaba-MG. *Confins*, Paris, v. 25, 2015. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/10407?lang=pt>. Acesso em: 03 fev. 2022.

GOOGLE EARTH. *A Terra à noite*. 2022. Disponível em: <https://earth.google.com/web/data=CiQSIhIlgMGY3ZTJKYzdLOGExMTFINjk5MGQ2ZjgxOGQ2OWE2ZTc?hl=pt-BR>. Acesso em: 13 maio 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

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

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Regiões de Influência das Cidades*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=publicacoes>. Acesso em: 20 jul. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Conheça cidades e estados do Brasil*. 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 06 fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Materiais*. 2022. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/materiais/guia-do-censo/glossario.html>. Acesso em: 16 abr. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Favelas e Comunidades Urbanas: IBGE muda denominação dos aglomerados subnormais*. 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38962-favelas-e-comunidades-urbanas-ibge-muda-denominacao-dos-aglomerados-subnormais#:~:text=O%20IBGE%20est%C3%A1%20substituindo%20a,%E2%80%9CFavelas%20e%20Comunidades%20Urbanas%E2%80%9D>. Acesso em: 25 mar. 2024.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). *Mapas – Estado do Paraná: Regiões geográficas*. 2010. Disponível em: https://www.ipardes.pr.gov.br/sites/ipardes/arquivos_restritos/files/documento/2019-09/Regi%C3%B5es%20Geogr%C3%A1ficas%20%28Lei%20Estadual%202015.pdf. Acesso em: 07 jul. 2022.

LONDRINA (Município). *Londrina em dados*. Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Tecnologia. 2021a. Disponível em: <http://www.londrina.pr.gov.br/londrina-em-dados-2020-ano-base-2019>. Acesso em: 10 abr. 2022.

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

MIYAZAKI, Vitor Koiti. *Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó*. 2008. 171 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

MONTES, Silma Rabelo. *Entre o campo e a cidade: as territorialidades do distrito de Tapuirama (Uberlândia/MG) – 1975-2005*. 2006. 181 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.

OBERDIEK, Hermann Iark. *Fugindo da morte: imigração de judeus alemães para Rolândia/PR na década de 1930*. 2. ed. Londrina: Editora da UEL, 2007.

OLIVEIRA, Edilson Luis de. *Divisão do trabalho e circuitos da economia urbana*. Londrina: Editora da UEL, 2011.

PARANÁ (Estado). *Lei Complementar nº. 81, de 17 de Junho de 1998*. Curitiba: Diário Oficial nº. 5272, 1998. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=8483&indice=1&totalRegistros=5&anoSpan=1999&anoSelecionado=1998&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2022.

PARANÁ (Estado). *Lei Complementar nº. 86, de 07 de Julho de 2000*. Curitiba: Diário Oficial nº. 5780, 2000. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=8040&indice=1&totalRegistros=2&anoSpan=2009&anoSelecionado=2000&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2022.

PARANÁ (Estado). *Lei Complementar nº. 91, de 05 de Junho de 2002*. Curitiba: Diário Oficial nº. 6244, 2002. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=8020&indice=1&totalRegistros=8&anoSpan=2009&anoSelecionado=2002&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2022.

PARANÁ (Estado). *Lei Complementar nº. 129, de 14 de Julho de 2010*. Curitiba: Diário Oficial nº. 8262, 2010. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=56182&indice=1&totalRegistros=10&anoSpan=2019&anoSelecionado=2010&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2022.

PARANÁ (Estado). *Lei Complementar nº. 144, de 05 de Abril de 2012*. Curitiba: Diário Oficial nº. 8690, 2012a. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=66634&indice=1&totalRegistros=12&anoSpan=2019&anoSelecionado=2012&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2022.

PARANÁ (Estado). *Lei Complementar nº. 147, de 16 de Julho de 2012*. Curitiba: Diário Oficial nº. 8755, 2012b. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=71574&indice=1&totalRegistros=12&anoSpan=2019&anoSelecionado=2012&mesSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 10 set. 2022.

PARANÁ (Estado). *Lei Complementar nº. 157, de 09 de Julho de 2013*. Curitiba: Diário Oficial nº. 8995, 2013a. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=99135&codItemAto=653414#653414>. Acesso em: 10 set. 2022.

PARANÁ (Estado). *Lei Complementar nº. 165, de 14 de Novembro de 2013*. Curitiba: Diário Oficial nº. 9090, 2013b. Disponível em: [https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=99135&codItemAto=653414#653414](#)

<https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=109356&codItemAto=698832#698832>. Acesso em: 10 set. 2022.

PAULA, Hugo Ribeiro Borges de; CUNHA, Fábio César Alves da. O alcance do sistema de transporte público metropolitano em Londrina-PR: algumas considerações. *In: XI Encontro Nacional da ANPEGE, Presidente Prudente, 2015. Anais [...].* p. 1059-1071. Disponível em: <http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/3/111.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2022.

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

PINTO, Georges José. *Do sonho à realidade: Córrego Fundo – MG: Fragmentação territorial e criação de municípios de pequeno porte*. 2003. 248 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

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

SILVA, William Ribeiro da. *Para além das cidades – Centralidade e estruturação urbana: Londrina e Maringá*. 2006. 280 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

_____. Londrina e a reestruturação urbana. Atividades econômicas, papéis, agentes e escalas. *In: ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOARES, Beatriz Ribeiro (orgs.). Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional – Campina Grande e Londrina*. São Paulo: Outras Expressões, 2013.

SOUZA, Isabella Castro de. *Transformações no espaço agrário e industrial no município de Rolândia/PR*. 2014. 114 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2014.

SPOSITO, Eliseu Savério. *A vida nas cidades*. São Paulo: Contexto, 1996.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. 2004. 508f. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

_____. Cidades médias: reestruturação da cidade e reestruturação urbana. *In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

TAVARES, José Humberto. *Aglomerção Urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos*. 2001. 243 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2001.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel, 2001.

SOBRE O AUTOR

Guilherme Pereira Cocato. Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP). Email: guilhermecocato@gmail.com