

URBANIZAÇÃO DO QUADRANTE SUDOESTE DA CIDADE DE LONDRINA-PR

O impacto do polo de atração shopping Catuaí

Urbanization of the southwest quadrant of the city of Londrina-PR

The impact of the Catuaí shopping center

Urbanización del cuadrante suroeste de la ciudad de Londrina-PR

El impacto del centro comercial Catuaí

Lauren Santos Correia Marques Moreira, Graduanda da Universidade Estadual de Londrina,
lauren.santos.correia@uel.br

Leonardo Cassimiro Barbosa, Programa Associado UEM/Uel de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo,
lbarbosa2@uel.br

Fernando Fayet de Oliveira, Mestrando do Programa de Pós Graduação em Arquitetura da Universidade Estadual de Londrina, fernando.fayet@uel.br

RESUMO

A segregação residencial sem dúvidas é um aspecto indiscutível da cidade capitalista. Esse fato compreende o grau de aglomeração de determinados grupos étnicos ou sociais em uma dada área, gerando uma ocupação em determinadas regiões da cidade. Isso acontece em virtude de diversos fatores como, por exemplo, especulação imobiliária, obtenção de vantagens locais ou interesse políticos. Isso foi notado na cidade de Londrina, no norte do Paraná, principalmente relacionado com a implantação do Shopping Catuaí na década de 1990. Dessa forma, esse trabalho tem como objetivo analisar as transformações urbanas decorrentes da instalação do shopping Catuaí Londrina, no quadrante sudoeste da cidade, com enfoque na produção da dispersão residencial de alta renda e os impactos urbanísticos decorrentes. Para isso, realizou-se mapeamentos e análises a partir da fotointerpretação de imagens de satélite da forma urbana de Londrina, nos anos de 1991, 2006 e 2020. Foi possível concluir que, após a instalação do shopping Catuaí, o quadrante sudoeste de Londrina apresentou uma intensa urbanização, com a verticalização desmedida da Gleba Palhano e a implantação de condomínios horizontais fechados que fomentaram a dispersão urbana em Londrina e geraram dificuldades em manter uma forma urbana articulada e coesa.

Palavras-chave: dispersão urbana, segregação socioespacial, crescimento urbano.

Linha de Investigação

B2_Os Desafios da Cidade e do Território no Século XXI: B2.2_Desigualdades urbanas e segregação socioespacial;

ABSTRACT

Residential segregation is currently an indisputable aspect of the capitalist city. This phenomenon consists of the degree of agglomeration of certain ethnic or social groups in a given area, generating a differentiated occupation in certain regions of the city. This is due to several factors such as, for example, real estate speculation, consumption of locational advantages or political interests. This was noticed in the city of Londrina, in the north of Paraná, mainly related to the implementation of Shopping Catuaí in the 1990s. Thus, this work aim the analysis of urban transformations resulting from the installation of Shopping Catuaí Londrina, in the southwest quadrant. of the city, focusing on the production of high-income residential dispersion and the resulting urban impacts. For this, mappings and analyzes were carried out from the photointerpretation of the urban form of Londrina, in the years 1991, 2006 and 2020. Presented an intense urbanization, with the excessive verticalization of the Gleba Palhano and the implantation of closed horizontal condominiums that fomented the urban dispersion in Londrina and the difficulty in maintaining an articulated and cohesive urban form

Keywords: urban dispersion, socio-spatial segregation, urban growth.

Linha de Investigação

B2_The Challenges of the City and the Territory in the XXI Century – B2.2_Urban Inequality and Socio-Spatial Segregation;

RESUMEN

La segregación residencial es actualmente un aspecto indiscutible de la ciudad capitalista. Este fenómeno consiste en el grado de aglomeración de determinados grupos étnicos o sociales en un área determinada, generando una ocupación diferenciada en determinadas regiones de la ciudad. Esto se debe a varios factores como, por ejemplo, la especulación inmobiliaria, el consumo de ventajas de ubicación o los intereses políticos. Eso fue percibido en la ciudad de Londrina, en el norte de Paraná, relacionado principalmente con la implementación del Shopping Catuaí en la década de 1990. Así, este trabajo tiene como objetivo general analizar las transformaciones urbanas resultantes de la instalación del Shopping Catuaí Londrina, en cuadrante suroeste de la ciudad, enfocándose en la producción de dispersión residencial de altos ingresos y los impactos urbanos resultantes. Para ello se realizaron mapeo y análisis a partir de la fotointerpretación de la forma urbana de Londrina en los años 1991, 2006 y 2020. presentaba una intensa urbanización, con la excesiva verticalización de la Gleba Palhano y la implantación de urbanizaciones cerradas. condominios horizontales que fomentaron la dispersión urbana en Londrina y la dificultad de mantener una forma urbana articulada y cohesionada.

Palavras chave: dispersión urbana, segregación socioespacial, crecimiento urbano.

Linha de Investigação:

B2_Los Retos de la Ciudad y el Territorio en el Siglo XXI – B2.2_Desigualdad Urbana y Segregación Socio-espacial;

1.Introdução

A segregação residencial é, atualmente, um aspecto incontestável da cidade capitalista. Tal fenômeno consiste no grau de aglomeração de determinados grupos étnicos ou sociais em uma dada área, gerando uma ocupação diferenciada em determinadas regiões da cidade (Zanatta, 2007). Isso ocorre devido a diversos fatores como, por exemplo, especulação imobiliária, consumo de vantagens locais ou interesse políticos.

No contexto de urbanização contemporânea, a hegemonia do transporte individual motorizado fomentou também a tendência de grandes equipamentos serem implantados nas franjas urbanas, por sua demanda de espaço ser incompatível com o valor do solo das áreas consolidadas, valendo-se do aumento do poder de mobilidade da população e do crescente fluxo regional (Secchi, 2006). No Brasil, de acordo com Rodrigues (2016), o automóvel se popularizou como modal de transporte da classe média na década de 1990, como consequência da política rodoviária vigente desde a década de 1950 e o baixo grau de investimento em transporte coletivo.

Têm-se ainda que o fenômeno da obsolescência de antigas estruturas - portos, áreas industriais, centros históricos - cria a demanda para sua refuncionalização, por vezes transformando em novas centralidades. Assim, à periferia precária formada no período industrial, soma-se a nova periferia formada por territórios cada vez mais fechados, destinados ao comércio regional (shopping centers), condomínios de indústrias, escritórios e os loteamentos e condomínios fechados (Freitas, 2008). Estes fenômenos explicam, em parte, a tendência atual de um espaço urbano fragmentado, heterogêneo, poli nucleado com movimentos difusos pelo território, característicos da dispersão urbana.

Desta forma, o uso do transporte individual permitiu uma maior liberdade para as pessoas em termos de local de moradia, flexibilizando os deslocamentos e acesso ao serviço e ao emprego. O resultado em termos de forma urbana foi a tendência de produção de cidades dispersas e fragmentadas, tensionadas por multi-centralidades, localizadas principalmente nas franjas urbanas em razão do, cada vez mais frequente, movimento pendular em escala regional. No que tange o uso residencial, esta dinâmica fomentou a produção de condomínios fechados em áreas periféricas, ocupados por classes de maior renda, contrastando com as tradicionais ocupações periféricas brasileiras, evidenciando os processos de segregação. Entender o impacto destes polos de atração em áreas periféricas no processo de urbanização e na mobilidade urbana é o foco deste trabalho.

Sabendo disso, atualmente, a segregação residencial em conjunto com a expansão urbana na cidade de Londrina-PR tem acontecido de maneira relativamente rápida e acentuada nos seus entornos (Zanatta, 2007). Portanto, com a intensa urbanização da cidade, houve a dispersão da população para as franjas urbanas, fomentando a produção de vazios urbanos. Esses vazios foram preenchidos por duas principais formas de conjunto: aglomerações subnormais, representadas pela classe de menor renda; e condomínios horizontais fechados, representados pela classe de maior renda. Nesse contexto, os condomínios ficam localizados distantes das áreas de bens e serviços e o automóvel – que passa a ser o principal fio condutor do planejamento/crescimento das cidades – torna-se o principal meio de locomoção (Polidoro; Lollo; Barros,

2011). Todo esse processo de urbanização possui suas características próprias e peculiares em Londrina (Zanatta, 2007).

O marco que acarretou o surgimento dos condomínios horizontais fechados na área periférica da zona sul de Londrina, foi a inauguração do Shopping Catuaí. Esse centro comercial possui 81.700m² de ABL (Área Bruta Locável) e área construída de 134.445m². Conta com 270 lojas entre âncoras e satélites, praças de alimentação, cinema, serviços e lazer (Catuaí Londrina, 2020).

Nos seus primeiros anos de funcionamento, o entorno dessa nova centralidade consistia em um grande vazio urbano, numa área onde, anterior a sua implantação, produzia-se soja e havia poucas condições favoráveis aos fluxos entre essa área e o centro principal de Londrina (da Silva, 2005). Percebe-se pela Fig. 1, foto aérea do ano 1991, uma ocupação rarefeita, em sua maioria de lotes rurais de pequenas dimensões, a presença da rodovia 445 no sentido NO-SE cortada pela via que hoje é a Avenida Madre Leônia / Estrada Mábio Palhano, praticamente inexistente.

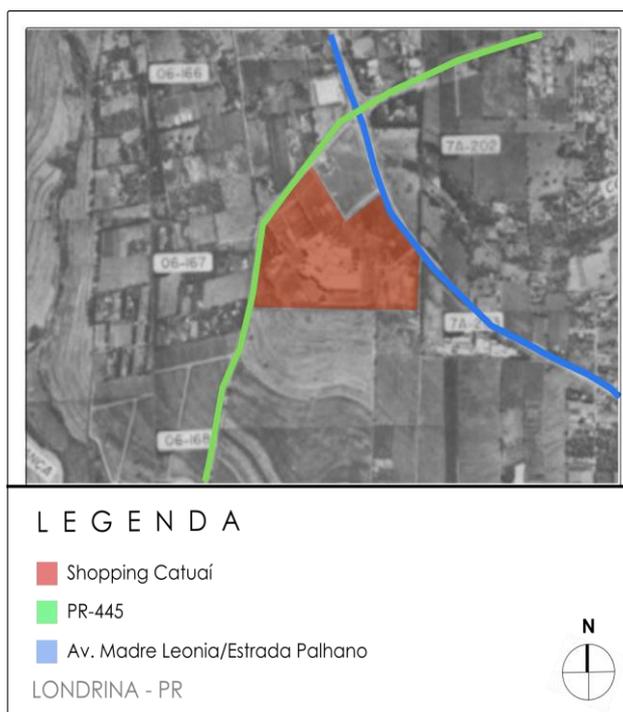


Fig. 1: Foto da área de localização do shopping Catuaí e das principais vias no seu entorno em 1991. Fonte: IPPUL (2016), adaptado pelos autores.

Com o passar do tempo, o vazio urbano foi preenchido por residências, edifícios verticais, duas universidades particulares, comércios e serviços. O empreendimento foi construído expressando uma nova centralidade de escala intraurbana e interurbana (da Silva, 2005).

Dessa forma, esse trabalho tem como objetivo geral analisar as transformações urbanas decorrentes da instalação do shopping Catuaí Londrina, no quadrante sudoeste da cidade, com enfoque na produção da dispersão residencial de alta renda e os impactos urbanísticos decorrentes. E como objetivos específicos mapear a expansão urbana do quadrante sudoeste da cidade de Londrina, após a implantação do shopping Catuaí, analisar os padrões de ocupação resultante da instalação deste novo polo de atração e verificar o impacto na estrutura urbana do padrão urbanístico formado, em termos de segregação socioespacial, articulação viária e mobilidade urbana.

Para isso, considerando o fenômeno apresentado como contemporâneo e real, portanto inerentemente indissociável de seu contexto, a estratégia metodológica apropriada é o estudo de caso (Yin, 2001). Para a análise desse fenômeno aplicou-se a técnica da fotointerpretação no levantamento aerofotogramétrico de Londrina de 1991; e nas imagens de satélites disponíveis no software Google Earth Pro de 2006 e 2020, para que fosse possível analisar a evolução temporal dos padrões de ocupação, e o impacto na estrutura urbana causados pela implantação do Shopping Catuaí. A análise destes materiais teve como foco a identificação das seguintes características: uso do solo, eixos estruturadores do crescimento, polos de atração e barreiras ao crescimento.

Como complemento às análises supracitadas, realizou-se revisão documental onde verificou-se o diagnóstico da revisão do Plano Diretor de Londrina de 2018, a fim de verificar a distribuição espacial de renda e outras características do território analisado. Paralelamente a esses estudos, foi realizada também a revisão bibliográfica a partir da leitura e discussão de produções com temáticas que auxiliassem o embasamento teórico deste trabalho.

2. Breve discussão sobre a evolução urbana de Londrina até 1990

Londrina está localizado no norte do Estado do Paraná, com 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 (Polidoro; Lollo; Barros, 2011). A região metropolitana da cidade foi instituída, originalmente, pela Lei Complementar Estadual nº81, de 17 de junho de 1998 sendo, hoje, constituída por 25 municípios.

A cidade teve sua origem num plano de colonização regional, empreendido por uma empresa privada, a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), responsável pelo parcelamento rural e implantação de mais de 60 núcleos urbanos, em uma área superior a 540.000 alqueires (Cmnp, 1975). Implantada em 1931, seu traçado original foi planejado para abrigar cerca de 20.000 habitantes, apresentando desde o princípio rápido crescimento, principalmente pelo desenvolvimento do café que culminou no incremento do setor de comércios. Dessa forma, a população que era basicamente de caráter rural concentrou-se progressivamente para a área urbana, provocando uma intensa urbanização nos anos seguintes (Polodoro; Lollo; Barros, 2011). A população total do município quintuplicou em apenas cinco anos, passou de aproximadamente 15.000 habitantes em 1935 para 75.296 em 1940 (Mendonça 1994 apud de Paula et al., 2013). Portanto, a partir do início da década de 1940, os limites da planta original fossem superados com o surgimento de novas casas e maior comércio, e a fundação de novas vilas além dos limites originais da planta (Alves, 2005).

Foi na década de 1950 que Londrina apresentou uma representativa expansão, e esta não foi resultado direto apenas do café, mas também se incluíam gêneros alimentícios e matérias-primas diversas, e pela pequena produção mercantil que permitiu à cidade sua grande projeção (Alves, 2005 apud Fresca, 2002). As décadas seguintes apresentaram uma maior expansão físico-territorial e de sua população, bem como o crescimento econômico. Entretanto, é importante salientar, que toda a expansão urbana de Londrina foi rápida e dinâmica (Alves, 2005). Entre 1950 e 1960, a população de Londrina continuou a crescer e a se urbanizar. Nesse período, o número de habitantes da área urbana superou o contingente da área rural em cerca de 20.000 habitantes (de Paula et al., 2013).

Na década de 1970, o crescimento populacional se dá de forma intensa seguindo a tendência nacional (Polidoro; Lollo; Barros, 2012); no contexto do Norte do Paraná, houve um significativo afluxo migratório para as cidades em razão da queda da economia cafeeira e da mecanização da agricultura (Trintin, 2006). Essa década é marcada principalmente pela atuação do poder público local com a implantação de diversos conjuntos habitacionais. Esses conjuntos foram locados em áreas periféricas gerando vazios urbanos e áreas de especulação, foi nessa época que ocorreu a maior expansão horizontal, no município de Londrina, em Km².

Dessa forma, entre as décadas de 1970-1980 e 1980-1991 o crescimento da população apresentou índices inferiores aos da década 1960-1970. A população urbana de Londrina superou em muito a rural em 1980, com 88,48% da população habitando na área urbana. O município-sede sofreu um acréscimo de cerca de 103.412 mil habitantes, retratando um elevado índice de urbanização quando comparado ao índice brasileiro, que foi de 67,57% (Mendonça, 1994 apud de Paula et al., 2013).

A partir de 1980, a verticalização de Londrina se intensificou. Estabelece-se a partir desse momento, o início de uma configuração urbana desigual: o centro passa a consolidar a maior densidade demográfica juntamente com os conjuntos habitacionais da região norte (Polidoro; Lollo; Barros, 2012). As implantações de conjuntos habitacionais continuaram a ser realizada na década 1980, que é marcada por um salto quantitativo e qualitativo na expansão urbana da cidade devido ao crescimento demográfico por processo migratório imposto pela sequência das transformações agropecuárias (Alves, 2005).

Nos anos 1990 ocorre uma expansão físico-territorial intensificada por conjuntos habitacionais, por loteamentos implantados pela iniciativa privada e pelo aumento do número de plantas industriais (Alves, 2005). Desde meados dos anos 1990 até a atualidade, é marcante a atuação imobiliária no que diz respeito à grande quantidade de condomínios exclusivos, de vários tipos e gêneros, demonstrando novas tendências e, em muitos casos, reproduzindo a autosegregação residencial (Fresca, 2002 apud Alves, 2005). Um ponto importante da década de 1990 foi a implantação do shopping Catuaí na região sul de Londrina. Em 1990, com

a construção do Shopping Catuaí, a cidade começou a crescer no sentido oposto da região Norte, o que acarretou a verticalização intensa da zona Sul com o bairro da Gleba Palhano nos anos 2000, e a atração de condomínios horizontais fechados dispersos no setor sul da cidade. Além disso, a população de Londrina da década de 1990 era, segundo o IBGE, 388.331 habitantes e houve um salto para 447.065 habitantes no ano de 2000.

A cidade de Londrina surgiu em um período em que o país passava por profundas transformações tanto ao nível de comércio internacional como de reorganização de sua indústria nacional, além da busca de interiorização do país, mesmo em pequena escala (Alves, 2005). É importante contextualizar também a evolução da forma urbana da cidade de Londrina. Tendo em vista que na década de 1950, a expansão urbana ainda é pouco expressiva, concentrada na porção norte da área planejada (principalmente) e em menor intensidade na porção sul. Já na década de 1970, o crescimento populacional é acompanhado pela expansão horizontal da cidade, estruturada em sentido Leste-Oeste pela BR-369, iniciando o processo de conurbação com Cambé; e no sentido Norte-Sul pela Av. Dez de Dezembro. A partir da década de 1990, ocorre o crescimento da forma urbana em direção a região Sul da cidade, mas de maneira bastante gradual e lenta. Com a chegada dos anos 2000, essa expansão se deu de maneira mais intensa com o início da consolidação da região Sul com a implantação do Shopping Catuaí e a verticalização da Gleba Palhano. Por fim, na Fig. 2 é possível ver claramente a expansão entre 1930 e 1950 que ocorreu a norte (principalmente) e ao sul da área planejada; depois entre 1950 e 1970 o crescimento predominante no sentido Leste-Oeste, acompanhando os principais eixos estruturadores regionais (BR-369 e ferrovia) e pôr fim a expansão entre 1970 e 1990 que se trata da conurbação com Cambé no setor oeste, e grande expansão ao Norte (principalmente) e ao Sul (mais rarefeita).

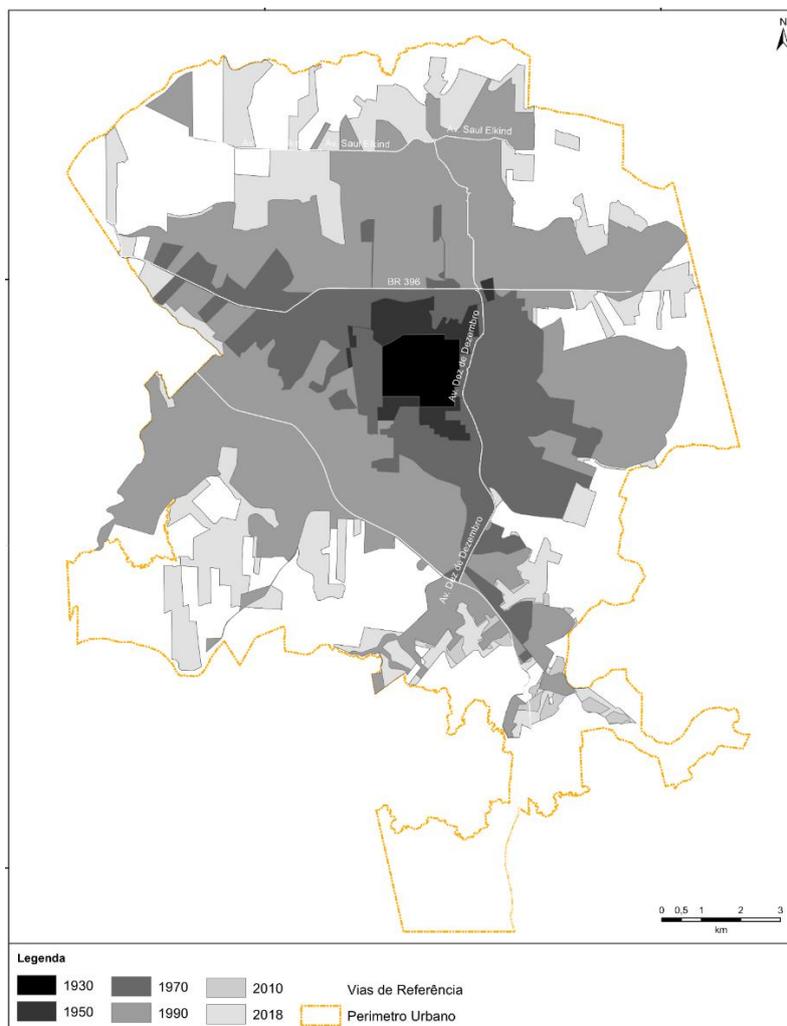


Fig. 2: Evolução da mancha urbana de Londrina. Fonte: IPPUL (2018).

2.2.Londrina: crescimento e forma urbana entre 1990-2020:

A partir do contexto geral da expansão urbana de Londrina, buscou-se entender o processo de ocupação do quadrante sudoeste dos últimos 30 anos. Com a implantação do Shopping Catuaí, que é considerado um grande polo de atração urbano, a cidade começou a se estender para a região Sul e sudoeste do município. Até então, a porção ao sul do ribeirão Cambezinho era uma área de ocupação rarefeita, predominando espaços não parcelados, mesmo contando com um importante eixo regional (PR-445) e outro importante pólo de atração, a Universidade Estadual de Londrina (UEL). A ocupação do quadrante sudoeste é marcada por duas tendências distintas de urbanização que ocorrem quase de forma simultânea: a ocupação e verticalização da gleba Palhano e a urbanização dispersa dos condomínios horizontais fechados.

Tal empreendimento é de total interesse econômico dos proprietários e não possui qualquer cunho social que justifique os investimentos públicos como pavimentação, infraestrutura urbana ou a real necessidade de equipamentos públicos. No caso da chamada Gleba Palhano, embora o agente produtor do espaço seja o mercado imobiliário, este contou, contou com a atuação do poder municipal ao longo das décadas tanto na instalação de infraestruturas como nas permissões legislativas dos indicadores urbanos (Zanon, 2013). A partir dos aparelhos de dominação do Estado, representado pelo poder público, isto se faz e se legitima através do discurso de “desenvolvimento” (da Silva, 2005). Portanto, tem-se a realização de uma estratégica incorporação imobiliária que se possibilita por uma conjuntura particular de modificação nas lógicas da movimentação dos fluxos de pessoas, que passa a ser mais seletiva, numa modificação do “status” de qualidade de vida, na busca da “natureza intocada” da tranquilidade e da segurança, o que reflete num novo arranjo espacial que se dá como produto, condição e meio da reprodução capitalista (da Silva, 2005).

Além disso, não foi apenas o preenchimento de grandes vazios urbanos com estas diferentes tipologias residenciais - condomínios horizontais e verticais - que mudou no quadrante sudoeste desde a década de 90. Com o grande poder de atração do Shopping, a infraestrutura urbana também chegou nessa parte da cidade. O que levou para lá rede de esgoto, energia elétrica, dedicação da prefeitura por saber que seria um grande passo para o desenvolvimento de Londrina. Nesses 30 anos, foram implantadas duas universidades, a Unopar e a Pitágoras, somando-se à UEL que já ocupava o local desde a década de 1970. O crescimento dos bairros que circundam a PR-445, no quadrante do Shopping Catuaí, foi bastante significativo também. A Fig. 3 apresenta a análise da ocupação urbana do quadrante sudoeste de Londrina em 1991.

No mapa de 1991, em relação ao uso do solo, percebe-se grande incidência de área já parcelada, ainda sem ocupação efetivada, denotando o início do processo de transformação do setor. Ainda assim, a área correspondente a vazios urbanos se mostra muito significativa, em especial na porção entre o ribeirão Cambezinho e a PR-445. Neste sentido, o Ribeirão Cambezinho atuava como barreira de crescimento para o quadrante sudoeste de Londrina devido às poucas conexões com as áreas mais consolidadas da cidade. Nota-se ainda certa tendência de concentração de grandes equipamentos (indústrias, comércios e serviços especializados) ao longo da PR-445. Este eixo também estruturava três importantes polos de atração (UEL, UNOPAR e Catuaí), que serão importantes atratores de fluxo para a transformação da área nos anos seguintes.

Além da PR-445, apenas a Avenida 10 de Dezembro aparentava ter um papel relevante na estruturação da ocupação da área, conectando as áreas mais consolidadas ao conjunto Cafezal, datado da década de 1980. É nas margens da Avenida 10 de Dezembro, na porção leste da área de estudo, que ocorre a maior densidade de ocupação, predominando a ocupação residencial horizontal. Na década de 1990, PR-445 ainda era vista como uma grande barreira para a população londrinense, pela sua dificuldade de transposição e pela incidência em seu entorno de grande número de chácaras. Ainda não se observa a incidência dos condomínios horizontais fechados.

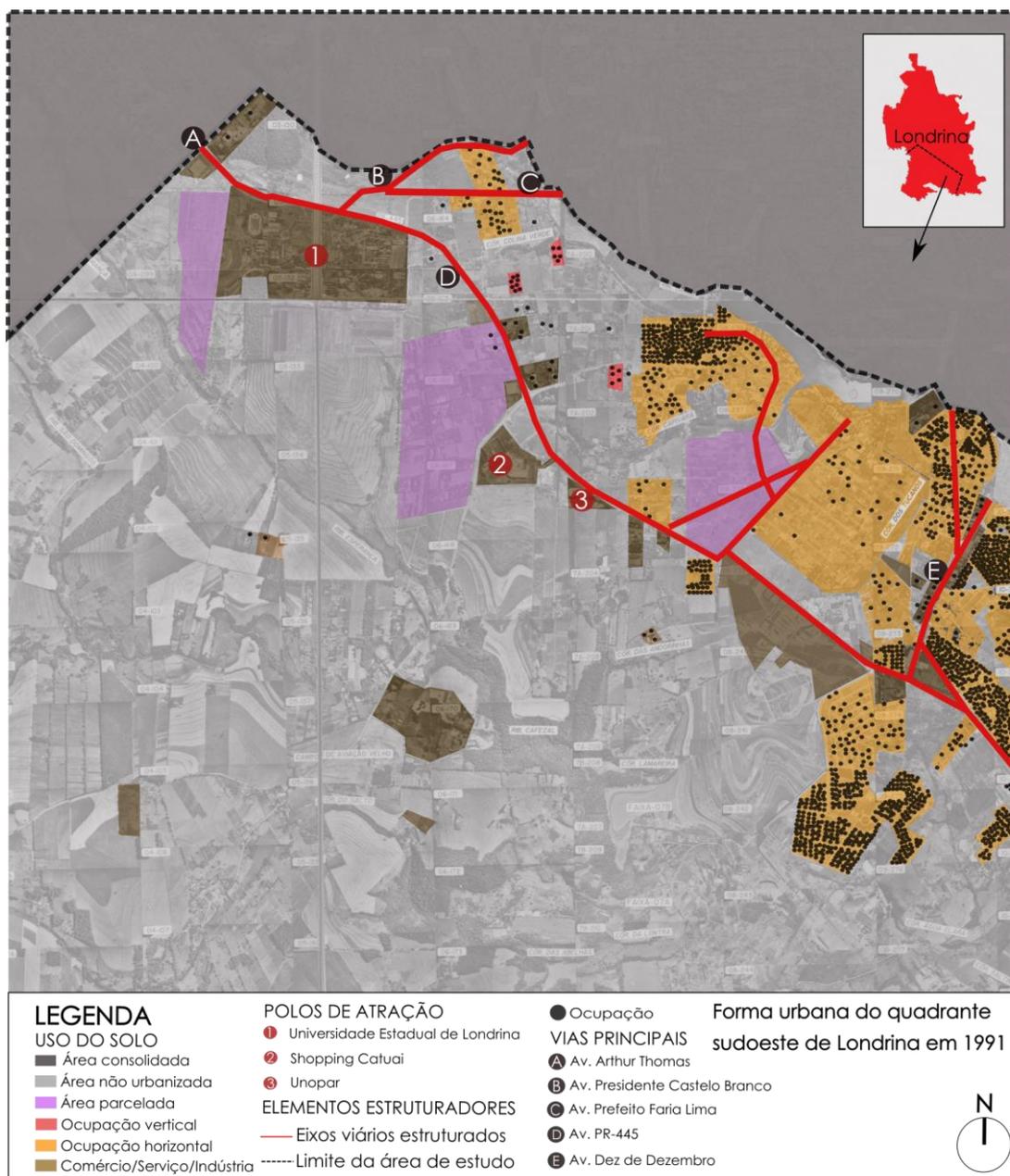


Fig. 3: Forma urbana do quadrante sudoeste em 1991. Fonte: Fotointerpretação do Levantamento Aerofotogramétrico de 1991 – adaptado pelos autores

Já na análise da ocupação urbana do quadrante sudoeste em 2006 (Fig. 4), é possível perceber uma exponencial mudança na intensidade da ocupação e característica de uso do solo. Houve uma diminuição significativa de áreas parceladas sem ocupação e de vazios urbanos. Estas transformações são oriundas, sobretudo, do início de verticalização da Gleba Palhano, denotando a transposição da barreira formada pelo Ribeirão Cambezinho, destacando a transposição deste pela Av. Higienópolis, que se conectará com a Av. Madre Leônia Milito, outro importante eixo viário para consolidação da área em questão. Nota-se uma certa constância na ocupação de serviços, comércios e indústrias ao longo do eixo da PR-445, denotando que o início de consolidação do quadrante sudoeste, não se vincula com o aumento deste tipo de ocupação. Com relação aos pólos de atração, soma-se à UEL, UNOPAR e Shopping Catuaí a Faculdade Pitágoras, consolidando este setor como importante destino do público estudantil. Foi nesse ano que o Jardim Botânico de Londrina foi construído e está em funcionamento até os dias atuais. Localizado na bacia hidrográfica do Ribeirão Cafezal, com mais de 1 milhão de metros quadrados de mata nativa, nascentes, rios, ribeirões e córregos, ele foi criado por meio do Decreto nº 6.184 de 8 de março de 2006 (Tissiano; Hirata; Orita, 2019).

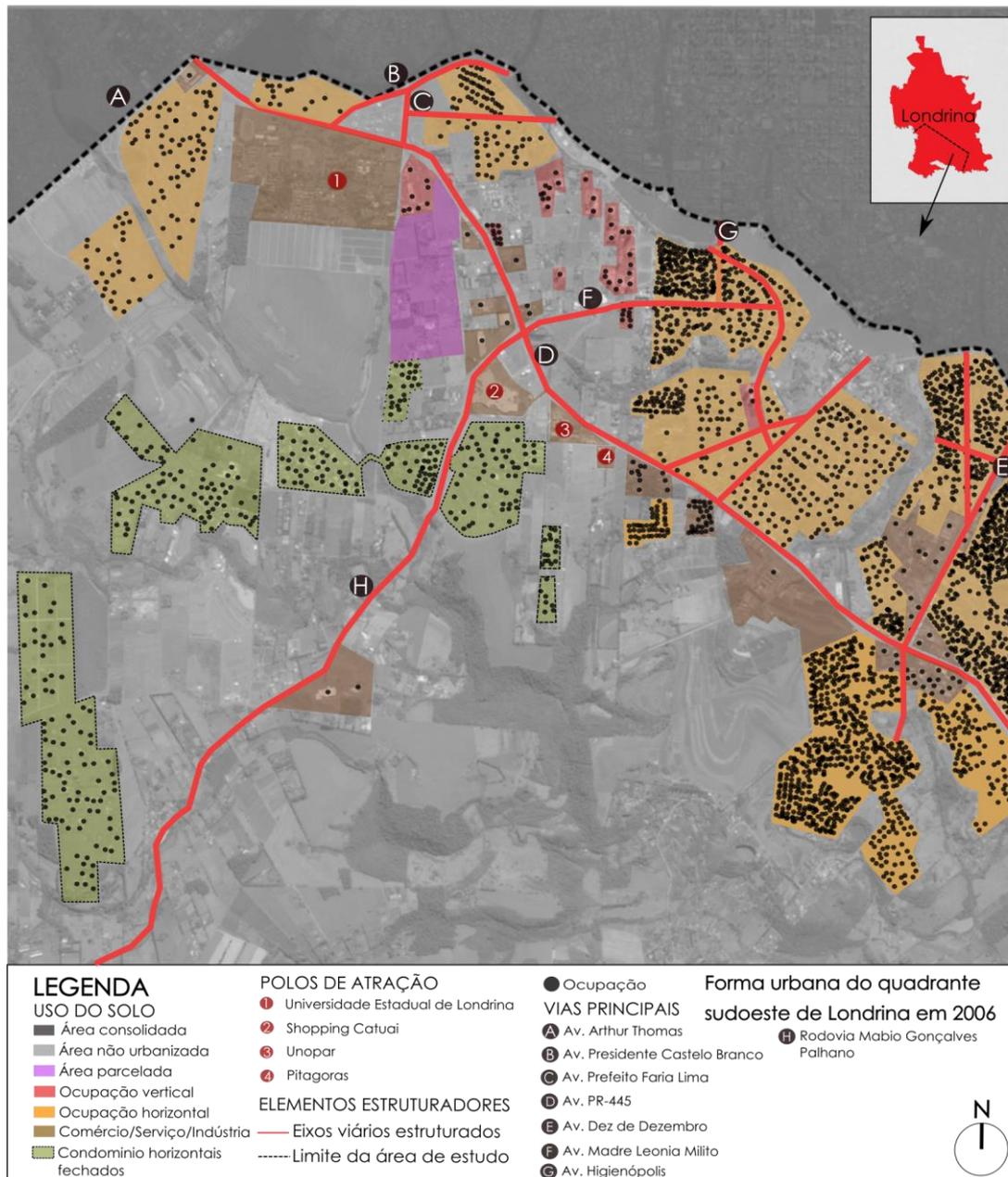


Fig. 4: Forma urbana do quadrante sudoeste em 2006. Fonte: Fotointerpretação da Imagem de satélite de 2006 via Google Earth Pro – adaptado pelos autores.

Outra importante transformação neste período foi o surgimento de diversos condomínios horizontais fechados, estruturados pelo prolongamento do eixo formado pela Avenida Madre Leônia Milito, denominado Rodovia Mabilio Gonçalves Palhano. Essas grandes estruturas começaram a fomentar um crescimento disperso e fragmentado, com conexões com as áreas consolidadas altamente dependente do automóvel. Além disso, não proporcionam nenhum atrativo à vitalidade urbana devido a monofuncionalidade do espaço e ausência de estruturas para o deslocamento e apropriação do pedestre. Comparado a 1991, é notório o aumento da densidade construtiva da área de estudo. Contudo, ainda há predomínio de lotes vazios nos novos parcelamentos e uma incidência significativa de vazios urbanos, gerando potenciais espaços de especulação imobiliária.

Dessa forma, foram sendo construídos prédios no grande vazio urbano que existia entre o Shopping e o centro da cidade. Para que assim, o vazio torna-se o grande conglomerado de prédios que é hoje chamado Gleba Palhano. Esse novo bairro criado pela atração do Catuai tinha como objetivo atrair a nova classe média londrinense e prometia atender as necessidades que essa classe teoricamente merecia. o caso do Catuai Shopping Center, em que seu entorno foi seguido de forte presença de condomínios fechados horizontais de alto padrão, que ocuparam o tecido urbano na zona sul. Além da Gleba Palhano, mais ao sul, foram realizados

investimentos em áreas onde foram construídos condomínios horizontais fechados, o que atrai uma população de alta renda. Com a ideia de extrema segurança e segregação em relação ao restante da cidade, durante os últimos 30 anos, esse tipo de empreendimento ganhou bastante espaço, preenchendo as franjas urbanas do município. O que fazia parte da zona rural londrinense tornou-se uma área de condomínios fechados de alta renda.

Por fim, na análise da ocupação urbana do quadrante sudoeste em 2020 (Fig. 5), foi possível perceber um notável avanço das tendências observadas em 2006, sendo possível afirmar que os padrões de ocupação observados estão consolidados. É notória a ocupação do território entre o ribeirão Cambezinho e a PR-445, onde praticamente cessam os vazios urbanos, pois as áreas não parceladas na imagem correspondem quase que integralmente à fundos de vale, nesta porção.

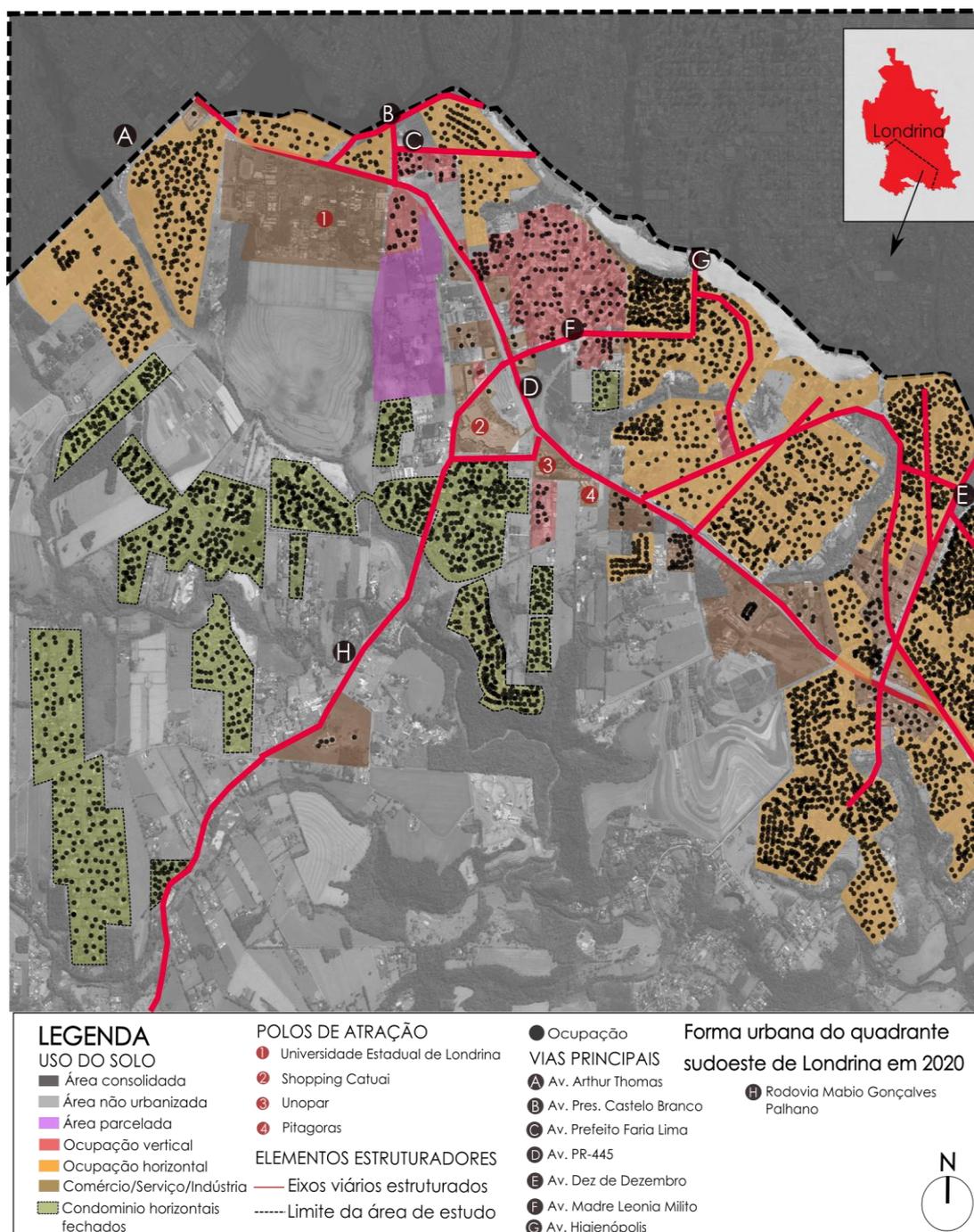


Fig. 5: Forma urbana do quadrante sudoeste em 2020. Fonte: Fotointerpretação da Imagem de satélite de 2020 via Google Earth Pro – adaptado pelos autores.

Após a PR-445 a ocupação se apresenta fragmentada e dispersa. Chama a atenção o fato de o início de parcelamento da porção ao sul da UEL, visível já em 2006, não ter se efetivado, permanecendo apenas o traçado viário, sem pavimentação, infraestrutura ou ocupação. Os comércios e serviços especializados, bem como as indústrias, presentes ao longo da PR-445, novamente permanecem estáveis, sem alterações significativas. Já a tendência de ocupação por meio dos condomínios horizontais fechados apresentou significativo aumento, gerando uma forma urbana desconexa, com elevado número de vazios, que esgarça a forma urbana seguindo a Rodovia Mabio Gonçalves Palhano. Este modelo de ocupação, além de fomentar o uso do transporte individual, tem ocorrido em uma área com elevado número de remanescentes florestais e cursos d'água, o que agrava seu impacto no meio ambiente devido à impermeabilização. Gera ainda uma urbanização hostil ao pedestre, devido ao tamanho das quadras, pouca variação de uso do solo e ausência de fachadas ativas.

Para um melhor entendimento do padrão de ocupação do quadrante sudoeste de Londrina, analisou-se os mapas produzidos para a Revisão do Plano Diretor de 2018, no que tange a distribuição da renda no espaço.... (destacar a concentração de alta renda nas margens do lago Igapó - Gleba e Bela Suiça - e na porção ocupada pelos condomínios horizontais fechados / em contraste com as ocupações de baixa renda, concentradas no Conjunto Cafezal e seu entorno / evidenciar a segregação socioespacial

3. Conclusão

Observando a ocupação que tem se consolidado no quadrante sudoeste de Londrina, é possível observar algumas problemáticas que deverão afetar a qualidade do espaço urbano nos próximos anos. Primeiramente, chama a atenção a rápida e intensa verticalização da Gleba Palhano, que tem se consolidado como uma segunda centralidade urbana. A grande densidade construtiva do local e as poucas opções de conexão viária com a área central, em razão da barreira formada pelo fundo de vale, deverão, cada vez mais, saturar o sistema viário ampliando os congestionamentos.

Além disso, a partir das análises, é possível notar a forte tendência de crescimento dos condomínios horizontais na porção sudoeste da cidade. Tal fato, fomenta a dispersão da cidade no quadrante sudoeste, por meio de uma tipologia residencial murada, formando enclaves que ampliam a segregação e a homogeneidade social. Os condomínios também geram grandes conflitos com os remanescentes vegetais e cursos d'água do município de Londrina. A dispersão traz a ausência de vitalidade para a cidade e fomenta o uso do transporte individual devido à distância e escassez do transporte público em regiões mais longínquas. Isso faz com que exista a dificuldade em manter uma forma urbana articulada e coesa, devido aos grandes equipamentos implantados que geram enclaves e quebras de conexões urbanas.

Referências

- Amorin, W. V. (2015). *A produção imobiliária e a reestruturação de cidades médias: Londrina e Maringá/PR*. Tese de Doutorado em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho: Presidente Prudente/SP.
- Alves, A. (2005). *Expansão urbana de Londrina e tendências à metropolização*. Trabalho de conclusão de curso da Universidade Estadual de Londrina: Londrina.
- Archela, R. S. et al (2008). *Atlas Ambiental da cidade de Londrina-PR. Expansão Urbana*. Site on-line, setembro, 30. <http://www.uel.br/revistas/atlasambiental/>
- Catuaí Londrina. *Sobre o shopping*. Site online, novembro, 26. <https://www.catuailondrina.com.br/sobre>
- CMNP (1975). *Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná*. São Paulo, 1ª Edição.
- Da Silva, W. R. (2005). *Estratégia de incorporação e a difusão da centralidade urbana. Os loteamentos fechados da antiga Fazenda Palhano na cidade de Londrina-PR-Brasil*. In: Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, Universidade de São Paulo.
- De Paula, A. S. et al. (2013). *Dinâmica da ocupação e uso do solo em Londrina (PR): um olhar sobre a interface urbano-rural*. Site online, setembro, 15. <https://journals.openedition.org/confins/8159?lang=pt>.
- De Freitas, E. L. H. de. (2008) *Loteamentos Fechados*. Tese de doutorado em arquitetura e urbanismo na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo: São Paulo.
- Fresca, T. M. (2002). *Transformações da rede urbana do norte do Paraná: estudo comparativo de três centros*. Tese de Doutorado em geografia humana na Universidade de São Paulo: São Paulo.

- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2020) *Estimativa da população de Londrina em 2020*. Site online, novembro, 26. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/londrina/panorama>.
- IPPUL - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (2016). *Levantamento Aerofotogramétrico de 1991*. Site online, julho, 07 <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/mapa-de-londrina-cadernao-de-mapas/81-levantamento-aerofotogrametrico-1991.htm>
- IPPUL - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (2018). *Plano Diretor 2018-2028*. Site online, setembro, 20. <http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-diretor-2018-2028/relatorios.html>
- Polidoro, M., de Lollo, J. A., Barros, M. V. F. (2011). Impactos decorrentes do Sprawl urbano em Londrina. *Revista Eletrônica: Tempo - Técnica – Território*. v.2, n.1, p. 1-30.
- Polidoro, M., de Lollo, J. A., Barros, M. V. F. (2012). 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.
- Rodrigues, J. M. (2012). *Qual estado da mobilidade no Brasil?*. Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas: Fundação Heinrich Böll.
- Secchi, Bernardo (2006). *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo. Perspectiva.
- Tissiano, G. M., Hirata, C. A., Grizio-orita, E. V. (2020) A criação do Jardim Botânico de Londrina e algumas reflexões sobre os aspectos da Constituição Federal. In: *Frederico Celestino Barbosa. (Org.). Pesquisas científicas: da teoria à prática*. (1ªed., 57-71) Piracanjuba-GO. Conhecimento Livre.
- Trintin, J. G. (2006) *A nova economia paranaense 1970-2000*. Maringá, PR: Eduem.
- Zanatta, I. F. Z. (2007). *Expansão urbana e segregação residencial de Londrina: condomínios fechados horizontais e áreas subnormais*. Monografia apresentada ao Curso de Geografia, da Universidade Estadual de Londrina: Londrina
- Zanon, E. R (2013). Considerações teóricas à produção desigual do espaço urbano em Londrina-PR. In: *XV Encontro da ANPUR, ENANPUR (1-14)*. Recife.
- Yin, R. K (2001). *Estudo de caso: Planejamento e Métodos*. São Paulo: Bookman Companhia Editora.