

DINÂMICAS URBANO-REGIONAIS: CRESCIMENTO POPULACIONAL E DISPERSÃO URBANA NO EIXO MARINGÁ-MANDAGUAÇU/PR

João Antônio Cardoso de BARROS¹

Cleverson REOLON²

Fabiola de Souza CORDOVIL³

RESUMO

Este artigo investiga o crescimento populacional de Mandaguaçu, considerando a influência regional de Maringá, com ênfase no processo de dispersão urbana. A pesquisa fundamenta-se na análise integrada de dados censitários, informações cartográficas e revisão bibliográfica sobre urbanização no norte do Paraná, em especial de Mandaguaçu. Os resultados evidenciam que o crescimento populacional e a expansão urbana de Mandaguaçu estão diretamente associados à centralidade de Maringá e à acessibilidade proporcionada pela rodovia BR-376. Observa-se a intensificação dos fluxos pendulares diários e o adensamento linear das áreas urbanizadas ao longo do eixo rodoviário, conformando um processo de integração funcional e territorial entre os municípios. O caso de Mandaguaçu ilustra tendências observadas em outros contextos do interior do Brasil, onde pequenas cidades experimentam transformações marcadas pela proximidade de centros regionais mais dinâmicos. A pesquisa contribui para o debate sobre o planejamento urbano em áreas de influência de cidades médias e ressalta a necessidade de implementação de políticas públicas integradas para um desenvolvimento urbano-regional sustentável.

Palavras-chave: Continuidade espacial; Relações de proximidade; Dispersão urbana; Continuidade territorial; Arranjo populacional de Maringá.

¹ Mestrando do Programa de Pós Graduação em Geografia na Universidade Estadual de Maringá (UEM).

² Docente do curso de Geografia da Universidade Estadual de Maringá (UEM).

³ Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá (UEM).

URBAN-REGIONAL DYNAMICS: POPULATION GROWTH AND URBAN SPRAWL ALONG THE MARINGÁ-MANDAGUAÇU AXIS (PARANÁ/BRAZIL)

ABSTRACT

This paper investigates the population growth of Mandaguaçu, considering the regional influence of Maringá, with emphasis on the process of urban sprawl. The research is based on the integrated analysis of census data, cartographic information, and a literature review on urbanization in northern Paraná, especially concerning Mandaguaçu. The results show that the population growth and urban expansion of Mandaguaçu are directly associated with Maringá's centrality and the accessibility provided by BR-376 highway. There is an intensification of daily commuting flows and the linear densification of urbanized areas along the highway, configuring a process of functional and territorial integration between the municipalities. The case of Mandaguaçu illustrates trends observed in other contexts in the Brazilian interior, where small cities undergo transformations marked by the proximity of more dynamic regional centers. The research contributes to the debate on urban planning in areas influenced by medium-sized cities and highlights the need for the implementation of integrated public policies for sustainable urban-regional development.

Keywords: Spatial continuity; Proximity relations; Urban sprawl; Territorial continuity; Population Arrangement of Maringá.

1 INTRODUÇÃO

Neste artigo se analisa o crescimento populacional e a dispersão urbana do eixo Maringá-Mandaguaçu. Busca-se compreender como a proximidade física, a acessibilidade proporcionada pela BR-376 e a centralidade regional de Maringá influenciam a dinâmica urbana, demográfica e territorial do município de Mandaguaçu. O estudo se justifica pela necessidade de aprofundar o entendimento dos impactos regionais inerentes à polarização e ao crescimento urbano de polos regionais, tais como Maringá, sobre pequenos municípios do interior, além de subsidiar políticas de planejamento territorial.

A metodologia fundamenta-se na análise integrada de dados censitários, informações territoriais apresentadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e informações cartográficas elaboradas a partir de imagens de satélite, além de revisão bibliográfica sobre a urbanização regional e a mobilidade pendular, permitindo situar o caso de Mandaguaçu no contexto mais amplo dos processos urbanos observados no interior da região norte do Paraná.

Este artigo está estruturado em quatro seções principais, além desta introdução. A primeira apresenta a dinâmica populacional de Mandaguaçu, destacando os fatores históricos e econômicos que explicam a transição de um município rural para uma realidade predominantemente urbana. Em seguida, analisa-se a continuidade espacial entre Mandaguaçu e Maringá, enfatizando as relações de proximidade, a mobilidade pendular e a integração funcional entre os dois núcleos urbanos. A terceira seção discute a continuidade territorial, examinando o avanço das áreas urbanizadas ao longo do eixo da BR-376 e a configuração morfológica resultante. Por fim, são apresentadas as considerações finais, sintetizando os principais resultados e discutindo as implicações regionais do processo analisado.

2 DINÂMICA POPULACIONAL DE MANDAGUAÇU

Esta seção analisa as transformações populacionais ocorridas em Mandaguaçu, destacando o contexto histórico e econômico que moldou sua atual dinâmica demográfica. Busca-se compreender como o ciclo do café, a concentração fundiária e a modernização agrícola

contribuíram para a transição de um município predominantemente rural para um espaço progressivamente urbanizado, além de espacial e territorialmente integrado ao polo regional de Maringá.

A dinâmica populacional de Mandaguaçu é reflexo direto das transformações econômicas e territoriais ocorridas no norte do Paraná desde meados do século XX. Inicialmente impulsionado pela economia cafeeira (Gonçalves, 1999), o município sofreu profundas alterações com o declínio dessa atividade a partir da década de 1970, resultando numa transição demográfica significativa: de um predomínio rural para uma urbanização crescente. Essa trajetória é claramente evidenciada nos dados censitários (Tabela 1).

Tabela1 – Mandaguaçu. Crescimento populacional. 1960-2022

Ano	População Urbana	População Rural	População Total
1960	3.316	23.405	26.721
1970	4.483	12.179	16.662
1980	7.164	6.857	14.021
1991	11.122	3.575	14.697
2000	14.091	2.707	16.798
2010	17.585	2.196	19.781
2022	30.168	1.289	31.457

Dados: IBGE (2022), Endlich. (2006); Organização: autores, 2024.

Segundo Gonçalves (1999), a imigração foi particularmente forte a partir da década de 1950, contudo, a partir das décadas seguintes, o norte do Paraná passou por períodos de estabilidade demográfica e, posteriormente, de declínio populacional devido ao colapso da economia cafeeira. O autor menciona que o modelo de colonização promovido pela Companhia de Terras Norte do Paraná – mais tarde rebatizada de Companhia Melhoramentos de Terras Norte do Paraná – possibilitou o acesso à terra por pequenos proprietários, mas Endlich (2006) aponta que esse modelo se revelou frágil diante das oscilações econômicas do café, culminando em uma acentuada concentração fundiária e na modernização agrícola, que expulsou grande contingente de trabalhadores rurais para as cidades. Esse processo ficou amplamente conhecido no Brasil como um grande período de êxodo rural.

A autora explica que as parcerias agrícolas e os trabalhadores agregados e que residiam nos estabelecimentos rurais do cultivo cafeeiro do norte do Paraná diminuíram mediante dispensas e

adoção da mão de obra temporária (os boias-frias), acelerando a migração rural-urbana e modificando profundamente a distribuição populacional regional, impactando pequenas cidades, tais como Mandaguaçu. Nas palavras de Endlich (2006 p. 101):

Deve se destacar para compreender as dinâmicas regionais que, juntamente com a concentração fundiária, acontecem alterações nas relações de trabalho, frequentemente baseadas em parcerias agrícolas, bem como em trabalhadores agregados aos estabelecimentos rurais que nelas trabalhavam e residiam, respondendo pela demanda de trabalho, originada sobretudo, pelo teor do cultivo no café na região. Muitos trabalhadores foram dispensados e os que permaneceram são, majoritariamente trabalhadores temporários – os ‘boias-frias’, personagens forjados pelo processo de modernização da agricultura.

Devido a essa combinação de fatores econômicos e sociais, Endlich (2006) observa importantes consequências sociais e espaciais no norte do Paraná. O campo deixa de ser espaço predominante de moradia, resultando numa expressiva mudança na distribuição populacional, caracterizada pelo declínio da população rural e aumento correspondente da população urbana. Como consequência direta desse processo, a população migrou para as cidades maiores, especialmente polos regionais, como Maringá e Londrina, enquanto cidades menores, incluindo Mandaguaçu, experimentaram queda significativa da população.

Moro (1980) destaca que a demanda por mão de obra agrícola sazonal foi suprida em grande parte por moradores de bairros periféricos dos centros regionais, como Maringá. O movimento migratório, acelerado pelo êxodo rural resultante do declínio cafeeiro e da modernização agrícola, redefiniu profundamente a dinâmica populacional e espacial da região.

Para compreender melhor a dinâmica populacional específica de Mandaguaçu, é fundamental considerar o contexto mais amplo desse processo de modernização da agricultura, notadamente associado à substituição da cultura cafeeira pelas monoculturas temporárias, como soja e trigo. Moro (1998) ressalta que entre 1970 e 1980, a população urbana de Maringá aumentou significativamente, passando de 99.284 para 158.091 habitantes. A taxa geométrica anual desse crescimento foi, portanto, de 4,76%. Este fenômeno foi típico de todos os polos regionais, refletindo o intenso êxodo rural da região. Ainda conforme Moro (1998, p. 21):

Em 1970, a população total das microrregiões homogêneas que compõem o Norte do Paraná somava 3.180.672 habitantes. Já em 1980, somava somente 2.745.709 habitantes, revelando uma perda de 434.918 habitantes, isto é, um significativo

decréscimo de 13,67%. Dessa forma, torna-se evidente que um significativo contingente populacional deixou o Norte do Paraná na década de setenta.

No caso específico de Mandaguaçu, vê-se que o município também vivenciou um declínio populacional geral nesse período, com uma taxa negativa anual de -2,81%. Este decréscimo foi exclusivamente impulsionado pela queda acentuada da população rural (-5,56% ao ano), enquanto a população urbana crescia à taxa anual semelhante à de Maringá (4,76% ao ano). De acordo com Moro (1998, p. 21):

[...] a população rural do Norte do Paraná em 1970 atingia 2.100.916 habitantes e em 1980 1.094.371 habitantes, revelando um decréscimo de 1.006.545 habitantes, ou seja, 47,91%, que deixaram o campo. Desses, parte significativa dirigiu-se às localidades centrais das microrregiões homogêneas do Norte do Paraná, evidenciando um processo muito rápido de urbanização, que contribuiu para agravar os problemas urbanos e econômicos dos polos regionais.

A substituição da monocultura do café por cultivos temporários não significou, como se viu, o fim da demanda por trabalho agrícola, mas, segundo Moro (1980), resultou numa mudança na relação entre campo e cidade, criando um padrão onde os trabalhadores agrícolas residiam nas cidades e trabalhavam temporariamente no campo, conforme as demandas sazonais das colheitas. Esse fenômeno acelerou a expansão urbana regional a partir da década de 1980.

De 1980 em diante, a população urbana de Mandaguaçu apresentou crescimento proporcionalmente superior ao de Maringá. Entre 1980 e 1991, a taxa anual de crescimento da população urbana de Mandaguaçu foi de 4,09%, enquanto a de Maringá foi de 3,48%. Considerando-se todo o período que se estende de 1980 a 2022, a taxa média anual de crescimento urbano em Mandaguaçu (3,49%) superou significativamente a de Maringá (2,24%). Entre 2010 e 2022, especificamente, Mandaguaçu destacou-se com uma taxa média anual de crescimento urbano ainda mais intensa (4,6%) – enquanto a população total variou em 3,94% ao ano no período –, reforçando a transição para um município predominantemente urbano⁴.

⁴ Para se ter uma dimensão comparativa desse crescimento, a população urbana do estado do Paraná cresceu a uma taxa geométrica de 1,93% de 1980 a 2022, e no último período censitário (2010 a 2022) esse crescimento foi de 1,11% ao ano. No estado, Mandaguaçu ocupa a posição 13 em termos de crescimento da população urbana de 2010 a 2022, e na Região Imediata de Maringá fica atrás apenas de Floresta, que cresceu a uma taxa de 5,33% ao ano no período.

A alta densidade demográfica atual (106,99 hab./km²) evidencia claramente essa urbanização intensa, explicada sobretudo pela proximidade geográfica e pela integração funcional estabelecida com Maringá. Essa intensa dinâmica urbana evidencia uma particularidade do processo socioespacial em curso em Mandaguaçu, e as próximas seções dedicar-se-ão justamente a aprofundar a análise nesse sentido, enfocando a continuidade espacial e continuidade territorial.

3 CONTINUIDADE ESPACIAL ENTRE MANDAGUAÇU E MARINGÁ

Esta seção dedica-se à análise da continuidade espacial entre Mandaguaçu e Maringá, evidenciada por elementos que o IBGE (2020) denomina relações de proximidade, caracterizadas principalmente pelos fluxos cotidianos de pessoas, bens e serviços, que integram funcionalmente um ou mais núcleos urbanos. Neste contexto, busca-se compreender como a mobilidade pendular, impulsionada pela proximidade geográfica e pela acessibilidade proporcionada pela BR-376, estrutura uma rede de interdependências que transcende os limites administrativos de Maringá e de Mandaguaçu.

Segundo a tipologia estabelecida pela Região de Influência das Cidades - REGIC 2018 (IBGE, 2020), Maringá é classificada como Capital Regional B, ocupando uma posição de destaque na hierarquia urbana nacional e exercendo centralidade sobre diversos municípios do entorno, incluindo Mandaguaçu. Essa centralidade se traduz em intensa polarização, mediante interações de natureza sociocultural, econômica e político-administrativa, consolidando a cidade como referência em termos de oferta de empregos, assim como em consumo de bens e serviços, incluindo saúde, educação e lazer.

A caracterização apresentada no REGIC 2018 (IBGE, 2020) é corroborada pelo Atlas Nacional de Comércio e Serviços, identificando-a a cidade de Maringá como um dos principais destinos de compras no Brasil, à medida que exerce papel de centralidade sobre a rede urbana regional, evidenciado pelos fluxos intermunicipais de consumidores que se deslocam à cidade em busca de bens e serviços comercializáveis (Brasil, 2013). Essa dinâmica revela não apenas sua função de polo comercial e de serviços, mas também sua inserção destacada na hierarquia urbana regional.

No caso das cidades médias, Reolon e Miyazaki (2019) observam que as intensificações das interações espaciais de curta e média distância, motivadas pelos deslocamentos pendulares da população, podem configurar aglomerações urbanas – e, de fato, elas se tornaram comuns no interior do país. Eles afirmam:

As cidades médias, frente a sua importância regional, e mais ainda aquelas que têm se apresentado como locus aos vetores da reestruturação urbana e das cidades no momento atual, passam a configurar panoramas regionais complexos em decorrência da intensificação das interações espaciais de curtas a médias distâncias, motivadas por deslocamentos pendulares da população. Em alguns casos, os processos que envolvem estas cidades incluem a configuração de aglomerações urbanas constituídas mediante continuidades territoriais e, principalmente, espaciais. (Reolon e Miyazaki, 2019, p. 58)

O IBGE (2016) identificou um arranjo populacional que engloba Maringá, Mandaguaçu, Sarandi, Paiçandu e outros municípios próximos, configurando uma rede urbana de alta integração, na qual as relações de proximidade são constantemente reafirmadas por deslocamentos cotidianos e forte interdependência funcional⁵.

No contexto analisado, a dependência funcional dos municípios do arranjo populacional em relação a Maringá é evidente em diversos setores, como já mencionado, sendo em parte explicada pela dinâmica do mercado imobiliário regional. Reis Filho (2015) contribuindo para se pensar a realidade regional, levando à reflexão sobre como o custo de vida mais elevado e a maior valorização imobiliária em Maringá — incluindo os preços dos terrenos, o Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) e os aluguéis — contribuem para que parte da população busque residir em municípios próximos, como Mandaguaçu, onde o acesso à moradia é mais acessível.

No entanto, mesmo com maior facilidade de acesso à moradia, isso não implica necessariamente em possibilidade de residência no centro regional. Ao contrário, o próprio Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV)⁶, especialmente em sua Faixa 1, contribuiu para a

⁵Conforme o IBGE (2016) um arranjo populacional é o agrupamento de dois ou mais municípios onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais. Em outros termos, o arranjo populacional caracteriza uma aglomeração urbana.

⁶PMCMV Lei nº11.977/2009, com o objetivo de reduzir o déficit habitacional. Faixa I (até1.800,00) voltada para famílias, subsídio de até 100% do imóvel; faixa II oferecia subsídio parcial e financiamento completo com juros baixos; faixa III financiamento com taxas de juros reduzidas, mas sem subsídio integral.

dispersão do arranjo populacional de Maringá. Entre 2010 e 2019, foram instalados doze empreendimentos do programa, totalizando 2.453 unidades habitacionais em Maringá, Sarandi e Marialva, das quais 1.129 situam-se em Maringá⁷ (Figura 1).

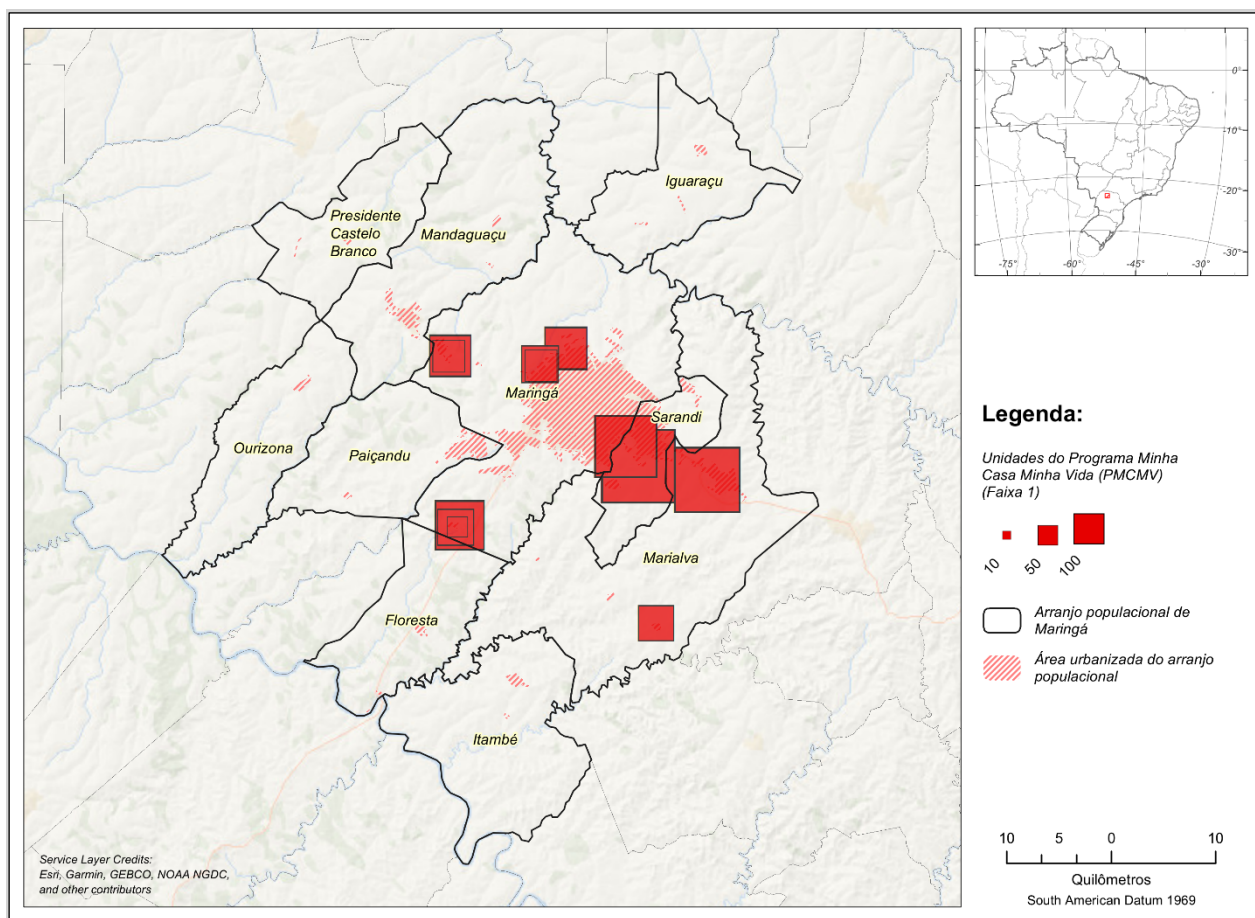


Figura 1 – Arranjo populacional de Maringá. Unidades do PMCMV (Faixa 1). 2010-2022

Fonte: Brasil (2019; 2022); Elaboração: autores, 2023

Destaca-se que 61,8% das unidades habitacionais do PMCMV foram construídas em distritos de Maringá, incluindo Iguatemi⁸, e contribuindo assim para a expansão residencial nas áreas limítrofes de Maringá e Mandaguaçu, evidenciando o papel de programas governamentais na intensificação das relações espaciais e na configuração do arranjo populacional.

⁷ Os contratos foram fechados até o ano de 2016.

⁸ A partir de contratos firmados em 2010, foram implantados dois conjuntos de Faixa 1 do Programa nesse distrito, denominados Conjunto Residencial Irajá – Brassul (108 unidades habitacionais) e Conjunto Habitacional Albino Meneguetti (172 unidades) (BRASIL, 2016).

Conforme Chirnev e Rodrigues (2020), essa reconfiguração espacial resulta dos fluxos de pessoas e mercadorias que movimentam a economia e transformam os padrões de uso do território, promovendo o crescimento urbano regional. Em outras palavras, esse processo de dispersão urbana leva a um reforço contínuo das relações de proximidade do arranjo, tornando a dinâmica urbano-regional progressivamente mais densa.

Reforçando essa tendência, os dados da frota de veículos em Mandaguaçu evidenciam o crescimento do transporte individual. Entre 2010 e 2024, a frota total de veículos em Mandaguaçu mais que dobrou – superando assim o crescimento da população urbana de Mandaguaçu –, passando de 8.337 para 17.919 veículos, destacando-se o aumento de motocicletas (+ 330%) (Tabela 2).

Tabela 2 – Mandaguaçu. Frota de veículos. 2010-2024

Ano	Motonetas	Motocicletas	Automóvel	Total de veículos
2010	248	1.587	4.355	8.337
2014	428	2.026	6.265	11.778
2018	627	2.344	7.784	14.188
2023	965	3.011	9.336	17.333
Setembro/2024	1.072	3.163	9.506	17.919

Fonte de informações: Ministério dos Transportes (2024); Organização: autores, 2025.

Não se pode assegurar que esse incremento da quantidade de veículos individuais tenha ocorrido para atender especificamente a demanda não realizada de deslocamentos entre Mandaguaçu e Maringá via transporte público, mas evidentemente que viabiliza os movimentos pendulares entre as duas cidades. De fato, os 20,5 quilômetros distados do centro da cidade de Mandaguaçu ao centro da cidade de Maringá parecem representar um pêndulo positivo dentre os fatores relacionados à decisão sobre o local de residência para a população regional. Conforme informações obtidas a partir da ferramenta de rotas do Google Maps, em dias de semana, iniciando o trajeto às 7h30, uma pessoa que utilizasse o transporte público demoraria 1 hora para chegar ao destino, porém, se utilizasse veículo próprio, o tempo de deslocamento cairia para cerca de 35 minutos (Google Maps, 2025). Relacionado a isso, Cordovil e Barbosa (2019, p. 23) mencionam o seguinte:

A dispersão das supracitadas estruturas só foi possível pelo maior poder de mobilidade, proporcionado pelo transporte individual, relativizando, em certa medida, distâncias, tendo o tempo como variável mais importante na determinação dos deslocamentos.

O padrão de mobilidade intermunicipal do arranjo populacional de Maringá pode ser observado a partir da análise dos dados de deslocamentos pendulares provenientes do Censo Demográfico de 2010 e disponibilizados pelo IBGE (2016) (Figura 2).

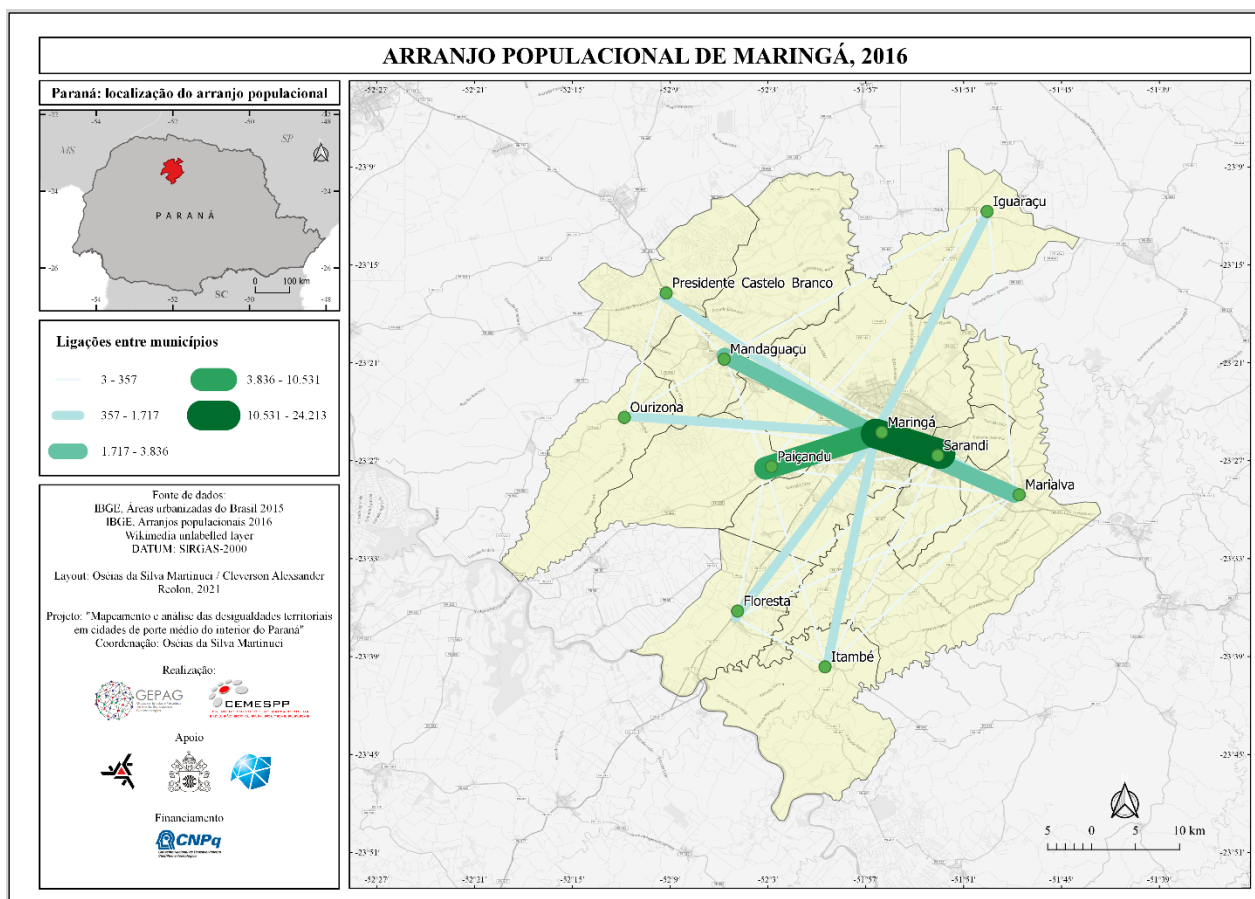


Figura 2 – Arranjo populacional de Maringá [2016]. Deslocamentos pendulares. 2010

Fonte de informação; Martinuci et al., 2021, p. 19

As informações revelam que Mandaguaiçu registrou, em 2010, cerca de 3,4 mil deslocamentos pendulares diários para Maringá, atrás apenas de Sarandi (22 mil) e Paçandu (9,9

mil)⁹. Esse padrão é confirmado por dados disponibilizados no âmbito do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana de Maringá (RMM) (Paraná, 2021). Pode-se dizer, assim, em síntese, que a continuidade espacial entre Mandaguaçu e Maringá se fundamenta nas intensas relações cotidianas de mobilidade e interdependência funcional, mediadas por uma infraestrutura viária eficiente e pelo papel centralizador de Maringá na rede urbana regional.

Na próxima seção, essa análise se aprofunda ao examinar como essas relações espaciais resultam numa dispersão urbana, caracterizada pela continuidade territorial ao longo do eixo da BR-376.

4 CONTINUIDADE TERRITORIAL ENTRE MANDAGUAÇU E MARINGÁ

A análise da morfologia urbana regional requer a apreensão das transformações recentes motivadas pela dispersão urbana, fortemente orientada pelos eixos viários da BR-376. No caso do eixo Maringá-Mandaguaçu, este processo foi intensificado nas últimas décadas, resultando numa mancha urbana territorialmente contínua entre as duas cidades, especialmente nas imediações do distrito de Iguatemi, de acordo com o observado na Figura 3, que apresenta o estágio de dispersão das áreas urbanizadas do arranjo populacional de Maringá no ano de 2015.

⁹ Importante ressaltar que os dados de fluxos pendulares apresentados na Figura 2 têm como base o Censo 2010. Ressalta-se que, devido à defasagem temporal, os valores atuais de deslocamentos diários entre Mandaguaçu e Maringá tendem a ser ainda mais elevados, em razão das transformações urbanas e demográficas ocorridas na última década.

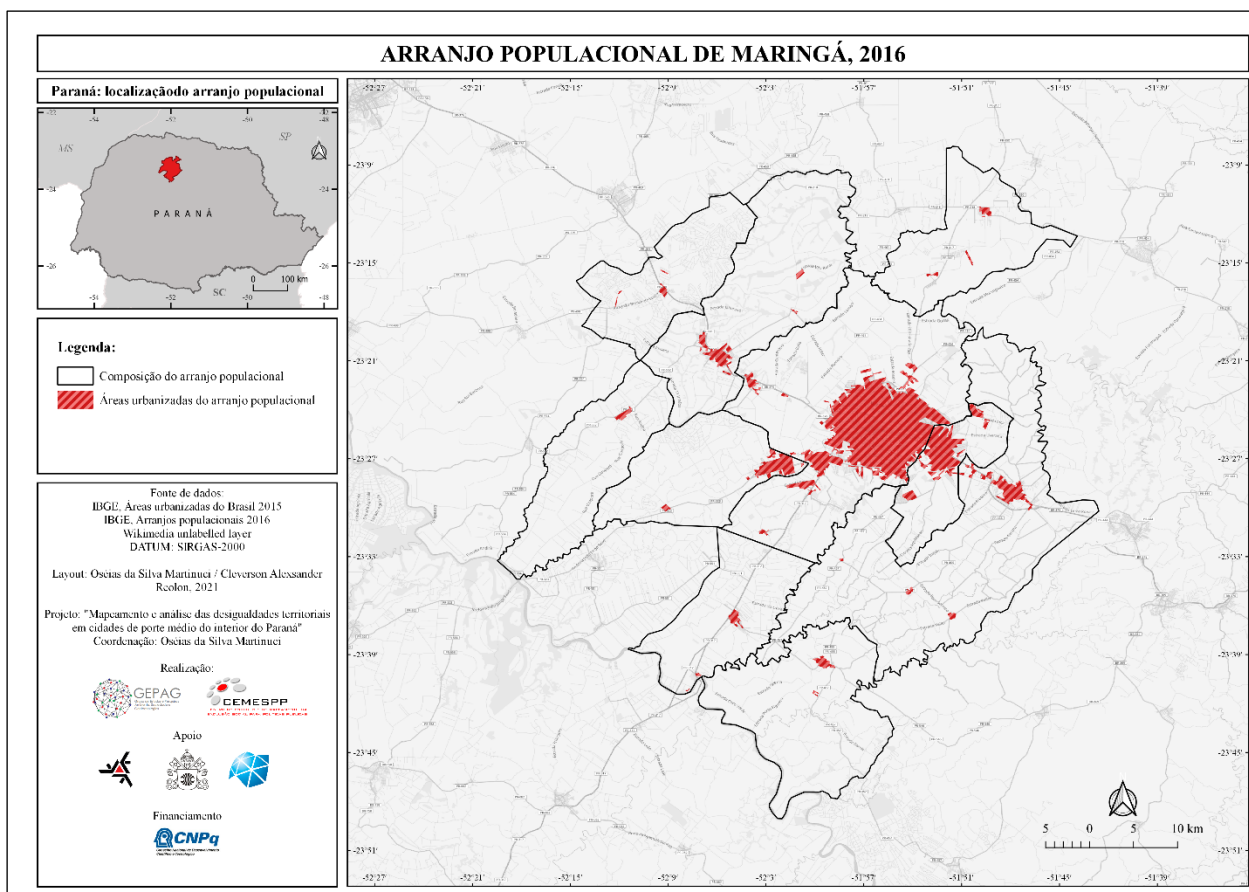


Figura 3 – Arranjo populacional de Maringá. Áreas urbanizadas. 2015

Fonte: Martinuci et al., 2021 p. 13

A análise da Figura 3 revela que o desenvolvimento de novos núcleos residenciais e a intensificação do uso do solo urbano ao longo da BR-376 promovem uma configuração morfológica que tende à continuidade territorial. Destaca-se que, especialmente a partir da década de 2010, houve aceleração no ritmo da expansão urbana sobre áreas anteriormente rurais, em direção ao perímetro de Mandaguaçu.

Esse padrão se evidencia ainda mais quando se observa o recorte temporal mais amplo, de 1985 a 2023, apresentado na Figura 4. O mapa ilustra o crescimento das áreas urbanizadas especificamente no eixo Maringá-Mandaguaçu ao longo de quase quatro décadas, deixando evidente a progressiva redução dos espaços rurais entre as duas cidades.

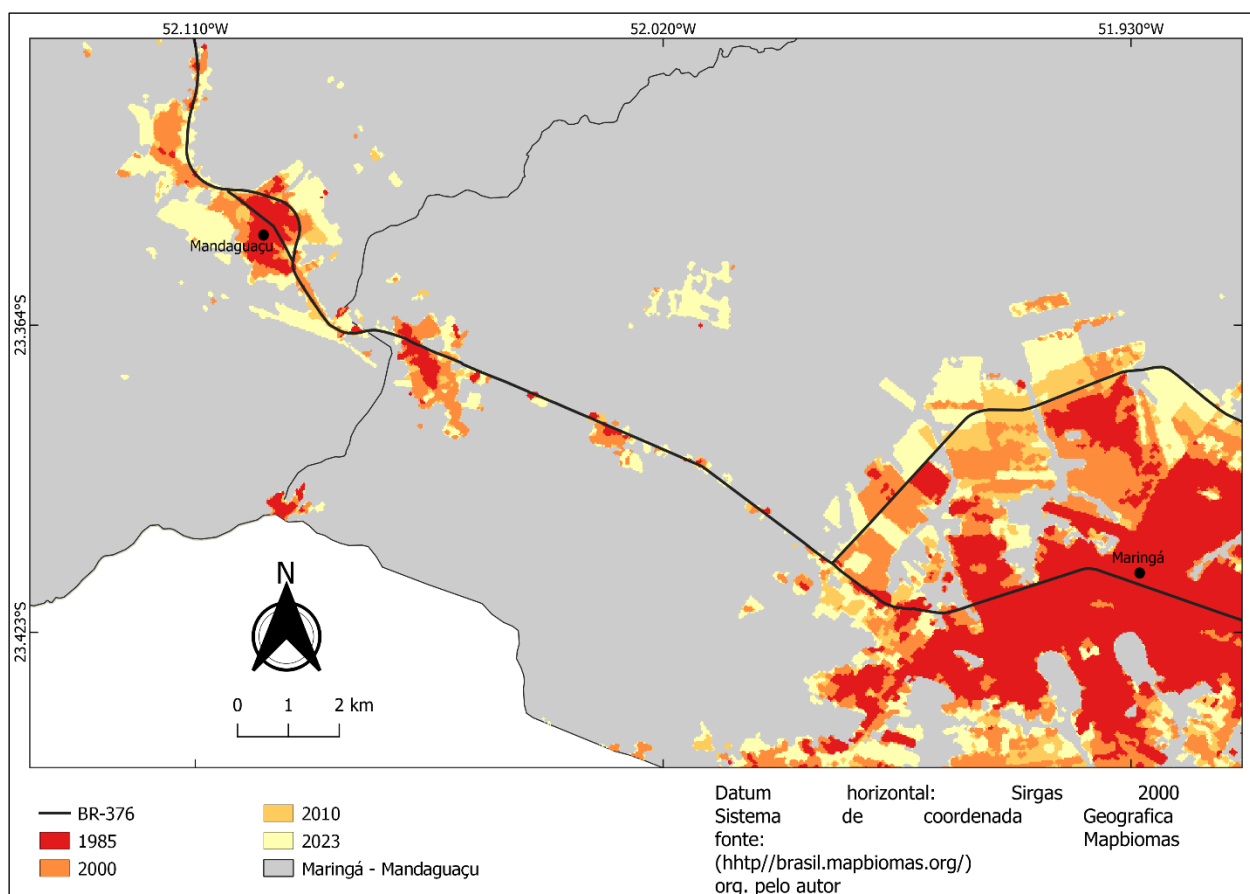


Figura 4 – Maringá-Mandaguá. Crescimento das áreas urbanizadas. 1985-2023

Fonte de informações: MapBiomas; Elaboração: autores, 2025.

A leitura conjunta das Figuras 3 e 4 permite afirmar que a continuidade territorial já se manifesta de modo expressivo, sobretudo nas margens da BR-376 e na confluência entre Mandaguá e o distrito de Iguatemi (Maringá). Ainda que as manchas urbanas não estejam completamente integradas, o avanço simultâneo das áreas construídas resulta em uma configuração morfológica cada vez mais contínua, com diminuição dos vazios rurais e das áreas não urbanizadas.

Esse processo é resultado da combinação entre a proximidade física dos núcleos urbanos, a infraestrutura de transporte, que facilita os fluxos entre as duas cidades, e a atuação de agentes públicos e privados do mercado imobiliário na produção do espaço urbano. O processo reflete, portanto, não só a busca por moradia mais acessível e alternativas de residência além do centro regional, mas também a ação direta do mercado imobiliário e a indução da expansão dos limites do centro regional por políticas habitacionais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da dinâmica populacional e da expansão urbana de Mandaguaçu evidencia que as transformações recentes no município estão profundamente associadas à centralidade regional de Maringá e à acessibilidade proporcionada pela BR-376. O processo de transição de um município predominantemente rural para um espaço crescentemente urbanizado reflete não apenas as mudanças estruturais da economia agrícola regional, mas, sobretudo, a intensificação das relações de proximidade e a integração funcional com o polo regional.

Os dados demonstram que a urbanização em Mandaguaçu tem assumido características particulares, com crescimento populacional acima da média regional e padrão de dispersão urbana linear, especialmente ao longo do eixo rodoviário que conecta o município a Maringá. Tal padrão é potencializado pelo adensamento das áreas urbanizadas em direção à área limítrofe dos dois municípios, configurando uma continuidade territorial cada vez mais perceptível, ainda que as manchas urbanas não estejam completamente integradas.

Esse processo é marcado pela ocupação de áreas anteriormente rurais, pelo adensamento progressivo das margens da BR-376 e, sobretudo, pela intensificação da mobilidade pendular diária de trabalhadores, estudantes, consumidores e usuários de serviços. Observa-se que a expansão urbana linear de Mandaguaçu ocorre, assim, em sintonia com o crescimento da frota de veículos leves, reforçando o papel da infraestrutura viária na consolidação das relações de proximidade e na configuração de um espaço urbano cada vez mais integrado.

Ao mesmo tempo, embora Maringá siga concentrando população, empregos e funções urbanas superiores, verifica-se um movimento de desconcentração da população em direção a Mandaguaçu, motivado pela busca de melhores condições de vida e menor custo habitacional, condicionado à facilidade de acesso viário ao polo regional. Tal dinâmica evidencia a interdependência entre os municípios e ressalta a necessidade de implementação de políticas públicas integradas para o planejamento urbano, a fim de responder aos desafios impostos pelo crescimento acelerado e pela crescente integração física e funcional entre as cidades.

6 AGRADECIMENTO

O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) código de financiamento 001.

7 REFERÊNCIAS

BRASIL. MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Sistema de Gerenciamento da Habitação:** Maringá – PR, Lista de Empreendimentos Contratados. Disponível em: <http://sishab.mdr.gov.br/empreendimentos/consulta>. Acesso em 08 jun. 2022.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Empreendimentos Faixa 1 do Programa Minha Casa Minha Vida.** Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/>. Acesso em: 16 abr. 2025.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. SECRETARIA NACIONAL DE HABITAÇÃO. **Maringá - PR:** Lista de Empreendimentos Contratados. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/habitacao/programa-minha-casa-minha-vida/bases-de-dados-do-programa-minha-casa-minha-vida>. Acesso em 31 jun. 2025.

BRASIL. MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Atlas nacional de comércio e serviços.** 1ª ed. Brasília: MDIC, 2013. 140 p.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Programas e Ações.** Brasília, DF, [2024]. Disponível em: Frota de Veículos - 2024 — Ministério dos Transportes. Acesso em: 10 set. 2024.

CHIRNEV, Lilian; RODRIGUES, Ana Lúcia. Levantamento e análise dos arranjos espaciais decorrentes do processo de metropolização da região de Maringá. **Cadernos Metrópole**, v. 22, n. 47, p. 173-192, 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4708>. Acesso em: 5 out. 2024.

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

ENDLICH, Ângela Maria. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades do noroeste do Paraná**. 2006. 505 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2006.

GONÇALVES, José Henrique Rollo. Quando a imagem publicitária vira evidência factual: versões e reversões do norte (novo) do Paraná - 1930/1970. In: DIAS, Reginaldo Benedito; GONÇALVES, José Henrique Rollo (Org.). **Maringá e o norte do Paraná: estudos de história regional**. Maringá: EDUEM, 1999. p. 89-121.

GOOGLE. **Google Maps**: rota Mandaguaçu – Maringá. Disponível em: <https://www.google.com/maps>. Acesso em: 18 maio 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censos demográficos: 1970-2022**. Rio de Janeiro: 2025. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/home/pnadct/brasil>. Acesso em: 18 maio 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas do Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: 2016. 167 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Regiões de influência das cidades 2018**. Rio de Janeiro, 2020. 187 p.

PARANÁ. AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ - AMEP. **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana de Maringá (RMM): Etapa 02 – P2 – Determinação do recorte territorial da região metropolitana**. Maringá, 2021. Disponível em: <https://www.amep.pr.gov.br/Pagina/PDUI-Maringa>. Acesso em: 12 mar. 2025.

MARTINUCI, O. da S. (Coord.). **Atlas da inclusão/exclusão social das cidades de porte médio do interior do estado do Paraná (2000 e 2010)**. 2021. 524 f. Relatório de Pesquisa – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2021.

MORO, Dalton Aureo. Desenvolvimento econômico e dinâmica espacial da população no Paraná contemporâneo. **Boletim de Geografia**, v. 1, p. 1-55, 1998.

MORO, Dalton Aureo. **Substituição de culturas e transformações na organização do espaço rural do município de Maringá**. 1980. 167 p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1980.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Dispersão urbana e modernização do capital. **Revista Cidades**, v. 12, n. 20, p. 11-35, 2015. Disponível em: <https://www.revistacidades.ufg.br/v12/n20/a2>. Acesso em: 7 jul. 2024.

REOLON, Cleverson Alexsander; MIYAZAKI, Vitor Koiti. Urbanização, dispersão das cidades e aglomeração urbana: um olhar sobre as cidades médias. **Terr@ Plural**, v. 13, n. 3, p. 55-72, 2019.

Data de recebimento: 10 de julho de 2025.

Data de aceite: 03 de setembro de 2025.