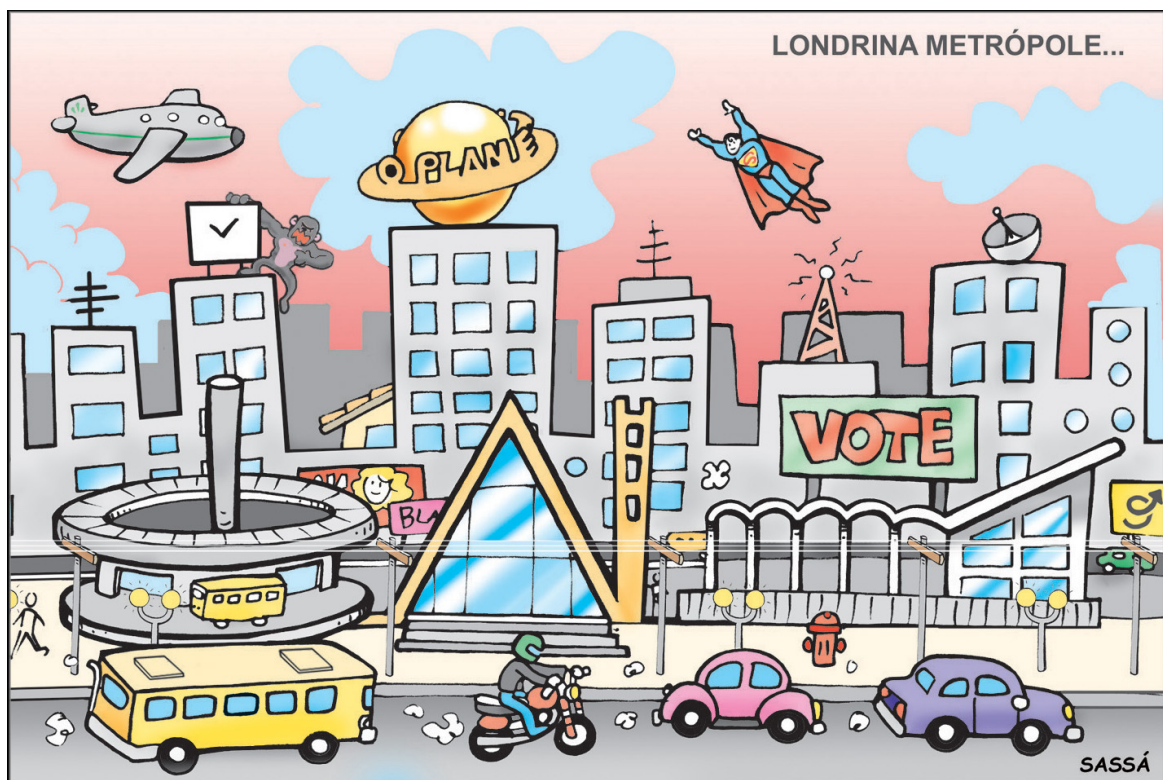


FÁBIO CÉSAR ALVES DA CUNHA

**A METRÓPOLE DE PAPEL: A REPRESENTAÇÃO
“LONDRINA METRÓPOLE” NA INSTITUCIONALIZAÇÃO
DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA**



*Charge publicada pelo Jornal de Londrina em 18/01/2004

**Presidente Prudente
2005**

FÁBIO CÉSAR ALVES DA CUNHA

**A METRÓPOLE DE PAPEL: A REPRESENTAÇÃO
“LONDRINA METRÓPOLE” NA INSTITUCIONALIZAÇÃO
DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA**

Tese apresentada ao Curso de Pós-graduação
em Geografia da Universidade Estadual
Paulista – Unesp, como requisito à obtenção do
título de doutorado.

Orientador: Prof. Dr. Raul Borges Guimarães

**Presidente Prudente
2005**

FÁBIO CÉSAR ALVES DA CUNHA

**A METRÓPOLE DE PAPEL: A REPRESENTAÇÃO
“LONDRINA METRÓPOLE” NA INSTITUCIONALIZAÇÃO
DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA**

Tese apresentada ao Curso de Pós-graduação
em Geografia da Universidade Estadual
Paulista – Unesp, como requisito à obtenção do
título de doutorado.

COMISSÃO EXAMINADORA

Presidente Prudente, de de 2005.

“Este trabalho é dedicado a Francisco Nonato de Souza, retirante nordestino e meu avô, que na década de 20 veio para o sul e continua construindo, em seus 95 anos, uma vida digna.”

*Para Nina e Caetano,
minha adorável “grande família”.*

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, pelo apoio de sempre.

Ao Prof. Dr. Raul Borges Guimarães, que assumiu a orientação deste trabalho, pelo muito otimismo e colaboração em seu desenvolvimento.

Da mesma forma à Prof^a. Arlete Moysés Rodrigues pelo incentivo, orientação e colaboração na pesquisa.

À CAPES pela bolsa concedida.

Aos professores do Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Londrina.

À Prof^a. Dr^a. Maria Encarnação Beltrão Sposito e ao Prof. Dr. Jairo de Mello pelas oportunas críticas no exame de qualificação.

À Prof^a. Dr^a. Leila Christina Dias e à Prof^a. Dr^a. Olga Lúcia Firkowski pela contribuição no primeiro ano de pesquisa.

À Geógrafa e pesquisadora Rosa Moura, também pela colaboração no início da pesquisa.

Aos amigos e incentivadores: Prof. Francisco de Assis Mendonça, Prof. Jaime de Oliveira, Prof^a. Nilza Aparecida Freres Stipp e Prof^a. Yoshya Nakagawara Ferreira.

Pela hospedagem e hospitalidade, sempre quando necessária, agradeço:

À Mara Liz Souza da Cunha e Elaine Hay Mussi Cavalcante, na cidade de Presidente Prudente; À Giovana Milani, Ilza Maria de Souza Vogado e Wagner Vogado na cidade de São Paulo; À Gisele Rossi, na cidade de Curitiba.

Ao Sr. Alfeu Celso Campiolo e demais funcionários da agência do IBGE de Londrina.

Ao Laboratório de Pesquisas urbanas e regionais do Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Londrina.

À Edna Pereira da Silva e Regina Célia Manchini, funcionárias sempre atenciosas do Departamento de Geociências da UEL.

Aos funcionários da secretaria de pós-graduação da UNESP de Presidente Prudente, em especial Márcia Aparecida Lacia da Silva, Erynat Fátima Fernandes e Washington de Brito, pela paciência e atenção sempre presente.

À Márcia Cristina França Ricci e à Antônio Bezerra de Lima Filho da PROPPG – Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-graduação da UEL, pela atenção e presteza.

À Cacilda Maesima, do Centro de Documentação e Pesquisa Histórica – CDPH da Universidade Estadual de Londrina.

À Prof^a. Teba Yllana de Godoy, do Departamento de Arquitetura da Universidade Estadual de Londrina, que disponibilizou a documentação do Projeto Metronor.

Ao Prof. Carlos R. N. Fortes pela revisão final.

À bibliotecária Laudicena Ribeiro pela revisão na bibliografia.

A Fernando Sasaki, pela arte gráfica do trabalho.

Ao Sassá, por ter concedido a charge da capa.

Aos companheiros Eduardo Victor Violada, Lucas Ricardo Silva e Marcelo Leite, pelo apoio.

Àqueles que prestaram seus depoimentos sempre com o intuito de esclarecer os fatos passados.

A Deus, pela saúde, entre tantas coisas.

“Tudo o que se nos apresenta, no mundo social-histórico, está indissociavelmente entrelaçado com o simbólico”.

(Cornelius Castoriadis)

RESUMO

Com a constituição de 1988, os estados federados passaram a ter a prerrogativa de instituir suas próprias regiões metropolitanas. Na década de 1990 deu-se o início da institucionalização dessas novas regiões metropolitanas. A Região Metropolitana de Londrina, instituída em 1998, fez parte deste processo. No nosso entender, esta institucionalização ocorreu influenciada pela representação “Londrina metrópole” que teve sua origem, na década de 70, com o projeto Metronor. Este projeto, que visava o desenvolvimento do Eixo Londrina-Maringá e previa a constituição de uma metrópole linear, fez parte do próprio processo de desenvolvimento histórico da cidade de Londrina e região, desde sua fundação na década de 30. Desta forma, a representação “Londrina Novo Eldorado”, o discurso “Capital Regional” e o crescimento demográfico do aglomerado urbano Londrina-Cambé-Ibiporã, são resgatados como parte constituinte desses vários discursos que vão culminar com a representação “Londrina Metrópole”. O trabalho objetivou também desvendar a imagem pública que os habitantes de Londrina fazem de sua cidade e as implicações políticas envolvidas no processo de instituição de regiões metropolitanas no Brasil nos últimos 30 anos.

ABSTRACT

Based on the constitution of 1988, the federate states were given the prerogative to establish their own metropolitan regions, which happened in the 1990s. The metropolitan region of Londrina, established in 1998, took part in this project. In our opinion, this establishment happened influenced by the representation “Londrina metrópole” (“Londrina metropolis”) that had its origin in the 70s with the Project Metronor. This project, which aimed at the development of the axis Londrina-Maringá and foresaw the creation of a linear metropolis, was part of the historical development process of Londrina and its surrounds, since its foundation in the 30s. Therefore, the representation “Londrina Novo Eldorado” (“Londrina the new Eldorado”), the discourse “Regional Capital” and the demographic growth of the urban agglomerate Londrina-Cambé-Ibiporã, are considered a constituent part of these several discourses that will culminate in the representation “Londrina Metrópole”. The purpose of this work was also to reveal the public image that the inhabitants of Londrina have of their city and the political implications involved in the establishment process of the metropolitan regions in Brazil in the last 30 years.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Foto 01 -	“Lago Igapó” – Aspecto do “Lago Igapó”, principal cartão postal de Londrina.....	33
Foto 02 -	“Shopping” – Aspecto do Principal Shopping Center de Londrina que atende esta cidade e região.....	34
Foto 03 -	“Trânsito” – Aspecto parcial do trânsito em uma das ruas do centro da cidade.....	34
Foto 04 -	“Grande Cidade”- Aspecto da verticalização na área central de Londrina.....	35
Foto 05 -	“Comércio Livre” – Aspecto do “Calçadão” da cidade de Londrina.....	35
Foto 06 -	“Catedral” – Aspecto da “Catedral Metropolitana” de Londrina, inaugurada em 1972.....	36
Foto 07 -	“Avenida Higienópolis” – Uma das principais avenidas de Londrina.....	36

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Regiões Metropolitanas do Brasil – IBGE.....	25
Figura 02 - Distribuição da População Urbana no Eixo Londrina-Maringá – IBGE.....	26
Figura 03 - Carta de Arruamentos da Cidade de Londrina.....	38
Figura 04 - A Imagem de Londrina Derivada das Entrevistas Realizadas.....	39
Figura 05 - Área Total da CTNP.....	64
Figura 06 - Metrópole Linear Norte do Paraná – METRONOR.....	117
Figura 07 - Região Metropolitana de Londrina.....	179

LISTA DE ABREVIATURAS

AGLURB	Aglomerados Urbanos
ARENA	Aliança Renovadora Nacional
BIRD	Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento
BPSL	Brazil Plantations Syndicate Limited
BRAVIACO	Companhia Brasileira de Viação e Comércio
CDPH	Centro de Documentação e Pesquisa Histórica
CEP	Coordenadoria de Estudos e Projetos
CFSP/PR	Companhia Ferroviária São Paulo/Paraná
CIC	Cidade Industrial de Curitiba
CIDERMMA	Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Maringá
CMNP	Companhia Melhoramentos Norte do Paraná
CNDU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
CNPU	Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Políticas Urbanas.
CODEM	Comissão de Desenvolvimento Municipal
CODEPAR	Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná
COHAB	Companhia Habitacional
COMEC	Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
COMEP	Coordenação de Regiões Metropolitanas do Estado do Paraná
CTNP	Companhia de Terras Norte do Paraná
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DIPG	Distrito Industrial de Ponta Grossa
FAMEPAR	Fundação de Assistência aos Municípios do Estado do Paraná
FMI	Fundo Monetário Internacional
FUEL	Fundação Universidade Estadual de Londrina
FUEM	Fundação Universidade Estadual de Maringá
GEAAIP	Grupo de Estudos para as Atividades Agroindustriais do Paraná
IAP	Instituto Ambiental do Paraná
IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPARDES	Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social

IPEA	Instituto de Planejamento Econômico e Social
IPUC	Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba
IPUL	Instituto de Planejamento Urbano de Londrina
MDB	Movimento Democrático Brasileiro
METRONOR	Metrópole Linear do Norte do Paraná.
MIN	Ministério do Interior
ONU	Organização das Nações Unidas
PDS	Partido Democrático Social
PDT	Partido Democrático Trabalhista
PDU/PR	Política de Desenvolvimento Urbano do Paraná
PECPM	Projeto Especial Cidades de Porte Médio
PEDU	Programa Estadual de Desenvolvimento Urbano
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PP	Partido Progressista
PRAM	Programa de Ação Municipal
PRI	Planos Regionais Industriais
PROEI	Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná
PT	Partido dos Trabalhadores
PTB	Partido Trabalhista Brasileiro
RMC	Região Metropolitana de Curitiba
RML	Região Metropolitana de Londrina
SAGMACS	Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais
SEPL	Secretaria de Estado do Planejamento
SEPLAN	Secretaria de Planejamento
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SUDESUL	Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul
SUREHMA	Superintendência de Recursos Hídricos e Meio Ambiente
UAS	Unidade de Administração dos Subprojetos
UEL	Universidade Estadual de Londrina
UEM	Universidade Estadual de Maringá
UFPR	Universidade Federal do Paraná

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO.....	15
2 A IMAGEM PÚBLICA DE LONDRINA.....	24
2.1 EM BUSCA DE UMA IMAGEM PÚBLICA.....	26
3 A REPRESENTAÇÃO “LONDRINA METRÓPOLE”	41
3.1 REPRESENTAÇÃO, LINGUAGEM E DISCURSO.....	44
4 A REPRESENTAÇÃO “LONDRINA NOVO ELDORADO/NOVA CANAÃ”.....	50
4.1 “O DISCURSO” À LUZ DE BAKHTIN.....	50
4.2 O DISCURSO “LONDRINA NOVO ELDORADO”	54
4.3 A COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ – CTNP.....	57
4.4 A CRIAÇÃO DA CIA. DE TERRAS.....	59
4.5 TERRAS DA CTNP: “O NOVO ELDORADO”	70
5 O ELDORADO TORNA-SE CAPITAL REGIONAL.....	78
5.1 O CRESCIMENTO DO AGLOMERADO LONDRINA-CAMBÉ-IBIPORÃ.....	83
5.2 URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS NA DÉCADA DE 1970.....	92
5.3 AS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS DA DÉCADA DE 70.....	100
6 A METRONOR E O INÍCIO DA REPRESENTAÇÃO “LONDRINA METRÓPOLE”	105
6.1 A METRÓPOLE LINEAR – PRIMEIROS ESTUDOS.....	110
6.2 MUDANÇA DE GOVERNO: A INTERFERÊNCIA DA POLÍTICA NA AÇÃO.....	124
6.3 A METRÓPOLE DE PAPEL.....	144
6.4 A METRÓPOLE DO FUTURO.....	145
6.5 METRONOR: UM PROJETO QUE DESPERTA INTERESSES.....	156
6.6 UM PROJETO EM DECADÊNCIA.....	162
7 A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA.....	169
7.1 REGIÃO METROPOLITANA, REGIÃO E ESCALA GEOGRÁFICA.....	169
7.2 A REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA.....	176
7.3 PARECER CONTRÁRIO À CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE APUCARANA..	186
7.4 PARECER FAVORÁVEL À CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA.....	188

7.5 O CASO COMEC/COMEP.....	192
7.6 COM A PALAVRA: O AUTOR.....	195
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	201
REFERÊNCIAS.....	207
ANEXOS.....	221

1 APRESENTAÇÃO

Em junho de 1998, foi instituída pela lei complementar estadual nº 81, a Região Metropolitana de Londrina, a primeira do interior do país, constituída pelos municípios de Londrina, Jataizinho, Ibiporã, Cambé, Rolândia e Tamarana. Esta lei prevê a instalação de Conselhos Consultivo e Deliberativo e suas competências, além de designar os serviços comuns aos municípios que a integram como: planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; saneamento básico; uso do solo metropolitano; transportes e sistema viário; e aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental.

No ano de 2000, quando decidi apresentar um projeto de pesquisa para o curso de doutorado em Geografia da Unesp de Presidente Prudente, já tinha em mente estudar a então recém institucionalizada “Região Metropolitana de Londrina”. Após a aprovação no concurso, três inquietações passaram a nortear a pesquisa: a primeira, que a Região Metropolitana de Londrina era algo que existia apenas no papel, não só até aquele momento como até hoje; uma segunda, relacionada à primeira, lançava a hipótese dos interesses políticos de buscar esta institucionalização; e a terceira, de que toda pesquisa sobre a Região Metropolitana de Londrina teria que passar pelo resgate do PROJETO METRONOR, um projeto que existiu nas décadas de 70 e 80 e que buscava o desenvolvimento regional do eixo Londrina-Maringá e chegava a prever neste mesmo eixo, num futuro não distante, uma “única metrópole”.

O primeiro semestre de 2001 foi dedicado ao cumprimento dos créditos, quando, em meados deste mesmo ano, a professora Dra. Arlete Moysés

Rodrigues, da Unicamp e professora colaboradora do curso de pós-graduação da Unesp de Presidente Prudente, passou a orientar este projeto.

Em nosso primeiro encontro, apresentei as questões que poderiam ser trabalhadas no projeto à professora Arlete. Após um profícuo debate optei, então, a pesquisar por dois flancos: um, voltado ao processo de institucionalização da Região Metropolitana de Londrina, e outro, buscando a compreensão do que foi o projeto Metronor. Com vários documentos levantados e várias entrevistas realizadas, cheguei a pensar em trabalhar com o eixo Londrina-Maringá, proposta esta descartada após o exame de qualificação.

Na verdade, este exame foi de grande importância no direcionamento da tese. A partir dele, foi possível visualizar aquilo que poderia “amarrar a tese”: A representação social “Londrina Metrópole” e sua influência na institucionalização da Região Metropolitana de Londrina. Parto da hipótese de que a Região Metropolitana de Londrina foi instituída também por já existir esta representação construída nas décadas de 70 e 80 em decorrência do Projeto Metronor – Metrópole Linear Norte do Paraná, e do desenvolvimento acelerado que a cidade de Londrina teve nas duas décadas anteriores. Mas fui além, e resolvi demonstrar que esta representação é um desencadeamento de outras representações que surgiram no decorrer da história de Londrina, como a representação “Londrina Novo Eldorado” / “Londrina Nova Canaã”, representações estas que também resgatei.

O momento de alegria e contentamento obtido após o exame de qualificação, principalmente por ter achado um direcionamento para a tese, passou a ser de surpresa e preocupação quando fui informado de que nossa orientadora seria substituída no programa de pós-graduação da Unesp de Presidente Prudente.

O Professor Raul Borges Guimarães assumiu a orientação do trabalho que passou, então, a contar com o seu otimismo e preciosa contribuição ao que até então já havia sido desenvolvido. Foi dele, por exemplo, a idéia de fazer um diagnóstico do que a população londrinense pensava de Londrina, como ela via Londrina, qual a imagem pública que esta população tem desta cidade e de sua região metropolitana. O resultado desta pesquisa em particular nos surpreendeu, pois ficou bastante nítida a existência de uma representação social “Londrina Metrópole”, descolada da imagem pública que os londrinenses fazem desta cidade.

A partir desse momento decidi buscar a gênese desta representação social e como esta acabou por influenciar a institucionalização da Região Metropolitana de Londrina.

Desta forma, a tese que procuro defender é que a iniciativa de instituir a Região Metropolitana de Londrina se inscreve dentro de uma representação social “Londrina Metrópole” que foi sendo construída ao longo do desenvolvimento da cidade de Londrina e região. Esta representação é consequência de outras representações que existiram desde a fase pioneira, nas décadas de 30 e 40 - e até mesmo antes dela - quando esta cidade já “nasce” com o objetivo de ser centro regional da região de atuação da Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP. Na fase inicial, as representações “Londrina Novo Eldorado” e “Londrina Nova Canaã”, passaram a ser construídas e propagadas com o objetivo de se divulgar para o Brasil e para o mundo as férteis terras do norte do Paraná. Num segundo momento, passaram a ser veiculadas pelas propagandas de venda dos lotes da Companhia de Terras. Estas representações formaram um discurso que se encarregou de promovê-las tanto no Brasil como no exterior, carregando consigo a idéia de que a região de Londrina era naquele momento o “Novo Eldorado”, a “Nova Canaã”.

Este discurso encontrava respaldo na fertilidade do solo da região popularmente conhecido como “terra roxa” associado à cultura do café, que, em declínio no estado de São Paulo, encontrava uma nova frente no norte do Paraná. Vale lembrar que o discurso do Novo Eldorado, nas propagandas, era sempre ilustrado por um agricultor ao lado de um pé de café com mais de três metros de altura.

O discurso do Novo Eldorado vai aos poucos se transformando no discurso “Londrina capital regional”, pela importância econômica que esta cidade passou a ter nas décadas de 50 e 60 e daí pra frente.

O processo de modernização da sociedade brasileira, caracterizado pelo desenvolvimento da urbanização e da industrialização no país, trouxe para a região norte do Paraná um intenso processo de liberação da mão de obra do campo e crescimento populacional acelerado de cidades médias como Londrina. De 1950 a 1970, em vinte anos, a população urbana da cidade de Londrina passou de pouco mais de 34 mil habitantes para mais de 163 mil habitantes. Neste período a cidade não só se expande para seus quatro quadrantes, quando tem início a aproximação com a cidade de Cambe, como passa a se verticalizar e ganhar “ares” de cidade grande e moderna.¹

Neste contexto, vamos ter no início dos anos 70, como decorrência da constituição brasileira de 1967, a institucionalização das nove regiões metropolitanas brasileiras, sendo elas Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza e Belém. Este fato trazia consigo, naquele momento, um forte apelo em mostrar que o país se desenvolvia

¹ A construção de vários edifícios modernos por Vila Nova Artigas na cidade de Londrina, colaborou com este fato. LINARDI, M.C.N. Pioneirismo e Modernidade: A urbanização de Londrina – PR. Tese de doutorado, São Paulo, USP, 1995.

rumo aos países ditos “desenvolvidos”, onde o fenômeno metropolitano se apresentava desde o início do século. Buscava, também, ligar a imagem do Brasil a um “País Grande” e que se desenvolvia rapidamente. Este discurso se ancorava no forte crescimento econômico do início dos anos 70, do chamado “Milagre econômico” e no slogan “Esse é um país que vai pra frente!”, vinculado a uma ditadura que fechou o congresso nacional e caçou os direitos políticos dos cidadãos.

O discurso “Brasil grande e que se desenvolve” vai encontrar um exemplo no próprio desenvolvimento da cidade de Londrina e no eixo Londrina-Maringá nos anos 60 e 70. O acelerado processo de urbanização desta cidade fez com que ela se ligasse com alguns bairros da cidade de Cambé e se aproximasse cada vez mais da cidade de Ibiporã, formando o início de um único aglomerado urbano. O mesmo passou a ocorrer com a cidade de Maringá com relação à cidade de Marialva e mais tarde com a cidade de Sarandí.

O desenvolvimento do eixo Londrina-Maringá também pode ser creditado ao processo de planejamento territorial implementado pela Cia de Terras, que projetou um distanciamento entre as cidades deste eixo numa média de 15 quilômetros. Tal proximidade entre os núcleos urbanos trouxe para essa região um considerado adensamento populacional, centralizado pelas cidades de Londrina e Maringá, e também por Apucarana embora em menor grau. A dinâmica deste eixo, que se mostrava naquele momento até mais efetiva do que a região metropolitana de Curitiba, chamou a atenção do Governo do Estado do Paraná, que, em 1977 passou a implementar um projeto de desenvolvimento regional que tinha por objetivo o desenvolvimento do Eixo Londrina-Maringá. Denominado “A METRONOR” - METRÓPOLE LINEAR DO NORTE DO PARANÁ, este projeto perdurou até 1985, oficialmente até 1989, e foi extinto devido às dificuldades políticas entre os “entes”

que faziam parte do projeto, entre eles, as prefeituras e políticos das esferas municipal, estadual e federal.

Defendo a tese que, da mesma forma que o discurso “Londrina Novo Eldorado/ Nova Canaã” culmina com o discurso “Londrina Capital Regional”, este, por sua vez alicerçado na constante divulgação da Metronor, veiculada pela mídia regional, fez surgir e alimentou a representação “Londrina Metrópole”, que foi também influenciada pelo crescimento contínuo da cidade e pela intensificação do processo de verticalização nos anos 80², mesmo numa década de forte estagnação econômica do país.

A representação “Londrina Metrópole” encontrou terreno fértil a partir da constituição de 1988, que permitiu aos Estados criar regiões metropolitanas. Fruto de um projeto parlamentar, esta representação se concretizou com a criação da Região Metropolitana de Londrina em julho de 1998. Entretanto, após seis anos desta institucionalização, a Região Metropolitana de Londrina ainda não se efetivou, não saiu do papel.

É necessário salientar que não é objetivo deste trabalho duvidar da capacidade de Londrina de se tornar num futuro não distante uma verdadeira metrópole, assim como consideramos um passo importante à institucionalização de Regiões Metropolitanas como efetivo instrumento da política de desenvolvimento urbano.

É preciso também esclarecer que apesar de existir um trabalho do IBGE de 1987³ que considera Londrina como um “*Centro Submetropolitano*”, as pesquisas mais recentes apontam mais para um “*Centro Regional*”, principal

² Na década de 80, Londrina teve um dos maiores índices de crescimento vertical do país.

³ IBGE – Regiões de influência das cidades. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

categoria não-metropolitana na escala da rede urbana brasileira (IPEA/IBGE/UNICAMP/1999)⁴, ou ainda como uma “*Região Metropolitana polarizada por centro regional*”⁵.

A tese que procuro aqui defender é que a Região Metropolitana de Londrina “legal”, mas não “de fato”, é fruto de representações que foram gestadas desde os primórdios da colonização deste município e que vão, no decorrer de sua história, assumindo vários outros discursos, várias outras representações: O discurso do “Novo Eldorado” num primeiro momento; o de “Capital Regional” numa fase em que esta cidade intensifica sua importância econômica; até chegar à representação “Londrina-Metrópole” nos anos 70. Esta última influenciada pela institucionalização das Metrôpoles Nacionais e pelo projeto Metronor; e que, por sua vez, acabou exercendo grande influência no processo de institucionalização da “Região Metropolitana de Londrina”, no final dos anos 90.

Desta forma, o trabalho tem como objetivo central resgatar estas representações que fizeram/fazem parte da história de Londrina e acabaram por influenciar na institucionalização de sua “Região Metropolitana”.

O presente trabalho se estrutura em sete capítulos:

O primeiro dedicado a esta apresentação.

No segundo capítulo, intitulado “A imagem de Londrina”, procurei detectar qual a imagem pública que o cidadão de Londrina tem de sua cidade. Analisei através de uma pesquisa qualitativa, como a imagem de Londrina é construída hoje pela sua população. Trabalhei com um conjunto de metodologias que, juntas, puderam fornecer a imagem pública desta cidade, ilustrada na parte

⁴ IPEA; IBGE; UNICAMP; . Caracterização e tendência da rede urbana do Brasil. Brasília: IPEA; Rio de Janeiro: IBGE;Campinas: UNICAMP/IE/NESUR. 2 V. (Coleção pesquisas, 3), 1999.

⁵ MOURA, R.; DELGADO, P.; DESCHAMPS, M. A realidade das áreas metropolitanas e seus desafios na federação brasileira: Diagnóstico socioeconômico e da estrutura de gestão. Disponível em www.pr.gov.br/ipardes/publicacoes.

final do capítulo, com a “carta da imagem pública de Londrina derivada das entrevistas realizadas”.

No terceiro capítulo, os conceitos de representação e discurso foram trabalhados dentro de uma abordagem teórica que visa a compreensão da representação “Londrina Metrópole”.

No capítulo seguinte, utilizei-me da história para resgatar a representação “Londrina Novo Eldorado/Nova Canaã” e seu discurso. A contribuição teórica de Bakhtin foi importante no entendimento dos “discursos” que acabaram por moldar as representações aqui discutidas.

O quinto capítulo, “O Eldorado se torna capital regional”, mostra o desenvolvimento da cidade de Londrina que lhe confere o status de capital regional nas décadas de 50 e 60; o crescimento do aglomerado Londrina-Cambé-Ibiporã nas décadas seguintes e finaliza com a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras na década de 70.

O sexto capítulo é dedicado a analisar o que foi o projeto Metronor nos anos 70 e 80, sua origem, seu desenvolvimento e sua extinção. Acredito que é nesse momento que temos a gênese da representação “Londrina Metrópole” que é complementada com a segunda parte deste capítulo intitulada “A metrópole de papel”, em que demonstrei como que essa representação acabou sendo disseminada através da imprensa regional.

No sétimo e último capítulo me debrucei sobre o processo de institucionalização da Região Metropolitana de Londrina. Analisei a Lei que instituiu esta região metropolitana, o projeto de lei que iniciou o processo, os pareceres a favor e a opinião daqueles que tiveram esta iniciativa.

É necessário esclarecer que, em muitas partes do trabalho, as implicações políticas, quase sempre presentes, não foram amenizadas, apesar destas não serem alvo da pesquisa, pelo contrário, elas acabaram por temperar estas várias fases do desenvolvimento histórico da cidade de Londrina que com o passar do tempo criaram representações e influenciaram seu próprio desenvolvimento histórico, como a institucionalização de sua Região Metropolitana.

A última parte do trabalho é dedicada às considerações finais.

2 A IMAGEM PÚBLICA DE LONDRINA

Em junho de 1998, foi instituída pela lei complementar estadual nº 81, a Região Metropolitana de Londrina, a primeira do interior do país, constituída pelos municípios de Londrina, Jataizinho, Ibiporã, Cambé, Rolândia e Tamarana.

Com esta lei, Londrina passou a integrar a lista das chamadas localidades nacionais que formam regiões metropolitanas. No mesmo ano, uma outra lei instituiu por sua vez a Região Metropolitana de Maringá.

O Atlas Geográfico do Censo de 2000 do IBGE traz em sua edição a localização das regiões metropolitanas brasileiras e também destaca a distribuição da população dos municípios do eixo Londrina-Maringá. (Fig. 01 e 02).

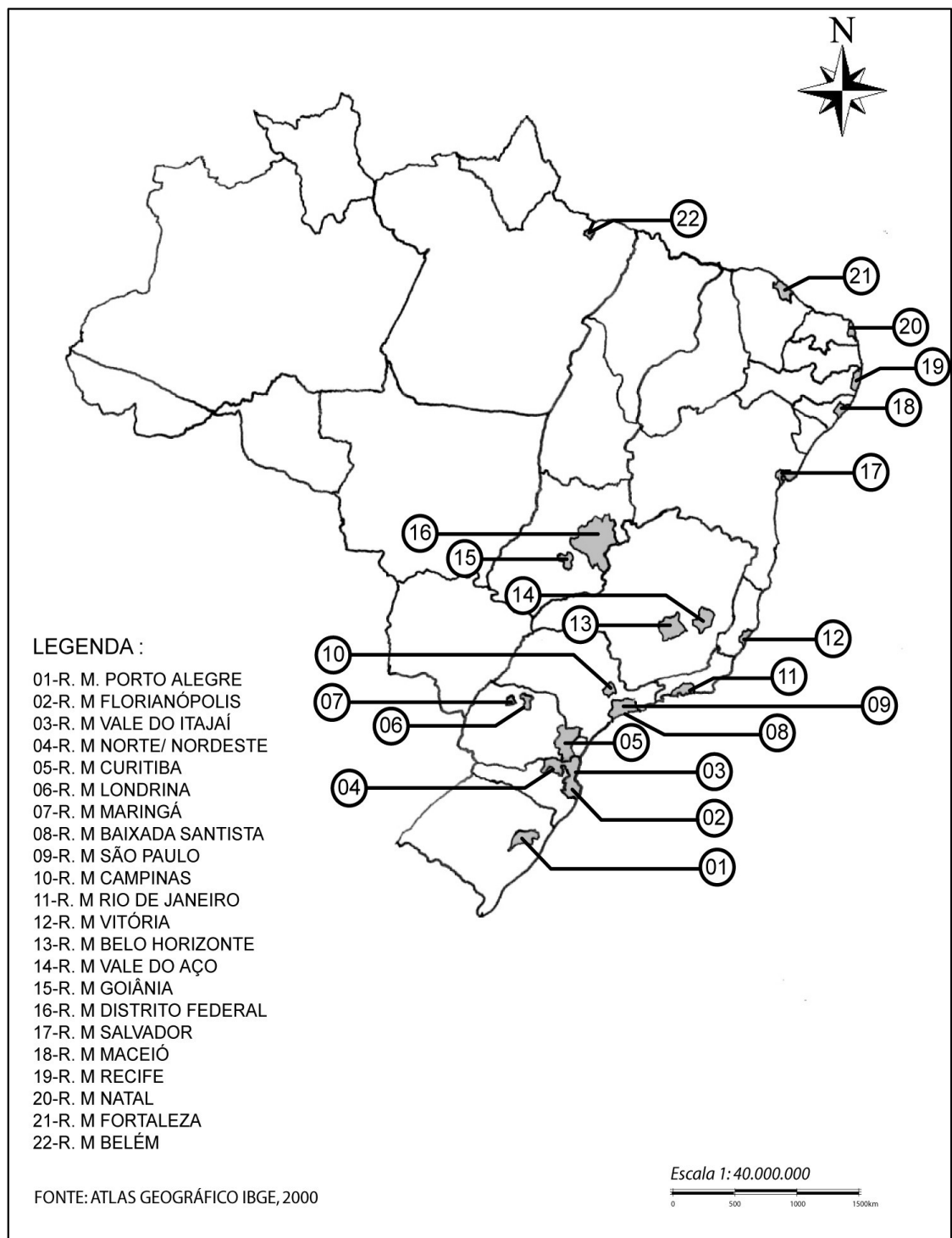


Fig. 01- Regiões Metropolitanas do Brasil – IBGE.

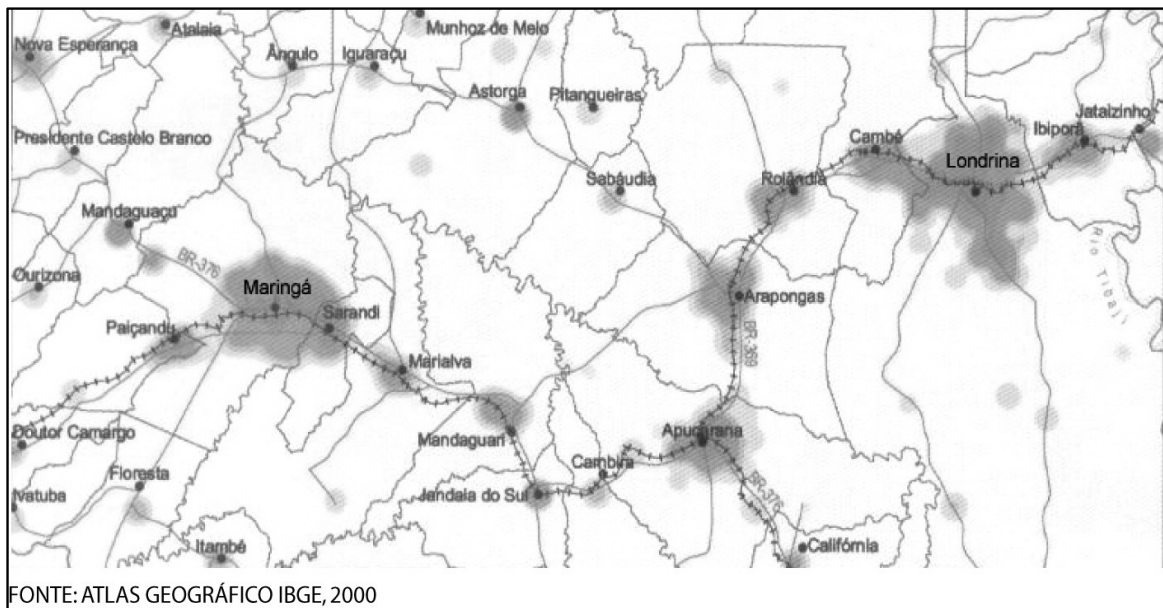


Fig. 02 - Distribuição da População Urbana no Eixo Londrina-Maringá - IBGE.

2.1 EM BUSCA DE UMA IMAGEM PÚBLICA

Partindo do princípio de que a Região Metropolitana de Londrina está constituída oficialmente pela lei n.º 81, procuramos detectar nesta parte do trabalho o que a população londrinense pensa a respeito de sua cidade, e de sua região metropolitana, isto é, qual a imagem pública que os londrinenses têm de sua cidade.

Para isso, vamos procurar chegar a uma imagem que a população londrinense possa ter da cidade de Londrina. Devemos deixar claro que este estudo é uma primeira aproximação a este objetivo e não a palavra definitiva. Outros estudos poderão e deverão complementar esta nossa proposta.

O objetivo de buscar uma imagem para a cidade de Londrina na atualidade, isto é, qual a imagem que a população londrinense faz ou tem de sua cidade nos dias de hoje, foi conseguido com base em Lynch (1997).

Procuramos através de entrevistas buscar uma aproximação de como a cidade de Londrina é percebida pelos seus habitantes. Para esse autor o objetivo é fazer uma aproximação daquilo que ele denomina de “imagens públicas” da cidade, isto é, as imagens mentais comuns a vastos contingentes de habitantes de uma cidade: áreas consensuais que surjam da interação de uma única realidade física, de uma cultura comum e de uma natureza fisiológica básica⁶.

A imagem pública de Lynch é derivada do conceito de imagem ambiental do processo de orientação, sendo:

[...] o elo estratégico, o quadro mental generalizado do mundo físico exterior de que cada indivíduo é portador. Essa imagem é produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiências passadas, e seu uso se presta a interpretar as informações e orientar a ação. (LYNCH, 1997, p. 4).

Ainda para esse autor, apesar de a imagem ambiental poder ser decomposta em três componentes: identidade, estrutura e significado, é conveniente abstrai-los para a análise, desde que não se perca de vista que sempre aparecem juntos:

[...] Uma imagem viável requer, primeiro, a identificação de um objeto, o que implica sua diferenciação de outras coisas, seu reconhecimento enquanto entidade separável. A isso se dá o nome de identidade, não no sentido de igualdade com alguma outra coisa, mas com o significado de individualidade ou unicidade. Em segundo lugar, a imagem deve incluir a relação espacial ou paradigmática do objeto com o observador e os outros objetos (estrutura). Por último, esse objeto deve ter algum significado para o observador, seja ele prático ou emocional. (LYNCH, 1997, p. 9).

Lynch opta por trabalhar apenas com os componentes identidade e estrutura, pois para ele, os significados individuais da cidade são muito variados, mesmo quando sua forma pode ser facilmente comunicável.

⁶ LYNCH, K. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 8.

Ao fazer esta opção, Lynch insere um novo conceito, o de “imaginabilidade”, isto é, a característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado:

É aquela forma, cor ou disposição que facilita a criação de imagens mentais claramente identificadas, poderosamente estruturadas e extremamente úteis do ambiente. Também poderíamos chamá-la de *legibilidade* ou talvez, de *visibilidade* num sentido mais profundo, em que os objetos não são apenas passíveis de serem vistos, mas também nítida e intensamente presentes aos sentidos. (LYNCH, 1997, p. 11).

A imaginabilidade da forma urbana é o elemento central nesta pesquisa, que tem como objetivo levar em conta a necessidade de identidade e estrutura num mundo perceptivo, e ilustrar a relevância especial dessa qualidade para o caso específico do espaço urbano, complexo e mutável.

Com base no conceito de imaginabilidade de Lynch, e de sua metodologia aplicada à formulação de 05 questões, procuramos através de 10 entrevistas, chegar a uma aproximação da imagem pública da cidade de Londrina.

O universo dos entrevistados contou com 10 cidadãos londrinenses, 05 do sexo masculino e 05 do sexo feminino, em idade entre 20 e 45 anos e que vivem em Londrina pelo menos há 15 anos, com as seguintes profissões: 01 Técnico de informática, 01 Técnico de contabilidade, 01 Porteiro, 01 Farmacêutico, 01 Empresário, 01 Comerciante, 01 Técnico em eletrônica, 01 Estudante, e 02 Balconistas.

As entrevistas, que duraram de 40 a 60 minutos, foram orientadas por 5 questões (em anexo). Das respostas do total de entrevista foi possível construir um rol com os elementos mais citados que perfizeram um total de 23 elementos sendo: Lago Igapó, bonita, shopping, bom clima, hospitaleira, Pq. Arthur Thomaz (área de lazer), trânsito, grande cidade, muitos prédios, comércio forte,

criminalidade, catedral, Av. Higienópolis, Av. JK, UEL, Relojão do centro, Estádio do Café, grande população, Universidades, Calçada, Não é metrópole, É Metrópole e Zerão (área de lazer).

Estes foram, segundo as entrevistas, os elementos mais lembrados da cidade de Londrina, isto é, os elementos que se destacaram dentro do discurso dos entrevistados que, como vimos, se caracteriza como uma verdadeira polifonia de elementos. (CARLOS, 2001, p. 71)⁷.

Com o objetivo de buscar uma unidade para o discurso derivado das entrevistas, decidimos trabalhar com a dimensão social do discurso. Para Bourdieu (1997)⁸, qualquer discurso só ganha legitimidade caso os atores envolvidos se identifiquem com ele. Para Fernando Lefèvre (2003), é possível a construção do sujeito coletivo implícito no discurso:

O sujeito Coletivo se expressa, então, através de um discurso emitido no que se poderia chamar de *primeira pessoa do singular*. Trata-se de um *eu* sintático que, ao mesmo tempo em que sinaliza a presença de um sujeito individual do discurso, expressa uma referência coletiva na medida em que esse *eu* fala pela ou em nome de uma coletividade. Esse discurso coletivo expressa um sujeito coletivo, que viabiliza um pensamento social [...] (LEFÈVRE, F. 2003, p. 16)⁹.

Para o mesmo autor, quando se diz que uma pessoa ou uma coletividade *têm* um pensamento sobre um dado tema, está-se dizendo que ela **professa, ou adota, ou usa um ou vários discursos sobre o tema.**¹⁰

Para Guimarães (2004)¹¹, o discurso do sujeito coletivo é uma forma de trazer à tona a fala que se encontra latente no que está sendo dito no conjunto

⁷ CARLOS, A.F.A. A metrópole polifônica – poliorâmica. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) Urbanização e Cidades: Perspectivas Geográficas. Presidente Prudente: Unesp/Gasperr, 2001.

⁸ BOURDIEU, P. Razões práticas. Campinas, SP: Papirus, 1997, p. ?

⁹ LEFÈVRE, F. e LEFÈVRE, A.M.C. O discurso do sujeito coletivo. Um novo enfoque em pesquisa qualitativa

¹⁰ Idem, p. 14. (grifo do autor).

¹¹ GUIMARÃES, R.B. Plano Nacional de Saúde e o discurso do sujeito coletivo, Cadernos de Saúde Pública. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2004 (no prelo).

das falas individuais. A dificuldade que existe é de fazer emergir a fala do sujeito coletivo sem correr o risco de a ancoragem deste discurso ser resultado da subjetividade e da arbitrariedade de cada intérprete. Para superar este obstáculo, Guimarães se utiliza de ferramentas da análise de rede para buscar uma unidade semântica no discurso.

Segundo Guimarães, a análise de rede tem sido estudada e aplicada em inúmeras áreas das ciências sociais (Scott, 1991 e Wasserman and Faust, 1994)¹². Em geral, a rede é uma estrutura na qual cada elemento mantém um conjunto de conexões com os outros elementos e ocupa uma posição com características específicas. Neste caso, a rede pode ser analisada mediante uma matriz de relacionamentos entre seus elementos.

No caso do discurso proferido pelos dez entrevistados sobre a cidade de Londrina, os 23 elementos mais mencionados e já citados, constituíram o léxico do documento. Com o objetivo de identificar o discurso do sujeito coletivo das entrevistas enquanto uma rede semântica, foi possível organizar uma matriz de relacionamentos entre os 23 elementos mais lembrados. Para cada entrevista, os elementos citados se relacionam entre si, formando pares recíprocos que são computados na matriz. O resultado deste trabalho pode ser observado na matriz de relacionamentos abaixo. (Tab. 01).

¹² SCOTT, J. Social network analysis. London: Sage, 1991. WASSERMAN, S. and FAUST, K. Social network analysis: methods and applications. New York: Cambridge University Press, 1994.

Com base em Guimarães (2004), o estudo dos relacionamentos entre os elementos mais mencionados nas entrevistas teve por referência dois conceitos da análise de rede: densidade e centralização.

O grau de conectividade descreve o nível geral de coesão entre os elementos em interação, em termos de densidade. No caso do discurso sobre a imagem de Londrina, considerou-se para a mensuração desta coesão entre os elementos mais mencionados a relação entre o número máximo possível de ligações entre elas e o número efetivamente realizado. Desta forma, a fórmula da densidade utilizada foi:

$$\frac{\text{Linhas}}{N(n-1)/2}, \text{ onde "Linhas" é o máximo de relacionamentos efetivados e}$$

"n" o número de elementos mencionados. O cálculo de $n(n-1)$, refere-se ao total de pares possíveis, uma vez que nenhuma expressão chave pode relacionar consigo mesma. Este resultado é dividido por 2, porque o número de relacionamentos entre os elementos é a metade do total da matriz, já que os pares estabelecidos entre colunas e linhas são os mesmos que aparecem entre linhas e colunas, o que confere um "espelhamento" na matriz.

De acordo com esta análise, foi observado um baixo nível de coesão entre os termos do discurso sobre a imagem de Londrina. Numa escala de 0 a 1, foi obtida a densidade de 0,42 na rede semântica estudada.

$$\frac{(106)}{23(22)/2} = \frac{106}{253} = 0,42) . \text{ Ou seja, o discurso proferido sobre}$$

a imagem de Londrina nas entrevistas não apresenta uma clara articulação entre seus elementos. Porém, para Guimarães (2004, p. 7), isto não impede que se identifique uma coerência no discurso que pode ser conseguido considerando a

mensuração da centralização. A centralização descreve o quanto a coesão existente numa rede é organizada ao redor de um determinado ponto. A análise se pautou em considerar a discussão a respeito da centralidade em termos da distribuição dos relacionamentos entre os elementos do centro da rede (elementos mais mencionados) até a periferia da rede (elementos pouco mencionados ou isolados). Com base neste exercício de centralização, foi possível identificar a idéia central do discurso sobre a imagem de Londrina derivada das entrevistas.

Dentre os elementos que obtiveram maior centralidade se destacaram: “Lago Igapó”, “Shopping”, “trânsito”, “grande cidade”, “comércio forte”, “catedral”¹³, e “Av. Higienópolis”. Com o objetivo de visualizar estes elementos, inserimos as respectivas fotografias, das quais, para o elemento “grande cidade”, separamos uma foto panorâmica dos prédios da área central da cidade de Londrina e, para o elemento “comércio forte”, mostramos uma foto do calçadão, um dos principais pontos comerciais da cidade. (Fotos 01,02,03,04,05,06 e 07).



Foto 01- “Lago Igapó” - Aspecto do “Lago Igapó”, principal cartão postal de Londrina.
(Foto do Autor)

¹³ É importante salientar que a Catedral foi inaugurada em 1972 e recebeu o sugestivo nome de “CATEDRAL METROPOLITANA DE LONDRINA”.



Foto 02 - "Shopping" - Aspecto do principal Shopping Center de Londrina que atende esta cidade e região. (Foto do Autor)



Foto 03 - "Trânsito" - Aspecto parcial do trânsito em uma das ruas do centro da cidade. (Foto do Autor)



Foto 04 - “Grande cidade”- Aspecto da verticalização na área central de Londrina.
(Foto do Autor)



Foto 05 - “Comércio Forte” – Aspecto do “Calçadão” da cidade de Londrina.
(Foto do Autor)



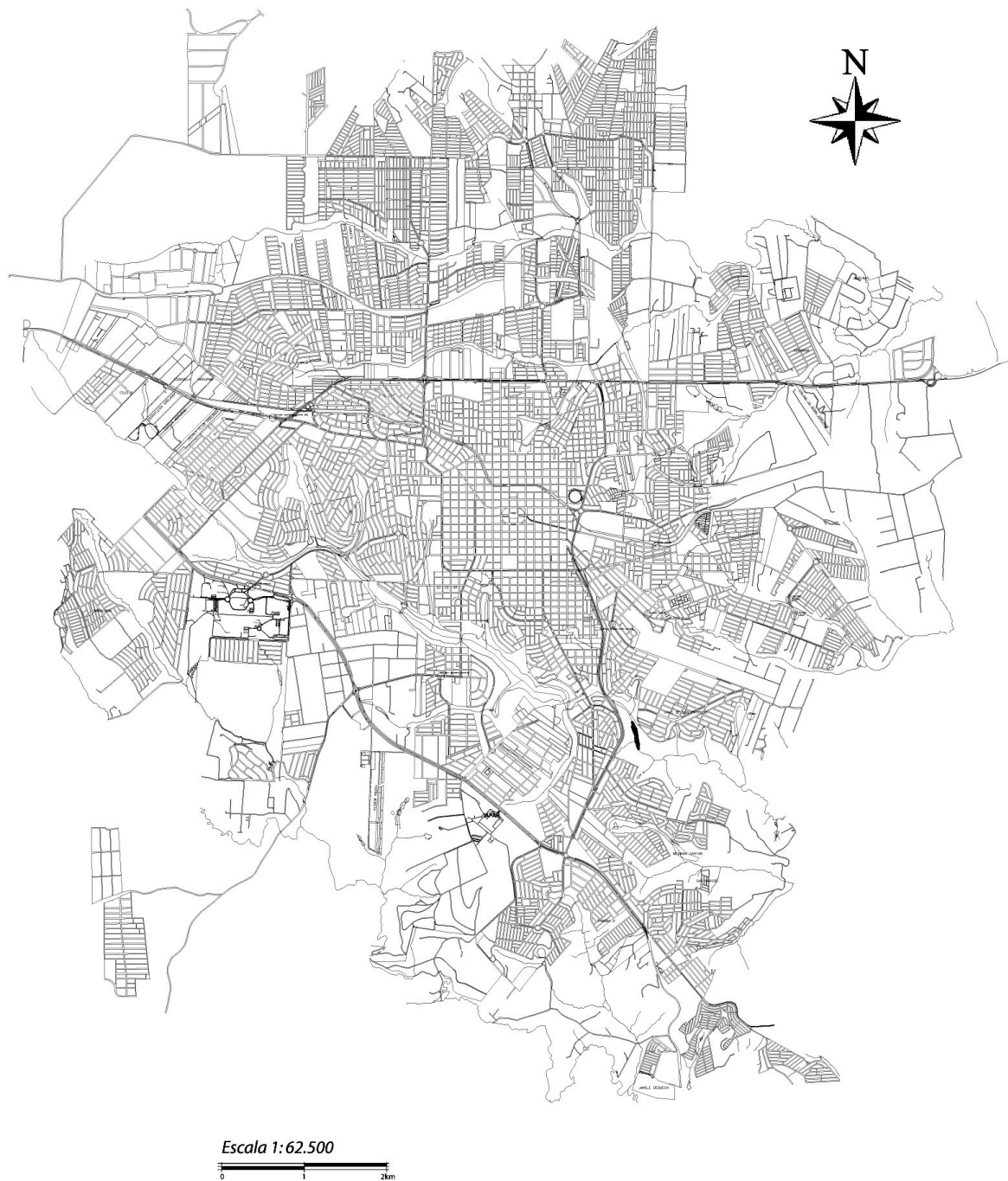
Foto 06 - “Catedral” – Aspecto da “Catedral Metropolitana” de Londrina, inaugurada em 1972. (Foto do Autor)



Foto 07 - “Avenida Higienópolis” – Uma das principais avenidas de Londrina. (Foto do Autor)

Desta forma a imagem pública da cidade de Londrina, objetivada pelas entrevistas, gerou um discurso do sujeito coletivo que pode ser entendido da seguinte forma: *“A cidade de Londrina é vista como uma grande cidade, de comércio forte e trânsito expressivo onde os elementos mais marcantes são o Lago Igapó, o Shopping, a Catedral e a Av. Higienópolis”*. Os demais elementos mencionados pelos entrevistados não fazem parte da centralidade do discurso coletivo, incluindo se é ou não metrópole.

Com o objetivo de fazer uma comparação e ilustração, utilizamos a carta da cidade de Londrina elaborada pela Prefeitura Municipal e destacamos nela os elementos mais lembrados pelos entrevistados. O elemento “trânsito” foi ilustrado com a cor vermelha nas vias de maior tráfego da cidade. O elemento “Comércio forte” com a letra “C” nas principais áreas comerciais e o elemento “grande cidade” com uma linha pontilhada sobre o perímetro urbano da cidade de Londrina. O resultado pode ser conferido nas figuras 03 e 04.



FONTE: PREFEITURA MUNICÍPIO DE LONDRINA, 2002

Fig. 03 – Carta de Arruamentos da Cidade de Londrina – PML.

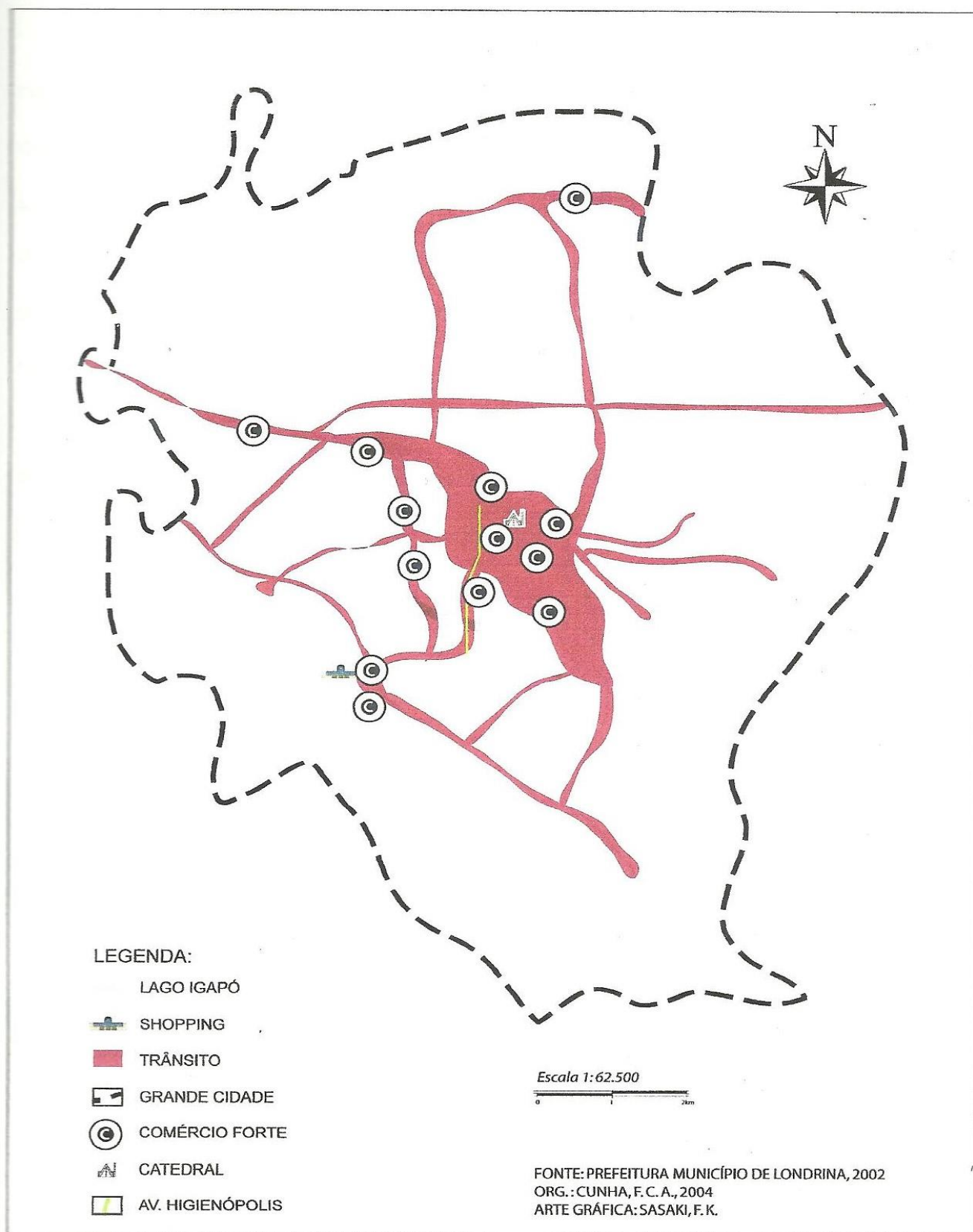


Fig. 04 - A Imagem de Londrina Derivada das Entrevistas Realizadas.

O resultado das entrevistas mostrou um deslocamento entre a representação social “Londrina metrópole”, construída nos últimos 30 anos pelos discursos “*Região Metropolitana Londrina-Maringá*” e “*Região Metropolitana de Londrina*”, por determinadas autoridades da cidade de Londrina e mesmo da capital do estado, e o imaginário social de seus habitantes. A imaginabilidade que Londrina desperta em seus habitantes não produz a idéia de uma metrópole, nem em 2004 e muito menos na década de 70. Isto não quer dizer que a representação social “Londrina Metrópole” não venha sendo disputada nos últimos 30 anos por alguns atores sociais. O principal objetivo deste trabalho é compreender a elaboração desta representação social e a identificação das forças das quais esta emana.

3 A REPRESENTAÇÃO “LONDRINA METRÓPOLE”

O processo de construção do imaginário em uma sociedade se inscreve na interpretação de símbolos que são evocados para compor o imaginário social, os quais estão intrinsecamente relacionados com o lugar, isto é, com seu componente geográfico.

(...) todo imaginário social, da mesma forma que possui um forte componente político, possui também um forte componente espacial pelo poder simbólico atribuído aos objetos geográficos, naturais ou construídos, que estão em relação direta com a existência humana. Em outras palavras, todo imaginário social pode revelar-se imaginário geográfico. (Castro, 1997, p. 177)¹⁴

Para Eliade (1996), “as imagens mentais podem se tornar símbolos quando se tornam familiares dentro de uma sociedade a ponto de ultrapassar seu sentido geral e imediato.”¹⁵. Assim, uma dada realidade é reconstruída pelo imaginário através de seus recursos simbólicos.

Castoriadis (1982), considera que existe uma forte relação entre o simbólico e o imaginário, pois o imaginário deve utilizar o simbólico, não somente para “exprimir-se”, o que é óbvio, mas para “existir”, para passar do virtual a qualquer coisa a mais.

O delírio mais elaborado, bem como a fantasia mais secreta e mais vaga, são feitos de “imagens”, mas estas “imagens” lá estão como representando outra coisa. Possuem, portanto, uma função simbólica. Mas também, inversamente, o simbolismo pressupõe a capacidade imaginária. Pois pressupõe a capacidade de ver em uma coisa o que ela não é, de vê-la diferente do que é. (CASTORIADIS, 1982, p. 154)¹⁶.

¹⁴ CASTRO, I.E.DE. Imaginário político e território: natureza, regionalismo e representação. In Explorações Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 177.

¹⁵ ELIADE, M. Imagens e símbolos. São Paulo: Martins Fontes, 1996, p.157.

¹⁶ CASTORIADIS, C. A instituição imaginária da sociedade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. p. 154.

No caso do presente trabalho, procuramos elucidar como a representação “Londrina Metrópole”, num imaginário local e regional, se formou a partir dos atributos espaciais da própria cidade de Londrina, principalmente devido ao seu rápido crescimento demográfico, físico e, sobretudo, vertical, a partir da década de 50. Estes fatores foram gradativamente influenciando a produção e a construção de símbolos produzidos e construídos socialmente por determinados agentes sociais que, em seus discursos acabaram por disseminar a idéia representativa de uma realidade, no caso uma metrópole.

Queremos considerar que o símbolo “Metrópole”, e sua derivação “Região Metropolitana” utilizado em vários momentos do processo de implementação do projeto Metronor e da institucionalização da Região Metropolitana de Londrina, colaborou com o desenvolvimento da representação “Londrina Metrópole”. Para Jovchelovitch (2000), o símbolo pressupõe a capacidade de evocar a presença apesar da ausência, já que sua característica fundamental   significar uma outra coisa, desta forma, ele cria o objeto representado, construindo uma nova realidade para a realidade que já está lá.¹⁷

Castoriadis considera que o termo ‘imaginário’ refere-se: *“a quando queremos falar de alguma coisa ‘inventada’ quer se trate de uma invenção ‘absoluta’ (uma história imaginada em todas as suas partes), ou de um deslizamento, de um deslocamento de sentido, onde símbolos já disponíveis são investidos de outras significações que não suas significações normais ou can nicas. Nos dois casos, é evidente que o imaginário se separa do real, que pretende*

¹⁷ JOVCHELOVITCH, S. Vivendo a vida com os outros: intersubjetividade, espaço público e representações sociais. In: GUARESHI, P. Textos em representações sociais. Petrópolis: Vozes, 1995. Apud Silva, M. Pensando o espaço s mblico. In: Espiral do Espaço. MELO, J. G. (ORG.) Presidente Prudente: s.n. 2003, p. 42.

colocar-se em seu lugar (uma mentira) ou que não pretende fazê-lo (um romance). (CASTORIADIS, 1982, p. 154).

Para Lefebvre, as representações devem ser consideradas como mediações e estas se constroem como objeto do conhecimento. As representações contêm a força naquilo que impedem e no que permitem o possível. O que se representa está presente e ausente, ao mesmo tempo, na representação.

Lutfi et al (1996) consideram que o estudo das representações destina-se a entender o processo pelo qual a força do representado se esvai, suplantada por seu representante por meio da representação, e como esta representação distancia-se do vivido e se multiplica, manipulando o vivido. As representações interpretam, e ao mesmo tempo, interferem na prática social, fazem parte da vida e dela só se distinguem pela análise¹⁸.

A relação das representações com a imaginação e o imaginário se intensifica: Sin embargo, el pensamiento mágico se vuelve imaginación cuando las palabras o las imágenes esimuladas por la ausencia evocan lo distante y le confieren una presencia. La imaginación tiene algo de magia , y la restituye en la vivência. (LEFEBVRE, 1983, p.268)¹⁹

Para Lefebvre, a força das representações vem pelo fato de que as sociedades contemporâneas, em vez de interpretarem a vida com símbolos, figuras e fatos históricos, produzem signos e imagens e, principalmente representações. Representações redutoras que apagam os conflitos e deslocam os sentimentos. Representações que simulam a vida e dissimulam as relações concretas.²⁰

¹⁸ LUTFI, E. P. et Al. As representações e o possível. In: MARTINS, J. S. (Org.) Henri Lefebvre e o retorno à dialética. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 89.

¹⁹ LEFEBVRE, H. La presencia y la ausencia. México: Fondo de cultura económica, 1983.

²⁰ LUTFI, E. P. et Al, 1996, p. 95.

Neste caso, a representação “Londrina Metrópole” busca a presença de algo que ainda não existe, no caso a metrópole. Esta representação se apropria do quase instituído (cidade grande), identificado na imagem pública da cidade para um deslocamento de sentido (Londrina Metrópole), no plano da representação social. (LEFEBVRE, 1983, p. 60).

3.1 REPRESENTAÇÃO, LINGUAGEM E DISCURSO

Para Castoriadis (1982), tudo o que se nos apresenta no mundo social-histórico, está indissociavelmente entrelaçado com o simbólico, os atos reais, individuais ou coletivos, os inumeráveis produtos materiais sem os quais nenhuma sociedade poderia viver um só momento, são impossíveis fora de uma rede simbólica, e este simbólico é encontrado primeiramente na linguagem²¹.

Castoriadis considera que só existe história porque os homens comunicam e cooperam num meio simbólico, um simbolismo que é ele próprio criado. *“A história só existe na e pela “linguagem”.*

A linguagem como rede simbólica instituída consegue autonomizar-se através do discurso que não é independente do simbolismo, o discurso é tomado pelo simbolismo: “Mas isso não quer dizer que lhe seja fatalmente submetido. E, sobretudo, o que o discurso visa é outra coisa que o simbolismo: é um sentido que pode ser percebido, pensado ou imaginado; e são as modalidades dessa relação, com sentido que fazem um discurso ou um delírio” (CASTORIADIS, 1982, p. 169).

²¹ CASTORIADIS, 1982, p. 142.

Para Bourdieu apud Silva (2003)²², o simbolismo reveste toda e qualquer dominação. É a relação entre sistemas simbólicos e o sistema de classes e grupos de status e a estrutura de poder daí resultante. A sociedade é um campo de batalha operando com base na força do sentido. Para além das lutas no espaço inclusive do mercado (material) onde o critério decisivo é a propriedade, ocorre um conflito entre valores que se materializam através de um estilo de vida baseado no prestígio e na dominação.

Silva, comentando Bourdieu, diz que o poder simbólico está, assim, na relação entre os que exercem poder e os que lhes estão sujeitos, onde se produz e reproduz a crença, o fazer-se acreditar. Nesse sentido, cita-se, por exemplo, que o que “*faz o poder das palavras e das palavras de ordem poder de manter ou de subverter, é a crença da legitimidade das palavras e daquele que as pronuncia*” (BOURDIEU, 2001, p. 15)²³.

Para Silva (2003), as relações de comunicação, assim, são relações de poder que dependem, na forma e no conteúdo, do poder material ou simbólico acumulado pelos agentes ou instituições. “*É o discurso do poder que o concebe como verdadeiro, sustentando-se no ocultamento do contra-discurso. O poder é, então, constituído e legitimado pelo discurso*”²⁴

E, se é o discurso que assegura ao poder legitimidade, ao trabalhar com um conjunto desses discursos, através de jornais e de entrevistas, faz-se necessário pensá-lo, além inscrito, ouvido, sentido:

Como os discursos apreendem a realidade, possibilitando o “refazer” do passado, assume-se que exercem papel fundamental nas práticas sociais. Importa, então, saber como os discursos vão produzindo

²² SILVA, M. Pensando o espaço simbólico. In: Espiral do Espaço. MELO, J. G. (ORG.) Presidente Prudente: s.n. 2003, p. 42 e 43.

²³ BOURDIEU, P. O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, p.15.

²⁴ SILVA, M. 2003, p. 43.

efeitos de poder e controle, fazendo com que as coisas sejam pensadas de um jeito e não de outro. (SILVA, M. 2003, p. 43)

Queremos considerar até aqui, que a representação Londrina Metrópole possui um discurso que, como vimos, mesmo sem base em sua imagem pública, foi capaz de institucionalizar a Região Metropolitana de Londrina.

Sader (1988)²⁵, se referindo especificamente aos movimentos sociais diz que a elaboração dos discurso realizados pelos movimentos demonstra a constituição de um novo sujeito político que faz emergir uma nova matriz discursiva capaz de reordenar os enunciados, nomear aspirações difusas ou articulá-las de outro modo, logrando que indivíduos se reconheçam nesses novos significados.

O mesmo autor cita Foucault:

“É precisamente no discurso que se articulam o poder e o saber. E por essa razão mesma, é necessário conceber o discurso como uma série de segmentos descontínuos, cuja função tática não é uniforme nem estável. [...] mas como uma multiplicidade de elementos discursivos que podem atuar em estratégias diversas”. (FOUCAULT, M. La volonté de savoir, 1977, p. 133 apud SADER, E. (1988, p. 59).

Evidentemente Eder Sader, baseando-se em Foucault, fala em novas matrizes discursivas, mas no caso de Londrina Metrópole, trata-se de uma reapropriação da matriz discursiva do desenvolvimento, ou seja, da metropolização como símbolo e signo do progresso.

As aspirações de se buscar a institucionalização da Região metropolitana de Londrina geraram um discurso que vem sendo articulado desde a década de 70. Num primeiro momento com o projeto Metronor, uma metrópole linear que ligaria Londrina à cidade de Maringá, passando por mais uma dezena de cidades. Já naquela época, se buscava através deste discurso ancorado na representação “*Metrópole Londrina-Maringá*”, e enunciado pelos técnicos do planejamento que de certa forma detinham “um saber” e “um poder”, propagar a idéia de uma nova identidade regional para as populações destes municípios.

²⁵ SADER, E. Quando novos personagens entram em cena: experiências e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo (1970-1980). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. p. 60.

Para Bourdieu, a luta a respeito da identidade regional é, antes de tudo, lutar por uma determinada classificação, uma luta pelo monopólio de fazer ver e fazer crer, de dar a conhecer e de fazer reconhecer, de impor a definição legítima das divisões do mundo social e, por este meio, de fazer e de desfazer os grupos. Com efeito, o que nelas está em jogo é o poder de impor uma visão do mundo social através dos princípios de divisão. (BOURDIEU, 2001, p. 113).

A região e as suas fronteiras, complementa o autor, não passam do vestígio apagado do “*acto*” de autoridade que consiste em circunscrever a região, o território, em impor a definição legítima, conhecida e reconhecida, das fronteiras e do território, em suma, o princípio de “di-visão” legítima do mundo social.

Este “*acto*” de direito que consiste em afirmar com autoridade uma verdade que tem força de lei é um “*acto*” de conhecimento, o qual, por estar firmado, como todo o poder simbólico, no reconhecimento, produz a existência daquilo que enuncia.²⁶

Para Bourdieu, a fronteira nunca é mais do que o produto de uma divisão a que se atribuirá maior ou menor fundamento na “*realidade*” segundo os elementos que ela reúne, tenham entre si semelhanças mais ou menos numerosas e mais ou menos fortes. “*Cada um está de acordo em notar que as “regiões” delimitadas em função dos diferentes critérios concebíveis nunca coincidem perfeitamente*”²⁷. Neste caso, a realidade é social de parte a parte e as classificações mais “*naturais*” apóiam-se em características que nada têm de natural e que são, em grande parte, produto de uma imposição arbitrária, quer dizer, de um estado anterior da relação de forças no campo das lutas pela delimitação legítima.

A fronteira acaba sendo o produto de um “*acto*” jurídico de delimitação, produz a diferença cultural do mesmo modo que é produto desta:

A ciência que pretende propor os critérios mais bem alicerçados na realidade não deve esquecer que se limita a registrar um estado da luta das classificações, quer dizer, um estado da relação de forças materiais ou simbólicas entre os que têm interesse num ou noutro modo de classificação e que, como ela, invocam frequentemente a autoridade científica para fundamentarem na realidade e na razão a divisão arbitrária que querem impor. (BOURDIEU, 2001, p. 115)

²⁶ BOURDIEU, p. 2001, p. 114.

²⁷ Idem, p. 115.

Desta forma, ainda para o mesmo autor, o discurso regionalista é um discurso performativo, que tem por objetivo impor como legítima uma nova definição das fronteiras e dar a conhecer e fazer reconhecer a região assim delimitada, e como tal, desconhecida até o momento, contra uma definição dominante, portanto, reconhecida e legítima, que a ignora.

É importante lembrar que o discurso “Londrina Metrópole” teve sua origem nos técnicos do planejamento urbano, sobretudo, arquitetos e engenheiros, tanto das duas principais cidades do norte do estado quanto da capital, e foi muito bem recebido pelos políticos envolvidos nessas regiões.

O “*acto*” da magia social que consiste em tentar trazer à existência a coisa nomeada pode resultar se aquele que o realiza for capaz de fazer reconhecer à sua palavra o poder que ela se arroga por uma usurpação provisória ou definitiva, o de impor uma nova visão a uma nova divisão do mundo social, consagrando um novo limite, uma nova fronteira²⁸.

Para Bourdieu, a eficácia do discurso performativo que pretende fazer sobrevir o que ele enuncia no próprio “*acto*” de o enunciar é proporcional à autoridade daquele que o enuncia. A autorização só é autorização se aquele que pronuncia está autorizado a autorizar, ou seja, tem autoridade pra isso. Mas não é só isso, o efeito de conhecimento que o *facto* da objetivação no discurso exerce não depende somente do reconhecimento consentido àquele que o detém, depende também, do grau em que o discurso, que anuncia ao grupo a sua identidade, está fundamentado na objetividade do grupo a que ele se dirige, isto é, no reconhecimento e na crença que lhe concedem os membros deste grupo assim como nas propriedades econômicas ou culturais que eles têm em comum. “*O mundo*

²⁸ BOURDIEU, P. 2001, p. 116.

social é também representação e vontade, e existir socialmente é também ser percebido como distinto” (BOURDIEU, 2001, p. 116-118).

Desta forma, para este autor, a definição de realidade deve ser buscada desde que se leve em conta ao mesmo tempo que “*o que é instituído*” se trata somente de uma resultante, num dado momento, da luta para fazer existir ou inexistir o que existe; e as “*representações*”, enunciados performativos, portanto, discursos que pretendem que aconteça aquilo que enunciam.

Pretendemos então, considerar que o discurso regionalista da “*Região Metropolitana de Londrina*”, se forma sob uma representação social moldada sem base em sua imagem pública, mas que vem ao longo de trinta anos sendo apropriados por “autoridades” que assumiram este discurso, sobretudo por técnicos, engenheiros, arquitetos e políticos.

O desafio de procurar desvendar as origens desta representação “Londrina Metrópole” nos leva a procurar outros discursos, que, também carregados de elementos simbólicos, estiveram presentes em determinados momentos da história dessa cidade contribuíram assim com a construção e desenvolvimento de outras representações sociais.

Sendo assim, iniciaremos nossa análise, partindo do período de formação e constituição do município de Londrina, com o discurso “Londrina Novo Eldorado” / “Nova Canaã”, que serviu entre outras coisas para a projeção desta região no cenário nacional no primeiro quartel do século passado. Um discurso carregado de simbologias e possivelmente um dos, se não o primeiro, a incrementar o imaginário desta cidade e região.

4 A REPRESENTAÇÃO “LONDRINA NOVO ELDORADO/ NOVA CANAÃ”

Antes de adentrarmos na análise do discurso “Londrina Novo Eldorado, Nova Canaã”, que influenciou na representação daqueles que se dirigiram ou passaram por esta região nas primeiras décadas do século XX, faz-se necessário explicitarmos o que queremos entender a respeito do termo “discurso”, à luz das contribuições teóricas elaboradas por Bakhtin (1895-1975).

4.1 “O DISCURSO” À LUZ DE BAKHTIN

Segundo este pensador russo, a especificidade das ciências humanas está no fato de que seu objeto é o texto, ou se preferir, o discurso. Em outras palavras, as ciências humanas voltam-se para o homem, mas é o homem como produtor de textos e de discursos que se apresenta aí²⁹.

O tema dominante em Bakhtin é o do dialogismo, ou do princípio dialógico.

Para Brait (1997), o dialogismo diz respeito ao permanente diálogo, nem sempre simétrico e harmonioso, existente entre os diferentes discursos que configuram uma comunidade, uma cultura, uma sociedade³⁰.

Segundo este mesmo autor, Bakhtin demonstra a possibilidade de estudar o discurso, isso é, não enquanto fala individual, mas enquanto instância significativa, entrelaçamento de discursos que, veiculados socialmente, realizam-se nas e pelas interações entre sujeitos. Sob essa perspectiva, a natureza do fenômeno

²⁹ BAKHTIN, M. Estética da criação verbal. São Paulo: Martins fontes, 1992, p. 31.

³⁰ BRAIT, B. Bakhtin e a natureza constitutivamente dialógica da linguagem In: Bakhtin, dialogismo e construção do sentido, BRAIT, B. (Org.) Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1997, p. 98.

lingüístico passa a ser enfrentada em sua dimensão histórica, a partir de questões específicas de interação, da compreensão e da significação trabalhadas discursivamente³¹.

Bakhtin considera que nas ciências humanas o objeto e o método são dialógicos.

Para Barros (2001)³², o texto ou discurso para Bakhtin se define como objeto significante, produto da criação ideológica ou de uma enunciação, com tudo que está aí subentendido como contexto histórico, social, cultural, etc, ou seja, o texto não existe fora da sociedade, só existe nela e para ela. O texto é constitutivamente dialógico, define-se pelo diálogo entre os interlocutores e pelo diálogo com outros textos. É único e não reproduzível.

Quanto ao método nas ciências humanas, Bakhtin considera que se trata da *“compreensão respondente”*, que é, na definição dialógica, o diálogo entre interlocutores. Esta *“compreensão respondente”* é, na verdade, a interpretação, através da qual o sujeito procura interpretar ou compreender o outro sujeito em lugar de conhecer apenas um objeto. Para Barros, o termo *“respondente”* assinala o caráter dialógico da interpretação: *“trata-se de uma relação entre sujeitos, Destinador e Destinatário, e a compreensão aparece como uma espécie de resposta a questões colocadas pelo texto interpretado. Toda compreensão é, dessa forma, dialógica.”* (BARROS, 2001, p. 25).

Para Bakhtin, a alteridade define o ser humano, pois o outro é imprescindível para sua concepção: *“é impossível pensar no homem fora das relações que o ligam ao outro”*³³:

³¹ BRAIT, B. 1997, p. 99.

³² BARROS, D.L.P. Contribuições de Bakhtin às teorias do texto e do discurso In: Diálogos com Bakhtin. FARACO, C.A. e al (Orgs.) Curitiba: Editora da UFPR, 2001, p. 24.

³³ BAKHTIN, M. (1992, p. 35-36).

Sobre este tema, Dahlet (1997), argumenta que, para Bakhtin, quando falamos, não estamos agindo sós. Todo locutor deve incluir em seu projeto de ação uma previsão possível de seu interlocutor e adaptar constantemente seus meios às reações percebidas do outro. Como decorrência desta reciprocidade, toda ação verbal toma a forma socialmente essencial de uma interação: *“Nenhum enunciado em geral pode ser atribuído apenas ao locutor: ele é produto da interação dos interlocutores e, num sentido mais amplo, o produto de toda esta situação social complexa, em que ele surgiu.”* (BAKHTIN, IN TODOROV, 1981, p. 50)³⁴

Desta forma, a vida é dialógica por natureza. Viver significa participar de um diálogo, interrogar, escutar, responder, estar de acordo, etc.³⁵

Bakhtin considera o enunciado como produto de uma enunciação ou de um contexto histórico, social, cultural, etc. O dialogismo define o texto e o discurso como um *“tecido de muitas vozes”*, ou de muitos textos ou discursos, que se entrecruzam, se completam, respondem umas às outras ou polemizam entre si no interior do texto.

Com relação ao caráter ideológico dos discursos, Bakhtin argumenta que: *“Se nos discursos falam vozes diversas que mostram a compreensão que cada classe ou segmento de classe tem do mundo, em um dado momento histórico, os discursos são, por definição, ideológicos marcados por coerções sociais”*³⁶.

³⁴ TODOROV, T. Mikail Bakhtin. Le principe dialogique, Paris: Seuil, 1981, Apud DAHLET, P. Dialogização enunciativa e paisagens do sujeito. In: Bakhtin, dialogismo e construção do sentido, BRAIT, B. (Org.) Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1997, p. 61.

³⁵ TODOROV, T. 1981, p. 318 apud. BARROS, 2001, p. 27.

³⁶ BARROS, 2001, p. 34.

Para Bakhtin, a idéia de que a criação ideológica não existe em nós, mas entre nós é exemplar no que diz respeito ao permanente diálogo existente entre indivíduo e sociedade, dimensão que a linguagem se encarrega de instaurar e mobilizar.

Segundo Brait (1997), Bakhtin procura explorar a idéia e centrar a discussão no fato de que a linguagem não é falada no vazio, mas numa situação histórica e social concreta no momento e no lugar da atualização do enunciado. Assim sendo, *“o significado da palavra está também ligado à história através do ato único de sua realização[...]”* (BAKHTIN/MEDVEDEV, 1978, p. 120, Apud BRAIT, 1997, p. 97³⁷)

A teoria de Bakhtin concebe o discurso como sendo uma construção híbrida e inacabada, por vozes em concorrência e sentidos em conflito. *“O sujeito pode modificar o seu discurso em função das intervenções dos outros discursos, sejam elas reais ou imaginadas”* (DAHLET, P. 1997, p.60).

O conceito de dialogismo se sustenta na noção de vozes que se enfrentam em um mesmo enunciado e que representam os diferentes elementos históricos, sociais e lingüísticos que atravessam a enunciação. Desta forma, as vozes são sempre vozes sociais que manifestam as consciências valorativas que reagem e que compreendem ativamente os enunciados. (ZOOP-FONTANA, 1997, p. 118)³⁸

As reflexões de Bakhtin sobre ciências humanas e a linguagem o colocam como um precursor dos estudos do discurso. Seu ponto de partida é o de colocar o texto e o discurso como lugar central de toda investigação sobre o homem.

³⁷ BRAIT, B. Bakhtin e a natureza constitutivamente dialógica da linguagem In: Bakhtin, dialogismo e construção do sentido, BRAIT, B. (Org.) Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1997.

³⁸ ZOOP-FONTANA, M.G. O outro da personagem: enunciação, exterioridade e discurso In: Bakhtin, dialogismo e construção do sentido, BRAIT, B. (Org.) Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1997.

Para o presente trabalho, queremos entender os discursos “*Londrina Novo Eldorado*”, “*Londrina Metrópole*” e “*Região Metropolitana de Londrina*”, com base na concepção bakhtiniana, na qual o discurso não é um mero enunciado que parte de um locutor, mas um enunciado que contém vários discursos implícitos veiculados socialmente. O discurso é compreendido como produto de uma situação social e histórica complexa, como um tecido de muitas vozes em interação, que acaba se perpetuando historicamente. Desta forma, o discurso contém um caráter ideológico, fruto dessas muitas vozes que o constituem, sendo muitas vezes marcado por coerções sociais.

4.2 O DISCURSO “LONDRINA NOVO ELDORADO”

O discurso “*Londrina Novo Eldorado, Nova Canaã*”³⁹, está inserido dentro de um outro discurso mais abrangente que é o “*Discurso Norte do Paraná*”. Quanto a este tema, tomamos como embasamento o trabalho de Tomazi (2000), intitulado “Norte do Paraná - histórias e fantasmagorias”. Neste trabalho o autor faz uma análise do discurso “Norte do Paraná” propagado desde os primórdios da “(re)ocupação”⁴⁰ dessa região, na década de 20 e 30, em jornais, revistas, artigos, livros e, mais recentemente, em dissertações de mestrado e teses de doutorado. Para este autor, existe uma unanimidade neste discurso que escamoteia uma outra versão da história e produz o que pode ser entendido por “fantasmagorias”⁴¹. Dentro

³⁹ Aqui entendemos o discurso “*Londrina Novo Eldorado*” e “*Londrina Nova Canaã*” com o mesmo significado, isto é, um adjetivo que enaltece as benesses de uma terra nova, uma nova região, diferente da diferenciação proposta por Arias Neto (1993).

⁴⁰ Para este autor, toda ocupação realizada nesta região no século XX, não passa de uma re-ocupação, já que esta região já era habitada por índios e caboclos desde o século XIX.

⁴¹ O autor entende por fantasmagorias criadas e presentes no discurso “Norte do Paraná” como manipulações que visam manter a estrutura de dominação, através de um processo hegemônico de criação e disseminação da memória histórica. (TOMAZI, N. D. “Norte do Paraná” Histórias e fantasmagorias. Curitiba : Aos Quatro Ventos, 2000, p. 24 e 25)

de um universo de fantasmagorias que Tomazi procura relativizar, existe o discurso “Norte do Paraná: Novo Eldorado” que, segundo esta tese, vai aos poucos mudando para “Londrina Novo Eldorado”.

Para este autor, o discurso “Novo Eldorado” é utilizado para toda a região norte do estado do Paraná e aparece já nos relatos de Plaisant (1908) da seguinte forma:

[...]A terceira exploração , a mais conhecida de todas, foi feita sob as ordens do Capitão-General de São Paulo, D. Luiz Antonio de Souza Botelho e Mourão, Morgado de Mourão, que enviou para Paranaguá o seu primo e ajudante de Ordens, Tenente Coronel Afonso Botelho de Sampaio e Souza, com a missão aparente de descobrir a famosa serra do Apucarana, **que a lenda transformara em novo El Dorado**, mas com o oculto desígnio de conquistar a província castelhana do Paraguai, em represália às forças de Buenos Aires que haviam desalojado do Rio Grande do Sul os portugueses⁴². (Destaque nosso)

Muitos foram também os panfletos que apareceram visando atrair imigrantes para o Paraná. Segundo Tomazi, um deles escrito em francês dizia o seguinte:

Aqui vai a propaganda de uma terra admirável, quase desconhecida dos estrangeiros, eu espero que minha audácia (de escrever em francês) ilustrará a divulgação do progresso e das belezas naturais do meu Paraná – **nova Chanaan** – [...] onde bando de aves volteiam no ar, onde as florestas são ocultos tesouros onde as montanhas são de ouro e os rios de esmeralda, onde os luars são envolventes e os nasceres do sol tem a cor de rosas frescas⁴³.

A expressão Nova Canaã aparece aqui se referindo a todo o estado do Paraná, em seguida ela será utilizada para a região norte desse estado.

A expressão “El dorado” do Paraná é utilizada por Victor (1913), ao escrever a respeito do sertão do Tibagi, não somente devido ao ouro e diamantes e

⁴² PLASANT, A.C. Cenário paranaense: descrição geográfica, política e histórica do Estado do Paraná. Curitiba: Typ. d'a República, 1908. apud Tomazi, 2000, p. 146.

⁴³ MUNHOZ, A. Le Paraná pour L'étranger Curitiba: Econômica, 1907, p. 10/11. Apud Tomazi, 2000, p. 146.

outros minerais presentes nesta região, mas também pela fertilidade impressionante de seu solo⁴⁴.

O jornal “O Estado do Paraná” em sua edição de 16 de janeiro de 1925 publica um editorial com o título: “A Zona Norte-Paraná”, onde procura chamar a atenção para as necessidades de mais e melhores estradas para escoar a produção do café:

Alonga faixa de terra roxa que abrange os municípios do norte do Estado incomparavelmente fértil, esteve, por muito tempo, insulada de nossa vida econômica, por falta absoluta de vias de comunicação. Ouvíamos falar dessa região e da sua assombrosa uberdade, como quem ouve a narrativa vaga da existência de uma terra fabulosa. [...] Incontestavelmente, o Norte do Paraná há de ser, em breves dias, o **El Dorado** sonhado por Francisco Orelhana, transmutando em searas de ouro todas as sementes que ali foram plantadas⁴⁵ (grifo nosso)

Para Tomazi, o discurso “Norte do Paraná” é construído assim, pelos que vivem fora dessa região ou por aqueles que, vivendo nela, querem que seja vista como uma alternativa a mais para o progresso do Paraná.

O mesmo autor cita a publicação intitulada “Álbum do Paraná” de Curitiba, provavelmente de 1928, uma matéria com o título: O Sr. Cel. José Carvalho de Oliveira e o Norte do Paraná”, onde o discurso El-dorado é pronunciado:

[...] Não medindo sacrifícios de nenhuma espécie, [...] o Cel. José Carvalho [...] adquiriu nas orlas dos rios Laranjinha, Cinza e Paranapanema, 45.000 alqueires de terra virgem, e deixou todas essa vasta faixa de terra dormir um quarto de século, até que chegasse a hora azada para realizar o que tinha em mente, isto é, de acordo com os poderes públicos desvendar todos os caminhos desse Tesouro de Aladim, desbravar toda (sic) este **El-dorado** maravilhoso e ignoto que viria, enfim um dia, a surgir para as lides formidáveis da vida agrícola. (grifo nosso).

⁴⁴ VICTOR, N. A terra do futuro: impressões do Paraná. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1913, p. 66/67.

⁴⁵ O Estado do Paraná, “A Zona Norte-Paraná” edição de 16 de janeiro de 1925, p. 1. Apud Tomazi, 2000, p. 178.

O mesmo discurso é visto em Luz (1973)⁴⁶, com o título “Rumo ao Eldorado”, quando se remete a sua passagem por Jacarezinho em 1929 e ao início da cafeicultura naquele município: “Era aurora de um novo ‘**Eldorado**’ e o florescimento de um Paraná mais próspero e rico”.

Até aqui temos o discurso “O novo Eldorado” e sua representação, dirigido especificamente para o norte do estado do Paraná, principalmente na região de Jacarezinho a Cornélio Procopio, a chamada Região Norte Pioneira, ou o Norte Velho. Porém, a partir de 1930, este discurso passa a também ser utilizado para as terras situadas na margem esquerda do rio Tibagi, o chamado Norte Novo. Essa mudança ocorre principalmente com a chegada da Companhia de Terras Norte do Paraná - CTNP, no final da década de 20, e que teve a maior parte de suas terras localizadas nesta região.

Antes de analisarmos este discurso neste novo período, vamos focar o que foi a Cia. de Terras, como surgiu e quais as suas relações com o governo Federal, com o governo do Estado do Paraná, e com surgimento da cidade de Londrina e demais cidades da região. Salientamos que embora não seja objetivo desta tese, não deixamos de também focar as implicações políticas nestas relações.

4.3 A COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ - CTNP

Pode-se dizer que a história da Cia de Terras Norte do Paraná – CTNP, está vinculada com a proclamação da República em 1889 e, particularmente,

⁴⁶ LUZ, A. M. O Norte Pioneiro: um pouco da sua história. Boletim do Instituto Histórico Geográfico e Etnográfico do Paraná, vol. 17, p. 100.

com a constituição federal de 1891, quando o poder de legislar sobre as terras passa para os governos provinciais. Segundo Cancián (1977, p. 115)⁴⁷:

A lei estadual nº 68 de 20 de dezembro de 1892 firmou o princípio de que as terras devolutas só deveriam ser alienadas a quem estivesse em condições de cultivá-las ou torna-las úteis, isto é, *“em troca de serviços que produzem benefício geral direto ou indireto – imediato em proveito da comunidade paranaense”*.⁴⁸

Para Tomazi (2000), o *“benefício geral em proveito da comunidade paranaense”*, do ponto de vista dos governantes paranaenses, significava basicamente aumentar a receita estadual via a arrecadação de impostos decorrentes da venda de terras e do aumento da produção agrícola⁴⁹.

A partir de 1915, o governo do Paraná passa a agir de forma mais efetiva com relação às terras do norte do estado. Com o objetivo de aumentar a arrecadação de impostos, passa a implementar uma política de imigração estrangeira, visando à extensão da produção cafeeira, procurou-se unir colonização e povoamento sem ônus para o poder público. A alternativa que se apresentava era atrair companhias e capitais privados para o processo de (re)ocupação das terras consideradas devolutas. (TOMAZI, 2000, p. 144 e 145)

Entre 1916 e 1922, várias leis estaduais são criadas⁵⁰. Através delas, empresas consideradas “colonizadoras” poderiam receber concessões do estado do Paraná até 50.000 hectares para desenvolver projetos onde se

⁴⁷ CANCIÁN, N. A. Cafeicultura paranaense (1900-1970) : estudo de conjuntura. São Paulo, 1977. Tese (Doutorado) – Departamento de História, Universidade de São Paulo.

⁴⁸ SILVA, N. A validade jurídica do decreto 3.060 reconhecida pelo nosso tribunal in: Bol. Dep. Geog. Terras Colonização. Curitiba, 1 (1): 34. jul. 1953 apud TOMAZI, 2000, p. 142.

⁴⁹ Um objetivo estritamente econômico.

⁵⁰ Merece destaque a lei estadual 1642 de 05 de abril de 1916 e a 1845 de 19 de março de 1919.

estabeleceriam colonos nacionais e estrangeiros. Os lotes de terras deveriam ser individuais tendo, na média, de 5 a 25 hectares.

A partir de 1919 muitas foram as concessões efetuadas na região em estudo. Dentre elas podem ser citadas as seguintes: Corain e Cia, Leopoldo Paula Vieira, no então município de São Jerônimo, a Augusto Loureiro, James Cody Terry e Percy James Allen, no então município de Tibagi. Em 1920 e 1921, ainda no município de Tibagi, foram feitas as concessões a Jacob Petry e Cia., José Hauer Junior, Geniplo dos Santos Pacheco e a Antonio Alves de Almeida. (Tomazi, 2000, p. 161).

Segundo Tomazi, as novas terras passaram a ser objeto de procura de grandes fazendeiros que não se instalavam nelas de imediato. Compravam-nas através das concessões a preço muito baixo e as deixavam como reserva para futuros empreendimentos ou simplesmente para especular mais tarde e uma coisa não excluía a outra.⁵¹

É neste cenário que vamos ter a constituição da Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP.

4.4 A CRIAÇÃO DA CIA. DE TERRAS

O surgimento da Cia de Terras está ligado diretamente aos interesses do governo do Brasil, na época, em conseguir um empréstimo da ordem de 25 milhões de libras à casa bancária inglesa Rothschild. Esta casa condicionou o empréstimo à presença e às recomendações de uma missão que ela enviaria ao Brasil:

Esta missão, portanto, teria como objetivo analisar a situação institucional e operacional de implementação das políticas monetária e fiscal que dessem garantia de pagamento do empréstimo solicitado. A

⁵¹ Sobre o caráter especulativo da estrutura agrária brasileira ver: PRADO JR. C. A questão agrária, 4 ed. São Paulo: Brasiliense, 1979.

missão inglesa imposta ao governo brasileiro, e não convidada por ele, como a maioria dos textos afirmam, vasculhou toda a estrutura econômica e financeira do Brasil, como verdadeiros auditores externos, algo parecido com o que fazem os técnicos do Fundo Monetário Internacional (FMI) nos últimos anos.

A Missão Montagu chegou no Brasil em 30 de dezembro de 1923 e voltou a Inglaterra em 4 de março de 1924, deixando um relatório extenso que apontava uma série de medidas que procuravam indicar como o governo brasileiro deveria se portar para, principalmente, ter um orçamento equilibrado. Para conseguir isso, as orientações eram as seguintes: aumento de impostos, corte rigoroso das despesas (redução do funcionalismo e de investimentos públicos), venda ou arrendamento (hoje diríamos, privatização) das propriedades do governo, aumento das exportações, abertura para o capital estrangeiro (com caráter preferencial aos ingleses), entre outros (TOMAZI, 2000, p. 180).

A relação entre o governo brasileiro e a missão Montagu expõe de forma clara como que os interesses políticos e econômicos estavam presentes. A “carta de intenções” da Missão Montagu também demonstra o caráter liberal de ordem internacional destas medidas. Não por “coincidência”, as cartas de intenções, de cunho neoliberal, se tornaram praxe, a partir da década de 70, principalmente nos relacionamentos do Brasil com o Fundo Monetário Internacional - FMI.⁵²

Joffily (1985)⁵³, discorre sobre a falsidade de um convite partido do governo brasileiro a uma missão inglesa. Para este autor, esta “invenção” teria de ser registrada no Relatório da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná e daí transferida para os livros didáticos da seguinte forma: *“Lorde Lovat veio como integrante da missão econômica chefiada por Lord Montagu, convidada pelo presidente Arthur Bernardes”*.⁵⁴

⁵² Sobre o neoliberalismo no final do séc. XX, ver Os sentidos da democracia – Políticas do dissenso e hegemonia global. OLIVEIRA, F. de e PAOLI, M. C. (ORGS.). Petrópolis, R.J: Ed. Vozes, 1999.

⁵³ JOFFILY, J. Londres – Londrina, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985, p.41.

⁵⁴ COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná. Publicação comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). São Paulo: 1977. p. 40.

Na realidade, o governo brasileiro se prestou a assumir um convite forjado pelos nossos credores de Londres. O governo precisava do empréstimo e a financeira inglesa impunha a missão Montagu. Desta forma ele, o governo, foi “convidado a convidar”. O governo brasileiro jamais formulou convite algum a N.M. Rotrchild & Sons ou a seus emissários, inclusive a Lord Lovat.

Para Joffily, parece que apenas Epitácio Pessoa teve conhecimento da verdade. Revelou o ex-presidente, a inexistência do alardeado “convite”, acrescentando: “[...] a missão inglesa de Lord Montagu foi para o nosso país uma vergonha, mascarada por um convite, imaginado apenas para dissimulá-la aos olhos da nação”⁵⁵.

Entretanto, apesar de toda a subserviência e ao caloroso tratamento dado por parte do governo brasileiro, o empréstimo não se concretizou devido a um embargo do governo inglês ao lançamento de títulos dos governos estrangeiros em Londres. Os títulos brasileiros seriam uma forma de caução, uma segurança do empréstimo. O que não significava o embargo para o lançamento de títulos de empresas inglesas que procuravam criar empresas em Londres com interesses em explorações no exterior.

Desta forma, Lord Lovat, membro daquela missão, visitou principalmente regiões de São Paulo e Paraná, em busca de terras para plantar algodão. A missão afirmava que o grupo do qual participava (Sudan Cotton Plantations Syndicate) instalado no Sudão, estava com dificuldades⁵⁶ e pensava em deslocar-se para outras regiões que pudessem suprir a indústria de tecelagem na Inglaterra.

⁵⁵ O Jornal, Rio, in O Dia, Curitiba, 26.11.1925 apud JOFFILY (1985, p. 45)

⁵⁶ Na fonte consultada, não está relatado quais seriam estas dificuldades.

Mas, Joffily induz a um outro entendimento quando afirma que o Norte do Paraná estava, desde o início, nos planos estratégicos de N. M. Rothschild & Sons inclusive a retirada de 40 dias de “Lord Lovat”⁵⁷, para uma visita nas futuras terras da companhia inglesa. “Sobram motivos para presumirmos que o afastamento de Lovat teria obedecido a prévias combinações visando pelo menos dois escopos: - avaliar as reservas de madeira-de-lei e; - avaliar a rentabilidade de um plano de loteamento.”⁵⁸

Segundo Tomazi (2000), vários autores afirmam, sempre ancorados no discurso da própria CTNP, que Lovat voltou para Londres e em 25 de abril de 1924, reuniu seus sócios e fundou a Brazil Plantations Syndicate Limited (BPSL), com um capital inicial de 200.000 libras esterlinas, visando investir no Brasil para produzir algodão. Esta experiência praticada nas regiões dos municípios de Birigui e Salto Grande no estado de São Paulo, não renderam resultados satisfatórios, devido à queda do preço do produto e à baixa qualidade das sementes, entre outros. Devido aos prejuízos, a Brasil Plantations muda seus planos:

Para se ressarcir dos prejuízos, em 1925 a Brazil Plantations resolveu criar duas outras empresas para executar um plano imobiliário: uma sediada em Londres, a Paraná Plantations Ltda, que financiaria todas as despesas; a outra, a Companhia de Terras Norte do Paraná, com sede em São Paulo e instituída em 18 de setembro, que executaria os planos colonizadores e imobiliários, todos cumpridos com rara habilidade. Os primitivos acionistas da Paraná Plantations eram os mesmos ingleses da Brazil Plantations; mas, o capital da Companhia de Terras foi quase todo subscrito pela última entidade, titular de 9.986 sobre 10.000 ações. Fica assim caracterizada a origem inglesa da empresa colonizadora, situação mantida até 1944, quando brasileiros compraram a totalidade das ações da Companhia de Terras (COMPANHIA..., 1977⁵⁹, p. 241 e 242 apud Tomazi, 2000, p. 181)

⁵⁷ Lord Lovat, como era apresentado, na verdade era Mister Montagu, e seu verdadeiro nome era Simon Joseph Fraser que era apresentado como “homem de vultosos interesses em terras e plantações de algodão”, mas que na verdade era o presidente do banco Samuel Montagu & Co. – um satélite de N.M. Rothschild & Sons, ambos localizados em Londres. (Joffily, 1985, p. 55)

⁵⁸ JOFFILY, J. 1985, p. 74.

⁵⁹ COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. Colonização e desenvolvimentos do Norte do Paraná. Publicação comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). São Paulo, 1977.

Para Tomazi, o discurso de “plantar algodão”, não passava de dissimulação: [...] a constituição da Companhia de Terras Norte do Paraná foi realizada para desenvolver um projeto imobiliário e não tinha nenhum interesse em plantar algodão, como a maioria dos autores procura enfatizar [...] ⁶⁰.

Entre 1925 e 1927, a Cia de Terras Norte do Paraná adquiriu 515.017 alqueires na região norte do estado, sua maioria na região de Londrina e Maringá (Fig. 05). Destes, 350.000 foram comprados junto ao governo do estado do Paraná⁶¹; 20.000 alqueires do Dr. Custódio José de Almeida; e surpreendentemente, 80.000 alqueires da Brazil Plantationa Syndicate Ltda – empresa do mesmo grupo empresarial – (que os havia adquirido na qualidade de cessionária da BRAVIACO - Companhia Brasileira de Viação e Comércio)⁶²; 30.000 alqueires da antiga concessão dada a Alves de Almeida; 15.017 alqueires da concessão dada a Paula Silva e 20.000 alqueires de Francisco Gutierrez Beltrão, anexas àquela gleba de 350.000 adquiridas na primeira transação com o governo estadual.

⁶⁰ TOMAZI, 2000, p. 182.

⁶¹ Esta transação foi realizada ao preço de 8\$000 (oito mil réis) o hectare, totalizando o montante de 6.776.000\$000 (seis mil setecentos e setenta e seis contos de réis) que seriam pagos da seguinte forma: 1.000.000\$000 (hum mil contos de réis) à vista e o restante no prazo de 12 (doze) anos, ou seja, 564.666\$660 (quinhentos e sessenta e quatro contos de réis, seiscentos e sessenta e seis mil, seiscentos e sessenta réis) por ano. Quantia facilmente arrecadada pela venda de lotes rurais e urbanos.

⁶² (TOMAZI, 2000, p. 182)

que a construíram não possuíam o capital suficiente para ampliá-la em direção do rio Tibagi. Assim, a Cia de Terras conseguiu “comprar” a CFSP/PR. Tomazi argumenta que esta Cia Ferroviária não foi comprada, mas sim doada. Este autor faz essa afirmação com base no depoimento de João Sampaio (Diretor-Presidente da CTNP) que afirma:

[...] já existia o ramal Ourinhos-Cambará... Eu conhecia a sua má situação financeira, decorrente da escassa distância percorrida (29 km). Aliviei a remoção da dificuldade, pela facilidade da compra da Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná. Procurei o velho amigo Barbosa Ferraz (...) Entrou-lhe pelos olhos a vantagem da minha proposta: A Cia de Terras renovaria o ramal e o prolongaria, para criar a nova zona do estado. **Indaguei o preço. Foi fulminante a resposta: oferecia à Cia. de Terras, de graça, todas as ações e a entrega imediata da Estrada** (...) Enviou-nos sem demora, o balanço rigorosamente fechado. (ZÓRTEA, 1975⁶³ apud TOMAZI, 2000, p. 183 que grifa)

Joffily (1985) acrescenta que em 1920, a ligação ferroviária entre as cidades de Ourinhos-SP e Cambará PR, foi uma concessão do governo do Paraná aos fazendeiros Antonio Barbosa Ferraz Junior, Leovigildo Barbosa Ferraz, Gabriel Ribeiro dos Santos, Manuel da Silveira Corrêa e Antônio Ribeiro dos Santos. Posteriormente, em 30 de junho de 1928, o privilégio foi transferido em favor da Paraná Plantations por quantia **não revelada**, prevalecendo ainda as seguintes vantagens:

- privilégio exclusivo dentro de uma faixa de 15 (quinze) km para cada lado do eixo da linha, para o fim de não ser ali concedida qualquer outra via férrea, de conformidade com o disposto no artigo 4. (Diário Oficial, Curitiba, 04.05.1928).
- direito de desapropriar terrenos, prédios e benfeitorias de domínio particular, [...] (Diário Oficial, Curitiba, 23.11.1934).
- isenção de impostos estaduais sobre materiais importados para os serviços da estrada de ferro; (Diário Oficial, Curitiba, 23.11.1934).
- isenção de todos os impostos estaduais e municipais que incidirem sobre a estrada, suas dependências, materiais e maquinismos; (Diário Oficial, Curitiba, 23.11.1934).
- direito de receber por km de linha construída e em tráfego, contado desde o ponto inicial no meio da ponte metálica sobre o rio

⁶³ ZÓRTEA, A. J. Londrina através dos tempos e crônicas da vida: homenagem aos pioneiros. São Paulo: Juriscredi, 1975.

Paranapanema, o valor de 28:800\$000 correspondente a 3.600 hectares de terras calculado na base do preço de 8\$000 por hectare. (Diário Oficial, Curitiba, 23.11.1934). (JOFFILY, 1985, p. 88 e 89).

Esta última vantagem caracterizava uma distorção contratual, já que, como foi visto, o trecho da divisa com o Estado de São Paulo, já estava construído até Cambará – PR, (29 kms), devido à concessão de 1920.

Desta forma, junto à CTNP foram anexadas a ferrovia e as terras pertencentes à Companhia Marcondes. Para Hoff (1991, p. 33)⁶⁴, esta companhia paulista foi fundada em 1920 e tentou colonizar os 500 mil alqueires de terras concedidos pelo governo do Paraná.

Em 1925, depois de mais de cinco anos, a companhia abriu falência e o Coronel José Soares Marcondes, autêntico pioneiro da Alta Sorocabana, sendo um dos fundadores, não conseguiu neutralizar o processo de falência da Companhia Marcondes nem sustar o ato do Presidente do Estado Afonso Camargo que considerava caducas as concessões de terras dadas àquela companhia e que, por fim, terminariam transferidas aos agentes da Rothchild, por preços irrisórios.⁶⁵

Hoff (1991, p. 33) argumenta também, que, em 1926, um empréstimo de bancos ingleses foi conseguido pelo governo do Paraná no valor de 7.200.000 dólares para a construção do porto de Paranaguá e para resgate da dívida do Estado. Em abril de 1928, o presidente Afonso Camargo, que havia assumido pela segunda vez o governo do Estado (naquela época a “presidência do Estado”), vende 2 mil apólices do porto de Paranaguá aos ingleses. Vale lembrar, segundo Joffily

⁶⁴ HOFF, S. A ocupação do norte in: Cenários da economia e política: Paraná. Paz, F. (Org). Curitiba: Ed. Prephacio, 1991.

⁶⁵ JOFFILY, 1985, p.80 e 81.

(1985, p. 81), que o mesmo Afonso Camargo, em 1928, tornou-se proprietário da área onde hoje está situado na cidade de Londrina o bairro Shangri-lá.⁶⁶

Desta forma, com várias concessões e negócios privilegiados, a CTNP adquiriu terras no norte do Paraná. Parte destas provindas da antiga concessão da Cia. Marcondes, além da ferrovia, que como foi visto, foi doada aos ingleses.

Um desses negócios pode ser pautado no próprio preço da terra vendido à CTNP conforme as palavras de Joffily:

O preço estipulado pelo governo paranaense foi de 8 mil réis o hectare, quantia esta que representava a diária de um carpinteiro ou o custo de 5 kg de feijão[...]

Convém frisar que foi pago à vista apenas um mil contos de réis e o restante, 5.776:000\$000 (cinco mil, setecentos e setenta e seis contos de réis), seria recolhido aos cofres do Estado à medida em que a companhia vendesse as terras, com o prazo de doze anos.⁶⁷

Nove anos depois, o Governo continuaria recebendo da subsidiária da Paraná Plantations, a CTNP, os mesmos 8 mil réis por hectare (Diário Oficial, 23.11.1934) (JOFFILY, 1985,p. 81)

Estas transações comerciais realizadas pelo governo do Paraná com as empresas inglesas foram denunciadas pelos jornais da época: “As concessões feitas pelo Estado a empresas particulares são concessões sem as devidas cautelas”⁶⁸. Mas vale lembrar a que teve maior repercussão na época:

Caio Machado, diretor de O Dia de Curitiba, denuncia as concessões absurdas do Estado às colonizadoras e os lucros fabulosos que os intermediários conseguem com as concessões. Com veemência denuncia a Brazil Plantations, que conseguiu facilidades absurdas por parte do governo. O jornalista publica editorial fazendo o julgamento de Munhoz da Rocha, Presidente, de Marins Camargo, Vice-presidente do Estado, e do senador Affonso Camargo. O autor da

⁶⁶ O bairro Shangri-lá pela sua localização privilegiada e pelo seu plano urbano em forma de jardins, tornou-se na década de 50, o primeiro bairro nobre da cidade.

⁶⁷ Escritura de Compra e Venda de Terras Devolutas, passada no cartório do 3º tabelião de Curitiba, Homero F. do Amaral (livro 1, folha 49)

⁶⁸ TERRAS do Paraná e sindicatos estrangeiros. Folha da Manhã, São Paulo, 15 de março de 1926, p. 1. apud HOFF, S. (1991, p. 33)

denúncia foi condenado a 20 meses de prisão e à multa de 10 contos de réis.⁶⁹

Esta denúncia comprova que existia na época uma oposição que não se conformava com as regalias concedidas às firmas inglesas, mas também que existia uma repressão em prontidão para agir nesses casos.

Com relação às benesses oferecidas pelo governo do Estado do Paraná aos ingleses da CTNP, Joffily argumenta que o Brasil era, em termos financeiros, “território da Rothschild”⁷⁰, e que não se pode esquecer que durante catorze anos os dois ilustres paranaenses governaram alternadamente e com uma vantagem, já que a filha de Afonso Camargo era casada com o filho de Caetano Munhoz da Rocha. Circunstância de família que naturalmente favorecia a sucessividade do mandonismo pessoal e administrativo. *“Não é espírito público e sim o interesse individual a pedra angular das oligarquias”* (JOFILLY, 1985, p. 83).

Numa época de incipiente estrutura industrial, a classe média estava ainda embrionária. Em conseqüência, a burguesia ocupava a um só tempo todo espaço político enquanto o tráfico de influência corria solto pela natural identificação entre os homens de partido e homens de negócios. [...]

A classe dominante, embora não associada – no sentido jurídico – com o grupo multinacional tem interesses paralelos nas comissões ou no controle da produção cafeeira. Só índios e posseiros nada ganhariam com a barganha. [...]

Afinal, quem ignora a prática tradicionalmente consagrada pela política latino-americana desde o Império: cada governante evita inquéritos da atuação do seu antecessor para não ser investigado pelo seu substituto. (JOFILLY, 1985, p. 51 e 52)

O elo entre os investidores ingleses e o governo do Estado do Paraná e o do Brasil facilitou os negócios para a Cia. de Terras Norte do Paraná. Tal singularidade demonstrou o caráter político dessas relações em benefício de

⁶⁹ A POLÍTICA do Paraná. Folha da Manhã, São Paulo, 11 de março de 1926, p.1.apud HOFF, S. (1991, p. 33)

⁷⁰ Segundo SAMPSON, A. Os credores do mundo. Editora Record, Rio de Janeiro : 1981, p. 38.

interesses particulares, entre eles, os da própria Companhia, que assim que pôde passou a vender os lotes adquiridos.

É necessário lembrar que entre a aquisição das terras do Estado do Paraná em 1925 e as primeiras vendas de lotes em 1929, ocorreu um intervalo de quatro anos.

Para Hoff (1991, p. 30), a década de 20 foi marcada por várias eclosões de levantes que eram noticiados quase que diariamente pelos jornais da época⁷¹. Para este autor, o período de quatro anos se deve a uma certa precaução por parte da Cia. de Terras, com relação aos movimentos revoltosos que aconteciam naquele momento no Brasil:

Devido a todos estes conflitos é pertinente supor que Lord Lovat não teve pressa em iniciar a colonização e preferiu preencher o vácuo de 4 anos realizando negócios diretamente com o governo do Estado, pois sabia ele, com a sua vasta experiência no mundo dos negócios e de política internacional que mudanças sócio-econômicas estavam em gestação no Brasil.⁷²

Após este intervalo, a Companhia de Terras Norte do Paraná começou a desenvolver suas atividades de loteamento fazendo intensa propaganda no Brasil e no exterior. Realçou sempre em seu discurso as maravilhas da região e da riqueza ali existente. Utilizou o já propagado discurso “Novo Eldorado” para vender suas terras, colaborando, desta forma, ainda mais com a propagação desta representação.

⁷¹ Entre estes se destacavam as revoluções nos estados e levantes na Marinha, entre os anos de 1924 e 1927; a Coluna Prestes de 1925 à 1927; as revoltas de Barretos Fructal, Jahu, em 1925; os assaltos a propriedades particulares do caudilho Fabrício Vieira e seu bando no Sul e Sudoeste do Paraná.

⁷² HOFF, S. 1991, p. 31.

4.5 TERRAS DA CTNP: “O NOVO ELDORADO”

Da mesma forma que o discurso “O Eldorado do Norte do Paraná” se desloca do Norte em geral, mais precisamente do “Norte Pioneiro” para o “Norte Novo” do Paraná, ganha ainda mais impulso com as propagandas da COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ - CTNP, que passou a comercializar mais de 500 mil alqueires nesta região.

A intensa propaganda detonada pelo capital colonizador não partiu, portanto, de um grau zero de significação, **não partiu de uma pura criação e difusão de imagens novas, sem referentes sociais a lhe servirem de base. Ao contrário, as companhias de terras se apropriaram de representações existentes**, redimensionalizando e instrumentalizando imagens que já circulavam, de forma ainda difusa e restrita, sobre aquelas portentosas terras sertanejas. Elas não apenas se apoderaram daquelas imagens correntes, utilizando-as em proveito do grande projeto, como potencializaram o conteúdo delas, ao mesmo tempo que inseriram significados novos decorrentes do novo contexto conjuntural em que se deu a efetuação desses empreendimentos.

[...]

Como item de uma prática mercantil que tinha nos loteamentos rurais seu principal objeto de comércio e especulação, a propaganda difundirá alhures **o mito de uma terra da promessa, região de prosperidade generalizada, paraíso sócio-econômico da pequena propriedade**, onde a igualdade de condições e a amplitude de oportunidades, asseguradas em última instância pela fertilidade inigualável da terra, permitiriam a todos uma ascensão rápida e assegurada. (BENATTI, 1996, p. 52)⁷³ (grifo nosso)

As propagandas das terras da CTNP se disseminaram no Brasil, principalmente nos estados de Minas Gerais, São Paulo e no próprio Paraná. No exterior ocorreu em alguns países europeus como Alemanha, Polônia, Áustria e Itália quando Lord Lovat nos anos de 1930/31 tornou-se grande agente/vendedor da Paraná Plantations/CTNP.

⁷³ BENATTI, A.P. O centro e as margens: boêmia e prostituição na “capital mundial do café” (Londrina: 1930-1970). Curitiba: 1996. Dissertação (Mestrado). Departamento de História, UFPR.

Os efeitos da representação “Novo Eldorado, Nova Canaã” no imaginário popular, não só no norte do Paraná, mas também no chamado “Norte Novo de Londrina” pode ser percebido no artigo de Zimmermann (1955), que escreve sobre quando conheceu a região norte do Estado do Paraná, em 1932.

Londrina resumia-se, naquela época, em um barracão para os serviços de administração da Companhia de Terras Norte do Paraná, um outro barracão, para a hospedagem dos compradores de terras, um hotel construído de madeira e mais ou menos trinta ranchos primitivos.

Entretanto nesta época, já havia se espalhado por toda a parte a notícia da descoberta da **nova Canaan**, das fabulosas terras do Norte do Paraná e já estava em plena evolução o formidável “rush” de uma onda humana procedente de todo o Brasil e do exterior que para lá demandava, a fim de fixar-se na **terra da promessa**⁷⁴. (grifo nosso)

Neste mesmo período, a ferrovia, agora propriedade da CTNP, já havia atingido a cidade de Jataí, hoje Jataizinho, em 1932. Foi preciso aguardar a construção da ponte sobre o Rio Tibagi⁷⁵. Só então a ferrovia pôde chegar até as cidades de Londrina, Cambé, Rolândia e Arapongas, atingindo a cidade de Apucarana, no quilômetro 269⁷⁶, em 1943.

Nesta primeira fase de vendas, a CTNP fundou os núcleos urbanos de Londrina e Cambé (na época chamada de Nova Dantzig) em 1930, Rolândia em 1932, Ibiporã em 1934, Arapongas em 1935, Mandaguari em 1937, Apucarana em 1938 e Bela vista do Paraíso em 1939. Estes primeiros núcleos urbanos são os que iniciaram a estruturação do eixo Londrina-Maringá e que décadas mais tarde se tornou alvo do projeto de desenvolvimento regional: Metrópole Linear Norte do Paraná – METRONOR, assunto que será tratado no capítulo 6.

⁷⁴ ZIMMERMANN, H.P. Entusiasmo e Realidade – I. Revista Panorama, v. 4, n. 35, 1955, p. 22.

⁷⁵ A ponte sobre o rio Tibagi, que hoje divide os municípios de Jataizinho e Ibiporã, foi inaugurada em 14 de junho de 1934.

⁷⁶ COMPANHIA... 1977, p. 251 e 252.

Na década de 30, as propagandas da CTNP continuaram e apareciam em vários jornais e revistas do Brasil, como se vê na própria publicação comemorativa do cinquentenário da Cia de Terras:

Em 1934, o renome da expansão promovida pela Companhia de Terras já corria muito. A fama da região logo transpôs suas próprias fronteiras no Tibagi e as do Estado em todos os quadrantes, rapidamente se divulgou pelos rincões brasileiros e, ultrapassando as lides nacionais, ecoou no Exterior como sendo a **“Terra prometida”, o lendário “Eldorado” sul-americano**⁷⁷.

Após a Segunda Grande Guerra, mesmo com a venda da Companhia, as propagandas continuam de forma significativa e reiterativa.

Em 1944, chega ao fim o período da fase inglesa na região com a venda/transferência da Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP e da Ferrovia ao governo brasileiro:

A venda/transferência das duas empresas se deu inicialmente devido à ação nacionalista do governo Vargas, que vetava a propriedade de terras a estrangeiros e onerava, com impostos, capitais estrangeiros aplicados no Brasil. Em 1939 através de um decreto, era encampada a ferrovia São Paulo-Paraná, entretanto ele só foi efetivado no momento em que houve um acordo geral para transferência das terras a um grupo nacional em 1944. Além disso, é necessário colocar que a venda de terras, pela CTNP, não havia sido o que se esperava. Ela havia vendido apenas 10.061 propriedades rurais (28,66% do tal de propriedades rurais) compreendendo 110.481 alqueires (19,70% da área total da área da CTNP). Houve, também, outro fator, aquele mais indicado pelo próprio discurso da CTNP: a Segunda Guerra, em andamento na Europa, exigia a repatriação de capitais ingleses para fazer frente aos gastos bélicos. Esta conjunção de fatores fez com que a ferrovia passasse às mãos do governo federal e as terras a um grupo de capitalistas paulistas que já tinha ligação estreita com a CTNP. (TOMAZI, 2000, p. 211)

Segundo Companhia (1975, p. 254 e 255), em 1942, as terras da CTNP foram oferecidas à venda em São Paulo e Rio de Janeiro e passaram a ser

⁷⁷ COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. Colonização e desenvolvimentos do Norte do Paraná. Publicação comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). São Paulo, 1977, p. 255.

negociadas por um grupo de empresários paulistas, liderados por Gastão Vidigal e Júlio de Mesquita Filho, reunidos a vários grupos paranaenses, cariocas, mineiros e capixabas. As negociações se arrastaram durante dois anos e só se concluíram em fevereiro de 1944. Entretanto, o governo ditatorial de Vargas impôs como condição imprescindível à cobertura cambial, a transferência da linha da empresa ferroviária, então retida em Apucarana, para o acervo da União. Assim se transferiu para o grupo nacional a totalidade das ações da Companhia de Terras, cujo patrimônio, além das terras não vendidas, incluía o território das cidades e distritos, vilas e patrimônios. A linha ferroviária foi transferida para o governo federal.

Apesar de ter vendido um pouco mais de 28% dos lotes rurais e 19% dos lotes urbanos, Tomazi (2000, p. 212), demonstra que a CTNP recebeu os lotes rurais em sua quase totalidade, à vista. Sem contar a venda dos lotes urbanos e os lucros obtidos com a empresa ferroviária associada que em 1944 contabilizou um lucro de 52 mil contos.

A partir desse ano a CTNP passou para as mãos de empresários brasileiros, que continuaram com a venda incessante dos lotes e conseqüentemente com a propaganda das terras e com a utilização do discurso “O NOVO ELDORADO, A NOVA CANAÃ”.

O mesmo discurso pode ser visto com maior veemência em Barroso (1956), quando procura conceituar socialmente o norte do Paraná:

Socialmente, o norte do Paraná, é o “tira-teima” de muita doutrina fazendeira antiquada; o feliz consórcio de muitas e muitas raças[...]. Só mesmo quem vive lá é que poderá ter alguma vaga idéia do que seja esta “Nova Babilônia”. Por fim, **o famoso Norte do Paraná é a Nova Terra prometida, a Nova Canaan**, onde todo o mundo espera fazer fortuna rápida e facilmente... É a terra onde , em verdade, se pisa sobre o dinheiro... É um presente do Céu às pessoas de boa vontade. É uma chama do Inferno para aqueles que só visam a exploração indébita, anti-humana, anti-nacional, tornando a vida

impossível lá onde ela deveria ser a mais fácil em todo o território nacional⁷⁸. (grifo nosso)

Em finais da década de cinqüenta, a CTNP, que em 1953 passou a chamar-se COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ – CMNP, havia loteado uma área com mais de 500 mil alqueires, distribuídos em 41.741 lotes rurais e quase 70 mil lotes urbanos, e fundado vários centros urbanos, incluindo as cidades que passaram a fazer parte do eixo Londrina-Maringá.

Tomazi argumenta, que, também, já existiam na época, alguns discursos contrários a essa idéia de “Eldorado” “Nova Canaã” que eram diferentes dependendo de como os agentes sociais situavam-se no processo produtivo.

O autor cita Silva (1961), que destaca a condição de exploração do colono no norte do Paraná:

O Colono é o que podemos chamar de protótipo do escravo branco, do agregado à terra, sempre condenado a viver na miséria, na submissão, no sofrimento. Vive sob um regime de trabalho antiquado de exploração rural em que, submetido à mais severa subordinação, ainda se obriga a prestar serviço gratuito, e a trabalhar por preço inferior ao justo e legal. Seu salário não atinge sequer 50% do mínimo legal, e ainda está sujeito à multa, vale, “barracão”. Se o colono não suporta a rigidez deste regime de trabalho é demitido sem aviso previo, sem paga alguma; se é o colono que se demite a procura de melhor contrato (coisa rara), então sua “mudança” ou seu misérrimos mantimentos são apreendidos pela fazenda para pagamento de multa imposta pelo descumprimento de contrato, ou para pagamento de dívidas que, em complemento ao salário de fome, foi obrigado a contrair. Salário mínimo, férias, assistência médica, higiênica são direitos proibidos para o colono; reivindicá-los sempre representou malandragem, subversão, comunismo⁷⁹.

Vale destacar também Nascimento (1962), em artigo intitulado “O camponês no norte do Paraná”:

⁷⁸ BARROSO, V. Famoso norte do Paraná: terra onde se anda sobre o dinheiro. Caxias do Sul: Ed. São Miguel, 1956, p. 7.

⁷⁹ SILVA, M. I Congresso dos trabalhadores rurais do Paraná. Revista brasiliense, n. 33, jan. fev. 1961, p. 58. Apud TOMAZI, 2000, p. 250.

Região agrícola das mais férteis do mundo é o Norte do Paraná. Tem sido decantada como Canaã e Eldorado, mas com toda a sua fabulosa produção, constitui um exemplo de como no regime capitalista, o camponês é sempre um explorado⁸⁰.

Nascimento no mesmo artigo ainda critica a corrupção e o estelionato que eram comuns no “Novo Eldorado”:

[...] À custa das terras do Estado, o suborno tornou-se política oficial; a compra de apoio ao Governo vinha noticiada nos editais do diário Oficial, que publicava os nomes dos contemplados, sempre parente e amigos de deputados, prefeitos, vereadores e dirigentes partidários. O Departamento de Terras, em Curitiba, regurgitava de aventureiros de toda a sorte a acompanhar requerimentos e despachos, distribuindo “bolas” aos funcionários corrompidos, enriquecendo os diretores perdulários. Nos corredores daquela repartição tramavam-se os maiores estelionatos da história do Paraná. Lá se constituíam as companhias colonizadoras, quadrilhas de salteadores e vendedores de terras. (NASCIMENTO, 1962, p. 125).

Para Tomazi, esses excertos fazem claramente um contraponto ao discurso “Norte do Paraná” como o “Novo Eldorado” e “Terra da Promissão” ao colocar alguns aspectos do lado daqueles que sofrem o “progresso” e a “modernidade”:

“Ao discurso de que a (re)ocupação foi pacífica contrapõe-se um outro discurso: o daqueles que sofreram a violência e a exclusão. Ao discurso de que a região situada ao norte do estado do Paraná foi e é uma “Novo Canaã”, um novo “Eldorado”, contrapõe-se o discurso daqueles que chamavam a Av. Higienópolis, em Londrina, de “Lágrimas de Lavrador”, pois ali moravam muitos fazendeiros.” (TOMAZI, 2000, p. 106)

Apesar de ter existido, esse contra-discurso não era divulgado, a não ser como vimos em algumas publicações acadêmicas, porém, serve para demonstrar que o “Eldorado” não era tão maravilhoso quanto se divulgava.

⁸⁰ NASCIMENTO, N. O camponês no norte do Paraná. Revista brasiliense, n. 41, 1962, p. 123. Apud TOMAZI, 2000, p. 250 e 251.

Por outro lado, a CTNP, agora Cia. Melhoramentos Norte do Paraná – CMNP, continuava propagando o discurso das qualidades do “Novo Eldorado”, como pode ser visto no encarte do jornal “O Estado de São Paulo” em sua edição de 15 de janeiro de 1965, em comemoração aos quarenta anos da Companhia com o título: “CERTEZA DE LUCRO E GARANTIA DO DIREITO DE PROPRIEDADE COLONIZARAM O NORTE DO PARANÁ”.

Segundo Tomazi, o discurso “Norte do Paraná” que inclui o discurso “Novo Eldorado” passa a ter nos anos 70, 80 e 90, novos críticos e novos propagadores, principalmente em trabalhos como artigos, dissertações e teses de autores ligados à academia, o que contribuiu para que este discurso continuasse vivo até os dias de hoje.

Enfim, o que se pretende mostrar com esta fantasmagoria, é que há uma especificidade no processo da (re)ocupação, que é falado como apenas “ocupação”. Esta especificidade foi designada, inicialmente, tendo por base, a “floresta exuberante” e a fertilidade da terra, bem como a presença da terra roxa, sendo designada como **“Terra da Promissão”, o “Novo Eldorado”, a “Nova Canaã”**, expressões que estarão presente nas diversas narrativas desde o início deste século, até os dias de hoje. (TOMAZI, 2000, p. 303) (grifo nosso)

Para este autor, o discurso “El Dorado” é apenas uma fantasmagoria, um discurso que procura silenciar elementos essenciais da (re)ocupação, como a violência e a exclusão. “[...] a idéia/imagem “EL DORADO” enquanto elemento discursivo, não terminou [...], continua viva e presente nos mais variados discursos” (TOMAZI, 2000, p. 275).

Com base nessas colocações, concordamos com Tomazi, mas, queremos considerar no presente trabalho que o discurso “Novo Eldorado”, “Nova Canaã”, “Terra da Promissão”, faz parte de uma representação social criada desde as primeiras décadas do século XX, e que aos poucos vai tomando uma nova forma com o a denominação de “Capital Regional” e a representação “Londrina Metrópole”.

Londrina, na condição de ter sido escolhida para sediar a sede da Cia de Terras, se firmou como importante centro na fase pioneira. O dinamismo de sua agricultura, principalmente a cafeicultura, fez com que esta cidade crescesse rapidamente e alcançasse o status de “Capital Regional” nas décadas de 50 e 60, o que também lhe conferia o título de “capital mundial do café”. Defendemos a tese de que este status foi gradativamente assumindo uma nova representação, a “Londrina Metrópole”, devido principalmente, ao rápido crescimento físico (incluindo a verticalização) e demográfico, que essa cidade passou a ter nas últimas décadas do século passado.

5 O ELDORADO TORNA-SE CAPITAL REGIONAL

Se nos anos 30 e 40 Londrina se consolida como uma importante cidade da região norte paranaense, é nas décadas de 50, 60 e 70 que esta cidade passa a ter um crescimento muito mais expressivo.

Tendo sido fundada em 1929 e levada à categoria de município em 1934, Londrina é considerada por muitos autores como a sede do maior empreendimento imobiliário já realizado até então no país pela Cia. de Terras Norte do Paraná – CTNP.

Segundo Nakagawara (1985)⁸¹, vários fatores foram importantes na atual configuração urbana da cidade de Londrina e região, entre eles, deve-se destacar o papel da Cia. de Terras. Para esta autora, o modelo de ocupação da CTNP, ora tem sido duramente criticado, ora enaltecido, ora relativizado, segundo a ótica de abordagem.

Os que criticam o seu modelo embasam seus argumentos afirmando tratar-se de uma empresa capitalista, na tentativa de explorar a região, viabilizar um modelo de ocupação que fosse altamente lucrativo, cujos resultados trouxeram a marginalização de uma grande parcela da população e uma dilapidação intensa dos recursos naturais.

Os que enaltecem a sua atuação, falam de um modelo privado de Reforma Agrária, com sucesso e trazendo desenvolvimento ao norte do Paraná e à cidade de Londrina, por ela fundada e sede da sua atuação na região. (NAKAGAWARA, 1985, p.1)

Para Nakagawara, a presença da Cia. de Terras Norte do Paraná é uma das pontas do “iceberg” de expansão dos ingleses, além mar. É o próprio processo da conquista ou do desenvolvimento das sociedades através dos tempos, seja pela estratégia, pela tecnologia, pela cultura ou pelo capital, cada vez mais internacionalizado.

⁸¹ NAKAGAWARA, Y. O Papel da Cia. De terras Norte do Paraná no crescimento de Londrina e da região norte paranaense. 1985. (mimeo.)

Entre os vários fatores que contribuíram com o empreendimento da CTNP, a autora destaca:

- O empreendimento de ocupação e viabilização dos assentamentos humanos realizado pela CTNP foi precedido de um planejamento global, no qual, tanto os assentamentos rurais como urbanos foram concebidos juntamente com um esquema de circulação de mercadorias e pessoas.

- O modelo de parcelamento de solos – rurais e urbanos -, obedeceu a um esquema em que a proximidade física dos assentamentos – 10, 15 e 20 km -, juntamente com o pequeno tamanho dos lotes rurais (predominando áreas de 10 e 20 alqueires), propiciou um grande adensamento populacional principalmente na área rural.

- A forma de parcelamento dos solos e as condições de venda propiciaram aos ex-colonos paulistas, formadores de café, meeiros e mesmo imigrantes, a possibilidade de aquisição das terras, rurais ou urbanas. Foram os trabalhadores na área rural paulista os maiores compradores de lotes rurais.

Para Nakagawara, nessa época, a não ser pela aquisição de pequenos lotes rurais, os agricultores e mesmo os estrangeiros tinham poucas possibilidades de serem proprietários de terras. O próprio momento histórico por que passava o processo de ocupação do Brasil, através dos avanços demográficos em áreas de fronteira agrícola, como também a cultura cafeeira, base da ocupação norte paranaense, favoreceu a formação de uma boa camada de classe média rural. Por outro lado, muitos ex-colonos da região e arrendatários tornaram-se proprietários de terras posteriormente⁸².

⁸² NAKAGAWARA, 1985, p. 3.

Um aspecto que não deve ser esquecido, salienta a autora, é a base territorial onde se efetivou esse empreendimento. As terras, constituídas de solos muito férteis, facilitaram o empreendimento “imobiliário-colonizador”, como também as condições topográficas, em sua maior parte com espigões de topos planos, e suavemente inclinados. As condições climáticas e principalmente a fertilidade do solo, propícias à cultura cafeeira, favoreceram também esse empreendimento.

Para Nakagawara, a atuação da Cia. de Terras, que se estendeu por uma área de mais de 500 mil alqueires paulistas, localizada na parte centro-norte do Estado, atraiu novos empreendimentos de ocupação, tanto por iniciativa de particulares como oficiais. A procura e a conseqüente valorização das terras atraíram outros tipos de investimentos, nas áreas comerciais, industriais e de serviços. No norte do Paraná, formou-se uma densa rede urbana comandada por Londrina, mas dentro da extensa área de interiorização e influência paulista⁸³.

O processo de evolução do capitalismo no Brasil nos anos 60 e 70 e as intensas geadas neste período trouxeram conseqüências como a mudança do uso do solo na região, onde a cultura permanente do café passou a ser substituída pelas culturas temporárias da soja, trigo e milho. A implantação de novas técnicas agrícolas, novos produtos, a utilização de insumos modernos, a mecanização crescente da agricultura e a implantação da legislação da atividade rural como o Estatuto do Trabalhador Rural de 1963, que serviu mais para acabar com a relação de trabalho do que para regulamentá-la, provocaram uma maior liberação da população rural. Estes fatores colaboraram com o esfacelamento das pequenas

⁸³ NAKAGAWARA, 1985, p.4.

propriedades rurais⁸⁴, com o êxodo rural e a decadência de muitos núcleos urbanos norte-paranaenses.

Bragueto (1996),⁸⁵ em seu estudo sobre a inserção da microrregião geográfica de Londrina na divisão territorial do trabalho, considera três períodos de análise: a) de 1930 a 1962 em que há o avanço e o predomínio da agricultura; b) de 1962 a 1975 em que tem início o processo de transformação da estrutura agrária, num primeiro momento com o declínio da cafeicultura e expansão da pecuária e num segundo momento, com o avanço das culturas temporárias mecanizadas, em conformidade com o novo padrão de acumulação do país e; c) de 1975 a diante em que a industrialização da agricultura, iniciada no período anterior, se consolida.

Para este autor, as mudanças que passam a ocorrer a partir da década de 60 são decorrentes das modificações do capitalismo no Brasil, ou seja, a passagem para uma nova forma de acumulação, marcada pela industrialização pesada, que nasce vinculada ao capital internacional e com o amparo do Estado.

[...] Essa nova etapa da industrialização acaba se concentrando no Sudeste e, em particular, em São Paulo. Por outro lado, a industrialização da agricultura que trouxe uma modernização conservadora, produziu uma determinada divisão social do trabalho no setor agrícola, a qual está ligada a uma divisão territorial do trabalho, tendente a especializar certos espaços no cultivo de produtos vinculados aos interesses desta política de industrialização, enquanto os pequenos produtores vinculados à produção alimentar são expulsos para áreas distantes dos mercados consumidores. (BRAGUETO, 1996, 262).

Para Bragueto, as necessidades da dinâmica da acumulação monopolista na Microrregião Geográfica de Londrina vão se intensificar a partir do final da década de 60 e décadas seguintes, marcadas por mudanças na produção

⁸⁴ Segundo Nakagawara (1985), de 1970 a 1975, o norte do Paraná perdeu mais de 75.000 estabelecimentos agropecuários.

⁸⁵ BRAGUETO, C.R. A inserção da microrregião geográfica de Londrina na divisão territorial do trabalho, São Paulo: Usp, 1996, p.258. (Dissertação de Mestrado).

agrícola diretamente vinculadas às necessidades de reprodução do capital industrial. Porém, a primeira manifestação deste processo na região vai se dar nos primeiros anos da década de 60, quando se acentua a crise da cafeicultura com a desagregação desta atividade e ocorrendo um crescimento acentuado da pecuária e, já a partir de 1970, com a intensificação da industrialização da agricultura:

[...] há uma redefinição da forma agrícola de produzir, havendo alterações significativas na utilização da terra, com o crescimento das lavouras temporárias para exportação e para processamento industrial, em detrimento das culturas alimentares de consumo interno e do café.⁸⁶

A substituição da lavoura permanente (café) pelas temporárias (soja, trigo e milho), que foram altamente incentivadas via crédito e que são quase que totalmente mecanizáveis em todas as etapas do processo produtivo, fez com que ocorresse uma generalização da tecnificação no campo transformando a Microrregião Geográfica de Londrina. Trata-se de uma das regiões do país onde tal processo foi mais intenso e, a rapidez, intensidade e tipo de tecnologia implementada, foram a principal responsável pelas profundas transformações na estrutura fundiária e nas relações de trabalho ocorridas na região, a partir de 1970.

Todas essas transformações influíram no desenvolvimento das cidades do norte do Paraná. Muitas entraram em decadência, devido ao êxodo rural, para outros centros num primeiro momento e, conseqüentemente, ao êxodo urbano, com a perda de sua população também na área urbana. Outras cidades passaram a crescer num ritmo mais acelerado, devidamente pelo afluxo dessa população migrante do Estado que passou a habitar suas periferias, como é o caso de Londrina.

De acordo com Bragueto (1996):

⁸⁶ Bragueto, 1996, p. 262.

[...] a intensificação do capital no campo traz alterações na relação do rural com o urbano, com a conseqüente proletarização do trabalhador rural, significando a urbanização da reprodução da força de trabalho rural, logo, há uma generalização da perda de população rural, acompanhada de um crescimento urbano de praticamente todos os municípios que passaram pelo processo de industrialização da agricultura. Isto por um lado, acarreta a conformações de periferias urbanas, inclusive nas pequenas cidades e, por outro lado, traz um crescimento muito mais intenso da população nos centros maiores e nas cidades vizinhas a estes centros. Desta forma, enquanto na maioria dos municípios do Norte do Paraná, houve uma redução da população rural, a qual em parte foi absorvida pela área urbana, porém, não o bastante para impedir um decréscimo da população total, na Microrregião Geográfica de Londrina, o crescimento urbano foi de grandes proporções, o que, por um lado, fez com que também houvesse um acentuado crescimento da população total e, por outro lado, em termos relativos, este crescimento foi muito mais intenso nas cidades de Cambé e Ibiporã, do que no centro maior que é Londrina. (BRAGUETO, 1996, p. 265)

Esta citação de Bragueto evidencia o fenômeno da intensa urbanização não só da cidade de Londrina, mas de suas cidades vizinhas, Cambé e Ibiporã, que juntas, acabaram por formar o início do aglomerado Londrina-Cambé-Ibiporã na década de 70.

5.1 O CRESCIMENTO DO AGLOMERADO LONDRINA-CAMBÉ-IBIPORÃ

Na tabela a seguir, é possível acompanhar o crescimento populacional que estas três cidades tiveram a partir da década de 50.

Ao analisarmos a evolução da população nesses três municípios a partir da década de 50 é possível afirmar que a população total da cidade de Londrina de 1950 a 1960 quase dobrou indo de 71.412 habitantes para quase 135 mil habitantes e em 1970, chegou a 228 mil habitantes. Em vinte anos esta cidade teve sua população total triplicada. Se olharmos com relação à população urbana, teremos esta indo de pouco mais de 34 mil habitantes em 50, para mais de 77 mil em 60. Foi nesta década que o número da população urbana superou o número de sua população rural. De 60 a 70, sua população urbana chegou a 163 mil em 1970, isto é, a população mais que dobrou nesta década. Também neste ano, sua população urbana chegou a 71% em relação à população total.

De 1970 em diante a população total da cidade de Londrina passou a crescer com menor intensidade se comparada com os números até 1970, mesmo assim sua população total chegou a 301 mil em 1980, 387 mil em 91 e 447 mil em 2000⁸⁷.

Se verificarmos apenas a população urbana da cidade de Londrina fica clara, esta dobra de 1950 a 1960, indo de 34 para 77 mil habitantes. De 60 a 70, chegou a 163 mil habitantes, um acréscimo de 86 mil habitantes. De 70 a 80 temos um acréscimo de 103 mil novos habitantes, chegando a quase 267 mil habitantes e em 91 contava com 364 mil habitantes na zona urbana com um acréscimo de mais de 97 mil habitantes nesta última década. Na década de 90 este acréscimo cai para 69 mil habitantes. De 1970 a 1991, temos em média 100 mil novos habitantes, por década, chegando para residir na zona urbana londrinense, o que dá uma média de dez mil habitantes por ano chegando a esta cidade.

⁸⁷ Neste último ano já descontada a população de Tamarana, antigo distrito que se emancipou em 1995 e que no censo de 2000 constava com aproximadamente 10 mil habitantes.

Quanto ao município de Cambé, sua população total passa a ter um crescimento mais acentuado na década de 70, quando vai de 35 mil em 1970 para mais de 53 mil habitantes em 1980; e na década de 80, contando em 1991 com 73 mil habitantes, um acréscimo de 20 mil habitantes nesta década. De 1970 a 1991, em vinte e um anos, Cambé vê sua população sendo duplicada. Em 2000, Cambé contava com 88 mil habitantes.

Quanto à sua população urbana, seu crescimento ocorre de forma mais acentuada a partir de 1970. Nesta década a população urbana de Cambé é triplicada, passando de 13 mil para mais de 44 mil habitantes em 1980. Na década de 80 sua população urbana tem um acréscimo de 22 mil habitantes e nos anos 90 de mais 15 mil habitantes, contando em 2000 com aproximadamente 82 mil habitantes residindo em sua área urbana. Este crescimento da cidade de Cambé está associado ao processo de industrialização que esta cidade passa a ter a partir da década e 70.⁸⁸

Com relação ao município de Ibiporã, este tem um crescimento mais modesto se comparado com os municípios de Londrina e Cambé, porém, não menos significativo devido a sua proximidade com Londrina. A população total de Ibiporã na década de 50 cresce em 6 mil novos habitantes, indo de 19 para 25 mil habitantes em 1960. Na década de 60 tem um acréscimo de apenas dois mil habitantes e fica estagnada com os mesmos 27 mil habitantes na década de 70. Porém, é nesta década que temos uma inversão em relação à população rural e urbana neste município. Sua população urbana que era de quase 13 mil habitantes em 1970, passa para 20 mil em 1980 e sua população rural que era de 14 mil em 1970, cai

⁸⁸ Em 2000 a porcentagem da indústria no PIB do município de Cambé era de 47,81%, muito além dos 21,22% em relação a cidade de Londrina. (Associação dos municípios do médio Paranapanema – AMEPAR).

para 7 mil neste mesmo ano. Nas duas décadas seguintes sua população tem um acréscimo em média de 7 mil habitantes. Passa a contar com 35 mil habitantes em 1991 e 42 mil habitantes no ano 2000.

Quanto à população urbana de Ibiporã, verificamos que ela dobra na década de 50 e 60, indo de 3 mil em 1950, para 6 mil em 1960 e doze mil habitantes em 1970. Na década de 70 tem um acréscimo de 8 mil habitantes, passando a contar com 20 mil habitantes em 1980. Um acréscimo de 10 mil habitantes, na década de 80, e 9 mil habitantes na década de 90, passando a contar com 30 mil habitantes em 1991 e 39 mil habitantes em 2000, respectivamente, residindo em sua área urbana.

Se verificarmos os números destes três municípios em conjunto que formam efetivamente o aglomerado de Londrina constatamos que sua população total, que em 1950 era de 110 mil habitantes, passa para 189 mil habitantes em 1960 (um acréscimo de + 79 mil habitantes); chega a 290 mil em 1970 (+ 101 mil habitantes); 383 mil em 1980 (+ 93 mil habitantes); 496 mil em 1991 (+ 113 mil habitantes) e 577 mil em 2000 (+ 81 mil habitantes). Se o crescimento populacional desses três municípios é bastante acentuado nestas cinco décadas, chegando a ter uma média de acréscimo populacional na ordem de 93 mil habitantes por década, pode-se dizer que é mais expressivo nas décadas de 60, 70 e 80, período que essa média chega a 102 mil habitantes por década.

Com relação à população urbana, o crescimento é ainda mais acentuado. Em 1950, a população urbana dos três municípios, que era de 44 mil habitantes, passa para 92 mil habitantes em 1960 (um acréscimo de 48 mil habitantes, a população mais que dobra); chega em 190 mil em 1970 (+ 98 mil habitantes); 331 mil em 1980 (+ 141 mil habitantes); 461 mil em 1991 (+ 130 mil

habitantes) e 554 mil habitantes em 2000, um acréscimo de mais 93 mil habitantes nesta última década. Se considerarmos as cinco décadas analisadas, temos uma média de acréscimo populacional na ordem de 102 mil novos habitantes por década, residindo na zona urbana desses três municípios. Se considerarmos as décadas de 60, 70 e 80 que receberam um maior número de novos habitantes, temos esta média de acréscimo populacional subindo para 123 mil novos habitantes por década e 135 mil novos habitantes por década, se considerarmos apenas as décadas de 70 e 80, as mais expressivas.

A análise desses números demonstra a expressividade do crescimento populacional dessas três cidades, principalmente Londrina a partir da década de 60 e Cambé a partir da década de 70. Ibiporã, em menor grau, também se beneficiou desse crescimento em conjunto devido a sua proximidade com a cidade de Londrina que acabou por formar nos anos 90, uma única mancha urbana no aglomerado constituído por estas três cidades.

Este crescimento vertiginoso da cidade de Londrina não se deu apenas em relação ao número populacional. Também economicamente Londrina passou a sentir um processo de desenvolvimento a partir da década de 60.

Segundo Nakagawara (1973)⁸⁹:

[...]as pesquisas realizadas demonstraram ser Londrina um poderoso foco de atração e de decisão do Norte do Paraná. Sendo um grande centro de comercialização e beneficiamento dos produtos regionais, como também de distribuição desses produtos e produtos regionais [...] Sendo Londrina o maior centro convergente e irradiador de serviços, como culturais, médico-hospitalares e financeiros, do norte do Paraná, como também um núcleo de comunicações[...].

⁸⁹ NAKAGAWARA, Y. As funções regionais de Londrina e sua área de influência. Universidade Estadual de Londrina, 1973, p. 2. Mimeo.

A mesma autora, em artigo de 1975⁹⁰, destaca que em meados da década de 70, Londrina confirmava a sua posição como a terceira cidade mais importante do interior do país, excetuando-se as capitais, em valor de cheques compensados, perdendo posição apenas para Santos e Campinas. Nesta pesquisa são delimitadas três áreas de influência de Londrina: 1- área de dependência direta de Londrina, limitada a oeste por Maringá e a leste por Cornélio Procópio; 2- área de influência intensa de Londrina, sendo o maior mercado consumidor dos produtos industriais de Londrina, se destacam alguns importantes centros regionais como Maringá, Paranavaí, Cianorte, Campo Mourão e Cascavel a oeste e sudoeste do Estado e Cornélio Procópio e Jacarezinho a leste do Estado e; 3- área de influência atenuada de Londrina a oeste do Estado de São Paulo, na região de Presidente Prudente, e ao sul do Estado do Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul.

As pesquisas realizadas por Nakagawara no início dos anos 70, como vemos, destacam Londrina como uma importante capital regional já naquela época. É importante destacar como vimos, que no censo de 1970, Londrina contava com uma população urbana de 163.528 habitantes e que no censo de 1980 chegou a 266.940 habitantes, um incremento de mais de 100 mil novos habitantes na década de 70 nesta cidade.

Para Cesário (1981), é na década de 60 que ocorre o maior número de implantações de indústrias na região, voltadas não somente para um mercado regional, mas também para um mercado nacional e externo (Garcia, Anderson Clayton, Braswey, Ultrafértil, Londrifarma-Ostan, etc):

Sem dúvida alguma, esta década marcou um crescimento industrial, acompanhado da transformação qualitativa no processo ainda novo. [...] o crescimento foi tanto quantitativo, com aumento das pequenas

⁹⁰ NAKAGAWARA, Y. Londrina: Poderoso foco de decisão econômica do Paraná. Universidade Estadual de Londrina. 1975, p. 4 Mimeo.

indústrias, geralmente voltadas para o mercado regional, como qualitativo, com o aparecimento de unidades de maior porte, com linhas de produção mais sofisticadas, voltadas para outros mercados. (CESÁRIO, 1981, p. 40)⁹¹.

Nakagawara, em pesquisa anterior (1972), mostra a expansão do mercado industrial de Londrina e as áreas que ele atinge a partir de 1968:

A expansão das influências do mercado extra-regional ocorre nos finais da década de 60. Determinadas áreas de mercado foram mais consolidadas. Como o sul de Mato Grosso, o oeste de Santa Catarina e as relações com a Alta Sorocabana cresceram transpondo o rio Tietê, penetrando em importantes cidades paulistas. O interior Rio Grandense, o sul de Goiás e o Triângulo Mineiro também consomem produtos industriais londrinenses, e no Estado do Paraná, além do crescimento bastante intenso do mercado paranaense, outras regiões como o sudeste e o próprio sul, incluindo Curitiba, começaram a consumir produtos das indústrias londrinenses. (NAKAGAWARA, 1972, p. 105).

Zucker (1989, p. 106)⁹², destaca que foi na década de 60 que ocorreram grandes transformações no setor agrário da região de Londrina e, conseqüentemente, o deslocamento humano para esta cidade, com um crescimento visível no setor secundário, com um aumento das indústrias modernas em relação às tradicionais.

Desta forma, a cidade de Londrina não só passou a ter um crescimento expressivo de sua população urbana a partir da década de 60, mas esse crescimento também passou a ocorrer com relação ao setor industrial e ao setor de comércio e prestação de serviços. A proximidade física de Londrina e Cambé contribuiu com o processo de aglomeração urbana que passou a existir entre essas duas cidades, sobretudo na década de 70, devido aos novos bairros de

⁹¹ CESÁRIO, A.C.C. Industrialização e pequenos empresários em Londrina. Curitiba: Grafipar, 1981, p. 40.

⁹² ZUCKER, M.L.M. A industrialização de Londrina (1980-1988). Uel, Departamento de Geociências, 1989. (Monografia de bacharelado).

Cambé, que passaram a se localizar distantes do centro desta cidade e contíguos aos bairros da zona oeste londrinense.

Todos estes fatores, juntamente com o expressivo crescimento que também ocorria com a cidade de Maringá, Apucarana, Arapongas entre outras, fez do eixo Londrina-Maringá, uma das regiões mais densamente povoadas e com significativas taxas de crescimento econômico e populacional no início da década de 70.

Estes fatores, somados às influências decorrentes do surgimento das regiões metropolitanas brasileiras em 1973, foram suficientes para despertar no meio de segmentos sociais como técnicos do planejamento paranaense um projeto de desenvolvimento regional que visava o desenvolvimento regional do eixo Londrina-Maringá. Com a METROPÓLE LINEAR NORTE DO PARANÁ – METRONOR, previa-se além da incrementação das atividades industriais, promover a integração econômica e regional pelo desenvolvimento de todos os setores.

Nos próximos capítulos analisaremos o processo de institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras na década de 70, o que foi o projeto Metronor e como que a partir deste, a representação “Londrina Metrópole/Londrina região metropolitana” passa a ser inserida e divulgada nesta cidade.

5.2 URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS NA DÉCADA DE 1970

O termo Região Metropolitana está diretamente associado ao termo Metrôpole e ao processo de urbanização.

O conceito original de metrôpole surgiu na antiga Grécia, com o significado de “cidade-mãe”. Segundo Francisconi e Souza (1976), este significado não expressa aspectos intra-urbanos ou dimensionais da cidade, mas sim suas funções em um sistema de cidades. Neste caso, a metrôpole era o lócus do poder político, social e econômico, a cidade que dominava as demais⁹³.

Para estes autores, o significado de metrôpole permanece através dos tempos, na medida em que metrôpole e colônia são termos que exprimem as relações de dependência que existem entre diferentes regiões ou centros urbanos.

Hoje, **metrôpole ou metropolitano significa igualmente a grande cidade**, com um significado que independe das funções de cidade-mãe sobre uma rede urbana, isto porque o crescimento urbano que se verifica no mundo contemporâneo criou gigantescos complexos urbanos, que não se caracterizam unicamente por serem metrôpoles de um sistema de cidades, mas por formarem núcleos com problemas qualitativamente diferente dos outros centros urbanos menores. O termo metropolitano passa então a englobar aspectos intra-urbanos, **criando-se a consciência de que existem problemas metropolitanos**. (FRANCISCONI e SOUZA, 1976, p. 149).

Castells (2000), associa o processo de metropolização como consequência do processo de urbanização. Com referência ao segundo processo, diz o autor, podemos distinguir nitidamente dois sentidos extremamente distintos do termo urbanização: 1- Como concentração espacial de uma população, a partir de certos limites de dimensão e densidade, e; 2- Difusão do sistema de valores,

⁹³ FRANCISCONI, J.G. e SOUZA, M.A.A. Política nacional de desenvolvimento urbano. Estudos e proposições alternativas. Série Estudos para o planejamento. Brasília: IPEA, n.º 15, 1976. p. 149.

atitudes e comportamentos denominados “cultura urbana”, que o autor adianta tratar-se do sistema cultural característico da sociedade industrial capitalista⁹⁴.

Para este autor, a tendência culturalista da análise da urbanização fundamenta-se numa premissa: a correspondência entre um certo tipo técnico de produção (definido por uma atividade industrial), daí o porquê de Castells considerar urbanização e industrialização; um sistema de valores (o modernismo); e uma forma específica de organização do espaço que é a cidade com uma determinada forma e densidade⁹⁵.

Castells afirma que a urbanização ligada à primeira revolução industrial e inserida no desenvolvimento do tipo de produção capitalista é um processo de urbanização do espaço, que repousa sobre dois conjuntos de fatos fundamentais: 1- a decomposição prévia das estruturas sociais agrárias e a emigração da população para centros urbanos já existentes, fornecendo a força de trabalho essencial à industrialização; e 2- a passagem de uma economia doméstica para uma economia de manufatura, e depois para uma economia de fábrica o que quer dizer, ao mesmo tempo, concentração de mão de obra, criação de um mercado e constituição de um meio industrial⁹⁶.

Para Castells, a problemática da urbanização no início dos anos 70 trazia várias características das quais destacamos: a aceleração do ritmo da urbanização no contexto mundial; a concentração deste crescimento urbano nas regiões ditas “subdesenvolvidas”, sem correspondência com o crescimento econômico que acompanhou a primeira urbanização nos países industrializados; e

⁹⁴ CASTELLS, M. A questão urbana. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 39.

⁹⁵ CASTELLS, M. 2000, p. 39 e 40.

⁹⁶ CASTELLS, M. 2000, p. 45.

o aparecimento de novas formas urbanas, em particular as grandes metrópoles e conseqüentemente as regiões metropolitanas.

As regiões metropolitanas para Castells são bem mais que uma inovação em relação às formas urbanas. O que as distingue, não é só seu tamanho, mas a difusão no espaço das atividades, das funções e dos grupos, e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica. *“A organização interna da metrópole implica uma interdependência hierarquizada das diferentes atividades”* (CASTELLS, 2000, p. 54).

Para este mesmo autor, esta interdependência hierarquizada é conseguida graças ao progresso técnico e conseqüentemente às mudanças acarretadas nos meios de comunicação, transportes, consumo e produção. Assim,

[...] A indústria está cada vez mais liberada com referência a fatores de localização espacial rígida, tais como matérias-primas ou mercados específicos, enquanto ao contrário, depende cada vez mais de uma mão-de-obra qualificada e do meio técnico e industrial, através das cadeias de relações funcionais já estabelecidas.

[...] Ao mesmo tempo, a importância crescente da gestão e da informação, e a ligação destas duas atividades com o meio urbano invertem as relações entre a indústria e a cidade, fazendo depender cada vez mais a primeira do complexo de relações suscitado pela segunda. (Castells, 2000, p. 55).

Para Castells, a dispersão urbana e a formação das regiões metropolitanas estão intimamente ligadas ao tipo social do capitalismo avançado, designado ideologicamente sob o termo de “sociedade de massas”.

Nos países industrializados, o crescimento urbano que gerou o sistema metropolitano foi inteiramente determinado pelo desenvolvimento econômico e caracterizou-se por dois traços fundamentais: 1- Um ritmo particularmente elevado, conseqüência, ao mesmo tempo, da fraca taxa de urbanização inicial e de uma afluência maciça de emigrantes atraídos pelos empregos suscitados por uma

industrialização acelerada; e 2- o predomínio da região metropolitana, enquanto forma espacial deste crescimento urbano e consequência de um crescimento econômico muito elevado e concentrado em alguns pontos do território⁹⁷.

Nos países “dependentes”, como denomina o autor, o desenvolvimento da urbanização e, conseqüentemente, do sistema metropolitano se dá de forma diferente. Primeiramente, nesses países, o crescimento urbano se dá de uma forma muito mais acelerada que aquela registrada nos países centrais e sem um crescimento econômico concomitante.

Segundo Castells, a urbanização assume algumas características nos países ditos subdesenvolvidos, das quais citamos duas:

1- o crescimento acelerado dos aglomerados, que se deve a dois fatores: a) o aumento das taxas de crescimento natural, consequência da diminuição da taxa de mortalidade, esta, por sua vez, provocada pela difusão súbita dos avanços da medicina; e b) a migração rural-urbana que é o fenômeno essencial determinante do crescimento urbano. A migração rural-urbana é muito mais devida a uma decomposição do rural do que como expressão do dinamismo urbano⁹⁸.

2- A urbanização “dependente” provoca uma superconcentração nos aglomerados, uma distancia considerável entre estes aglomerados e o resto do país e a ruptura ou a inexistência de uma rede urbana de interdependências funcionais no espaço. Como a migração para as cidades não responde a uma demanda de mão-de-obra, mas à tentativa de encontrar uma saída vital num meio mais diversificado, o processo só pode ser cumulativo e desequilibrado⁹⁹.

⁹⁷ CASTELLS, M. 2000, p. 57 e 58.

⁹⁸ CASTELLS, M. 2000, p. 85.

⁹⁹ CASTELLS, M. 2000, p. 88.

Em resumo, para Castells, a urbanização na América Latina caracteriza-se por:

[...] uma população urbana sem medida comum com o nível produtivo do sistema; ausência da relação direta entre emprego industrial e crescimento urbano; grande desequilíbrio na rede urbana em benefício de um aglomerado preponderante; aceleração crescente do processo de urbanização; falta de empregos e de serviços para as novas massas urbanas e, conseqüentemente, reforço da segregação ecológica das classes sociais e polarização do sistema de estratificação no que diz respeito ao consumo. (CASTELLS, 2000, p. 99).

Para Castells, para os países que sofreram um processo de industrialização mais efetivo a partir da segunda metade do século passado, como o Brasil, esta industrialização trouxe ampliação do mercado de trabalho e aumento da capacidade de investimentos públicos no meio urbano, provocando um aumento do nível de vida e a realização de certos equipamentos coletivos. Porém, a decomposição da estrutura agrária e os limites desta industrialização acentuaram o limite cidade/campo e resultaram na concentração acelerada da população nos aglomerados principais, gerando inclusive o sistema metropolitano em alguns casos.

Segundo Geraiges de Lemos (1992), na história da metropolização, a formação dos processos metropolitanos latino-americanos se dá nos anos 40, se limitando ao Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo e Havana, e, em especial, nos anos 50, quando este processo alcança todas as cidades importantes da América Latina.

“A partir de los años 50 hay lo que se diría um “deseo a la ciudad”.

América Latina necesitaba tener áreas metropolitanas para entrar em el modelo de

mundo desarrollado, hasta finales de los años 70, hay una lucha por el “deseo a la ciudad”. (GERAIGES DE LEMOS, 1992, p. 5)¹⁰⁰

Para esta autora, o capitalismo monopolista que comanda os processos econômicos a partir da Segunda Guerra Mundial “*exige a formação das metrópoles para obter as vantagens de localização*”, isto é, das infra-estruturas já existentes. Ao mesmo tempo exige também um mercado consumidor com novas formas de consumo, e uma mão-de-obra barata e em quantidade que não só produz, mas também consome.

É na década de 60 que as grandes cidades passam a receber uma grande massa populacional que não será toda absorvida pelo sistema produtivo. “*Es el momento em que aparecen las grandes periferias urbanas y cuando se requiere de una planificación*”¹⁰¹.

Segundo Geraiges de Lemos, dentro das políticas territoriais do Estado que passam a existir, surge a necessidade de se criar áreas metropolitanas com o objetivo de ordenar as chamadas “periferias urbanas”. Para esta autora, este é o momento da grande especulação imobiliária que se dá especialmente a partir das condições da venda da terra a prazo para os estratos mais pobres da sociedade.

A cidade de São Paulo até os anos 70 recebe mais de nove milhões de habitantes, dos quais sete milhões passam a habitar sua periferia. Para Geraiges de Lemos, estes sete milhões têm que fazer uma transformação muito grande não só a nível espacial, mas também a nível sócio-econômico.

¹⁰⁰ GERAIGES DE LEMOS, A. I. Los procesos de urbanización y metropolización em América latina: Bases para el ordenamiento territorial. Instituto Agustín Codazzi, Comisión de ordenamiento territorial, D.N.P. Sta. Fe de Bogotá, 1992.

¹⁰¹ GERAIGES DE LEMOS, A.I. 1992, p. 6.

“[...]Esta presión social trae las grandes luchas de los movimientos sociales, ya su vez una conciencia política de la necesidad del espacio y de nuevas formas de organización territorial y de política territorial urbana.”¹⁰²

No final dos anos 70, o espaço metropolitano se apresenta como um grande conflito entre o centro e a periferia, onde os contrastes do cotidiano da vida são cada vez mais marcantes: *“la periferia no es solo un término de contenido geométrico sino que dice peyorativamente cuantas necesidades sufren los que allí habitan.”¹⁰³*

Para Ascher (1995), a metropolização pode ser compreendida como um momento de maior complexidade do processo de urbanização, na medida em que:

[...] concentra de maneira crescente os homens, as atividades e as riquezas nas aglomerações de várias centenas de milhares de habitantes, multifuncionais, fortemente integradas à economia internacional. Ela é acompanhada de transformações significativas das grandes cidades, de seus arredores e de seu ambiente, constituindo espaços urbanizados mais e mais vastos, heterogêneos, descontínuos, formados a partir de diversas grandes cidades, cada vez menos ligada a uma economia regional, e cujo interior se transforma em espaços de serviços e lazer. (ASCHER, 1995, p. 33)¹⁰⁴

Segundo Ascher (1995)¹⁰⁵, o conceito de metrópole torna-se progressivamente mais complexo pois acompanha o dinamismo e a complexidade da realidade urbana. Da origem etimológica do termo metrópole, que designava a cidade grega, mãe de suas colônias e exportadora de guerreiros, comerciantes e deuses, nos anos 60 passou a referir-se a “uma grande aglomeração dotada de equipamentos terciários superiores, comandando uma rede urbana e uma zona de

¹⁰² GERAIGES DE LEMOS, 1992, p. 7.

¹⁰³ GERAIGES DE LEMOS, 1992, p. 8.

¹⁰⁴ ASCHER, F. Métapolis ou l’avenir des Villes. Paris: Odile Jacob, 1995, p. 33. Apud MOURA, R. e FIRKOWSKI, O.L. Metrôpoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum? IX Encontro Nacional da ANPUR. Anais. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001, p. 109.

¹⁰⁵ ASCHER, F. Apud MOURA, R. e FIRKOWSKI, O. L. 2001, p. 109.

influência extensa”¹⁰⁶, cuja área administrativa correspondente passou a se chamar área metropolitana.

Para Moura e Firkowski, citando Ascher (1995), atualmente, o termo metrópole qualifica grandes aglomerações urbanas, com milhões de habitantes e capazes de se relacionar economicamente com inúmeras outras cidades, sendo em essência multifuncionais. Ressaltam ainda as autoras, que de acordo com Shoumaker (1998), a metrópole ganha novo destaque após meados da década de 80, quando emergem distintas funções metropolitanas, que se relacionam mais aos serviços voltados às empresas, do que àqueles voltados à população, como ocorria nas décadas de 60 e 70. Assim,

As metrópoles de hoje concentram parte crescente das riquezas, do poder econômico, dos capitais, do processo de acumulação, do PIB e das atividades estratégicas. Igualmente concentram as categorias sociais mais abastadas e os empregos mais qualificados. No entanto, são nas metrópoles que se observam também as maiores desigualdades sociais, abrigando simultaneamente o “melhor” e o “pior” da sociedade contemporânea. (MOURA, R. e FIRKOWSKI, O. L., 1991, p. 109).

Desse modo, para Moura e Firkowski, ao mesmo tempo em que a metrópole pressupõe ela é também resultado do processo de metropolização, cujo alcance territorial é variável, assim como a forma espacial que assume, indo da continuidade à descontinuidade, do compacto ao diluído, ou apresentando-se na forma figurativa denominada por Ascher (1995) como “metastásica”, daí o termo “metápolis”. *“Esta seria a forma que integra ao cotidiano da metrópole territórios cada vez mais afastados, decorrentes do aparecimento de elementos metropolitanos em lugares não contíguos à metrópole”*¹⁰⁷.

¹⁰⁶ SCHOUMAKER, J. M. Metropolização – um dado novo? In: BARATA-SALGUEIRO (Coord.) Globalização e reestruturação urbana. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 1998. Apud. MOURA, R. e FIRKOWSKI, O. L., 2001, p. 109.

¹⁰⁷ MOURA, R. e FIRKOWSKI, O. L. 2001, p. 109.

Para Ascher (1995, p. 36), a formação das metápolis, como metrópoles altamente modernas, está relacionada à evolução dos sistemas urbanos em redes que evoluem de um tipo Christalleriano, pelo qual as cidades são divididas segundo uma hierarquia de influência e onde as relações são em função de seu tamanho, para uma rede em “cubos e raios”, de um sistema urbano “metropolitano”, onde só as grandes cidades mantêm relações diretas com numerosas cidades, e as cidades menores relacionam-se diretamente com uma cidade maior.

Desta forma, para Moura e Firkowski, o processo de metropolização não pode ser capturado por limites previamente definidos, o que agrava o conflito entre, de um lado, as estruturas territoriais e as unidades político-administrativas historicamente determinadas e, de outro, o processo. Daí o descompasso entre a institucionalidade e a espacialidade. Para elas,

[...] Esse parece ser a principal dificuldade ao se tratar da questão metropolitana na atualidade, pois as Regiões Metropolitanas brasileiras, [...] não dão conta da apreensão do processo, na medida em que encontram-se atreladas, muito mais, a interesses de ordem política do que à ocorrência do fenômeno.¹⁰⁸

Para as mesmas autoras, a idealização das Regiões Metropolitanas brasileiras guarda estreita semelhança com definições de áreas metropolitanas, bem como com estratégias de ordenamento territorial, ocorridas particularmente nos Estados Unidos e na França nas décadas de 50 e 60.

5.3 AS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS DA DÉCADA DE 70

A expressão “Região Metropolitana” apareceu na legislação brasileira em 1967, através do artigo n.º 164 da constituição federal onde se definia

¹⁰⁸ MOURA, R. e FIRKOWSKI, O.L., 2001, p. 109.

que a União, mediante lei Complementar, poderia estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma unidade sócio- econômica, visando a realização de serviços comuns.

Em 1968, o SERFHAU- Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, preocupado em estudar e fornecer diretrizes que possibilitassem uma política adequada para as maiores cidades brasileiras, contratou nove estudos locais. Essa tarefa tinha por meta organizar um seminário, com o apoio da ONU e presença de especialistas internacionais com o objetivo de fornecer ao governo subsídios para uma estratégia de intervenção no campo, que se convencionou chamar “pólos metropolitanos”¹⁰⁹.

Em 1969, a Emenda Constitucional n.º 1 manteve praticamente sem alteração conteúdo do artigo de 1967.

No ano de 1973 foi aprovada a Lei Complementar n.º 14, que, em seu artigo n.º 1 estabeleceu “[...] na forma do artigo 164, da Constituição, as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza”. Em seu artigo n.º 2 definiu que “[...] haverá em cada Região Metropolitana um Conselho Deliberativo e um Conselho Consultivo, criados por lei estadual”¹¹⁰.

No artigo n.º 5 da mesma lei, foram definidos como de interesse metropolitano, os seguintes serviços comuns aos municípios que integram a Região:

- I- planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;
- II- saneamento básico, notadamente abastecimento d’água, rede de esgotos e serviços de limpeza pública;

¹⁰⁹ WILHEIM, J. Urbanismo e Subdesenvolvimento. Rio de Janeiro: Saga, 1969.

¹¹⁰ COMEC. Metrópolis em Revista, Ano 1, n.º 1, Curitiba, 1999, p. 6.

- III- uso do solo metropolitano;
- IV- transportes e sistema viário;
- V- produção e distribuição de gás combustível canalizado;
- VI- Aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;
- VII- outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal.

No ano de 1974, a Lei Complementar n.º 20 incorporou a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Nesse mesmo ano foi criada a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana – CNPU, vinculada a Secretaria de Planejamento da Presidência da República e formada por representantes dos Ministérios da Fazenda, Indústria e Comércio, Transportes e Interior.

Para Moura e Firkowski (2001, p. 105), a institucionalização dessas regiões metropolitanas no Brasil, veio no bojo de uma política nacional de desenvolvimento urbano intimamente relacionada à expansão das multinacionais como forma de produção industrial e à consolidação da metrópole com lócus de tal processo.

Desta forma,

A inclusão de certas cidades no conjunto das regiões metropolitanas criadas naquele momento demonstrou sinais de fragilidade na concepção dos critérios que orientaram a seleção. Fragilidade que se torna evidente no caso das regiões metropolitanas de Belém e Curitiba. Nesta, a dinâmica metropolitana revelava-se, segundo alguns autores, **menos intensa do que até mesmo em outras áreas do próprio Estado, como aquela presente no eixo formado pelas cidades do norte do Paraná.** (MOURA E FIRKOWSKI, 2001, p. 105) (grifo nosso).

Para estas autoras, parafraseando Francisconi e Souza (1976), caso similar ocorreu também com Campinas e Brasília que foram preteridas do processo federal de institucionalização das regiões metropolitanas, o que demonstra que, nesse processo, prevaleceram interesses políticos, em detrimento, em alguns casos, de uma problemática qualitativamente metropolitana.

Para elas,

Esta definição das regiões pela Lei Complementar n.º 14 poderá ter sido motivada, principalmente, por razões de ordem política, de prestígio regional, e menos por dificuldades metodológicas. Mas, ao aceitar esses fatores, a Lei Complementar n.º 14 gerou conseqüências paradoxais e contraditórias; por exemplo, a região Campinas-Valinhos apresenta problemática metropolitana mais complexa que Belém ou Fortaleza; mesmo Londrina e Maringá têm relacionamento mais intenso que Curitiba com algumas cidades de sua região. (FRANCISCONI e SOUZA, 1976, p. 150)¹¹¹.

Como pode ser notado, pelo estudo de Francisconi e Souza, a região de Londrina-Maringá já era vista no início da década de 70 com uma dinâmica muito mais efetiva que a própria capital Curitiba com algumas cidades vizinhas.

Em resumo, prevaleceu nas regiões metropolitanas institucionalizadas no início da década de 70, um caráter político e um autoritarismo e centralismo do governo federal que acabaram por criar regiões metropolitanas onde os estados federados não tiveram autonomia para intervenção.

Mas a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras passou a gerar em muitas outras regiões o desejo de pleitear este status, ainda mais que naquele momento linhas de financiamento passaram a ser voltadas para as unidades regionais metropolitanas.

¹¹¹ FRANCISCONI, J.G. e SOUZA, M.A.A. Política nacional de desenvolvimento urbano. Estudos e proposições alternativas. Série Estudos para o planejamento. Brasília: IPEA, n.º 15, 1976.

Foi o que aconteceu com a região de Londrina-Maringá, que na mesma década de 70, passou a ser alvo de um plano de desenvolvimento regional com o sugestivo nome de “Metrópole Linear Norte do Paraná” – METRONOR, objetivo central do próximo capítulo.

6 A METRONOR E O INÍCIO DA REPRESENTAÇÃO “LONDRINA METRÓPOLE”

Este capítulo tem como objetivo fazer um breve resgate do que foi o projeto Metrópole Linear Norte do Paraná – METRONOR. Visa compreender sua concepção e desenvolvimento, suas várias fases, as interferências políticas que não eram raras, e como esse projeto de desenvolvimento regional teve seu fim depois de mais de dez anos de estudos. O objetivo primordial é analisar nos textos e documentos do próprio Metronor, e nas entrevistas por nós realizadas, os indícios que apontam para uma nova forma de se ver a cidade de Londrina a partir daquele momento, isto é, como uma “pré-região metropolitana”. Acreditamos que os elementos que contribuíram para que se desenvolvesse a representação social “Londrina Metrópole”, tenham suas origens na própria história do desenvolvimento de Londrina, mas, sobretudo, na implementação e divulgação do projeto Metronor na década de 70 e 80.

Pretendemos com esse resgate, apontar como o planejamento regional esteve presente na região de Londrina e Maringá nessas duas décadas, 70 e 80, em decorrência do próprio dinamismo demográfico e econômico que esta região passou a ter nas duas décadas anteriores, 50 e 60. Este dinamismo, fruto do desenvolvimento regional capitaneado primeiramente pela cultura cafeeira e depois pelo desenvolvimento da agricultura como um todo, chamou a atenção do Governo do Estado que tomou a iniciativa de encampar este projeto que tinha por objetivo o desenvolvimento urbano e regional do eixo Londrina-Maringá.

Como poderá ser percebido, as implicações políticas não foram aqui amenizadas, pelo contrário, fizemos questão de inseri-las com o intuito de demonstrar como estas fizeram parte do projeto METRONOR.

Falar sobre a METRONOR requer um cuidado especial pelo fato de que poucos documentos existem a seu respeito, e todos ligados à própria METRONOR. Devido a isso, nesta parte do trabalho, optamos em trabalhar com os principais documentos ligados a este projeto, porém, estes documentos foram insuficientes para esclarecer algumas dúvidas que pairaram em suas leituras. Assim, várias entrevistas foram realizadas com técnicos, professores, arquitetos, engenheiros e autoridades, que participaram do projeto METRONOR¹¹².

Segundo o GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ... (1980, p.1/1)¹¹³:

Qualquer intento de estudo, mesmo que a nível preliminar, sobre a Região Norte do Paraná, põe em relevo, de imediato, características singulares que a distinguem incontestavelmente de toda outra Região do País. **Em 1970, com apenas quatro décadas de colonização, sua densidade demográfica só encontrava paralelo em alguns dos estados norte americanos mais desenvolvidos;** suas exportações superavam as de vários países sul-americanos, atingindo a 80% do total exportado pelo Paraná e 12% do Brasil; sua rede de assentamentos urbanos abrigava 47% da população urbana do Estado e detinha cinco das suas dez maiores cidades, incluindo a segunda e a terceira - Londrina e Maringá, respectivamente. (grifo nosso).

A citação acima realça a importância da região norte do Estado já na década de 70, e destaca o eixo Londrina-Maringá, mas vale destacar a comparação que o documento faz da região em estudo com *“alguns dos estados americanos mais desenvolvidos”*. O mesmo documento também discorre sobre as transformações ocorridas nessa época, no espaço regional, sobretudo o êxodo rural e as concentrações agroindustriais provocadas pela modernização da agricultura e que conduziram a uma crescente concentração ao nível da sua rede urbana, através

¹¹² Nas várias entrevistas pode-se notar que alguns dos entrevistados chamam de “A METRONOR”, ao se referirem a Metrópole Linear do Norte do Paraná, outros preferem “O METRONOR”, se referindo ao PROJETO METRONOR.

¹¹³ PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria de Estado do Planejamento. Coordenadoria de Estudos e Projetos. METRONOR: Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá. Curitiba, 1980.

da qual algumas cidades têm apresentado crescimento muito mais expressivo que a média dos assentamentos urbanos restantes da região.

Desta forma,

Essa concentração, todavia, tem privilegiado os pólos regionais de Londrina e Maringá - além de Apucarana - o que vale dizer: os grandes centros do eixo Londrina-Maringá. Caracteriza-se um processo de entropia em que os pequenos núcleos de apoio rural debilitam-se, por “esvaziamento” demográfico e econômico, e no qual, inversamente, os grandes pólos regionais crescem por “inchaço” migratório mais que proporcional à concentração de atividades, determinando a necessidade de grande oferta de empregos por parte do setor produtivo desses centros. GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ (1980, p.1/2).

A análise desta citação evidencia um desequilíbrio quanto ao desenvolvimento da região norte, especificamente do eixo Londrina-Maringá. Tivemos, na realidade, nesta época, um crescimento populacional fortemente concentrado em cidades como Londrina e Maringá, de forma mais intensa, e Apucarana, com menor intensidade, e uma perda da população em pequenas cidades da região.

O mesmo documento ainda ressalva que este desequilíbrio entre os centros Londrina e Maringá e as demais cidades, fruto do incremento demográfico, dinamismo econômico e o crescimento urbano, somado à carência da terra¹¹⁴, determinou o surgimento de loteamentos chamados “populares” em municípios vizinhos, como Cambé e Ibiporã, em relação a Londrina e Sarandi e Paiçandu , com relação a Maringá . Entretanto, é destacado no documento, *“que dada à proximidade entre as cidades do Eixo - fruto do projeto de colonização da CTNP - esse processo*

¹¹⁴ Uma carência mais ligada a questão fundiária que a uma carência real.

assumiu verdadeiro aspecto de conurbação, tal como nas diversas regiões metropolitanas do País".¹¹⁵ (grifo nosso).

Aqui temos no documento pela primeira vez explicitado, o aspecto de "conurbação" que era perceptível, na época, entre a cidade de Londrina e suas vizinhas, Cambé e Ibiporã, ocorrendo o mesmo com Maringá em relação a Sarandi e Paiçandu. Este aspecto de "conurbação" é salientado em comparação como algo típico das regiões metropolitanas brasileiras daquele momento, algo esperado, para um projeto que visava o status de região metropolitana.

É também salientado que este fenômeno esconde uma divisão de encargos bastante perversa para os pequenos núcleos que, ao serem incorporados às áreas de expansão periférica dos grandes centros, passam a absorver os problemas destes em termos do abrigo e atendimentos a uma população de baixo poder aquisitivo, sem contar com os meios para tanto, pois as atividades geradoras de renda permanecem nos centros. Esta situação torna-se mais problemática pelo fato de que esse zoneamento se sobrepõe a um mosaico composto por unidades políticas distintas.

O documento ressalva que essa realidade, de maiores encargos para os pequenos núcleos, somada às carências históricas de infra-estrutura, fruto da excessiva velocidade de urbanização, não vem sendo acompanhado pelo concomitante provimento de benfeitorias do poder público em geral, o que agrava ainda mais o quadro.

Os fluxos pendulares, típicos de regiões metropolitanas, também são mencionados no documento:

A divisão espacial de usos, precedentemente mencionada, acarreta o surgimento dos chamados "fluxos pendulares" de transporte, de caráter cotidiano e que se estabelecem em torno das relações

¹¹⁵ PARANÁ (1980, p.1/2).

moradia-emprego, moradia-escola, entre outros, tendem a agravar as condições de tráfego, já bastante problemáticas ao longo do eixo Londrina-Maringá, não só pelo volume do tráfego rodoviário que o percorre, como principalmente pelo conflito com o tráfego urbano, já que em muitos casos, o eixo confunde-se com apropria avenida principal da cidade.” GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ (1980, p.1/3).

É importante adiantar que a própria duplicação da rodovia Londrina-Maringá acabou saindo pela chancela do projeto Metronor, como poderemos confirmar mais adiante.

Um outro problema também mencionado no documento é a questão do abastecimento de água para as cidades ao longo do eixo, já que estas, devido ao processo de ocupação, foram posicionadas ao longo do eixo viário posicionado sobre o principal divisor de águas.

De acordo com o mesmo documento,

O uso urbano passou a avizinhar-se das inúmeras nascentes de cursos de água da região, o que veio a provocar processos erosivos, de poluição de fundos de vale e a dificuldades para o abastecimento de água domiciliar e industrial, dado o afastamento dos caudais necessários. Além do fato de muitas cidades começarem a poluir os mananciais onde outras captam água mais a jusante.¹¹⁶

Esses problemas mencionados pelo documento em análise como “conurbação”, migrações pendulares entre municípios numa mesma área urbana, o crescente tráfego entre as localidades do eixo e a questão do abastecimento de água para os municípios serviram para justificar inicialmente o projeto Metronor, como pode ser percebido na seguinte citação:

Toda essa problemática, conclui o documento, revela que o processo de urbanização do conjunto de cidades situadas nesse eixo **começa a apresentar os contornos de estágios metropolitanos de desenvolvimento**, com a ocorrência de problemas próprios desses

¹¹⁶ PARANÁ, 1980, p. 1/3.

grandes aglomerados urbanos e requerendo medidas de intervenção também próprias dessa escala de urbanização¹¹⁷. (grifo nosso).

Esta citação explicita como o Plano Diretor do eixo Londrina-Maringá via este eixo no final da década de setenta. É importante lembrar que os estudos que culminaram com este documento iniciaram-se em 1977, mas a idéia de uma metrópole linear entre Londrina e Maringá é até anterior como poderemos ver mais adiante.

Como era de se esperar, os assuntos relacionados com o projeto Metronor passaram a ser vinculados pela mídia regional que via nesse projeto a concretização do expressivo desenvolvimento da região. Aqui defendemos a tese de que a representação Londrina Metrópole surge nesse momento, sobretudo, pelas reportagens do principal jornal da região, o que será tratado na segunda parte deste capítulo.

6.1 A METRÓPOLE LINEAR – PRIMEIROS ESTUDOS

A região norte do Paraná, pelo seu extraordinário dinamismo econômico e populacional, sempre despertou o interesse de estudiosos e pesquisadores, principalmente com relação ao seu processo de urbanização. Dentre os primeiros trabalhos que dedicaram atenção a este processo, pode-se destacar o “Plano de Desenvolvimento do Paraná”, elaborado em 1963 pela Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais – SAGMACS, mediante solicitação da Comissão de Planejamento Econômico do Estado PLADEP e da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná – CODEPAR. Este estudo já afirmava na época que: “*O Estado apresentava-se fundamentalmente*

¹¹⁷ Idem, p.1/4.

desintegrado, comportando áreas que, de ponto de vista das funções econômicas ou sociais, são freqüentemente isoladas ou tributárias de sistemas extra-estaduais” e recomendava: “[...] Para que o Estado do Paraná se desenvolva no sentido da sua autonomia e organicidade interna, é indispensável que crie um sistema unificado de pólos urbanos ligados a eixos de comunicação [...]”¹¹⁸

O documento ainda enfatizava que apenas Ponta Grossa, Londrina e Maringá constituíam, naquele momento, centros regionais relativamente completos, além da Capital. E aconselhava o Governo do Estado a apoiar o desenvolvimento destes centros de maneira mais efetiva, inclusive “(...) *concedendo auxílio financeiro para os planos diretores dessas cidades.*” (SAGMACS, 1963; Apud PARANÁ (1980, p.1/5). Este estudo continha um conjunto de diretrizes que contemplava o desenvolvimento econômico, o planejamento territorial e a melhoria dos quadros governamentais. Deveria ser implementado através de um elenco de programas, dentre os quais um de implantação territorial com objetivos como: “*Desenvolver os principais pólos urbanos regionais; e Criar condições de desenvolvimento urbano equilibrado para as cidades paranaenses*”¹¹⁹

Com relação a este processo de estudos realizados pela SAGMACS, e a reorganização no aparelho de Estado com vistas ao planejamento, o Sr. Gilberto Bueno Coelho¹²⁰ esclarece:

[...] o Paraná iniciou em 61 e 62, um processo bastante denso de transformações sociais e econômicas, onde o setor governo foi de certa forma propagandista neste processo, me refiro ao primeiro governo Ney Braga, onde se desenvolveu concepções sobre algumas estratégias de desenvolvimento do Estado, como também, se passou a ter claro o papel do território, e como ele poderia ser organizado e reorganizado, como complementar a estratégia do desenvolvimento global. Esse processo ampliou de muito, o

¹¹⁸ PARANÁ (1980, p.1/4).

¹¹⁹ (SAGMACS, 1963; Apud PARANÁ (1980, p.1/5).

¹²⁰ Sr. Gilberto Bueno Coelho, arquiteto, na época (1976-1977), coordenador da área de estudos e projetos da Secretaria de Estado do Planejamento. Entrevista concedida em 23 de abril de 2002, Curitiba PR.

aparecimento e a consolidação de uma burocracia já com um bom grau de profissionalismo dentro do estado, calcada em estudos e análise de desenvolvimento dentro do Estado do Paraná, que começaram a mudar algumas idéias com relação a reorganização do Estado do ponto de vista institucional e administrativo, muitos daqueles projetos, que hoje nos referimos genericamente como projetos da SAGMACS, tomaram destino das prateleiras, mas não dá pra ignorar, que mesmo que indiretamente eles acabaram influenciando[...] eles que lançaram o germe de projetos como Plano diretor para Curitiba, a criação do IPUC (Instituto de planejamento urbano de Curitiba)... Aqui estamos no início dos anos 60. Os anos 60 também foram marcados por um processo de intensa movimentação da população no território paranaense, o crescimento acelerado das cidades do norte do Paraná como Londrina e um pouco mais tarde Maringá. Enfim, começa a aparecer no cenário um quadro alternativo em que você poderia realmente pensar ainda dentro de um tipo de concepção de planejamento da época, de metrópoles e pólos de equilíbrio, que lá (região norte) teria condições pra se ter uma alternativa. Aquele aglomerado que lá se formava estava a mesma distância que o pólo paulista e Curitiba, já tinha até uma ligação mais antiga com São Paulo, mais consolidada. Mais o que se nota é um processo de distanciamento, digamos assim, Curitiba por várias razões vai adquirindo dinamismo e ultrapassando a condição de ser uma cidade meramente abrigo de uma burocracia de Estado para se transformar numa cidade, primeiro de prestação de serviço, depois sede de algum tipo de industrialização, atraindo mais população e crescendo a partir daí a taxas nitidamente superiores daquelas verificadas no restante do Estado. No começo dos anos 70, há no âmbito do governo uma retomada de algumas teses da antiga SAGMACS, muito até influenciado pelas pessoas, que eram as mesmas, que passam a participar de um governo. Há um período de um governo que era do Prof. Parigot de Souza, que é um governo técnico digamos assim, marcado com a presença de engenheiros, principalmente da área de rodovias e energia, e foi breve, logo o Governador faleceu... Mas foi ele que deu uma reorganização no aparelho de Estado com vistas ao planejamento, não só global, a nível de Estado, **mas com uma influência de um pessoal onde a visão de mundo estava fortemente determinada pelos aspectos territoriais da organização do espaço, são arquitetos, urbanistas, [...]** a consolidação do autoritarismo, a prevalência do planejamento como instrumento de gestão[...] (Gilberto Bueno Coelho). (grifo nosso)

Com base nesta nova realidade que passava a se configurar no processo de planejamento do Estado, a CODEPAR e o Departamento de Assistência técnica aos Municípios – DATM, resolveram criar a Comissão de Desenvolvimento Municipal – CODEM, com o objetivo, entre outros, de realizar planos e projetos para as prefeituras daqueles pólos urbanos regionais, com vistas a

assegurarem melhores condições de desenvolvimento, principalmente pela elaboração de planos diretores de cidades como Apucarana e Maringá, concluídos em 1967, além do diagnóstico de Londrina, realizado em 1968 e que deu apoio ao posterior plano diretor da mesma.

Estes estudos começaram a destacar ainda mais o complexo urbano da Região Norte do Paraná, salientando nele o nível hierárquico de Londrina e Maringá no espaço paranaense. Entretanto, foi no documento intitulado “Política de Desenvolvimento Urbano do Paraná – PDU/PR”, elaborado em 1972, que essas duas cidades são, pela primeira vez, tratadas a partir de uma perspectiva integradora, quando, ao enunciar uma de suas alternativas para a organização funcional-urbana do território paranaense, propõe que o mesmo seja estruturado com base em três grandes eixos de desenvolvimento: O Eixo Leste, constituído pelo sistema Paranaguá, Curitiba, Campo largo e Ponta Grossa; O Eixo Oeste, formado pelo conjunto Cascavel, Toledo, Marechal Cândido Rondon e Guaíra; e o Eixo Norte, compreendido pelo aglomerado urbano Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Cambira, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva e Maringá, ou simplesmente Eixo Londrina-Maringá.¹²¹

A proposição desses três eixos foi considerada como alternativa preferencial dentre as formuladas pelo documento da PDU/PR, e acabou por motivar a realização de outros estudos ligados ao sistema de planejamento do Paraná. Estudos que procuravam a viabilidade de operacionalização, sobretudo de uma política industrial para o Estado. Assim, foi elaborado em 1973 pelo Grupo de Estudos para as Atividades Agroindustriais do Paraná – GEAAIP, mediante convênio entre o Governo do Paraná e o Ministério do Planejamento, o “Estudo de Integração

¹²¹ PARANÁ (1980, p.1/6)

de Pólos Agro-Industriais do Paraná – 1ª Fase”, o qual, através de análises de cunho predominantemente econômico, reconheceu o Eixo Londrina-Maringá como uma das principais áreas de concentração industrial do Estado.¹²²

Segundo este mesmo documento:

[...] a concepção de “eixo de desenvolvimento urbano”, proposta no documento da PDU/PR, veio agregar-se o conceito de “eixo-industrial”, como aporte do estudo das agroindústrias do Paraná, fato que originou solicitação da Secretaria de Estado do Planejamento – SEPL ao Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social – IPARDES, ainda em 1973, no sentido de que elaborasse o “Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná – PROEI”, o qual deveria procurar, em primeira aproximação, estabelecer a localização de áreas industriais e os requisitos para a sua implementação nos três eixos citados. Em 1975, também através de convênio com a SEPL, a Universidade Federal do Paraná – UFPR, elaborou o documento “Planos Industriais Leste, Norte e Oeste do Paraná – PRI”, onde são retomadas as investigações do trabalho, acima, porém em maior grau de aprofundamento, agregando também considerações sobre os perfis mais viáveis para cada um dos eixos industriais e sobre os mecanismos institucionais necessários à implementação dos mesmos. (PARANÁ, 1980, p.1/7).

Segundo o Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá, esses trabalhos acima mencionados já consideravam este eixo como a região metropolitana mais efetiva do estado naquele momento:

Conquanto esses trabalhos concordassem ser o Eixo Norte, à época, o de maior coesão dentre os três eixos, **constituindo a região metropolitana mais efetiva do Paraná** – mercê, tanto da proximidade física de seus centros componentes, quanto do expressivo feixe de infra-estrutura existente entre eles.¹²³ (grifo nosso).

Esta citação é importante, pois mostra que não era apenas um único trabalho, ou um único grupo de técnicos que via o eixo Londrina-Maringá com características de uma região metropolitana na época. São trabalhos que datam

¹²² Idem.

¹²³ PARANÁ, 1980, p.1/7.

desde 1973, que por coincidência o ano da aprovação da Lei complementar nº 14 que instituiu as primeiras regiões metropolitanas brasileiras.

Apesar da constatação acima, foi no espaço do Eixo Leste que vicejou o surto de industrialização do Estado, iniciado na década de 70, não apenas por se localizar aí capital do Estado e uma das metrópoles oficiais do país, mas devido também à criação da “Cidade Industrial de Curitiba – CIC” e do “Distrito Industrial de Ponta Grossa – DIPG” que ensejou em um momento favorável da conjuntura nacional, as condições necessárias à instalação de novas indústrias na região¹²⁴.

Devido aos bons resultados das iniciativas voltadas ao fomento da industrialização na área do Eixo Leste, para o qual contribuiu também a implementação da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC, decidiu a SEPL que era necessário providenciar ações semelhantes com relação ao Eixo Norte, o Eixo Londrina-Maringá, acatando as recomendações contidas no documento do PRI, as quais ao afirmarem que: “[...] *a função industrial deve estar organicamente relacionada com as demais funções urbanas*[...]” e que seria necessário “[...] *definir um zoneamento industrial polivalente, que atenda a todos os requisitos de implantação, sem interferir na qualidade do meio ambiente urbano*[...]” reconheciam que: “[...] *o próprio zoneamento global do uso do solo é o principal protagonista da definição das diretrizes de implantação e expansão industrial*...” e propunham:

[...] a expansão linear orgânica do binômio área industrial/área urbana, amoldando-se à topografia, posicionando-se adequadamente com relação aos ventos dominantes, ao sistema viário e às estruturas urbanas, é processo que deve ser balizado através de uma visão prospectiva. (PRI, 1975 apud Paraná, 1980, p. 1/7-8).

¹²⁴ O Estado subsidiou estas iniciativas principalmente com a implantação de infra-estrutura nestes distritos.

Assim, a Secretaria de Estado do Planejamento resolveu que as ações a serem empreendidas no eixo Londrina-Maringá seriam concebidas a partir de um Plano Diretor previamente elaborado, o qual, por sua vez, seria precedido de estudo contendo os “Termos de Referência” definidores do escopo e do campo de abrangência do Plano que deveria obedecer a um enfoque integrado, em que os aspectos pertinentes à promoção industrial estivessem acoplados à definição de diretrizes globais de desenvolvimento, sobretudo de caráter físico-territorial.

Sobre esta fase tem-se o seguinte relato do arquiteto responsável pelo termo de referência em relação ao eixo norte:

[...] Daí eu recebi esta encomenda que era de fazer os termos de referência para orientar a posição do Estado em relação ao eixo norte, pois a proposta já estava lá... Daí estudando as propostas anteriores, e dado os antecedentes históricos, **estávamos diante de um conjunto de cidades com alto dinamismo e um grande potencial de integração** que se reforçada, se estimulada, elas poderiam continuar evoluindo sem perda de sua identidade histórica, mas evoluindo de forma a se somarem, fortalecendo, privilegiando as opções alocativas ao longo do eixo e não no sentido radial concêntrico a partir de cada núcleo urbano. Daí surgiu a idéia de um cenário não muito longínquo destas cidades estarem integradas ao longo desse eixo, **o que seria a Metrópole Linear** [...] A METRONOR vai aparecer nesse momento. Elaboramos os termos de referência [...] E aí passamos num programa de cooperação do Governo federal que encampou a proposta, passamos a viabilizar um dispositivo que permitisse com que a proposta evoluísse, não aqui em Curitiba, mas lá, e dentro dessa perspectiva é que nos vamos eleger os nossos primeiros e principais interlocutores, até mesmo antes, de costurar um grande acordo entre prefeitos, e decidimos procurar as duas grandes universidades de Londrina e Maringá, apresentar o trabalho, e interessá-las na suposição de que elas poderiam sediar as equipes técnicas que poderiam desenvolver as propostas dali pra frente [...] (Gilberto Bueno Coelho) (grifo nosso).

Desta forma, segundo o entrevistado, deu-se início ao que viria a ser o projeto da Metrópole Linear Norte do Paraná no eixo Londrina-Maringá (Fig. 06). Em razão de aí estar concentrada a maioria dos estabelecimentos industriais da Região Norte do estado e devido aos problemas que esse sistema urbano começava

a apresentar: Foi constatada, de um lado, a conveniência de aproveitar-lhe a potencialidade, seja pela ação polarizadora sobre a região, seja pelas vantagens locacionais para o desenvolvimento industrial; e, de outro, a necessidade de corrigir as distorções que se manifestavam em seu estágio de urbanização, bem como, de introduzir maior racionalidade ao processo de crescimento.

Fig. 06 – Metrópole Linear Norte do Paraná - Metronor

O Sr. José Vicente Alves do Socorro¹²⁵ que foi contratado pela Secretaria de Estado do Planejamento para ser o coordenador do projeto METRONOR no Eixo, esclarece:

[...] Com o METRONOR, se pretendia lançar as bases para um processo de desenvolvimento sustentado aqui para o norte do Paraná, a partir do eixo Londrina-Maringá, entendendo que esse elemento era o elemento polarizador e estruturador de todo o desenvolvimento da região norte do Paraná, do espaço setentrional do Paraná. O Plano começou com um trabalho muito interessante... Já havia o entendimento que não adiantava fazer um plano diretor com uma equipe fora da região, e depois entregar o estudo para as prefeituras na ocasião. As prefeituras não tinham quadros técnicos num mesmo nível das pessoas que haviam feito os planos e acabavam que as prefeituras não sabiam mais ou menos o que fazer com aquilo, e os planos acabavam indo para a gaveta. A secretaria do Planejamento, consciente disso, tentou mudar esta sistemática, então, desde a fase de elaboração do plano, como, aliás, como havia sido feito no plano diretor de Curitiba em 1965, **era importante envolver os técnicos da comunidade, que mais tarde, uma vez terminado o plano, é que iriam (eles) implantar os planos nas prefeituras e tal, e se entendeu que era mais funcional usar as estruturas das duas Universidades, a UEL e a UEM, como representantes da comunidade técnica e acadêmica regional**, nestes dois pólos, e conseguir a adesão e participação desde o nascedouro do trabalho, colocando a comunidade técnica e regional neste processo. Aí eu fui contratado. (José Vicente Alves do Socorro). (grifo nosso)

Em função desses desígnios e em decorrência das políticas de desenvolvimento estadual vigentes, foram estabelecidos os seguintes objetivos para o aglomerado urbano do eixo Londrina-Maringá:

- Adequação do crescimento do Eixo ao processo de desenvolvimento regional, estadual e nacional, com a redefinição, caso necessário, do modelo de organização espacial e funcional dos centros urbanos nele contidos.
- Otimização do rendimento da economia urbana através de compatibilização às tendências do processo de desenvolvimento regional e de melhor aproveitamento das potencialidades encontradas no Eixo e seu entorno.
- Melhor estruturação das funções urbanas para elevação dos padrões de urbanização e da qualidade de vida.
- Racionalização das inversões em infra-estrutura, de modo a assegurar redução nos custos de urbanização.

¹²⁵Sr. José Vicente Alves do Socorro, arquiteto. Entrevista concedida em 21 de agosto de 2002, Maringá PR.

- Maximização no aproveitamento dos recursos da Região, sem destruir seus recursos naturais não renováveis.
- Estabelecimento de um sistema integrado de gestão do processo de urbanização, com a participação articulada dos diversos níveis decisórios nele envolvidos.¹²⁶

Visando possibilitar a consecução desse elenco de objetivos, o Plano Diretor deveria formular os princípios teóricos e práticos para embasar a ação política, econômica, social e física sistematicamente naquele Eixo, necessitando, para tanto, alcançar as seguintes metas:

- Formular, em função de um quadro de prioridades previamente aprovadas, a estratégia para o desenvolvimento integrado do Eixo, bem como, as diretrizes globais e setoriais de ação administrativa, elaboradas em correspondência aos requisitos dos objetivos anteriormente mencionados.
- Fornecer o embasamento técnico necessário à montagem e posterior operacionalização do organismo regional a ser constituído para a coordenação e acompanhamento das ações acima.
- Definir metodologia específica para a análise e avaliação permanentes das diretrizes de ação, vinculadas ao sistema supra-referido, de modo a propiciar o estabelecimento de processo de planejamento sistemático no tempo e ajustado às peculiaridades regionais.¹²⁷

Com esses objetivos e metas, o projeto METRONOR começou a ganhar forma e uma estrutura institucional foi conseguida via a celebração de vários convênios:

Visando a organização espacial do Eixo, a Secretaria de Estado do Planejamento firmou convênio nº 28/77, de 05 de dezembro de 1977, entre a Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul – SUDESUL, órgão vinculado ao Ministério do Interior – MIN, e o Governo do Paraná, mediante o qual decidiram empreender esforços conjuntos para a elaboração do “Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá”, sendo a SEPL designada como responsável pelo desenvolvimento das ações técnicas necessárias à implementação de tal iniciativa.¹²⁸

¹²⁶ PARANÁ (1980, p. 1/9).

¹²⁷ PARANÁ (1980, p. 1/9-10).

¹²⁸ PARANÁ (1980, p.1-10).

Um segundo convênio foi firmado em 19 de outubro de 1978 entre a União, o Governo do Paraná e as Prefeituras de Londrina e Maringá, que propiciou a inclusão do plano no “PRIMEIRO PROGRAMA DE INVESTIMENTOS URBANOS PARA CIDADES DE PORTE MÉDIO DO ESTADO DO PARANÁ”:

Posteriormente, a SEPL desenvolveu gestões junto a então Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Políticas Urbanas - CNPU, hoje Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU, com vistas à obtenção de cooperação técnica e financeira para a elaboração do trabalho, tendo, a mesma, revelado interesse nos subsídios que este poderia fornecer, sobretudo na área de organização institucional, o que motivou a inclusão do Plano no “Primeiro Programa de Investimentos urbanos para Cidades de Porte Médio do Estado do Paraná”, objeto do convênio nº 39/78 [...] ¹²⁹

O mesmo documento afirma ainda que, como resultado dos entendimentos com a CNPU, foi decidida a elaboração do “Plano Diretor de Abastecimento de Água do Eixo Londrina-Maringá, a ser executado pela então Superintendência de Recursos Hídricos e Meio Ambiente – SUREHMA, hoje Instituto Ambiental do Paraná – IAP, trabalho também incluído no Programa de Cidades de Porte Médio anteriormente mencionado. Esta superintendência ficou também encarregada do estudo do “Zoneamento Industrial do Eixo Londrina-Maringá”, como decorrência do convênio celebrado entre o Instituto de Planejamento Econômico e Social – IPEA e a SEPL, destinado a indicar medidas para o disciplinamento e controle do uso industrial em áreas críticas de poluição.

[...] O projeto tinha uma política muito forte de preservação ambiental. Nós contratamos um estudo com a SUREHMA, que naquele tempo era a Superintendência dos Recursos Hídricos e Meio Ambiente, para identificar os mananciais de abastecimento da região que tinham que ser preservados e determinamos uma política de ocupação dos espaços aptos à urbanização, preservando estes mananciais. [...] Da mesma maneira junto com a SUREHMA, identificamos as áreas favoráveis à localização de indústrias, onde deveria se localizar as áreas, parques ou distritos industriais de cada cidade, e cada uma

¹²⁹ Idem.

delas foi contemplada com uma área industrial. (José Vicente Alves do Socorro).

A importância da questão institucional, em relação ao objeto de estudo, o Eixo Londrina-Maringá, foi reconhecida de forma consensual pelas entidades participantes e interessadas, principalmente no sentido de apontar quais as alternativas de organização legal e administrativa para o processo de planejamento a ser desenvolvido para o Eixo, tendo em vista que o aglomerado urbano nele contido não constitui área metropolitana oficial. Para tentar definir estas alternativas, foi estabelecido acordo entre a SUDESUL e a Fundação de Assistência aos Municípios do Estado do Paraná – FAMEPAR, objetivando a elaboração de estudo sobre os aspectos político-institucionais do Eixo, para cuja realização foi contratado o Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM.

Assim,

[...] encomendamos com o IBAM do Rio de Janeiro, um estudo de organização administrativa, porque como o METRONOR não era uma região metropolitana oficial, reconhecida pelo governo federal, **ele era reconhecido como um aglomerado urbano, não como uma região metropolitana**, então a gente estava inclusive sendo pioneiro neste aspecto, de identificar qual a melhor estrutura administrativa para as prefeituras aderirem a este ente administrativo, e procurar trabalhar em parceria, e foi feito um trabalho, e foi um trabalho muito bom, foi discutido em Londrina num seminário, esse sim teve uma participação boa, por que os prefeitos nessas coisas eles entendem mais, faz parte do dia a dia deles, e a idéia era fazer uma sociedade civil, nem consórcio não era, de todas as prefeituras, era promissora a idéia... (José Vicente Alves do Socorro) (Grifo nosso).

Como fruto da intenção de comprometer a coletividade regional com o processo de planejamento a ser desencadeado - já a partir da etapa de elaboração do plano - resolveu a SEPL convidar a Fundação Universidade Estadual de Londrina - FUEL e a Fundação Universidade Estadual de Maringá – FUEM, para na qualidade

de interlocutoras qualificadas dos interesses regionais, desenvolverem as ações técnicas pertinentes à elaboração do plano¹³⁰.

Aqui é necessário fazer um parênteses e destacar: Convidar a Universidade Estadual de Londrina e a Universidade Estadual de Maringá para que, na qualidade de interlocutoras dos interesses regionais estas possam representar a coletividade regional. Fica difícil compreender como em plena ditadura militar, alicerçada num autoritarismo e numa falta de liberdade, estas duas universidades poderiam alcançar estes objetivos.

Entretanto, em decorrência desse acordo, foram montados dois escritórios de planejamento anexos a cada uma das Universidades, tendo-se constituído duas equipes técnicas que, de maneira complementar e a partir de um plano de trabalho previamente aprovado em comum, iniciaram os estudos e pesquisas relacionadas ao objeto de trabalho, sendo tomada a precaução de que a divisão de trabalho entre ambas obedecesse a critério de cunho setorial e não geográfico¹³¹, a fim de ensejar às equipes maior integração entre si e melhor conhecimento do universo de estudo.

Desta forma,

[...] Foram montados dois escritórios, um na Uel, e outro na Uem, e foram escolhidos pela secretaria de planejamento os técnicos que participariam, isso foi em 1978, no escritório da Uel ficou responsável a professora Yoshiya, e na Uem, ficou o engenheiro Luty kasproicz e basicamente fizemos uma divisão em que o pessoal de Londrina ficava com os processos sociais e econômicos e o pessoal de Maringá ficava mais com as estruturas físicas, parte de desenvolvimento urbano, infra-estrutura urbana e parte administrativa, e o estudo dos aspectos administrativos das prefeituras, saúde financeira..., E o pessoal de Londrina então ficava com a gênese da região e os processos de formação territorial da região, os processos de

¹³⁰ A Secretaria de Estado do Planejamento – SEPL ficou com a coordenação geral do trabalho. Estas condições constam no Termo de Ajuste firmado a 13 de dezembro de 1977, entre a Secretaria e as duas Universidades.

¹³¹ Existia um receio de que cada escritório acabasse desenvolvendo atividades relacionadas unicamente às suas respectivas territorialidades, isto é, ou só Londrina ou só Maringá, não havendo com isso possibilidades de integração.

ocupação do território, a parte de economia e a parte social, e a coisa foi indo, mas com muita dificuldade [...] (José Vicente Alves do Socorro).

Após as providências técnicas, administrativas e operacionais preliminares, necessárias, os trabalhos foram iniciados pelas equipes da FUEL e da FUEM, em junho de 1978, tendo o pré-diagnóstico do plano sido concluído em janeiro de 1979. A partir desta data o trabalho passou a ser desenvolvido pela Coordenadoria de Estudos e projetos - CEP da SEPL, com a colaboração de especialistas do IPARDES E FAMEPAR, chegando à sua etapa final, com a formulação da estratégia e das diretrizes de desenvolvimento, as quais, doravante, seriam objeto de discussão com as autoridades do Eixo, para sua validação e posterior implementação.

Sendo assim, tem-se que os primeiros trabalhos visando a implantação do projeto METRONOR iniciam-se nos dois escritórios das respectivas Universidades de Londrina e Maringá durante o segundo semestre de 1978. Em fevereiro de 1979, foi concluído um diagnóstico do Eixo. No mês de abril deste mesmo ano foi publicada uma versão preliminar desse diagnóstico. Devido às dificuldades em se trabalhar com dois escritórios distintos no Eixo, a SEPL optou em concluir os trabalhos na própria secretaria na capital do Estado, e posteriormente, com a contribuição acrescentada pela Coordenadoria de Estudos e Projetos da SEPL, IPARDES e FAMEPAR, foi publicado o relatório final em abril de 1981.

Neste mesmo ano, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU, antiga Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Políticas Urbanas, reconheceu o Projeto METRONOR, como um dos aglomerados urbanos, dentro de seu programa de apoio aos aglomerados urbanos. Diante desse reconhecimento, a

SEPL decide manter o projeto METRONOR, agora em um único escritório na cidade de Apucarana, no centro do Eixo.

[...] então se mantém o escritório do METRONOR, como não era possível montar dois escritórios, porque a experiência de 78 tinha mostrado, que não ia dar certo, e se montássemos um em Londrina o pessoal de Maringá não iria aderir, e vice-versa, se optou em montar em Apucarana, que era no meio do caminho. (José Vicente Alves do Socorro).

Assim os trabalhos do Projeto METRONOR, são realizados no final do ano de 1981 e durante o ano de 1982, agora com um escritório central na cidade de Apucarana.

Faz-se necessário lembrar que, segundo esta retrospectiva histórica, o ano de 1982, marca o início do quinto ano do projeto Metronor, o que fazia com que ele se tornasse cada vez mais conhecido pela população da região, devido, principalmente, às matérias veiculadas pelos jornais da região.

6.2 MUDANÇA DE GOVERNO: A INTERFERÊNCIA DA POLÍTICA NA AÇÃO

Em países considerados subdesenvolvidos como o Brasil e saindo de uma ditadura militar, como no início da década de 80, os interesses políticos e eleitoreiros foram, muitas vezes, a mola propulsora da articulação/desarticulação e do desmantelamento de estudos técnicos, sobretudo, ligados ao planejamento territorial. Com o projeto Metronor não foi diferente.

O governo do Presidente da República General João Batista de Oliveira Figueiredo (1979-1984) foi marcado, entre outras coisas, pelo complemento do processo de abertura política iniciado pelo anterior Presidente General Ernesto Geisel. O Presidente Figueiredo levou a cabo a Lei da Anistia, pela qual foram

anistiados os acusados de “crimes políticos e conexos”, ou seja, tanto os adversários do regime militar, quanto os opressores e torturadores. Ainda neste mesmo ano, foi aprovada a reforma partidária, extinguiu-se o bipartidarismo (ARENA e MDB) e foi permitida a criação de vários partidos políticos. A ARENA passou a se chamar PDS (Partido Democrático Social). O MDB (Movimento Democrático Brasileiro) tornou-se PMDB e surgiram outros partidos como o PP, PT, PDT, E PTB. O PDS, partido do governo, com os senadores biônicos deteve a maioria no Congresso Nacional e, conseqüentemente, no Colégio Eleitoral, que iria eleger de forma indireta o sucessor do Presidente Figueiredo em 1984 (INTERNET. BRASIL.SENADO FEDERAL).

Em novembro de 1980, foi aprovada a emenda constitucional estabelecendo eleições diretas para Governador, realizadas em 1982. Pela primeira vez, desde 1965, ocorreram as eleições diretas para governadores dos Estados, com o PDS ganhando em 12 Estados, o PMDB em 10 e o PDT em um Estado. Dos 10 Estados em que o PMDB ganhou, o Paraná foi um deles. Neste Estado elegeu-se pelo partido da oposição o Governador José Richa.

Este quadro, em que a oposição fez quase que 50% dos governadores do país, trouxe ares de mudanças e de constrangimento. A mudança se expressou em novos rumos que os governos destes Estados passariam a adotar. Já o constrangimento, ficou por parte do partido do governo, o PDS, que via escapar pelos dedos importantes máquinas administrativas e de enorme peso político. Uma certa rivalidade se instaurou entre o governo federal e os governos estaduais de oposição, trazendo como conseqüências interferências em muitos projetos de desenvolvimento, que mesmo já iniciados, sofreram retaliações pela incompatibilidade política entre a esfera federal e a esfera estadual. O projeto

METRONOR foi um deles, pois já contava com uma proposta de recurso em torno de 20 milhões de dólares.

O jornal Folha de Londrina, em sua edição de 15.06.82 e 16.06.82, anuncia esses recursos com as respectivas manchetes: “FICINSKI ANUNCIA 4 BILHÕES DE CRUZEIROS PARA A METRONOR EM 3 ANOS”, o que equivalia na época a 20 milhões de dólares e, “20 MILHÕES DE DÓLARES PARA PROJETO METRONOR”. Nessas duas reportagens, o então Secretário de Desenvolvimento dos Municípios, Lubomir Ficinski, anuncia estes recursos: “[...] *Ficinski explicou que os recursos para o próximo triênio serão obtidos junto ao Banco Mundial e a União, através do programa Aglomerados Urbanos (AGLURB) do Ministério do Interior*”.¹³²

Com a entrada do Governador José Richa e a saída do então governador substituto Sr. José Hosken de Novaes, que substituíra o Sr. Ney Amintas de Barros Braga, a coordenação do projeto METRONOR também sofreu alteração. Em meados de 1983, assume a coordenação do projeto o Sr. João Batista Bortolotti¹³³, Arquiteto, que já havia participado numa primeira fase do projeto e que faz o seguinte esclarecimento:

[...] E aí o MDB assume e eu assumo a coordenação. Trabalho de julho até o final do ano, em 83, daí eu saio, pois sou convidado para ir para Curitiba desenvolver um programa que é o PRAM, (Programa de Ação Municipal) com recursos do Banco Mundial, naquela época, algo em torno de 150 milhões de dólares, para implantar em todo o estado. E era um programa que o governo passado estava estudando, era um investimento à nível de pequenas e médias cidades, 150 milhões em três parcelas... E depois do PRAM apareceu PEDU e agora PARANÁ CIDADE. Foi se ampliando este projeto, e nisso eu vou pra Curitiba para assumir este projeto, por isso que eu deixo o METRONOR. E fico na Secretaria de planejamento trabalhando, e desenvolvendo a implantação desse programa, a partir desse recurso que está aí. Daí esse programa passa a ser gerenciado pela FAMEPAR, daí eu assumo a presidência da FAMEPAR, e continuo no METRONOR,

¹³² Folha de Londrina, edições de 15 e 16.06.1982. CDPH/UUEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 176 e 177.

¹³³ Sr. João Batista Bortolotti, Arquiteto, entrevista concedida em 20 de novembro de 2002 em Londrina PR.

porque a FAMEPAR gerenciava o METRONOR (João Batista Bortolotti).

Como já foi colocado, o projeto METRONOR contava com uma proposta de recurso da ordem de 20 milhões de dólares, recursos estes provenientes do convênio entre o Ministério do Interior e o Banco Mundial. Estes recursos teriam que passar pelo governo do Estado, já que era esse, através da Famepar, que dava suporte ao projeto. O Governo Federal não aceitou a possibilidade em ceder estes recursos para um governo de oposição e encontrou uma forma de resolver o problema instalando uma Unidade de Administração dos Subprojetos, mais conhecida como UAS, que era ligada ao Ministério do Interior, via Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul – SUDESUL.

As UAS(s) faziam parte da estrutura institucional do Projeto Especial Cidades de Porte Médio – PECPM, projeto este também vinculado ao Ministério do Interior e que contava com a possibilidade de recursos do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD. É importante salientar que o Projeto METRONOR também fazia parte do Projeto Especial Cidades de Porte Médio, mas sem contar com a UAS.

O Projeto Especial Cidades de Porte Médio – PECPM era um instrumento de política de organização territorial e desenvolvimento urbano do País que tinha como objetivos segundo seus documentos: o fortalecimento de pontos no território nacional, o estímulo à desconcentração das atividades econômicas e da população, a criação de novas oportunidades de emprego, e a redução das disparidades inter-regionais e interpessoais de renda, visando à interiorização do desenvolvimento nacional. (BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR).

Segundo o mesmo documento:

Através da intervenção nos sistemas econômicos, social e físico territorial, aqui vistos como subsistemas do núcleo urbano e de sua área de influência, procura-se reforçar as potencialidades das cidades de Porte Médio de modo a serem alcançados os objetivos gerais propostos. O Projeto redistribui recursos em favor das cidades escolhidas e dos seus habitantes mais pobres com investimentos voltados à expansão de infraestrutura, serviços urbanos e comunitários e à geração de oportunidade de novos empregos. A nível local, visa o desenvolvimento e diversificação da economia urbana, de modo acelerar a geração de emprego e renda nos setores forma e informal, principalmente em áreas de baixa renda criando condições para a absorção da força de trabalho disponível. Os componentes da área econômica deverão ter ligações com a economia da região, através do suprimento de matérias-primas e demanda por produtos acabados ou intermediários, além de efeitos multiplicadores na economia urbana e regional. (BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR, p. 4)¹³⁴.

Desta forma, num aparente paradoxo, foi criado pelo Governo Federal na mesma cidade de Apucarana, um outro escritório distando um pouco mais de 300 metros do escritório estadual do METRONOR. O escritório da UAS com uma função a mais, de impedir que os recursos federais passassem pelas mãos do Governo Estadual da oposição.

Assim,

[...] a partir do momento que o MDB assume o governo, o governo federal, antiga Arena, se impõe, e começa haver uma discussão interna dentro da Arena do Estado, fazendo uma política contrária e mesmo o esvaziamento do próprio METRONOR. Daí junto com o governo federal, a União, cria-se a UAS, para destinar este recurso, sem passar na mão do governo do Estado, e mesmo do METRONOR. Comentaram que iriam utilizar os trabalhos do METRONOR, mas na verdade eles estavam fazendo outra coisa. **Houve um choque político, forte**, este foi o grande problema, inclusive tivemos várias discussões, com o responsável pelo governo federal, um secretário ligado ao Mário Andreazza se não me engano, um assessor eu acho, ele inclusive veio para cá, a gente fez várias reuniões, discutimos esta questão, mas não se batia politicamente, não tinha como, e o que aconteceu? Daí surgiu... Continuou o METRONOR fazendo o planejamento e criou-se a UAS, uma outra equipe...[...].
 [...] **Então a grande questão é que houve realmente um choque político, perde-se a Arena, assume o MDB que era oposição, oposição mesmo, cria-se a UAS como um caminho, de estar dentro da região e tirando o Estado.** O governo federal, continuando

¹³⁴ BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR. Subsecretaria de Desenvolvimento Urbano – SDU. Coordenadoria das Cidades de Médio e Pequeno porte – COM. Projeto especial cidades de porte médio. manual, vol. I, Brasília, [S.D].

com o projeto e principalmente com os recursos e tirando o governo do estado que era oposição. Então o METRONOR continua desenvolvendo o planejamento e trabalhando em cima, mas não com aqueles recursos mais, o recurso vinha para a UAS, o METRONOR não tinha recurso só se viesse pelo governo estadual. (João Batista Bortolotti) (Grifo Nosso).

Com todas estas divergências políticas, o Metronor passou a ter uma maior visibilidade na imprensa local e regional. A divergência quanto à função dos dois escritórios ganhou as páginas do jornal Folha de Londrina com a manchete: “METRONOR COM FUTURO INCERTO”.¹³⁵ Nesta reportagem é entrevistado o coordenador do METRONOR, o Sr. Bortolotti, que declara:

Em princípio é uma duplicação de esforços. No Governo passado, a equipe do METRONOR fazia o mesmo papel da UAS. Com a eleição do governador José Richa, a União achou por bem fazer outra equipe para continuar o programa da UAS e a separou. Mas, no Governo passado, a equipe do METRONOR fazia os mesmos planos que a UAS. São dois escritórios gastando dinheiro com o mesmo objetivo e poderiam ser fundidos (FOLHA DE LONDRINA, 04.09.1984, p. 24).

O outro entrevistado na mesma reportagem, Sr. Antonio Candido da Silveira Pires, superintendente da Sudesul, não concorda e diz que METRONOR e UAS são coisas distintas:

METRONOR é um organismo que representa uma espécie de consórcio dos municípios desta região e tem até amplitude maior, abrangência mais ampla, mais diversificada, ao passo que a UAS foi criada com exclusividade para cuidar desse projeto que será financiado pelo Banco Mundial. São coisas completamente distintas, mas não quer dizer que não haja entrelaçamento inclusive na fase executiva. Não seria uma duplicidade. Pode haver coincidência em determinado momento e a própria UAS aproveitou muito do trabalho que o METRONOR tinha feito. (FOLHA DE LONDRINA, 04.09.1984, p. 24).

¹³⁵ FOLHA DE LONDRINA, edição de 4 de setembro de 1984, p.24.

A divergência de opinião expressada na reportagem acima demonstra o pouco entrosamento entre as duas esferas governamentais, a Estadual e a Federal, e explicita a vontade da união de manter os dois escritórios. Assim, dois escritórios com praticamente as mesmas funções são mantidos em Apucarana. O escritório do projeto METRONOR, projeto esse que já vinha sendo discutido desde meados da década de 70 e agora o escritório da UAS, ligado diretamente ao Ministério do Interior. Mas um outro motivo pode explicar a permanência deste segundo escritório. O Ministério do Interior era tido naquele momento como um Ministério de grande influência política e que seria de muito valia, já que parte do PDS (Arena), pensava em lançar a candidatura de Mário Andreazza para a próxima eleição que aconteceu no ano de 1984¹³⁶. O ex-coordenador do METRONOR na fase em que o Governo do Estado era situação relata o seguinte:

[...] deram para o Mario Andreazza o ministério do Interior, que era um ministério que tinha muito apoio, uma grande penetração, uma capilaridade muito grande no espaço, tinha muita verba pra prefeito, aquela coisa toda. Então era um ministério muito bom pra se alavancar a candidatura do Mario Andreazza. (José Vicente Alves do Socorro).

Concordamos com o entrevistado quando este diz que a criação desse novo escritório em Apucarana teve uma conotação eminentemente política e contribuiu para o desgaste do METRONOR:

A questão foi eminentemente política. O que aconteceu: o governo do Paraná era MDB (PMDB), e o Andreazza, claro, era da Arena (PDS), e não se acertaram politicamente. Então o que aconteceu, o governo do Paraná, deixou de receber as verbas do ministério do Interior, pra manter o escritório de Apucarana, mas como uma questão de afirmação política. O governo do estado passou a bancar o escritório com recursos próprios, pra manter a equipe, pra manter o escritório,

¹³⁶ Em 1984, Mário Andreazza, então Ministro do Interior, disputou a convenção do PDS para a candidatura a presidência e foi derrotado por Paulo Maluf. Este por sua vez foi derrotado no início de 1985 pelo candidato do PMDB Tancredo Neves nas eleições indiretas, via colégio eleitoral. Tancredo veio falecer mesmo antes de tomar posse. Seu vice José Sarney assumiu a Presidência da República.

mas sem dinheiro pra fazer obra, pra fazer nada, e o governo Federal criou “outro escritório” da METRONOR em Apucarana, a UAS, a 400 metros um do outro [...] Na minha opinião foi falta de diálogo, foi um desastre, e aí essa dicotomia, essas coisas absurdas, dois escritórios, pra fazer a mesma coisa, um com dinheiro, mas sem apoio político (estadual), o outro com apoio político, mas sem dinheiro, a coisa realmente esvaziou, depois de uma determinada época, o governo do estado cansou de bancar o escritório. (José Vicente Alves do Socorro)

Sobre a diferença entre o escritório do METRONOR e o escritório da UAS e a perceptível diminuição dos recursos o Sr. João Batista Bortolotti relata:

[...] era a FAMEPAR que mantinha, não tinha recurso do governo federal, era só recurso do estado que mantinha a equipe, havia uma expectativa de ter recurso do governo federal de trinta milhões para viabilizar os projetos do METRONOR. Daí cria-se a UAS e a UAS começa a levantar umas necessidades regionais, com fichas de cada município, que tipo de investimento que iriam fazer naqueles municípios, independente do que o METRONOR estava planejando. Apesar, que o planejamento do METRONOR era mais um planejamento macro, as questões ambientais, era mais ambiental, a questão de transporte, estávamos mais trabalhando em cima disso. O grande questionamento do METRONOR era essa **conurbação**, o crescimento desse eixo, e as questões ambientais de saneamento, que iam ficando mais complexas, mais difíceis, este era o grande trabalho do METRONOR, inclusive a localização industrial, os distritos industriais, um se localizando num ponto e não prejudicando a água do outro. Como o eixo se localiza em cima do espigão, então começa haver algumas questões ambientais ligadas a água. Daí cria-se a UAS e a União atravessando o METRONOR e já não acenando mais com recurso.[...] E deixa o estado de lado... E o METRONOR na mão do estado. (João Batista Bortolotti) (grifo nosso).

O Sr. Welinton David Santos¹³⁷, que foi coordenador do escritório da UAS na cidade de Apucarana, explica qual era a função do escritório, por quais motivos ele foi aberto e também concorda que existiam razões políticas:

[...] A Sudesul já tinha uma idéia de abrir um escritório para o projeto, porque eu não sei, pois poderia utilizar uma estrutura do governo do estado que já existia, como o escritório do METRONOR. A Sudesul queria abrir um outro escritório para preparar o projeto Cidades de Porte Médio, os diagnósticos, os levantamentos, como eram exigidos pelo banco mundial. Então houve um acerto entre Sudesul e Ministério

¹³⁷ Sr. Welinton David Santos, Engenheiro Civil, em entrevista concedida em Curitiba- PR, em 24 de abril de 2002.

do Interior (a Sudesul pertencia ao Ministério) e a União de abrir um escritório paralelo em Apucarana que se chamava UAS (Unidades de Administração dos Subprojetos), pois haviam vários subprojetos. Já existia o escritório da METRONOR em Apucarana e foi aberto um outro escritório. A METRONOR dentro de uma outra perspectiva que era o de planejamento urbano e esse escritório que foi aberto, UAS, era mais para suprir as informações do banco mundial, este exigia uma série de informações para liberar recursos para esse projeto e até para ver se determinadas cidades se encaixariam ou não nesse projeto, então foi aberto um outro escritório. Se hoje você me perguntar porque? **Eu diria que foi por razão política, pois havia um governo no Paraná de oposição, o Richa, ao Governo Federal (Figueiredo).** Talvez o Governo federal e a Sudesul queriam ter uma certa paternidade no negócio, até para prestigiar seus políticos na região aqui, e resolveu abrir um novo escritório para não dar toda a paternidade para o governo do estado. (Welinton David Santos) (grifo nosso).

E ainda complementa:

[...] estávamos no governo Figueiredo e estávamos próximo de uma sucessão política, tínhamos basicamente dois candidatos do governo, que era o Paulo Maluf, e o Mário Andreazza, que era Ministro do Interior. **Então havia o interesse político também do Ministro Andreazza, de estar presente nessas regiões do interior.** Depois o que aconteceu foi o seguinte: Numa convenção interna, acho que era do PDS (antiga Arena), o Paulo Maluf ganhou a convenção e o Andreazza perdeu, e foi uma dissidência na Arena que acabou elegendo o Tancredo, o Sarney era um dos líderes... Não podemos separar a política da realidade. Então tínhamos o Andreazza como Ministro do Interior e o Projeto Especial Cidades de Porte Médio – PECPM, era vinculado ao ministério do interior. Agora lembro que quando montamos a UAS em Apucarana, vinha o superintendente da Sudesul, e conversava com os deputados da região, pois haveria uma eleição para presidente da república e a eleição seria indireta, quem iria votar seriam os deputados, então vinha, conversava, levava os deputados para conversar com Mario Andreazza. O Mario Andreazza veio ao Paraná fazia reunião com os deputados então havia realmente um aspecto político muito importante na região que precisa ser levado em conta. (Welinton David Santos).

Ainda sobre a conotação eminentemente política tanto do escritório

do METRONOR como do escritório da UAS temos o seguinte relato:

Eu acho que o METRONOR não nasce com interesse político, ele surgiu pelo interesse com o planejamento, ele parte dos técnicos, mesmo antes da sua idealização, a gente já discutia isso, ele parte de uma motivação técnica, mas como surge o dinheiro, a possibilidade de recurso, daí já começou a ter uma conotação política, o próprio

METRONOR. Quando o governo do estado começa a arrumar dinheiro para aplicar, daí já começa a ter uma visão política. Já a UAS é política, a Arena perdeu a eleição e eles estavam com ela ganha. Eles estavam com uma série de projetos, o próprio METRONOR ou PRAM, já eram recursos que eles estavam negociando, então mudou o governo e eles ficaram com a mão vazia, e daí assumiu o MDB. E no caso do PRAM, o próprio MDB, o governo Richa, ele próprio resgata esse recurso junto com o Banco mundial, retoma, faz o contrato e faz acontecer. **O METRONOR também estava, só que o governo federal cria a UAS, um desvio. Daí há um esvaziamento do METRONOR, e um desinteresse político. E a gente tentou reunir os prefeitos para falar da importância do planejamento, mas eles queriam também recurso, o resto eles iriam engolir desde que tivessem dinheiro.** (João Batista Bortolotti) (grifo nosso).

Sendo assim, a disparidade de se ter dois escritórios na cidade de Apucarana, não só significava um gasto duplicado do dinheiro público, mas também gerou um choque entre as esferas Federal e Estadual e, como consequência, o esvaziamento e o prenúncio do fim do projeto METRONOR, já que, a partir desse momento, era o escritório da UAS que passava a acenar com as possibilidades de recursos para a região do eixo Londrina-Maringá. O Senhor Bortolotti ainda esclarece:

Antes, gostaria de falar algo que ainda não ficou muito claro talvez, o porque fechou o METRONOR, com o esvaziamento do METRONOR, e nas reuniões com os prefeitos a gente sentia que eles não estavam mais interessados no METRONOR, porque o METRONOR já estava numa posição de pegar alguns planos e jogar dentro da legislação municipal, a questão do zoneamento, por exemplo, **e daí começava a ter alguns complicadores, como é que uma ação regional já queria intervir dentro do estado, dentro do município.** Já havia, então, algumas questões a serem trabalhadas. Começa a ter choque de interesse entre esferas, e nas reuniões, eu corri junto aos 13 prefeitos, e os prefeitos concordavam, mas sem assumir alguma coisa concreta. Até que eu cheguei num prefeito, e ele disse assim, que também era do MDB, disse uma frase pra mim, que eu disse assim, bom, então não é mais METRONOR..., ele disse assim: **“Bortolotti, a gente sente o seguinte, e eu acho que tem que ser por aí, cada um trata da sua aldeia”** Quando ele falou essa frase, na realidade ele percebeu de todos esta condição e ele pensando nisso e a UAS tratando das Aldeias separadas, qual era o investimento dessa aldeia, daquela, daquela outra, daí eu falei, o METRONOR não tem condição de existir, como é que você vai manter um planejamento, de um eixo, porque era difícil das pessoas entender **“Região Metropolitana Linear”**, porque na maioria das vezes são nucleadas. Duas cidades concorrentes, disputando, era complicado de se entender. Região linear, nós pesquisamos, só tinha uma na França, na Lorena. Nós

estávamos inovando demais. Agora, existiu o METRONOR porque tinha a perspectiva de recurso, mas dentro dessa desmotivação dos prefeitos. (João Batista Bortolotti) (grifo nosso).

Para o Sr. João Batista, na época coordenador do METRONOR, a frase daquele prefeito foi crucial, pois para um projeto que visava o desenvolvimento metropolitano para uma região, sua base política eram os prefeitos, que já faziam parte de um conselho com reuniões periódicas. Se os prefeitos não tinham mais interesse pelo METRONOR, a sua unidade estava abalada. Diante de tal conjuntura o METRONOR é fechado:

[...] Não adiantaria o Estado querer impor o METRONOR, isso não levaria a nada, ficaria uma equipe cara, produzindo papel, e já começava a crítica de que o METRONOR estava produzindo papel. Se o METRONOR continua dessa forma ele vai desgastando cada vez mais, a idéia do METRONOR. Em cima disso, eu como presidente da FAMEPAR, fecho o METRONOR. (João Batista Bortolotti).

O Sr. João Batista Bortolotti aponta, ainda, quais foram os principais motivos que contribuíram com o fim do projeto Metrópole Linear do Norte do Paraná, o METRONOR. Para ele são três fatores que levaram a isso: Primeiro foi o rompimento político entre as esferas de Governo Federal e Estadual, quando a oposição ganha o governo do Estado nas eleições de 1982 e o Governo Federal decide abrir um outro escritório. O segundo motivo, muito ligado ao primeiro, é que deveria haver maior interesse por parte das comunidades envolvidas, principalmente os prefeitos que passaram a se desinteressar do projeto METRONOR com o surgimento da UAS, já que essa passa a acenar com as verbas: *“[...] Um planejamento de cima para baixo, é alimentado durante o tempo em que a comunidade vê nele algum interesse, a partir do momento do qual ela não vê mais uma perspectiva, ela sai do planejamento e não pode haver um planejamento sem a base”*. Um terceiro motivo é a questão da institucionalização do METRONOR:

“[...] na realidade no METRONOR existia um escritório e uma vontade, de cima para baixo, mas ele não tinha respaldo legal, ele não era institucionalizado como uma região metropolitana ou um aglomerado urbano, o que nós levantávamos na época era a necessidade da institucionalização, encaminhar um projeto de lei para a Assembléia¹³⁸, e ser aprovado”. (João Batista Bortolotti).

A questão da institucionalização também foi apresentada pela reportagem do jornal Folha de Londrina, em sua edição de 17 de julho de 1984, com a manchete: “O METRONOR PODE FICAR SÓ NO PAPEL”¹³⁹. Nesta matéria, o Sr. João Batista Bortolotti, então presidente da FAMEPAR, é entrevistado, declara que a única perspectiva para o METRONOR é a institucionalização e critica a falta de compromisso por parte dos prefeitos:

O METRONOR deve continuar fazendo e atualizando seus projetos – a falta de execução faz com que a maioria se torne obsoleta – mas tem que entrar imediatamente na segunda fase, a da execução das obras, tornando-se concreto, o que só será possível com a institucionalização, através de lei estadual que torne as cidades entre Ibiporã e Paçandú área prioritária de investimento, com reconhecimento do Governo Federal, através do Ministério do Interior, considerando oficialmente o eixo como “aglomerado urbano”. Com isso o METRONOR poderia receber e aplicar verbas, partindo para um trabalho mais conseqüente. Mas mesmo assim, **ficaria na dependência dos prefeitos das 13 cidades que deveriam firmar compromissos que nunca foram assumidos verdadeiramente**, na aceitação do planejamento elaborado com vistas às necessidades regionais, em vez de simplesmente receber recursos e aplicar em obras isoladas. (FOLHA DE LONDRINA, 17.07.1984, p.4). (grifo nosso)

Ainda na mesma entrevista, o Sr. Bortolotti afirma que como o METRONOR não possui personalidade jurídica, ele não pode receber e nem aplicar verbas ou qualquer outro tipo de recurso, sendo a institucionalização uma saída.

A questão da institucionalização do projeto METRONOR já era uma prioridade desde a primeira fase do projeto. Assim declara o Sr. Ivo Gilberto

¹³⁸ O entrevistado se refere a Assembléia Federal, já que só com a constituição de 1988 é atribuído aos estados a criação de regiões metropolitanas.

¹³⁹ FOLHA DE LONDRINA, edição de 17 de julho de 1984. p. 4.

Martins¹⁴⁰ que trabalhou como coordenador no escritório de Apucarana no ano de 1982:

[...] Nós queríamos institucionalizar a METRONOR, como obter uma personalidade política como a COMEC em Curitiba, ou como qualquer outra região metropolitana, e não conseguimos viabilizar politicamente isso. Se nós tivéssemos conseguido institucionalizar, daí nós teríamos muito mais força para dar sequência, porque daí nós teríamos um órgão específico trabalhando na região. Mudaria o governo, mas o projeto continuaria. Como nós não conseguimos isso, foi mais fácil esfacelar tudo aquilo que estava sendo desenvolvido no aspecto social, econômico e de infra-estrutura urbana. (Sr. Ivo Gilberto Martins).

Assim, o projeto METRONOR vai aos poucos perdendo sua energia. É possível afirmar que os interesses políticos foram os responsáveis por essa entropia: A oposição do governo Estadual; A reação do governo Federal com a criação da UAS também em Apucarana; A perda do interesse dos prefeitos e agentes envolvidos com o projeto METRONOR; a não concretização do processo de institucionalização; e, por consequência, o próprio desgaste que o projeto vinha sofrendo com inúmeras reuniões e poucas ações efetivas, e que começavam a ser cada vez mais veiculadas na imprensa.

O Jornal Folha de Londrina de 29.01.1986 com a matéria: “INÉRCIA DO METRONOR CAUSA DESCONTENTAMENTO”¹⁴¹, traz o descontentamento dos prefeitos da região do projeto: [...] Caso continue o impasse, vários prefeitos manifestaram o propósito de abandonarem definitivamente o projeto. [...] *“Ou a partir de agora o Metronor sai do papel ou desistimos disso”* (Waldir Pugliesi, prefeito de Arapongas na época).

¹⁴⁰ Sr. Ivo Gilberto Martins, Engenheiro, entrevista concedida em 30 de outubro de 2002. Apucarana PR

¹⁴¹ Folha de Londrina, edição de 29.01.1986.CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 195.

Dentre os interesses políticos que acabaram comprometendo o projeto METRONOR, não se pode deixar de relatar o processo de duplicação da rodovia Londrina-Maringá e que fazia parte dos objetivos secundários do projeto. No início da década de 80, esta rodovia, por ser a principal artéria do eixo, já exigia sua duplicação pelo intenso tráfego de veículos que aumentava a cada ano e ocasionava inúmeros acidentes, muito dos quais com vítimas:

As médias de fluxos de veículos no mesmo superam a marca de 5.000 veículos diários em todos os trechos, viabilizando, portanto, a duplicação das rodovia BR- 369 e BR- 376, não só pelo fato de proporcionar melhores condições ao tráfego de longa e média distância, mas também para **garantir a necessária fluidez ao tráfego local e de cunho metropolitano**, que é o mais significativo. (PARANÁ, 1981, p. 7)¹⁴² (grifo nosso).

Como podemos notar na citação, os técnicos do METRONOR fizeram a opção pela duplicação das BR- 369 no trecho Londrina-Apucarana e na BR- 376, no trecho Apucarana-Maringá, seguindo assim o traçado original da estrada de ferro e da rodovia pioneira. Mas havia uma outra proposta, mais ousada, que visava a construção de uma rodovia tipo “Freeway” e que ligaria diretamente a cidade de Rolândia à cidade de Maringá, não passando nos municípios intermediários:

[...] Era uma proposta mais drástica ainda, era direto de Londrina para Maringá, não passava por nenhum outro lugar. Ligava diretamente por uma estrada pedagiada, uma auto-estrada, tipo as “freeways” americanas com pedágio. Ligava diretamente Londrina-Maringá, e não tomava conhecimento do resto das cidades. **As outras cidades se ligariam por conexões transversais, e isso estava muito em moda, inclusive por essa idéia de fazer Londrina-Maringá em meia-hora, de carro, 120 por hora, e a gente tava achando que isso aí tinha cheiro de coisa que não prestava**, e a gente não estava muito seguro, mas havia um movimento que estava até muito, e querendo já fazer até um edital de licitação com as firmas. (José Vicente Alves do Socorro). (grifo nosso)

¹⁴² PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria de Estado do Planejamento. Secretaria dos Transportes. Departamento de Estradas e Rodagem. Projeto METRONOR. Ampliação da Capacidade das rodovias BR- 369 e BR- 376 entre Londrina e Maringá. 1981.

A opção pela duplicação da rodovia pioneira que seguia o espigão, passando pelas cidades do eixo e a crítica na proposta da “freeway” fica explícita na seguinte citação:

Portanto, o estudo de transformação da rodovia Londrina-Maringá em “Freeway”, que visa somente otimizar o tráfego de longa e média distância, parece inviável. Como solução mais adequada, apresenta-se a proposta de duplicação da BR- 369 e da BR- 376 nesse trecho, cabendo salientar a necessidade de incluir nesse estudo as áreas de expansão das malhas urbanas, principalmente das cidades de Londrina, Cambé, Ibiporã e Apucarana. (PARANÁ, 1981, p. 7).

Apesar da determinação dos técnicos do METRONOR em duplicar a estrada já existente, passando em todas as cidades do eixo, a duplicação que se efetivou foi uma terceira proposta, a duplicação da BR-369 até a cidade de Arapongas, a duplicação da rodovia Estadual PR- 444 até a cidade de Mandaguari, que na época não era asfaltada, e, na seqüência, a duplicação da cidade de Mandaguari à Maringá, na BR- 376. Neste traçado, que foi efetivado, as cidades de Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul ficaram fora do eixo duplicado Londrina-Maringá. (Fig. 6). A questão que se coloca é qual foi a razão em optar pela duplicação num traçado diferente e numa estrada ainda não asfaltada, a PR- 444?

A PR- 444, estrada Arapongas-Mandaguari é citada no documento APUCARANA (1994) ao se referir que a colonização da Companhia de Terras Norte do Paraná não influenciou como em outras áreas no desbravamento e no progresso de Apucarana:

Interessada por comércio com outras cidades, abriu estradas de Arapongas a Lovat (hoje Mandaguari), desviando Apucarana, pelo patrimônio conhecido como “Caixa de São Pedro”, e suas atividades no nosso território se resumiram na prática comum do comércio de venda de terras àqueles que a desejavam.

Outro fator que talvez tenha levado a Companhia de Terras a se afastar do patrimônio de Apucarana, na época, foi a existência de outros proprietários de vasta área de terra circunvizinha, o que levou a mesma a desinteressar-se pelo progresso de Apucarana, que estacionou-se temporariamente, para logo em seguida projetar-se e crescer extraordinariamente. (APUCARANA, 1994, p. 13)¹⁴³.

Na realidade, o território do então patrimônio de Apucarana ficava no limite das terras da Cia de Terras Norte do Paraná. Isto só já explica uma necessidade de se adentrar mais para o interior do território pertencente à Companhia de Terras. A abertura desta estrada (hoje, a PR- 444) tinha este objetivo.

A PR- 444 também é destacada na dissertação de mestrado de Carvalho (2000), ao tratar do nascimento, quase morte e revitalização desta via de circulação rodoviária no norte do Estado:

Sobre as estradas de rodagem abertas pela Companhia, uma merece destaque, a estrada de ligação entre Mandaguari e Arapongas passando por um núcleo urbano chamado São Pedro, por algumas circunstâncias como:

1- Trata-se de uma estrada fora do espigão, aberta para diminuir a distância entre Mandaguari e Londrina, evitando a curvatura Apucarana, Pirapó Cambira e Jandaia do Sul;

2-Em verdade, esta estrada foi boicotada pelos moradores destas cidades situadas na curvatura do espigão, por razões óbvias, principalmente temor de isolamento que estas comunidades poderiam sofrer;

3- Quando do serviço de pavimentação de rodovias, esta estrada não foi pavimentada e permaneceu em esquecimento;

4- Quando do serviço de duplicação da rodovia Maringá-Londrina, optou-se por duplicar este trecho Mandaguari São Pedro Arapongas, em detrimento da duplicação do trecho já pavimentado que acompanha a curvatura do espigão. (CARVALHO, 2000, p. 62 e 63)¹⁴⁴.

¹⁴³ APUCARANA. Prefeitura do Município. Apucarana em Dados. 50 anos (1944-1994). Apucarana, 1994.

¹⁴⁴ CARVALHO, L.D.M. DE, O posicionamento e o traçado urbano de algumas cidades implantadas pela Cia. de Terras, 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) UEM/Maringá.

Como podemos notar, já existia, desde a época da colonização, um temor por parte dos habitantes de Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul, em ficarem isolados, se por ventura a estrada Arapongas-Mandaguari, fosse asfaltada. Desta forma, a estrada fica no esquecimento até quando o Governo do Estado, no governo José Richa, decide duplicar o eixo Londrina-Maringá, mas se utilizando dessa antiga estrada, Arapongas-Mandaguari. Mas qual seria o motivo que fez com que o governo tomasse essa medida?

O Sr. Oscar Alberto da Silva Gayer¹⁴⁵, que foi Chefe do escritório regional de estudos e projetos do DER para a região norte do Paraná, apresenta as seguintes razões que justificam o desvio da duplicação da rodovia Londrina-Maringá, em Arapongas, pela PR- 444:

A primeira delas foi a redução da extensão a ser duplicada, o que reduziria os custos da obra. Uma segunda razão, foi que o eixo Londrina-Maringá se localizava sobre rodovias federais e não era atribuição técnica do estado em cuidar das rodovias federais, o que exigiria um convênio com o Governo Federal e só valeria a pena fazer um convênio se tivesse uma contra-partida por parte da união, recursos. A terceira é que acabou não havendo avanço do METRONOR com o governo Federal e destes com as lideranças políticas da região norte. Um quarto motivo foi que os contornos da proposta inicial, passando em Apucarana, seriam muito onerosos, pois exigiria mais infra-estrutura como pontes, viadutos, etc...[...] Assim, o Estado preferiu não investir em rodovias federais, num eixo federal, preferiu fazer uma ligação estadual, mais curta, menos onerosa, mesmo tendo que asfaltar por completo uma estrada que era de terra. (Oscar Alberto da Silva Gayer).

Apesar desse rol de motivos que contribuem para explicar a desvio da duplicação da rodovia Londrina-Maringá em Arapongas, deixando Apucarana, Jandaia do Sul e Cambira fora do eixo, uma outra razão é apontada sendo não só a

¹⁴⁵ Sr. Oscar Alverto da Silva Gayer. Engenheiro. Na época Chefe do escritório regional de estudos e projetos do DER que supervisionava a execução do projeto de duplicação da rodovia Londrina-Maringá. Entrevista concedida em 02 de dezembro de 2002.

principal, mas a que fez com que houvesse tal mudança no projeto da duplicação rodoviária defendido pelo METRONOR:

Aconteceu o seguinte: numa determinada época, houve uma eleição para o senado, e se não me engano, foi nessa época que o prefeito de Arapongas, o Waldir Pugliesi, queria se candidatar a Senador, e como o governo Richa, tinha um outro candidato, tentaram convencer o Pugliesi a não sair como Senador, e ele disse assim: Tudo bem! Eu retiro minha candidatura, mas eu quero uma ligação direta entre Arapongas e Mandaguari. Por que? Pra desviar de Apucarana, tirar Apucarana do METRONOR. Arapongas e Apucarana sempre foram rivais, uma disputa terrível, desde o nascedouro, em cinqüenta anos... Então o que o Pugliesi fez, ele pediu a pavimentação desta estrada, para não sair para o Senado e o Governo Richa concordou. (José Vicente Alves do Socorro).

A mesma versão é confirmada no seguinte relato:

A idéia e a proposta da METRONOR no meu entendimento sempre foi o mais correto. A PR- 444, no meu entendimento, acabou com o nosso contorno norte aqui em Apucarana, esse contorno norte hoje é morto, porque o tráfego de passagem que ia para Londrina passava aqui e agora vai pela 444 o contornão.[...] O Pugliesi, forçou a barra, eu lembro perfeitamente disso, ele forçou a barra numa negociação política. Ele forçou a barra para ser candidato a Senador, na época com o Richa.[...] Houve uma negociação com o Pugliese para ele não disputar para o Senado, para não ir para a convenção [...] E ele disse: Mas eu quero que essa rodovia não passe em Apucarana. O problema era só esse. [...] No meu entendimento sem razão nenhuma, porque se houver um desenvolvimento maior aqui só tem benefício para as duas. Agora você querer isolar Apucarana é algo que, no meu entendimento, não tem nexos. (Ivo Gilberto Martins).

A matéria da Folha de Londrina de 28.11.87 intitulada: “METRONOR SERÁ SUBSTITUÍDO POR PROGRAMAS DE PÓLOS REGIONAIS” traz duras críticas do então Deputado Estadual Antonio Costenaro Netto a duplicação da PR-444:

O Deputado Estadual Antonio Costenaro Netto (PFL), teceu duras críticas às forças políticas de Arapongas, que para ele são responsáveis pelo fim do Metronor, com mau gerenciamento e negociações que desvirtuaram os propósitos originais do órgão. “Os políticos desta cidade para começar insistiram e conseguiram – com acordo de bastidores – alterar o projeto original que previa a construção de uma rodovia dupla ligando Londrina à Maringá,

passando por todos os municípios do Eixo. Os peemedebistas de Arapongas lutaram apenas para que fosse construída a PR-444, ligando sua cidade a Mandaguari, com a qual certamente seu município vai se beneficiar no futuro, relegando os demais municípios do eixo a segundo plano”.¹⁴⁶

Os dois depoimentos e esta matéria demonstram como a questão política/eleitoral pode suplantar as decisões técnico/políticas, com relação aos estudos do METRONOR. Na realidade, podemos acreditar que a duplicação do eixo pela PR- 444, deixando fora as cidades de Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul, acabou sendo a “pá de cal” na concepção do que poderia se tornar a Metrópole Linear do Norte do Paraná – a METRONOR. Com a PR- 444, o elo que unia o eixo, se rompeu e abriu caminho para uma separação na concepção “de eixo” do METRONOR. Londrina e Maringá passaram a se ver mais separadas regionalmente, o que acabou por influenciar a criação de projetos de regiões metropolitanas separadas na década de 90: A região metropolitana de Londrina e a região metropolitana de Maringá.

Como podemos notar, o projeto METRONOR e o Escritório da UAS sofreram fortes influências políticas durante o período em que existiram. Tanto um como o outro acabaram perdendo força política na região. Primeiramente o METRONOR, que passou a ser boicotado pelas ações federais, quando estas decidem implementar um outro escritório de planejamento na cidade de Apucarana, a UAS. E depois a própria UAS, também passou a perder força.

Em 1985, com as eleições no plano federal definidas, houve ainda uma tentativa do governo estadual de se unir o que havia sobrado do projeto METRONOR com o escritório da UAS:

¹⁴⁶ Folha de Londrina, edição de 28.11.1987. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 197.

[...] a existência simultânea da UAS e do METRONOR, além de significar um dispêndio relativamente vultuoso par o Estado, uma vez que este custeia duas estruturas que desenvolvem tarefas afins, implica numa desnecessária complexificação do processo de planejamento regional que, indubitavelmente, virá a comprometer sua eficiência.

[...] considerando que o Escritório Técnico METRONOR já desenvolveu as funções hoje atribuídas a UAS, é recomendável que esta seja fundida àquele. (PARANÁ, 1985, p. 5)¹⁴⁷.

Esta tentativa de fusão acabou por não ocorrer oficialmente, mas ocorreu na prática. Nos últimos anos, o METRONOR e a UAS ocuparam enfim o mesmo escritório, numa fase em que tanto um quanto o outro, passavam, a cada dia, a cair no esquecimento, em parte porque o governo do Estado não dispunha mais de verbas, em parte porque os projetos, tanto o METRONOR quanto a UAS, aos poucos, sofreram um processo de desgaste por parte das comunidades envolvidas e até pelos próprios técnicos que deles faziam parte. Na matéria da Folha de Londrina: “FUNCIONÁRIOS DENUNCIAM DESMANDO NO ESCRITÓRIO DA UAS EM APUCARANA”¹⁴⁸ de 14.04.88, a UAS é acusada de omissão no cumprimento de obrigações trabalhistas. Um ex-auxiliar técnico também denuncia que “o escritório foi usado somente para fins políticos, foi depósito de panfletos e camisetas de candidatos de Arapongas na última campanha política, e os carros foram usados na campanha de eleição do prefeito de Curitiba”.

No final da década de 80, o projeto METRONOR fazia parte de um passado que conta um capítulo da história do planejamento regional no norte do Paraná. Um projeto que tentou idealizar uma proposta inédita, algo que fugia a tudo que existia até então no Brasil. Uma metrópole linear no interior de uma região

¹⁴⁷ PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento. Fusão da unidade de Administração do Sub-projeto Aglomerado Urbano Londrina e Maringá do Projeto especial cidades de porte médio com o escritório Técnico do METRONOR. Curitiba, 1985, p. 5.

¹⁴⁸ Folha de Londrina, edição de 4.04.1988. CDPH/UUEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 198.

agrícola. Desde o termo de referência em 1977 até o fim do projeto em 1989, foram mais de dez anos de trabalhos tentando implantar um plano de desenvolvimento para o eixo Londrina-Maringá. Influenciado em suas várias fases por questões políticas e até eleitoreiras, e por outra lado pela falta de articulação política entre os vários agentes envolvidos, principalmente aqueles do norte do Paraná, o projeto entrou em decadência até vir à ser extinto.

Apesar de não conseguir êxito em sua implementação efetiva, o Projeto Metronor, pela sua irreverência semeou as primeiras idéias de uma metrópole linear no interior do país, ao considerar o eixo Londrina-Maringá como uma única região metropolitana num futuro não distante. As constantes articulações entre técnicos, políticos nas esferas municipal, estadual e federal, e as crises pelas quais passou o projeto, foram divulgadas pela imprensa local e regional, o que colaborou com a disseminação da representação da cidade de Londrina e Maringá como “metrópoles” e potenciais regiões metropolitanas no discurso regional, como esta tese defende, e que veio a se concretizar com as respectivas institucionalizações destas distintas regiões metropolitanas no final da década de 90.

Na segunda parte deste capítulo vamos focalizar exclusivamente as reportagens da imprensa que veicularam o projeto Metronor e conseqüentemente fizeram surgir a imagem e a representação “Londrina Metrópole”.

6.3 A METRÓPOLE DE PAPEL

A segunda parte deste capítulo tem como objetivo resgatar as reportagens do Jornal Folha de Londrina, que se referiram ao Projeto Metronor durante o período de sua existência, isto é, de fins de 1977 a março de 1989. Este jornal, na época, não só era mais expressivo e conseqüentemente mais reconhecido

a nível nacional do que hoje, como também se caracterizava por ter um perfil democrático¹⁴⁹. A escolha desse diário se deve ao fato do mesmo ter feito a cobertura, em suas várias reportagens, do início ao fim do projeto, já que outros jornais de menor expressão que também existiram na época deixaram de circular antes do término do projeto, ou começaram a circular após seu início.

O seguinte levantamento foi possível, pois, contamos com o acervo do Centro de Documentação e Pesquisa Histórica – CDPH, da Universidade Estadual de Londrina, especificamente ao que se refere ao material levantado pelo “Projeto Organização do Acervo de Recortes do Jornal Folha de Londrina”. Como para algumas matérias do referido jornal não consta o número da página na edição referida, optamos em colocar como fonte a própria referência do material do CDPH.

6.4 A METRÓPOLE DO FUTURO

Segundo este levantamento, a primeira matéria sobre o Projeto Metronor data de 20.10.77, p. 5, com o Título: “EIXO LONDRINA-MARINGÁ TERÁ PLANEJAMENTO METROPOLITANO”¹⁵⁰. Esta reportagem cita que as Universidades de Londrina – UEL e Maringá - UEM, assinarão nos próximos dias com o Secretário de Planejamento convênio para a elaboração de projeto visando a organização do espaço metropolitano de 11 municípios localizados na área do eixo sendo eles: Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Cambira, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva e Maringá. As universidades eram vistas naquele momento, como já foi citado, como “representantes da comunidade técnica

¹⁴⁹ Sobre o perfil político e ideológico do Jornal Folha de Londrina, ver depoimento em anexo.

¹⁵⁰ Folha de Londrina, edição de 20 de outubro de 1977, p. 5.

e acadêmica regional e via de participação desta comunidade no processo”, tudo isso em plena ditadura militar.

A mesma reportagem ainda comenta que o “Projeto de Organização do Espaço Metropolitano do Eixo Londrina-Maringá” tem como objetivo, “a integração das transformações exigidas em função do desenvolvimento urbano ao processo global do desenvolvimento sócio-econômico”, como afirma o coordenador do Núcleo de Desenvolvimento Empresarial da Universidade Estadual de Maringá, Prof. Eduardo de Oliveira Leite.

Em 11.12.1977, p. 14 a manchete intitulada “PROJETO METROPOLITANO: A PRIMEIRA TENTATIVA PARA CORRIGIR AS DISTORÇÕES DO NORTE DO PARANÁ”, diz que a Secretaria de Estado dará um enfoque de caráter “Metropolitano” no sentido de sanear os problemas de desenvolvimento urbano, cujas soluções ultrapassam a esfera das decisões de âmbito municipal, notadamente nos aspectos geográfico, administrativo, jurídico-político, e acrescenta:

[...] “A violenta integração entre as áreas populacionais constitui-se no momento – segundo o Secretário de Planejamento, Belmiro Valverde – a fase preliminar da **metropolitanização** da área. Isto é, a interligação urbana entre municípios circunvizinhos, que no norte do Paraná inicia-se em Ibiporã e termina em Maringá. Desta forma, as soluções de problemas de desenvolvimento urbano ultrapassam o aspecto local, notadamente nas áreas jurídica, institucional e administrativa, porque tem que ser apresentado em conjunto e não isoladamente”

[...] O relatório denominado Planos Regionais Industriais – PRI, ao comentar sobre o eixo norte do Paraná acentua que “por suas características de grande unidade física (originadas pela proximidade dos núcleos urbanos e pelo feixe infra-estrutural muito denso), **configura-se como centro da mais efetiva região metropolitana de todo o Estado**”. Em conseqüência, a conurbação ao longo da região deve ser concretizada ordenadamente[...] (grifo nosso) ¹⁵¹

¹⁵¹ Folha de Londrina, edição de 11 de dezembro de 1977, p. 14.

A reportagem especial “Em busca do crescimento ordenado” publicada entre dezembro de 1977 e janeiro de 1978 traz a manchete: “NA DÉCADA DE 90 UMA METRÓPOLE AO LONGO DO EIXO LONDRINA-MARINGÁ”¹⁵² :

[...] As soluções para os problemas do setor estarão – conforme frisa o documento da secretaria de Planejamento – referenciadas ao marco de políticas mais abrangentes, uma vez que este precisa de uma definição adequada dos padrões de organização do território, para sua completa viabilização, **porque dentro de 10 e 15 anos formarão uma grande metrópole**. (grifo nosso)

Na mesma reportagem o Secretário de Planejamento, Belmiro Valverde, assinala que, “dentro de 10 a 15 anos, **os dois principais pólos do norte do Paraná estarão completamente interligados, formando apenas uma cidade ao longo do eixo**”. (grifo nosso)

Vale citar uma outra matéria publicada pelo mesmo jornal na edição de 08.01.78 intitulada: “PROJETO METROPOLITANO ABRANGERÁ TODOS OS SETORES DAS 11 CIDADES”¹⁵³. Nesta reportagem, é novamente explicitado o projeto e o objetivo específico: “[...] na primeira etapa do processo de planejamento, a elaboração de diretrizes para a organização do **espaço metropolitano**[...] a partir do estudo[...] possa-se encontrar soluções adequadas dos problemas de **natureza metropolitana**” (grifo nosso).

Em 29.03.1978, p. 4, temos a seguinte manchete: “PARA SER EXECUTADO PROJETO METROPOLITANO DEVERÁ RECORRER A EMPRÉSTIMOS INTERNACIONAIS”¹⁵⁴.

[...] visando o levantamento dos principais pontos de estrangulamento do norte do Paraná, para posterior execução do “**Projeto**

¹⁵² Folha de Londrina, CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 140 e 141.

¹⁵³ Folha de Londrina, edição de 08 de janeiro de 1978, CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 142 e 143.

¹⁵⁴ Folha de Londrina, edição de 29.03.1978, p. 4.

Metropolitano”, que deverá recorrer a empréstimos no exterior dada a necessidade de aplicação de vultuosos recursos. [...] A primeira etapa, que prevê a aplicação de 3,5 milhões de cruzeiros, será concluída até dezembro próximo. (grifo nosso).

A edição de 12.10.78, traz em sua primeira página a manchete: “METRÓPOLE DO NORTE” e a matéria intitulada “METRONOR JÁ TEM PRÉ-DIAGNÓSTICO” em sua página 9. Nesta reportagem são destacados os três importantes elementos a serem enfocados na próxima fase dos trabalhos: o sistema de transporte, o problema do saneamento regional e o desenvolvimento industrial. Vale destacar o seguinte trecho da matéria:

[...] o levantamento de dados, o estudo acurado, as conclusões obtidas, levantamento de gráficos e mapas, forma hoje um conjunto de informações de grande importância para o conhecimento desta região, que em seu rápido desenvolvimento, fez surgir **uma verdadeira metrópole no eixo Londrina-Maringá**¹⁵⁵. (grifo nosso)

A reportagem publicada em 14.06.1979, p. 8, com o título “PREFEITOS REUNIRAM-SE PARA TRATAR DO PROJETO METRONOR”¹⁵⁶, mostra a preocupação dos prefeitos do eixo Londrina-Maringá, em perder o Projeto Metronor para outras regiões do Brasil. Na mesma reunião foi decidido enviar ao então Governador Ney Braga uma mensagem de apoio à iniciativa e ao trabalho que vinha sendo realizado e *“[...] ao mesmo tempo manifestar a confiança de que nossas autoridades não vão permitir que esta região, que possui o maior índice de densidade demográfica, seja preterida por outras na implantação do Projeto Metronor”*.

¹⁵⁵ Folha de Londrina, edição de 12.10.1978, p. 9

¹⁵⁶ Folha de Londrina, edição de 14.06.1979, p. 8

A edição de 17.06.79 traz a matéria intitulada “PROJETO DA FREE-WAY ENTRE MARINGÁ E LONDRINA ABANDONADO TEMPORARIAMENTE”¹⁵⁷. Nesta reportagem o Secretário de Planejamento alega que outros projetos mais urgentes fizeram com que o projeto da “Free-way”, uma rodovia que ligaria Londrina à Maringá diretamente, fosse postergado.

Em 11.07.1979, p. 10, temos a seguinte reportagem intitulada: “PREFEITOS DO NORTE OUVIRÃO EXPOSIÇÃO SOBRE A METRONOR”¹⁵⁸, onde os prefeitos do eixo Londrina-Maringá iriam assistir à apresentação do diagnóstico da região.

Após a reunião foi publicada uma outra reportagem no dia 13.07.79, com manchete de primeira página: “METRÓPOLE DO NORTE JÁ É QUASE REALIDADE”, e na p. 24 com o título: “MUNICÍPIO ESTÃO SE PREJUDICANDO MUTUAMENTE NO NORTE DO PARANÁ”. Nesta matéria, o coordenador do Projeto Metronor, José Vicente Socorro, explica que alguns municípios do eixo estão poluindo mananciais utilizados por outros e acrescenta que: “[...] *O Projeto Metronor não objetiva extamente implantar a região metropolitana, mas orientar o crescimento regional, uma vez que existe já entre Londrina e Maringá um eixo de aglomerados urbanos*” (grifo nosso). O Secretario de Planejamento complementa dizendo que: “[...] *A Região Metropolitana de Curitiba nasceu de uma lei. No norte do Paraná o que existe ocorreu na forma de fato e é isso que importa. O Projeto Metronor baseia-se nas condições existentes*”¹⁵⁹.

¹⁵⁷ Folha de Londrina, edição de 17.06.1979. CDPH/UDEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 147.

¹⁵⁸ Folha de Londrina, edição de 11.07.1979, p. 10.

¹⁵⁹ Folha de Londrina, edição de 13.07.1979, p. 24.

As reportagens nas edições de 15.07.1979, p. 28, “METRONOR: AGORA ARTICULAÇÕES PARA ESCOLHA DE ALTERNATIVAS”¹⁶⁰ e 22.08.1979, p. 6, “DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL É ALTERNATIVA DA METRONOR”, mostram as articulações para priorizar o desenvolvimento industrial no eixo Londrina-Maringá. Vale destacar o seguinte excerto:

[...] A reunião foi aberta pelo Secretário Véspero Mendes, que destacou ser a Região Metropolitana do Norte do Paraná “**Uma região metropolitana de fato, mas não de lei, ainda**”. É uma região natural, criada pelo desenvolvimento linear das cidades que integram, que crescem umas no sentido das outras.¹⁶¹ (grifo nosso).

A edição de 28.03.80, p. 7, traz a matéria intitulada: “SEPLAN MOSTRA EM MARINGÁ AS DIRETRIZES DO METRONOR”¹⁶². Nesta reportagem, os técnicos da Secretaria do Planejamento reunidos em Maringá reafirmam a necessidade do reforço do potencial agrícola regional e uma reorientação do desenvolvimento industrial para linhas mais dinâmicas, com mais tecnologias, para um mercado mais amplo.

As reportagens “PREFEITOS, VEREADORES E COMUNIDADE”¹⁶³ DE 12 CIDADES DISCUTEM METRONOR” de 11.06.80, p. 6¹⁶⁴; “EM APUCARANA, REUNIÃO COM OS 12 MUNICÍPIOS DO PROJETO METRONOR” DE 18.06.80, primeira página¹⁶⁵; “PROJETO METRONOR ESTÁ CONCLUÍDO MAS EXECUÇÃO DEPENDE DOS PREFEITOS” primeira página, e “METRONOR TERÁ ESCRITÓRIO

¹⁶⁰ Folha de Londrina, edição de 15.07.1979, p. 28.

¹⁶¹ Folha de Londrina, edição de 22.08.1979, p. 6.

¹⁶² Folha de Londrina, edição de 28.03.1980, p. 7

¹⁶³ Por comunidade, a reportagem apresenta que foram convidados além dos prefeitos e vereadores dos doze municípios, os representantes de diversas associações comerciais e industriais, universidades, cooperativas, faculdades, Rotary e Lions Clube, gerentes de bancos, órgãos de comunicação, autoridades militares e eclesiásticas consulados e órgãos do governo federal e estadual.

¹⁶⁴ Folha de Londrina, edição de 11.06.1980, p. 6.

¹⁶⁵ Folha de Londrina, edição de 18.06.1980, p. 1.

DE PLANEJAMENTO REGIONAL, p. 7, ambas da edição de 20.06.80¹⁶⁶. Essas matérias tratavam da reunião dos técnicos do Metronor com as lideranças da região quando foi discutida a possibilidade de se abrir um escritório do Metronor na cidade de Apucarana. Duas alternativas também foram propostas ao Projeto Metronor: a possibilidade de constituir um consórcio com as 12 prefeituras, ou a constituição de uma sociedade civil.

Em novembro de 1980, o Projeto Metronor volta a ser discutido pela imprensa com uma série de quatro reportagens, sendo elas: “NEY REÚNE SECRETARIADO E DEPUTADOS PARA APRESENTAR O PROJETO METRONOR”, de 23.11.80, p. 30¹⁶⁷, onde o Governador Ney Braga apresentou o projeto para seu secretariado e deputados estaduais. “ANDREAZZA ASSINARÁ CONVÊNIO PARA METRONOR”, de 25.11.80, p. 6¹⁶⁸, nesta reportagem o então ministro do interior Mário Andreazza irá assinar um convênio com o Segundo Programa de Investimentos Urbanos para cidades de porte médio do Paraná, através da Secretaria do Planejamento e o Conselho nacional de Desenvolvimento urbano – CNDU. Tal convênio visava mais recursos para o Projeto Metronor:

[...] Para a futura Metrópole Linear do Norte do Paraná, eixo Londrina-Maringá, será firmado um convênio no montante de 24,6 milhões de cruzeiros, que visa a elaboração do plano diretor da Metronor, o plano diretor de abastecimento de água e de controle da poluição do eixo e a instalação de um escritório de planejamento para **a futura área metropolitana**. (grifo nosso).

E ainda: “SECRETARIA DO PLANEJAMENTO INSISTE EM CRIAR METRÓPOLE LINEAR DO NORTE” da edição de 26.11.80¹⁶⁹, “*Véspero Mendes*,

¹⁶⁶ Folha de Londrina, edição de 20.06.1980, p. 1 e 7.

¹⁶⁷ Folha de Londrina, edição de 23.11.1980, p. 30.

¹⁶⁸ Folha de Londrina, edição de 25.11.1980, p. 6.

¹⁶⁹ Folha de Londrina, edição de 26.11.1980. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 157.

Secretário do Planejamento, observou que o crescimento do trecho localizado entre Londrina e Maringá [...] coloca o Paraná às vésperas de nascimento de uma metrópole capaz de abrigar até 3 milhões de pessoas” (grifo nosso). E, “SURGE A METRÓPOLE LINEAR DO NORTE”, de 28.11.80, p. 20¹⁷⁰, esta matéria, publicada após a assinatura do convênio com o Ministério do Interior significou que o Governo Federal reconhecia a Metronor, mesmo antes dos prefeitos terem se decidido pela sua criação, já que até então as reuniões não haviam avançado. Vale destacar dois trechos desta matéria, um em que a região do Metronor é considerada mais viável que a Região Metropolitana de Curitiba:

[...] A Região Metropolitana do Norte, capaz de abrigar até cinco milhões de pessoas, é uma das maiores do País. **E em termos de dinamismo, densidade demográfica e diversificação econômica suplanta a Região Metropolitana de Curitiba.** O Governo do Estado considera que a metrópole já existe. (grifo nosso).

E outro, onde a região do eixo Londrina-Maringá é comparada a Metrópole de Los Angeles nos Estados Unidos:

[...] **O crescimento da região do eixo é comparado ao processo que mais tarde resultou na gigantesca metrópole assentada ao longo de 140 km de extensão em Los Angeles.** Essa metrópole foi se formando à medida que a concentração populacional acompanhava os trilhos de uma estrada de ferro. Neste processo de expansão, Los Angeles foi, gradativamente, anexando cidades que se encontravam no seu caminho, como San Pedro, Wilmigton e Venice. E envolvendo outros municípios como Beverly hills, Vernon e San Fernando, até alcançar o Pacífico. (grifo nosso).

A matéria de 15.02.81, intitulada “METRONOR PODE SER UMA REALIDADE¹⁷¹”, cita que a associação de todos os prefeitos do Metronor em torno do objetivo de desenvolver aquela região é fundamental: “[...]para que, inclusive, o

¹⁷⁰ Folha de Londrina, edição de 28.11.1980, p. 20.

¹⁷¹ Folha de Londrina, edição de 15.02.1981. CDPH/UDEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 160.

governo federal reconheça naquela área a região metropolitana que de fato já existe". (grifo nosso)

A reportagem de 03.04.1981, com o título "DUPLICAÇÃO DO TRECHO LONDRINA-MARINGÁ PODE COMEÇAR JÁ NESTE ANO"¹⁷², e a de 13.05.81: "CONCORRÊNCIAS PARA DUPLICAÇÃO DA RODOVIA LONDRINA-MARINGÁ"¹⁷³, são matérias que tratam das primeiras obras de duplicação da rodovia que liga Londrina à Maringá. Nesta segunda reportagem fica explicitado que a duplicação tinha como objetivo inicial passar na cidade de Apucarana, projeto que foi alterado como foi visto no capítulo anterior:

[...] A primeira licitação, na modalidade de tomada de preços será realizada dia 22, às 10 horas, para obras que perfazem uma extensão de 187,5 Km, servindo as localidades de Londrina, Cambe, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Mandaguari, Marialva e Maringá [...] contorno de Arapongas, duplicação da rodovia Rolândia-Arapongas, **duplicação da rodovia Arapongas-Apucarana[...] contorno norte de Apucarana[...]**. (grifo nosso).

Em 11.06.81, p. 14, temos a matéria "APUCARANA SERÁ SEDE DO METRONOR"¹⁷⁴, que mostra que o então Governador Ney Braga, participaria do ato solene de instalação do escritório na cidade de Apucarana. Por esta reportagem é possível notar como o projeto Metronor era valorizado pela classe política, a ponto de fazer com que o Governador do Estado, se deslocasse para a inauguração de um mero escritório numa cidade do interior.

¹⁷² Folha de Londrina, edição de 03.04.1981. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 160.

¹⁷³ Folha de Londrina, edição de 13.05.1981. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 161.

¹⁷⁴ Folha de Londrina, edição de 11.06.1981, p. 14.

A reportagem de 14.06.81: “A DUPLICAÇÃO DA BR-369 PODE GERAR DESAPROPRIAÇÃO”¹⁷⁵, ressalva a duplicação da Avenida Brasília (BR-369), na cidade de Londrina, uma obra vinculada ao projeto Metronor. O mesmo acontece com a reportagem DE 27.06.81, p. 6. “OBRAS DO PROJETO METRONOR DEVEM COMEÇAR NESTES DIAS”¹⁷⁶.

Na edição de 07.08.1981, p. 5, a matéria “METRONOR COMEÇA DIA 14”¹⁷⁷, diz que o “[...]Secretário do Desenvolvimento dos municípios do Paraná, Sr. Saul Raiz, estará em Londrina para apresentar as diretrizes do projeto que quer transformar o eixo Londrina-Maringá **em Metrópole do Norte do Paraná**. E deve ouvir a primeira crítica a condução do projeto” (grifo nosso):

“[...]A Associação dos Engenheiros de Londrina, com base territorial de Apucarana à Cornélio Procopio, já protestou ontem contra a “falta de critérios” na escolha do pessoal que trabalhará no escritório em Apucarana.” Para o então presidente da Associação, Maury Amaral Camargo, as contratações tiveram caráter político, já que não teve concursos públicos, o pessoal contratado, é em sua maioria da capital do Estado, profissionais recém formados que não conhecem os problemas regionais como os profissionais da região que já trabalham nas prefeituras. As críticas demonstram além das irregularidades nas contratações do pessoal do Projeto Metronor, a reivindicação dos engenheiros locais em participarem do projeto.

As reportagens “METRONOR: DEFINIDA DATA DE INAUGURAÇÃO”, de 21.08.81, p.21; “SERÁ INSTALADO HOJE O ESCRITÓRIO DA METRONOR” de 26.08.81, p. 5; e “DUPLICAÇÃO DO TRECHO LONDRINA-

¹⁷⁵ Folha de Londrina, edição de 14.06.1981. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 162 e 163.

¹⁷⁶ Folha de Londrina, edição de 27.06.1981, p. 6.

¹⁷⁷ Folha de Londrina, edição de 07.08.1981, p.5.

MARINGÁ, A PRIMEIRA TAREFA DO PROJETO METRONOR”¹⁷⁸ de 27.08.1981, p. 10, colocam em evidência a instalação do escritório da Metronor na cidade de Apucarana, onde estiveram presentes cinco secretários de Estado, o que reafirma a importância dada pela classe política a esse projeto. A duplicação da rodovia Londrina-Maringá também foi assunto como a primeira obra do Projeto Metronor.

Após a instalação do escritório na cidade de Apucarana em 26 de agosto de 1981, inicia-se uma nova série de reportagens exaltando novamente o projeto e a “primeira metrópole do interior do país”.

A matéria da edição de 12.09.81 com o título “EM DEBATE O METRONOR”, mostra mais uma reunião do então coordenador do projeto José Vicente Socorro que, além de reiterar todas as propostas do projeto, frisa que “o Metronor só vai ser uma realidade quando for assumido pela comunidade” . Importante também é a posição assumida pelo jornal Folha de Londrina ao afirmar que existe:

[...] uma questão crucial: se o Metronor vai resolver os problemas dos municípios do eixo Londrina Maringá centrando seus trabalhos nas necessidades reais da região ou se o Projeto Metrópole Linear Norte se portará a coleta de votos neste período pré-eleitoral.¹⁷⁹

Aqui fica nítido que o caráter político do projeto começava a ser questionado pela própria imprensa.

Uma matéria de duas páginas na edição de 10.12.81, p. 8 e 9, com os títulos: “METRONOR: **A PRIMEIRA METRÓPOLE DO INTERIOR DO PAÍS**” e “AQUI, OS TRABALHOS QUE ANTECEDEM A IMPLANTAÇÃO DO PROJETO METRONOR” também realça a “primeira metrópole do interior do país”:

¹⁷⁸ Folha de Londrina, edições de 21.08.1981, p. 21; 26.08.1981, p. 5 e 27.08.1981, p. 10.

¹⁷⁹ Folha de Londrina, edição de 12.09.1981. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem, 166.

[...] Nesse estudo, do governo do Estado, [...] os trabalhos que antecederam a implantação **da primeira metrópole linear do interior do País.**”

[...] Com o escritório funcionando em Apucarana, a Metronor é **a primeira Região Metropolitana** a existir efetivamente no interior do país.”

[...] os habitantes da **Metrópole do Norte**, de agora em diante vão experimentar a ação de um planejamento articulado [...] buscando soluções harmoniosas¹⁸⁰. (grifo nosso).

É perceptível como a reportagem confunde ou entende com o mesmo significado os termos “Metrópole” e “Região Metropolitana”, para a região do Projeto Metronor, o eixo Londrina-Maringá.

6.5 METRONOR: UM PROJETO QUE DESPERTA INTERESSES

Com a saída de Saul Raiz da Secretaria dos Municípios para candidatar-se a governador do Estado, Lubomir Ficinski assumiu esta secretaria e anunciou em matéria do dia 07.03.1982, p. 9, a vinda do então Presidente da República João Batista Figueiredo que assinará editais de concorrência para obras do Metronor, as Avenidas Brasília em Londrina e a Colombo em Maringá.

[...] Essas duas obras – explica o Secretário – assinalam o início dos trabalhos no setor viário da Metronor – Metrópole Linear do Norte do Paraná – **a primeira Região Metropolitana do interior brasileiro**, englobando 12 municípios no eixo Londrina-Maringá.¹⁸¹ (grifo nosso).

A matéria de duas páginas de 14.03.82, p. 5 e 6, “METRONOR VAI HARMONIZAR CRESCIMENTO DAS CIDADES”¹⁸² e, “FIGUEIREDO ASSINARÁ EM MARINGÁ ATOS DO METRONOR” , reitera a vinda do Presidente Figueiredo à cidade de Maringá.

¹⁸⁰ Folha de Londrina, edição de 10.12.1981, p. 8 e 9.

¹⁸¹ Folha de Londrina, edição de 07.03.1982, p. 9.

¹⁸² Folha de Londrina, edição de 14.03.1982, p. 5 e 6.

Em abril de 1982, o Secretario Executivo do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU, Militão de Moraes Ricardo, anunciou a inclusão do Metronor no Programa Especial para Cidades de Porte Médio, do Ministério do Interior, com o objetivo de obter recursos do Banco Mundial e da União. Vale destacar aqui esta incongruência, pois temos a então “primeira metrópole do interior do país”, sendo incluída num programa destinado a cidades de porte médio.

Apesar de toda esta propaganda anunciando a “Primeira metrópole e Região metropolitana do interior do país”, o governo passou a reconhecê-la oficialmente, mais como um aglomerado como pode ser visto na reportagem de 15.04.82, p. 7, “METRONOR TERÁ RECURSOS DO BIRD EM PROGRAMA ESPECIAL”:

[...] o Secretário Lubomir Ficinski, ao abrir a reunião, disse que, com as características de aglomerado urbano – **e não de uma região metropolitana** propriamente dita – a Metronor poderá usufruir de grande flexibilidade na aplicação dos recursos que serão obtidos¹⁸³[...](grifo nosso).

Esta mudança se explica pelo fato do Projeto Metronor não ser reconhecido como uma Região Metropolitana. Só após a constituição de 1988, os Estados passaram a ter o direito de instituir essas regiões. Desta forma, para o governo, ver o Projeto Metronor como um aglomerado, abria a possibilidade de se obter recursos via Programas direcionados aos aglomerados urbanos e cidades médias. Assim, o Metronor passa a ter dois discursos assumidos pelo governo. Um que era disseminado regionalmente como “A Metrópole e a Região Metropolitana do Projeto Metronor” que evidenciava a “primeira metrópole do interior do país”, e outro como “Aglomerado Urbano”, com a finalidade de se obter os recursos necessários para o projeto.

¹⁸³ Folha de Londrina, edição de 15.04.1982, p. 7.

No mesmo mês de abril de 1982, após o anúncio de que o Metronor teria mais recursos, os empresários da região de Londrina iniciaram um “Movimento contra a marginalização das empresas da região nas obras do Metronor”, um movimento liderado por várias entidades, entre elas, o Sindicato da Construção Civil do Paraná e Associação comercial de Londrina, conforme a reportagem intitulada “EMPRESÁRIOS DA REGIÃO LUTAM PARA PARTICIPAR DAS OBRAS DA METRONOR”¹⁸⁴.

O ano de 1982 foi o ano que marcou a volta de eleições diretas para o governo do estado. Estas aconteceram no final do ano, depois de quase 20 anos de ditadura militar. O então governo estadual, do PDS, antiga Arena, passou a se utilizar ainda mais da sigla Metronor, anunciando verbas e o início das obras de duplicação da Av. Brasília em Londrina e Av. Colombo em Maringá, através do Secretário do Municípios Lubomir Ficinski, que substituiu Saul Raiz, então candidato ao governo estadual. Esta prática pode ser constatada nas reportagens vinculadas entre maio a novembro de 82, com os títulos: “FICINSKI REÚNE TERÇA OS PREFEITOS DA METRONOR”¹⁸⁵; “FICINSKI PRESIDE AMANHÃ O CONSELHO DA METRONOR”¹⁸⁶; “FICINSKI ANUNCIA 4 BILHÕES DE CRUZEIROS PARA A METRONOR EM 3 ANOS”¹⁸⁷; “VINTE MILHÕES DE DÓLARES PARA O PROJETO METRONOR”¹⁸⁸; “FICINSKI ANUNCIA RECURSOS PARA A METRÓPOLE DO NORTE”¹⁸⁹; REINICIADAS AS OBRAS PRA ALARGAR A COLOMBO”¹⁹⁰;

¹⁸⁴ Folha de Londrina. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 174.

¹⁸⁵ Folha de Londrina, edição de 30.05.1982. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 175.

¹⁸⁶ Folha de Londrina, edição de 10.06.1982, p. 9.

¹⁸⁷ Folha de Londrina, edição de 15.06.1982. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 176.

¹⁸⁸ Folha de Londrina, edição de 16.06.1982, p. 6.

¹⁸⁹ Folha de Londrina, edição de 20.07.1982. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 177.

¹⁹⁰ Folha de Londrina, edição de 12.09.1982. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 177.

“EMPRESA SE INSTALA PARA DUPLICAR AV. BRASÍLIA”¹⁹¹; “METRONOR: FINALMENTE UM ESBOÇO DE CONCRETIZAÇÃO”¹⁹²; “COMEÇA A DUPLICAÇÃO DA AV. BRASÍLIA”¹⁹³; “METRONOR DÁ INÍCIO A DUPLICAÇÃO DA AV. COLOMBO”¹⁹⁴; e “COMEÇA A DUPLICAÇÃO DA AV. COLOMBO”¹⁹⁵.

A eleição para o governo do estado acabou por eleger o candidato da oposição José Richa, do PMDB, que foi empossado no cargo no mês de março de 1983.

Diante do novo governo do Estado, Arapongas e Apucarana se mostram insatisfeitas com as propostas do Projeto Metronor até o momento, e reivindicam ser uma terceira força, respeitada como Londrina e Maringá, conforme a matéria “APUCARANA E ARAPONGAS NÃO QUEREM SER PONTO DE PASSAGEM”¹⁹⁶, de 13.03.83, p. 8.

O novo governo nomeou para coordenar o Projeto Metronor uma nova equipe que não deixou de fazer duras críticas ao Projeto Metronor, com relação ao governo anterior, como pode ser constatado na reportagem de 19.06.1983 “ENGENHEIRO”¹⁹⁷ DE LONDRINA ASSUME ESCRITÓRIO REGIONAL DA METRONOR”¹⁹⁸:

[...] Um grande e sofisticado projeto, que nos últimos três anos sorveu, só dos cofres estaduais, 247 milhões de cruzeiros gastos em planos que ainda não saíram do papel. Este é, em resumo, a Metronor – Metrópole Linear do Norte do Paraná que pela definição do Secretário do Planejamento Belmiro Jobim Castor “É um fiasco porque foi

¹⁹¹ Folha de Londrina, edição de 28.09.1982. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 180.

¹⁹² Folha de Londrina, edição de 10.10.1982, p. 33.

¹⁹³ Folha de Londrina, edição de 16.10.1982, p. 4.

¹⁹⁴ Folha de Londrina, edição de 26.10.1982. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 181.

¹⁹⁵ Folha de Londrina, edição de 07.11.1982. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 181.

¹⁹⁶ Folha de Londrina, edição de 13.03.1983, p. 8.

¹⁹⁷ Aqui houve um erro de redação na reportagem. O “Engenheiro Civil” citado, é na verdade, o Arquiteto Sr. João Bortolotti.

¹⁹⁸ Folha de Londrina, edição de 19.06.1983. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 183.

apresentado enganosamente ao povo como uma cornucópia de recursos, quando na verdade não havia nenhuma estrutura financeira ou técnica”.

Na mesma reportagem o Secretário ainda comenta sobre a intenção da Sudesul, órgão federal, de afastar o Governo do Estado do projeto Metronor, e reafirma da necessidade da institucionalização do projeto:

[...] Por enquanto, de concreto existe apenas um impasse. A Sudesul quer enquadrar a Metronor dentro de um projeto especial para municípios de porte médio – do Ministério do Interior – e alijar o Estado por uma espécie de função auxiliar. A proposta foi recusada, as negociações prosseguem, mas o novo governo paranaense assegura que a Metronor não desaparecerá. Mas será modificada. “O problema principal agora é o processo institucional da Metronor. Queremos que trabalhe sabendo para que vai servir. O resto é divagação” - afirma Jobim Castor.

Uma outra reportagem “RICHA ANUNCIA 14 MILHÕES DE DÓLARES PARA A METRONOR”¹⁹⁹, de 20.07.83, p. 10, mostra a esperança do governo estadual de conseguir recursos para o projeto via Ministério do Interior. Porém, a matéria publicada dois meses depois no dia 20.09.83, “REFORMULAÇÃO NO METRONOR”²⁰⁰, indica que as verbas esperadas só viriam em meados de 84.

Com a impossibilidade de obter recursos para o Projeto Metronor que já estava com as atividades paralisadas desde o início do ano, o governo estadual cede e resolve trabalhar em conjunto com o Programa Especial Cidade de Porte Médio – PECPM. Programa vinculado ao Ministério do Interior e que já tinha como objetivo a instalação de um escritório da Unidade Administrativa de Subprojetos – UAS, como “órgão gerenciador de recursos” na mesma cidade de Apucarana, a poucos metros do escritório da Metronor, segundo reportagem de 15.10.83 “NOVOS

¹⁹⁹ Folha de Londrina, edição de 20.07.83, p. 10.

²⁰⁰ Folha de Londrina, edição de 20.09.1983. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 184.

DIRIGENTES DO METRONOR QUEREM MAIOR OBJETIVIDADE NOS PROJETOS”²⁰¹

A UAS significou uma jogada política por parte do Governo Federal de vincular os recursos do projeto Metronor ao Ministério do Interior, PDS, afastando o Governo do Estado, do PMDB, como também já foi tratado no capítulo anterior.

Na matéria publicada em 04.11.83, “METRONOR DEVE DEFINIR OBRAS ATÉ DEZEMBRO”²⁰², apesar do título, fica claro pela reportagem que era a UAS, tida como o “órgão gerenciador de recursos” que iria definir os serviços e obras com os recursos esperados, de 14 milhões de dólares, do Banco Mundial.

As expectativas de recursos fáceis para o Projeto Metronor despertavam o interesse de outros municípios, como pode ser constatado na matéria de 09.11.1983, p. 9, “CALIFÓRNIA QUER SER INCLUÍDO NO METRONOR”²⁰³, onde o município de Califórnia, ex- distrito de Apucarana, não quer ser excluído do projeto. Para o então prefeito Cirineu Dias: “[...] Com essa exclusão, Califórnia deixará de receber recursos de cerca de 1 bilhão de cruzeiros para aplicação em sua infra-estrutura num período de 3 anos e meio”.

O final do ano de 1983 e o início do ano de 1984, o Projeto Metronor trata apenas de definir as próximas ações a serem realizadas segundo as matérias publicadas em 01.11.83: “SEGUNDA REUNIÃO DA METRONOR PARA LEVANTAR AÇÕES DE 84”²⁰⁴; “METRONOR LEVANTA AÇÕES PARA 1984”²⁰⁵, de 30.11.83;

²⁰¹ Folha de Londrina, edição de 15.10.1983. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 185.

²⁰² Folha de Londrina, edição de 04.11.0983. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 186.

²⁰³ Folha de Londrina, edição de 09.11.1983, p. 9.

²⁰⁴ Folha de Londrina, edição de 01.11.1983. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 186

²⁰⁵ Folha de Londrina, edição de 30.11.1983. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 186.

“REUNIÃO VAI DEFINIR AÇÕES DO METRONOR”, de 22.03.84²⁰⁶; e “METRONOR COLHE SUGESTÕES”, de 29.03.84²⁰⁷.

6.6 UM PROJETO EM DECADÊNCIA

Nos meses de maio e junho de 84, o projeto é atacado por várias denúncias como pode ser visto na reportagem de 06.05.84, p. 37: “PARA EX-PREFEITO, METRONOR NÃO SOBREVIVE SEM AUTONOMIA”. Nesta matéria, o ex-prefeito de Apucarana, Voldimir Maistrovicz diz que “O Metronor é totalmente dependente da Secretaria de Planejamento e da Famepar”, e faz a seguinte denúncia ligada a duplicação da estrada Londrina-Maringá:

[...] o ex-prefeito de Apucarana faz ainda uma outra denúncia ligada ao próprio Metronor: A duplicação da BR-369, trecho Londrina-Maringá, na verdade vai beneficiar apenas alguns municípios “porque está sendo elaborado um novo projeto para que a duplicação seja feita apenas entre Arapongas e Londrina e Mandaguari e Maringá, excluindo assim os trechos que cortam Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul, municípios que também fazem parte do Metronor. Se isso vier acontecer, estará comprovada a ingerência dos dois municípios pólos de Londrina e Maringá no projeto”²⁰⁸

Esta denúncia feita pelo ex-prefeito de Apucarana acabou por se realizar mostrando uma outra jogada política no processo, agora por parte do governo do Estado, como também já foi explicitado no capítulo anterior.

²⁰⁶ Folha de Londrina, edição de 22.03.1984. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 187

²⁰⁷ Folha de Londrina, edição de 29.03.1984. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 187.

²⁰⁸ Folha de Londrina, edição de 06.05.1984, p. 37.

Uma outra denúncia, esta mais grave, foi publicada em 03.06.84, p. 3 “DEPUTADO DENUNCIA SAUL RAIZ POR DESVIO DE VERBAS”²⁰⁹. Nesta reportagem o Deputado Ferrari JR., do PMDB, faz a denúncia de que vários secretários do governo anterior, Ney Braga, estão envolvidos em desvio de recursos Federais e Estaduais destinados ao Metronor:

[...] “O Secretário de Desenvolvimento dos Municípios e candidato do PDS ao governo do Estado, Saul Raiz, manuseou verbas do Ministério do Interior, da Sudesul e do Próprio Estado, destinadas a obras da Metronor. Só que estas obras não foram realizadas e o dinheiro sumiu”. – disse o Deputado Ferrari JR. (PMDB de Maringá), que há meses vem coligindo documentos para afinal apresentar “um dossiê altamente comprometedor para expressivas figuras do Governo Ney Braga”²¹⁰

As denúncias foram apresentadas na tribuna da Assembléia incluindo dezenas de pedidos de informações a várias Secretarias Estaduais. Sobre a duplicação da rodovia Londrina-Maringá e a utilização do Metronor para fins eleitoreiros, o Deputado Ferrari JR acrescentou:

[...] “A duplicação da pista é uma necessidade imperiosa, mas infelizmente a Metronor nunca passou de massa de manobra para fins eleitorais. Os seus planos mirabolantes jamais saíram do papel, sendo desconhecidos os valores recebidos pela Metronor e destinação que tiveram, uma vez que os governantes da época jamais prestaram contas ao povo, dos seus atos e da aplicação de recursos”.
[...] “Já investido nas “grotescas” funções de Secretário de Desenvolvimento dos Municípios”- segundo a definição de Ferrari Jr. – “Saul Raiz veio a Londrina usando a Metronor para se promover” [...] “a bandeira da Metronor foi utilizada na época para induzir o eleitorado do Norte do Paraná a votar em Saul Raiz [...]”²¹¹

Estas denúncias, mesmo não voltando mais a ser noticiadas, juntamente com as denúncias do ex-prefeito de Apucarana, contribuíram para

²⁰⁹ Folha de Londrina, edição de 03.06.1984, p. 3.

²¹⁰ Folha de Londrina, edição de 03.06.1984, p. 3.

²¹¹ Folha de Londrina, edição de 03.06.1984, p. 3.

manchar a imagem do Projeto Metronor, anunciando uma nova e última fase do projeto.

Um ponto crucial pode ser percebido na reportagem do dia 31.08.84 “REUNIÃO AVALIARÁ ESTUDOS TÉCNICOS DO METRONOR”. Nesta reportagem fica claro como os dois escritórios, da UAS e do Metronor, sediados em Apucarana, passaram a receber tratamento diferenciados, já que a UAS recebeu 370 milhões de cruzeiros do Secretário do Planejamento Otto Bracarense, para serem aplicados em estudos que visam enquadrar o eixo Londrina-Maringá, “congregado pelo Metronor” – como diz a reportagem – no Programa Cidade de Porte Médio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU:

O Secretário do Planejamento Otto Bracarense Costa, passa o dia hoje em Apucarana, onde participa de duas importantes reuniões. Na primeira programada para o período da manhã, Bracarense assinará um convênio que vai repassar um montante de 370 milhões de cruzeiros ao escritório da Sudesul –UAS (Unidade Administrativa de Subprojeto), sediado naquela cidade. A tarde ele mantém reunião com o coordenador João Batista Bortolotti e técnicos do projeto Metronor – Metrópole Linear do Norte do Paraná – (que também tem sede em Apucarana), quando determinará a data e a pauta da próxima reunião do órgão, além de juntamente com o Superintendente da Sudesul, Antonio Pires, fazer uma avaliação dos Estudos Técnicos já realizados pelo projeto²¹².

É importante salientar que o Metronor, que não recebeu quantia alguma, já vinha há mais de seis anos realizando os mesmos estudos.

É possível que esta reunião tenha sido a “gota d’água” no relacionamento UAS/Sudesul/ com o Metronor, pois, quatro dias após, a reportagem publicada em 04.09.1984, p. 24, “METRONOR COM FUTURO INCERTO”²¹³, evidencia o “mal estar” instaurado entre o Coordenador do Metronor, João Batista

²¹² Folha de Londrina, edição de 31.08.1984. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 190.

²¹³ Folha de Londrina, edição de 04.09.1984, 24.

Bortolotti, que alega existir uma duplicidade de ações entre a UAS e o Metronor e o Superintendente da Sudesul, Antonio Cândido da Silveira Pires, que diz não haver duplicidade, mas “coincidências” .

Até o final do ano de 84 o projeto Metronor se viu sem verbas e com as atividades paralisadas. No início do ano de 85, seu conselho deliberativo aprovou por unanimidade a sua institucionalização, segundo matéria de 08.02.85 “METRONOR VOTOU PELA INSTITUCIONALIZAÇÃO”²¹⁴. A institucionalização lhe conferiria personalidade jurídica, o requisito necessário para o recebimento de verbas. Porém, esta não se efetivou, desgastando ainda mais seu conselho e o projeto como um todo.

Durante o ano de 1985, o Projeto Metronor com nova coordenação, se limitou a continuar com as desgastantes reuniões com os representantes dos municípios envolvidos e na tentativa de se conseguir recursos que nunca vieram, como pode ser constatado nas seguintes reportagens: “METRONOR TEM NOVO COORDENADOR” de 04.06.85; “REUNIÃO DO METRONOR HOJE EM APUCARANA” de 12.07.85; “METRONOR REÚNE TÉCNICOS PARA ESCLARECER DÚVIDAS” de 16.07.85; “OBRAS DO METRONOR DEVEM COMEÇAR EM JANEIRO DE 86” de 04.08.85; “PRESSÃO POLÍTICA PARA AGILIZAR O METRONOR” de 18.08.85; e “NÃO HÁ RECURSOS PARA O METRONOR” de 16.10.85, p. 9 ²¹⁵.

Cada vez mais desgastado, o Projeto Metronor entra no ano de 1986 com pouca credibilidade. A reportagem de 29.01.86 “INÉRCIA DO METRONOR

²¹⁴ Folha de Londrina, edição de 08.02.1985. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 193.

²¹⁵ Folha de Londrina, CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagens 193 e 194.

CAUSA DESCONTENTAMENTO”²¹⁶ traz a declaração de vários prefeitos manifestando o propósito de abandonarem definitivamente o projeto.

O ano de 1986 foi o que marcou praticamente o fim do Projeto Metronor. Sem conseguir sua institucionalização e conseqüentemente sem recursos para alavancar seus projetos de quase dez anos, o projeto já muito desgastado por denúncias e sem conseguir resultados efetivos entrou em estado terminal.

O ano de 1987 não foi diferente. A reportagem de 27.11.87, p. 10 “METRONOR, PROJETO FALIDO”²¹⁷ mostra que o projeto: “[...] após dez anos de exaustivas reuniões de lideranças, principalmente prefeitos, não saiu do papel e parece estar mesmo condenado à falência por falta de recursos e de interesses das autoridades” . A UAS se apresentava em situação ainda pior, pois estava fechando seu escritório em Apucarana e sendo levada a justiça pelo não pagamento de aluguel.

No dia seguinte, na edição de 28.11.87, a matéria “METRONOR SERÁ SUBSTITUÍDO POR PROGRAMAS DE POLOS REGIONAIS”²¹⁸, frisa ainda mais o fim do projeto e anuncia que cidades como Londrina, Maringá e Apucarana serão assistidas pelo Programa de Pólos regionais e as menores cidades pelo PRAM. Pela primeira vez, é perceptível que depois de mais de dez anos, Londrina e Maringá não são mais tratadas como um único eixo, mas como pólos separados, o que dez anos mais tarde, acabou por oficializar duas Regiões Metropolitanas distintas.

Depois de mais de dez anos de projetos, reuniões, tentativas de institucionalização, acordos políticos e eleitoreiros, denúncias e desmandos, o

²¹⁶ Folha de Londrina, CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagens 195.

²¹⁷ Folha de Londrina, edição de 27.11.87, p. 10.

²¹⁸ Folha de Londrina, CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagens 195.

Projeto Metronor chegou ao fim. A reportagem de 28.02.89 com o sugestivo título “A METRÓPOLE DE PAPEL”²¹⁹ faz uma síntese do que foi o projeto: “O sonho de uma metrópole linear interligando treze municípios do eixo Londrina-Maringá nos anos 90, que mobilizou milhões de dólares durante uma década inteira, não saiu do papel. Nem o escritório do Metronor existe mais.” E acrescenta:

[...] Assim, as mesmas páginas da Folha de Londrina que traziam em 1978 a garantia do governo estadual de que “A metrópole do norte já era quase realidade”, informava em 85 que não havia recurso para o Metronor. Dois anos depois o título era mais contundente “Metronor, projeto falido”. Uma constatação que sem dúvida pareceria irreal a quem durante uma década inteira acompanhou os anúncios rotineiros de milhões de dólares para obras de execução daquilo que seria a primeira metrópole linear do país.
[...] Os mais atentos, entretanto, acompanharam durante o mesmo período as denúncias de desvios de verbas do Metronor para outros fins.

Para alguns prefeitos na matéria, como o prefeito de Rolândia, o Metronor nunca foi institucionalizado. Sem a personalidade jurídica e, conseqüentemente, sem autonomia para suas ações, ficou sempre atrelado aos interesses políticos eleitoreiros. Apesar disso os prefeitos concluem que o “*Metronor morreu antes de nascer, mas a metrópole linear virá naturalmente*”.

Esta frase é importante naquele momento, pois apesar de todas as críticas negativas que pesavam sobre o Projeto Metronor, muitos ainda viam que uma grande área urbana linear se configuraria, se não de Londrina à Maringá, de Londrina à Arapongas ou Apucarana. Para alguns técnicos, hoje, o eixo se desenvolveu mais no sentido Apucarana-Londrina, chegando até a cidade de Jataizinho às margens do rio Tibagi.

²¹⁹ Folha de Londrina, edição de 28.02.1989. CDPH/UEL, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagens 199.

Mas, o Projeto Metronor teve uma função a mais como esta tese defende: Foi o Projeto Metronor, apoiado na expressiva colaboração da imprensa, no caso o jornal Folha de Londrina, a representação de uma “metrópole” na região. Esta representação “Londrina Metrópole” fruto de toda a história do Metronor foi importante na institucionalização da Região Metropolitana de Londrina em 1998, como veremos a seguir.

7 A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA

Antes de adentrarmos no processo de institucionalização da Região Metropolitana de Londrina, faz-se necessário esboçarmos que tipo de entendimento pretendemos dar para o conceito de região e suas implicações com o conceito de escala geográfica.

Desta forma, pretendemos dar um passo à frente do que foi tratado como Metrópole e região metropolitana, no capítulo 5, onde procuramos resgatar estes conceitos em seu desenvolvimento histórico.

7.1 REGIÃO METROPOLITANA, REGIÃO E ESCALA GEOGRÁFICA

O conceito de região no Brasil tem um forte vínculo com o conceito Ibegeano de região. Para Guimarães, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, criado em 1937, teve como uma de suas primeiras funções reeditar a “Carta Geral do Brasil” e dar apoio cartográfico ao censo de 1940.

Não por coincidência, tal Instituto surge num período histórico em que o crescimento econômico passava cada vez mais a ter o Estado como agente regulador da acumulação de capital – através da intervenção no sistema de crédito, política de crédito, política cambial, controle de preços, política tributária, fiscal e salarial, ou mesmo como produtor direto em setores básicos da produção (aço, minério de ferro). GUIMARÃES, 1996²²⁰

Para este autor, a divisão regional do Brasil de 1941, é estabelecida a partir de um conceito de “região natural” introduzido no Brasil por Delgado de Carvalho em 1913. Neste processo, para que as regiões não fossem escolhidas

²²⁰ GUIMARÃES, R.B. Produção do espaço e (re)definições regionais: Um jogo de palavras? In: Região cidade e poder. MELO, J. G. (Org.) Presidente Prudente: Gasperr, 1996, p. 37.

arbitrariamente, foi forçosa a obediência à disposição determinada pela natureza. Neste sentido, a determinação das regiões naturais brasileiras foi o “norte” que orientou tal regionalização.

O Brasil foi dividido em cinco grandes regiões naturais (norte, nordeste, leste, sul e centro-oeste), que subdividiam-se em “zonas fisiográficas”, caracterizadas por elementos de ordem humana, fundamentalmente estabelecidas através da divisão regional do Conselho Técnico de Economia e Finanças.²²¹

A primeira reforma desta regionalização ocorreu em 1967 quando foi extinta a grande região leste, composta por Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia e Sergipe; criou-se a grande região sudeste, desmembrando São Paulo da grande região sul e acrescentando-se os estados da antiga região leste, com exceção da Bahia e Sergipe, que se incorporaram à grande região nordeste. As zonas fisiográficas foram transformadas em meso-regiões e estas, por sua vez, subdivididas em micro-regiões homogêneas. Procurou-se como resultado uma combinação entre os limites jurídico-administrativos, os fatos sócio-econômicos e o quadro natural.²²²

Segundo Guimarães, na década de 80, o IBGE reformulou novamente sua divisão regional a partir de uma redefinição conceptual dos agregados espaciais denominados de “micro regiões homogêneas” em vigor desde 1969.

Passou-se a entender por meso-região uma área individualizada em uma unidade da federação, que apresenta formas de organização do espaço definida pelas seguintes dimensões: o processo social, como determinante; o quadro natural, como condicionante e a rede de comunicação e de lugares, como elemento de articulação espacial. Estas três dimensões deveriam possibilitar que o espaço delimitado como meso-região tivesse uma identidade regional. Identidade esta,

²²¹ GUIMARÃES, R.B. 1996, p. 38.

²²² Idem, p. 38 e 39.

entendida enquanto uma realidade construída ao longo do tempo pela sociedade que aí se formou. (GUIMARÃES, R.B. 1996, p. 39)

Neste contexto, as micro-regiões foram definidas como partes das meso-regiões, que apresentaram especificidades, quanto à organização do espaço, referentes à estrutura da produção agropecuária, industrial, extrativismo mineral ou pesca, diferenciadas pela presença de elementos do quadro natural ou de relações sociais e econômicas particulares. A organização do espaço micro-regional também foi identificada pela vida de relações no nível local.

Para Guimarães (1996), apesar de todas as renovações do conteúdo da divisão regional estabelecida pelo IBGE, esta instituição implicitamente concebe a região como uma entidade acabada, concluída:

Implica numa postura empirista, na medida em que ela é vista como algo dado, cabendo ao geógrafo reconhecê-la, descrevê-la, tornar claros os seus limites. Concebe-se a totalidade espacial como uma somatória das partes, abstraindo as variáveis das determinações históricas e sociais, isolando-as do seu contexto.²²³

Neste mesmo contexto, o atrelamento da divisão regional do IBGE às políticas territoriais do Estado Brasileiro também provoca distorções. A necessidade de moldar as regiões aos limites jurídico-administrativos dos Estados e Municípios da Federação acaba-se por subdividir elementos que fazem parte de um mesmo processo.

Vainer (1996), critica a abordagem de se conceber a região como algo pronto e acabado, o que ele denomina de “*objetivismo substancialista dos estudos regionais*”. Nesta abordagem são as diferenças que prevalecem no processo de identificação de regiões. O autor complementa que cada um vai se

²²³ GUIMARÃES, R.B. 1996, p. 40.

utilizar da diferença que quiser como padrão de renda, atividade econômica predominante, clima, etc. Assim, a região acaba sempre se constituindo no resultado de uma operação de identificação, de um acionamento de uma diferença territorial:

O problema é que nem todas as diferenças que existem nos lugares são visíveis e constróem regiões. [...] Dizer que a região é resultante da diferença é falsear o processo concreto de construção de regiões (por concreto quero dizer histórico). A diferença não constrói região, embora nos processos sociais que constróem regiões a diferença seja enunciada como a sua razão fundadora. (VAINER, 1996, p. 19)²²⁴

Para Vainer, é necessário enunciar o recorte para que a região se instaure. E quem instaure esses recortes são os agentes sociais. A diferença não instaure a região. É a região que, socialmente falando, instala a diferença – isto é, torna socialmente relevante uma diferença. Para este autor, instaurar é ganhar legitimidade no espaço social. Uma região só existe se for instaurada socialmente, concretamente, historicamente. Isto ocorre quando um sujeito histórico político assume aquele recorte como relevante nas suas estratégias políticas, econômicas e simbólicas.

[...] se a instauração de uma região tem referência na diferença, a construção da região resulta do acionamento da diferença como elemento de recorte por determinados sujeitos políticos, agentes econômicos etc. Ao fazê-lo, estes sujeitos constróem circuitos ou alianças que expressam suas estratégias econômicas, políticas, culturais/simbólicas etc.²²⁵

Sendo assim, para este autor, o fundamental no debate sobre a instauração de região passa a ser quem enuncia a região, quem fala pela região, quem reivindica pela região, isto é, quais os atores políticos que, em determinados

²²⁴ VAINER, C. B. Interdisciplinaridade e estudos regionais in: In: Região cidade e poder. MELO, J. G. (Org.) Presidente Prudente: Gaspar, 1996, p. 19.

²²⁵ Idem, p. 20.

processos conflituosos, em certas conjunturas, definem os recortes regionais como estratégia de afirmação política. Desta forma, a região não pode ser dada naturalmente, nem considerada pronta e acabada. A região de hoje pode não ser a região de amanhã. Ela não está inscrita em nada, a não ser num padrão específico de reprodução de um determinado equilíbrio de forças construído historicamente²²⁶.

Para Vainer:

Região não é uma marca no espaço, ou uma forma neutra de agregar diferenças. Região é um padrão de reprodução da relação de dominação para dentro (da região) e para fora, ou, em outras palavras, uma forma de articulação dos grupos dominantes em nível regional e destes com os grupos dominantes em nível nacional.²²⁷

É nessa linha de entendimento do termo região que pretendemos encaminhar o presente trabalho. Quando nos referimos a Região Metropolitana de Londrina queremos considerar não só os limites estabelecidos em sua institucionalização de 1998, nem suas alterações nos anos de 2000 e 2002, onde os municípios de Bela Vista do Paraíso e Sertanópolis foram inseridos, mas pretendemos considerá-la, sobretudo, conforme Vainer, como fruto dos agentes que enunciam a “Região Metropolitana de Londrina”. Como decorrência dos interesses envolvidos em aumentar seus limites inserindo novas cidades e municípios, suas relações com a região metropolitana instituída, com as cidades vizinhas e com o governo do Estado do Paraná.

A abordagem conceptual de região de Vainer nos traz, além disso, a necessidade de levarmos em consideração a questão da escala.

²²⁶ Idem, p. 21.

²²⁷ VAINER, 1996, p. 21.

Para Guimarães (2003), apesar da escala cartográfica ser importante para o estudo geográfico, cabe a Geografia a compreensão da escala geográfica, isto é, a compreensão das articulações entre as escalas produzidas socialmente, identificando os grupos que exercem o controle e a mobilidade entre diferentes escalas.²²⁸ “Enquanto uma resolução geográfica de processos sociais contraditórios de competição e cooperação, a escala geográfica é produzida pelas relações sociais dos atores políticos em jogo”.

Queremos considerar desta forma que a Região Metropolitana de Londrina deve ser compreendida também como uma região que se afirma como escala geográfica que se realiza pelas articulações dos agentes sociais que reivindicam esta região como “metropolitana” e conseguem fazer ecoar este discurso não só a nível local, mas também nas esferas regional, estadual e até nacional.

Para Smith, a construção da escala geográfica é social, mas também é um meio primário mediante o qual ocorre a diferenciação espacial, onde sua compreensão pode proporcionar uma linguagem mais plausível desta diferença espacial.

Assim,

A construção da escala geográfica é um processo social, isto é, a escala é produzida na sociedade e mediante a atividade da sociedade que, por sua vez, produz e é produzida por estruturas geográficas de interação social. Por fim, a produção da escala geográfica é um lugar de luta política potencialmente intensa (SMITH, 1997, p. 139).²²⁹

²²⁸ GUIMARÃES, R.B. Atores políticos, representação social e produção da escala geográfica in: *Espiral do espaço*. MELO, J..G. (Org.) Presidente Prudente: FCT/UNESP/GASPERR, 2003, p. 16.

²²⁹ SMITH, N. Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem-teto e produção de escala geográfica, *American Studies*. Kansas:University of Kansas. Tradução de Pedro Maia Soares, 1997.

A Região Metropolitana de Londrina como escala geográfica contribui com uma diferenciação espacial constituída pela ação dos atores sociais que a enunciam, a reivindicam, num discurso que faz dela uma região em constante processo de formação, muito além de uma região constituída pela mera aglomeração de municípios instituídos pelo poder do Estado.

Aqui queremos compreender as ações políticas desses agentes sociais como determinantes na configuração da região. Determinantes, pois são elas, que conforme Vainer, ganham legitimidade no espaço social. Elas não só enunciam a diferença, reivindicada para a região, como instalam a diferença socialmente e historicamente. Na verdade, elas fazem a diferença por se legitimarem socialmente e conseguirem se articular em diferentes escalas, fazendo da região metropolitana uma escala geográfica.

O mesmo autor em outro trabalho fala dos mecanismos de poder e de apropriação de recursos produzidos pelas cidades e que fazem dela espaço de afirmação de legitimidades e valores simbólicos²³⁰.

A cidade, o local, que pode ser tomado como um município ou inclusive uma região compreendendo vários municípios, constitui escala e arena de construção de estratégias transescalares e de sujeitos políticos aptos a operarem de forma articulada com coalizões e alianças em múltiplas escalas.

²³⁰ VAINER, C.B. As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local? IX Encontro Nacional da Anpur. Anais, vol. 1, Rio de Janeiro, maio de 2001, p. 148-149.

7.2 A REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA

Entre as várias mudanças trazidas pela Constituição Federal de 1988, pretendemos destacar aquela que facultou aos estados federados a prerrogativa de instituírem unidades regionais:

Parágrafo 3º. Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. (Constituição Federal, Cap. 3, art. 25, § 3º.)

Esse dispositivo, além de descentralizar a competência, ampliou as categorias de recortes para futuras institucionalidades, deixando aberta a possibilidade de organizar o planejamento territorial dos estados como um todo, e introduziu a expressão “funções públicas” no lugar de “serviços”, se comparado as leis 14/73 e 20/74²³¹, que institucionalizaram naquela década as nove regiões metropolitanas brasileiras.

Os termos do mesmo dispositivo foram incorporados com relativo destaque pelas constituições dos estados que possuíam oficialmente Regiões Metropolitanas, e por aqueles que pleiteavam institucionalizações similares no entorno de suas capitais ou em regiões específicas do estado.

Segundo Moura e Firkowski (2001)²³², caberia aos estados assumir a competência de definir, alterar e instituir unidades regionais, bem como compor modelos institucionais para gestão desses espaços. Concretamente, alguns estados

²³¹ A Lei Complementar nº. 14 de 1973, instituiu as Regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. A Lei Complementar nº. 20 de 1974 incorporou a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

²³² MOURA, R. ;FIRKOWSKI, O. L.C. Metrôpoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum? IX Encontro Nacional da Anpur. Anais, vol. 1, Rio de Janeiro, maio de 2001.

protocolaram projetos de lei sobre a regulamentação dessas unidades, porém poucos deles tiveram esses projetos aprovados.

Ainda segundo as mesmas autoras, na ausência de projetos estaduais de regionalização e diante da inexistência de critérios definidos pela Constituição federal ou por normas específicas que traduzam conceitualmente as novas categorias espaciais a serem instituídas pelos estados, o que se viu foi que nos últimos anos, os legisladores estaduais passaram a assumir a prerrogativa facultada aos estados e passaram a deflagrar um processo contínuo de institucionalização de unidades regionais, quase sempre de âmbito metropolitano, e que se estende por centros de médio porte, com diferentes funcionalidades e distintos graus de polarização.

O presente capítulo tem por objetivo compreender, como se deu neste contexto o processo de institucionalização da região metropolitana de Londrina no final da década de 90. As implicações políticas serão evidenciadas para que na seqüência possamos reiterar a influência da representação “Londrina Metrópole” neste processo.

Instituída pela Lei complementar nº. 81 de 17 de junho de 1998, a Região Metropolitana de Londrina, se destacou por ser a primeira instituída no interior do país (FIGURA 7). Esta lei trazia naquele momento em seu corpo cinco artigos sendo eles:

Art. 1º. Que delimitou a Região Metropolitana constituída pelos seguintes municípios: Londrina, Cambé, Jataizinho, Ibiporã, Rolândia e Tamarana²³³.

²³³ A cidade de Bela Vista do Paraíso foi incluída na Região Metropolitana de Londrina pela Lei complementar nº. 86, de 07.07.2000, assim como a cidade de Sertanópolis que foi incluída na mesma Região Metropolitana através da Lei complementar nº. 91, de 05.06.2002. Todas as leis foram sancionadas pelo então Governador Jaime Lerner.

O Art. 2º. Cria na forma da Lei, um Conselho Deliberativo e um Conselho Consultivo. Composto de três parágrafos nos quais nos dois primeiros trouxe a constituição dos dois Conselhos. Vale destacar o poder do Governador do Estado que, segundo a Lei, fica encarregado de nomear cinco integrantes do Conselho Deliberativo, sendo um deles dentre os nomes que figuram numa lista tríplice feita pelo prefeito de Londrina e outro mediante indicação dos demais municípios integrantes da Região Metropolitana. Com relação ao Conselho Consultivo, a Lei diz que este compor-se-á de um representante de cada município integrante da Região Metropolitana e de 3 (três) representantes da sociedade civil sob a direção do Presidente do Conselho Deliberativo.

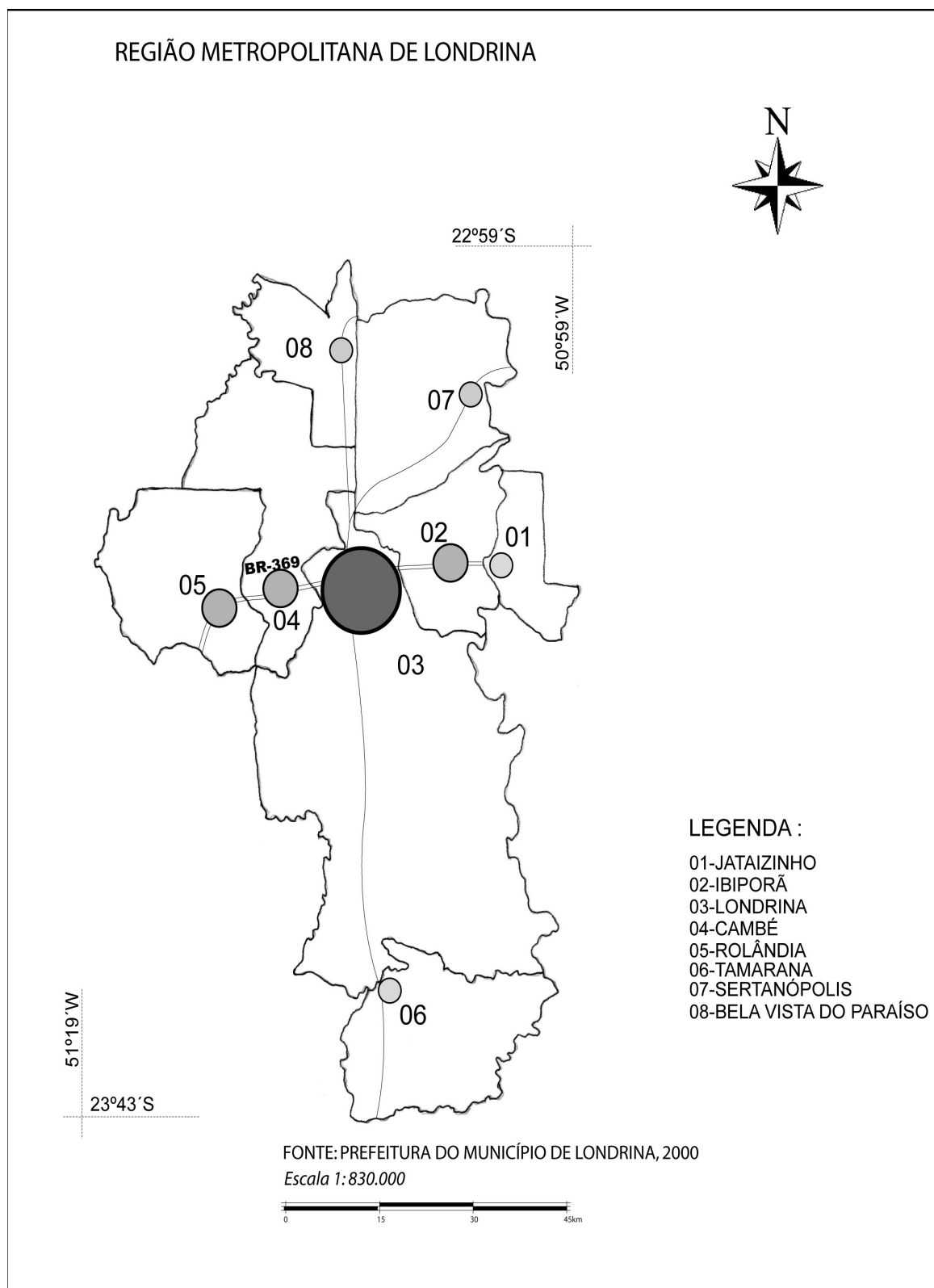


Fig. 07 – Região Metropolitana de Londrina

O terceiro parágrafo deste artigo destaca: “§ 3º. Incumbe ao Estado prover, mediante recursos orçamentários, as despesas de manutenção do Conselho Deliberativo e do Conselho Consultivo.”

O Artigo 3º. Trouxe a competência do Conselho Deliberativo, sendo ela:

- I- promover a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana e a programação dos serviços comuns;
- II- coordenar a execução de programas e projetos de interesse da Região Metropolitana, objetivando-lhes sempre que possível, a unificação quanto aos serviços comuns.

O Artigo 4º trata da competência do Conselho Consultivo:

- I- opinar, por solicitação do Conselho Deliberativo, sobre questões de interesse da Região Metropolitana.
- II- sugerir ao Conselho Deliberativo a elaboração de planos regionais e a adoção de providências relativas à execução dos serviços comuns.

O quinto artigo, composto por cinco incisos, trouxe uma lista de serviços comuns de interesse metropolitano comuns aos municípios integrantes da Região, sendo eles:

- I- planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;
- II- saneamento básico, notadamente abastecimento de água, rede de esgoto e serviço de limpeza pública;
- III- uso do solo metropolitano;

IV- transporte e sistema viário;

V- aproveitamento dos recursos hídrico e controle da poluição ambiental.

Esse é o conteúdo da Lei complementar nº. 81, que instituiu a Região Metropolitana de Londrina. Vale destacar que, no mesmo mês da promulgação desta lei, foi instituída também a Região Metropolitana de Maringá nos mesmos moldes da Região Metropolitana de Londrina. Apesar das duas regiões metropolitanas terem sido instituídas no ano de 1998, nem uma das duas se efetivaram até o momento²³⁴.

Nossa hipótese de trabalho é que a Região Metropolitana de Londrina é fruto de um discurso que foi constituído desde a época em que Londrina se firma como capital regional, mas, sobretudo, na década de setenta com o Projeto Metronor. Cabe-nos, agora, buscar a compreensão de como se deu a tramitação do projeto de Lei que culminou com a Lei complementar nº. 81.

Como já colocamos, os projetos que instituíram as regiões metropolitanas no Estado do Paraná são de iniciativa do poder legislativo. No caso da Região Metropolitana de Londrina o Projeto de Lei Complementar de nº. 357/97 é de iniciativa do então, na época Deputado Estadual, Sr. Eduardo Lacerda Trevisan²³⁵.

Esse Projeto de Lei traz em seu corpo o mesmo conteúdo da Lei Complementar nº. 81, que instituiu a Região Metropolitana de Londrina, com

²³⁴ Só agora no ano de 2004 que foi definida uma proposta orçamentária para as duas regiões metropolitanas na ordem de 1,5 milhões de reais, sendo um milhão para a R. M. de Londrina e quinhentos mil reais para a R. M. de Maringá.

²³⁵ O Sr. Eduardo Lacerda Trevisan é natural de Cornélio Procopio. Foi Prefeito desse município na período de 1989-1992, e Deputado Estadual de 1995-1998.

exceção de que no Projeto de Lei é incluído também a justificativa do mesmo, que, passaremos agora, analisá-lo.

Contendo seis parágrafos, a justificativa do Projeto de Lei nº. 357/97 traz o seguinte conteúdo:

Os Municípios de Londrina, Cambé, Jataizinho, Ibiporã, Rolândia e Tamarana formam hoje uma única região urbana, com necessidades e problemas comuns, afetando a vida de quase um milhão de pessoas. Exigem, portanto, cada vez mais um planejamento e uma organização integrada com o objetivo de garantir o seu crescimento e desenvolvimento harmônico, bem como a realização de funções públicas comuns.

Nesse primeiro parágrafo, podemos citar duas informações que não correspondem à realidade. A primeira é que as municípios relatados não formam hoje, e muito menos naquele momento formavam, uma única região urbana. A expressão “uma única região urbana” traz consigo a idéia de contigüidade urbana, ou de uma única área urbana que aglomera várias cidades, o que não corresponde à realidade tratada²³⁶. Pode-se até entender como um único aglomerado urbano, portanto contíguo, as cidades de Londrina, Cambé e Ibiporã, porém, é inconcebível acrescentar neste conjunto as demais cidades, principalmente as cidades de Tamarana e Sertanópolis que se localizam cerca de 50 quilômetros da cidade de Londrina.

Uma segunda informação que gera dúvida é sobre o número de pessoas envolvidas nessa suposta aglomeração. Segundo o IBGE, a população urbana dessas cidades perfaziam no ano de 2000 um total que não ultrapassava a

²³⁶ Tavares utiliza o termo “aglomeração urbana” para tratar da dimensão, densidade de conteúdo e inter-conexões existentes somente entre as cidades de Londrina, Cambé, Rolândia e Ibiporã. TAVARES, J.H. Aglomeração urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos. Pres. Prudente: Unesp, (s.n.), 2001. Dissertação de Mestrado.

faixa de 650 mil habitantes²³⁷, um número muito inferior ao “quase um milhão” citado no projeto.

O segundo parágrafo da justificativa analisada traz que o “caminho” a ser seguido é o da constituição da Região Metropolitana de Londrina, à semelhança de Curitiba e seus vizinhos e que propicie, desta forma, o atendimento de suas necessidades, podendo até, indicar no futuro a possibilidade de criação de entidade de apoio técnico no âmbito regional. Aqui, o autor do projeto se refere em instituir no futuro algo como a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC²³⁸.

O terceiro parágrafo trata dos artigos das constituições Federal e Estadual que definem a instituição e organização das regiões metropolitanas.

Vale analisar na íntegra o quarto parágrafo:

“Os municípios referidos possuem uma vida econômica e social também integrada. Há ali uma forte presença industrial, além da tradição agrícola, existindo também comércio e serviços que atendem à demandas que extrapolam seus limites geográficos”.

Quando se coloca que “os municípios referidos possuem uma vida econômica e social também integrada”, fica uma dúvida: Esta integração ocorre com a cidade de Londrina ou entre todos os municípios ? Como já foi colocado, entre as cidades que se aglomeraram como Londrina, Cambé e Ibiporã, é até visível uma maior integração entre essas cidades, mas, generalizar isto para todas as cidades envolvidas no projeto parece-nos muito mais complexo. É o caso de cidades como Jataizinho e Tamarana, que se localizam cerca de 20 e 50 quilômetros de Londrina.

²³⁷ O número total para as populações urbanas dessas cidades para o ano de 2000 é segundo o IBGE de 647.854 habitantes.

²³⁸ A COMEC, foi criada em no ano de 1975 como entidade pública para o trato das questões de interesse comum a Região Metropolitana de Curitiba e em 1994 teve sua personalidade jurídica alterada de Órgão de Regime Especial da Administração Direta para Autarquia situada no campo da Administração Indireta do Poder Executivo Estadual. (Lei Estadual nº. 11.027 de dezembro de 1994).

É importante lembrar que até 1995, Tamarana era um distrito rural da cidade de Londrina.

Os dois últimos parágrafos da justificativa do projeto em análise trazem o seguinte texto:

Alem da necessidade visível , do amparo constitucional, a criação da Região Metropolitana de Londrina **comunga com o anseio de uma comunidade que exige cada vez mais, o atendimento de suas necessidades**. Transporte, habitação, saneamento, educação, saúde, geração de emprego: são múltiplas as ações de governo requeridas. Os poucos recursos públicos disponíveis podem, assim, ser melhor aplicados.

É valioso lembrar que, em alguns aspectos, já existe uma relativa integração regional. É o caso da COHAB-Londrina, que desenvolve programa habitacionais nos municípios daquela região. (grifo nosso)

O autor do projeto co-relaciona a criação da Região Metropolitana de Londrina a um atendimento das necessidades da comunidade como transporte, habitação, saneamento, saúde..., e acrescenta que a criação da Região metropolitana facilitará a aplicação de recursos, porém, o mesmo, não explica de que forma haverá essa facilidade de aplicação de recursos, principalmente nas mais distantes cidades envolvidas.

No último parágrafo, é citada a já existência de uma relativa integração regional realizada através da COHAB-Londrina. Mas isso não justifica, já que a mesma companhia realizou projetos habitacionais em vários municípios do norte do Paraná, alguns com mais de 100 quilômetros de Londrina, saindo portando fora do padrão metropolitano.

Esta simples e evasiva justificativa do projeto de lei 357/97 demonstra a falta de critérios envolvidos na delimitação e proposta da Região Metropolitana de Londrina.

Segundo Moura & Firkowski (2001), é necessário compreender o sentido que se dá ao fenômeno metropolitano e a metropolização, entendida como processo e não como forma que se pré-define a partir da legislação:

Identificam-se, portanto, duas instâncias para análise. A primeira, que considera a institucionalidade, por meio da qual um conjunto de municípios alça à categoria legal de Região Metropolitana, e a segunda, que considera a dimensão da espacialidade produzida, seja constricta ao interior da Região Metropolitana, seja extrapolando os seus limites, seja ainda manifestando-se em locais onde a institucionalidade não se faz presente²³⁹.

As mesmas autoras ainda salientam a falta de sincronismo que ocorre no complexo urbano norte do paranaense, com destaque para a região de Londrina:

A composição definida para a Região Metropolitana de Londrina, não contempla sequer a totalidade dos municípios limítrofes ao pólo e com quem estabelecem relações intensas, como é o caso de Apucarana e Arapongas²⁴⁰.

(...) Tais procedimentos de inclusão e exclusão de municípios talvez revelem a priorização do interesse político em detrimento de uma acuidade que capte o fato urbano e venha a viabilizar um posterior processo de gestão articulado.

(...) A não integração de Apucarana e Arapongas nessas institucionalizações deve-se ao fato de ambas estarem pleiteando para si a mesma condição de unidade regional oficializada²⁴¹.

A questão dos interesses políticos, apontada pelas autoras, será considerada para este trabalho como um fator determinante no processo de institucionalização das regiões metropolitanas paranaenses.

Na realidade, a faculdade de instituir regiões metropolitanas desencadeou no Estado do Paraná uma ambição de vários outros municípios que

²³⁹ MOURA, R. ;FIRKOWSKI, O. L.C, 2001, p. 108 e 109.

²⁴⁰ Ver Figura 02.

²⁴¹ Idem, p. 110.

visaram alcançar este “status”. Além de Londrina e Maringá, os municípios de Apucarana, Ponta Grossa, Cascavel e Foz do Iguaçu tiveram projetos de Lei destinados a esta finalidade. Destes projetos uns receberam parecer contrário da Coordenadoria de Integração Regional da Secretaria de Estado do Planejamento como é o caso de Apucarana, Cascavel e Ponta Grossa, outros, como os projetos de Cascavel e Foz do Iguaçu, que apesar de terem sido vetados pelo governador do Estado no início do ano de 2004, ainda mantêm esperanças de se institucionalizarem.

7.3 PARECER CONTRÁRIO À CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE APUCARANA

A cidade de Apucarana, que tem um laço histórico com o eixo Londrina-Maringá, como foi visto no capítulo anterior, e constitui um elo importante deste eixo, acabou não fazendo parte de nenhuma das regiões metropolitanas destas duas cidades, pois, de fato, já visava à formação de sua própria região metropolitana, que incluía os municípios de Apucarana, Arapongas, Bom sucesso, Cambira, Califórnia, Jandaia do Sul, Mauá da Serra, Marilândia do Sul, Marumbi, Novo Itacolomi, Rio Bom e Sabáudia²⁴².

O parecer contrário ao PLC 303/98, que tratava da constituição da Região Metropolitana de Apucarana, datado de 10 de novembro de 1998, traz dois argumentos que merecem destaque:

- a) Para o conjunto de municípios listados **não se observa um explícito movimento de integração metropolitana**, seja pela escala urbana intermediária dos municípios pólos Arapongas e Apucarana, pelo inexpressivo movimento pendular urbano que envolva toda a

²⁴² Destes municípios, com exceção de Apucarana, Arapongas e Jandaia do Sul, todos os demais possuíam no censo de 2000, população inferior a 10 mil habitantes e o conjunto dos municípios perfazia um total de 265.396 habitantes (IBGE, 2000)

região, pela predominância de municípios caracteristicamente rurais (dinâmica econômica predominante, empregos, empresas, valor da produção, etc.), pela ausência de conurbação e densidade demográfica baixa, característico de reduzido grau de ocupação e uso do solo em setores e atividades urbanas; (grifo nosso)

b) A constituição da Região Metropolitana de Londrina, limítrofe a Apucarana, Arapongas e Sabáudia, gera um fator de interação de movimentos populacionais, urbanos, econômicos (produção, emprego) e sociais, polarizados por Londrina nesses municípios. **Nesse sentido, é mais adequado, pela dinâmica urbana observada, a integração dos municípios citados na Região Metropolitana de Londrina.** Ainda que a integração de Apucarana, Arapongas e Sabáudia não ocorra no plano legal, destacamos que o fenômeno de expansão metropolitana de Londrina, na direção desses municípios, por força dos vetores populacionais, de infra-estrutura e econômicos, já vem ocorrendo; (grifo nosso).

Como pode ser notado, o Parecer contrário à institucionalização da Região Metropolitana de Apucarana aponta no item “a” a “*ausência de integração metropolitana*”. Coloca ainda como uma das causas disso, a escala intermediária das cidades de Apucarana e Arapongas²⁴³. Cita o inexpressivo movimento pendular urbano que envolva toda a região, devido à predominância de municípios com características rurais. É citada também a ausência de conurbação e densidade demográfica baixa.

O segundo item traz algo mais. O Parecer cita a constituição da Região metropolitana de Londrina, limítrofe a Arapongas, Apucarana e Sabáudia, e que gera uma interação de movimentos populacionais, econômicos e sociais polarizados por Londrina. Apesar do Parecer não apresentar dados sobre estas interações, ele ainda aponta a integração dos municípios citados (Apucarana, Arapongas e Sabáudia) à Região Metropolitana de Londrina. Destacam também que já vem ocorrendo o fenômeno de expansão metropolitana de Londrina, nesta direção, por força dos vetores populacionais de infra-estrutura e economia.

²⁴³ Segundo o Censo demográfico do Ibge do ano 2000, Apucarana e Arapongas contavam com uma população de 107.819 e 85.415 habitantes respectivamente.

Como já foi colocado, tanto Apucarana como Arapongas tem historicamente um elo com o eixo Londrina-Maringá. Uma relação que remonta deste a fase pioneira de estruturação da região pela Cia. de Terras e conseqüentemente na fase do Projeto Metronor na década de 70. A exceção fica com relação a Sabáudia que não fazia parte do mesmo projeto.

7.4 PARECER FAVORÁVEL À CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA

Passemos agora a analisar o Parecer favorável ao Projeto de Lei Complementar 357/97 que institucionalizou a Região Metropolitana de Londrina. Documento emitido em 03 de junho de 1998 pela mesma COORDENADORIA DE INTEGRAÇÃO REGIONAL DA SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO DO ESTADO DO PARANÁ.

O Parecer favorável à institucionalização da Região Metropolitana de Londrina se divide em quatro partes: Uma primeira onde são colocados os argumentos que fundamentam a sanção governamental ao referido Projeto de Lei Complementar. Uma segunda parte onde se faz um esclarecimento sobre a constitucionalidade do Projeto de Lei. Uma terceira que apresenta duas propostas a serem incluída no projeto e uma quarta e última onde são feitas algumas observações e correções no respectivo projeto.

Aqui interessa para nossa análise, a primeira e a terceira parte do Parecer.

Os fundamentos do Parecer se baseiam em oito argumentos:

No primeiro, expressam que *“há um processo configurado de metropolização no eixo norte do Paraná desde os anos 70, tornando Londrina a*

terceira cidade do Sul do Brasil, com uma área de influência que extrapola o território paranaense”.

O parecer admite que existe um processo de metropolização no eixo norte do Paraná desde os anos 70, apesar de não definir o que seja este processo. Faz uma referência indireta ao Projeto Metronor que foi fruto da mesma Secretaria de Estado do Planejamento nos anos 70 e evidencia a posição de Londrina como a terceira cidade do sul do país.

No segundo argumento, é colocado que a Região (de Londrina), possui uma população de 600.000 habitantes, com a cidade pólo atingindo 420.000 habitantes (70% da região). Configura-se como uma das mais importantes manchas urbanas do Estado com densidade demográfica de 174 por quilômetro quadrado, muito superior se comparada com a média estadual de 75 habitantes por quilômetro quadrado. Esta cidade concentra 8% da população urbana paranaense, além de vir obtendo um crescimento demográfico também superior à média estadual nas últimas décadas.

Este segundo argumento traz números significativos, mas que em si só não comprovam o fenômeno metropolitano. O mesmo ocorre com o terceiro argumento que realça que a taxa de urbanização dos municípios da região supera 80%, com exceção do município de Tamarana *“recém desmembrado de Londrina, com tradicional vocação agrícola”*.

O Quarto argumento torna-se interessante quando coloca que o município pólo (Londrina) vem deslocando parte de seu potencial de atração migratória para os municípios vizinhos, visto que obtém um crescimento demográfico menor que estes, *“ocorrendo um fenômeno tipicamente metropolitano de transbordamento populacional”*.

Considerar que ocorre um fenômeno metropolitano de transbordamento populacional apenas com base em dados demográficos de índice de crescimento anual é muito relativo. Pode-se até considerar esta afirmação com relação às cidades de Ibiporã e Cambé devido até a própria contigüidade que já existe com relação a Londrina, mas não com relação às demais cidades envolvidas na suposta região metropolitana.

O mesmo pode ser dito do quinto argumento que destaca a importância do PIB de Londrina (68,4% da região), mas que mesmo assim existe uma complementariedade produtiva entre o pólo Londrina e os municípios vizinhos, sem especificar quais os vizinhos, colocando desta forma os municípios de Tamarana e Jataizinho no mesmo patamar que os municípios de Ibiporã e Cambé. *“(...) Londrina possui uma especialização produtiva regional em comércio, Serviços e Construção Civil, contra uma maior especialização dos municípios vizinhos nas atividades industriais e agropecuárias, corroborando a centralidade de Londrina”.*

O sexto e sétimo argumentos constatarem respectivamente a existência de um fluxo diário de passageiros de transporte coletivo de 37.446 pessoas, com 1.125 viagens, em média, por dia. Representando mais de 30% de movimento pendular diário da população empregada formalmente; e a afirmação de que já existe projetos de cunho metropolitano na região, como a Linha Direta “Ligeirinho” e o Sistema de abastecimento de Água e Saneamento para o eixo urbano Londrina-Maringá, além da centralidade de Londrina em diversas ações e funções administrativas do governo estadual na região.

O oitavo argumento entende como propícia a intenção do Projeto de Lei Complementar 357/97.

De uma forma geral pode-se dizer que os argumentos que fundamentam tal projeto não cabem para o conjunto total dos municípios que integram a Região Metropolitana de Londrina. Mais uma vez, fica evidenciado um nítido descompasso entre as cidades que se articulam com Londrina de uma forma mais efetiva, como Cambé e Ibiporã e, as demais cidades como Rolândia, Jataizinho e Tamarana.

Convém lembrarmos que a integração metropolitana se dá como via de mão dupla e não apenas de um pólo como Londrina exercendo influência sobre os demais municípios, já que, se fosse assim, poderíamos acrescentar dezenas de outros municípios do norte do Paraná na região metropolitana de Londrina.

Em julho de 2000, a Lei Complementar nº. 86 passou a incluir o município de Bela Vista do Paraíso na Região metropolitana de Londrina. O mesmo ocorreu dois anos depois com a Lei Complementar nº. 91 que passou a incluir o município de Sertanópolis na mesma região metropolitana²⁴⁴.

A inclusão desses dois municípios que distam 45 e 50 quilômetros respectivamente da cidade de Londrina, evidenciou ainda mais o descompasso entre institucionalização e espacialidade na Região Metropolitana de Londrina. Como dissemos, a dinâmica metropolitana não pode ser confundida com áreas de influência de uma cidade.

Trabalhando com a problemática metropolitana na região sul do Brasil, Moura e Firkowski, 2000²⁴⁵, afirmam que as unidades regionais institucionalizadas na Região Sul apresentam um sincronismo restrito entre os limites legais e o espaço físico do aglomerado, portanto, entre a institucionalidade e

²⁴⁴ Município de Bela Vista do Paraíso incluído na Região Metropolitana de Londrina pela Lei Complementar nº. 86 de 07.07.2000. Município de Sertanópolis incluído na Região Metropolitana de Londrina pela Lei Complementar nº. 91 de 05.06.2002.

²⁴⁵ MOURA E FIRKOWSKI, 2001, p. 110.

a espacialidade. Em alguns casos, a lei transcende a aglomeração de fato e até mesmo seus vetores de crescimento; em outros, circunscreve apenas partes da aglomeração; em ambos *“cria um overlay que traduz o difícil equacionamento de um processo de gestão”*²⁴⁶

Para essas autoras, no processo de institucionalização de regiões metropolitanas, há um movimento contínuo de inserção de municípios derivado da diversificação de interesses políticos, assim como de sucessivas emancipações municipais, que tornam mutantes esses perímetros regionais.

*“Não se trata, contudo, de acreditar que a rigidez dos limites resolverá o problema, mas sim de se estabelecer critérios coerentes, que levem a inclusão de municípios que, mesmo distantes, estabeleçam interações metropolitanas.”*²⁴⁷

No caso da Região Metropolitana de Londrina, a inserção de cidades como Tamarana, Sertanópolis e Bela Vista do Paraíso, além da exclusão de Arapongas e Apucarana, demonstram mais a predominância de um caráter político que técnico na delimitação dessa região administrativa.

7.5 O CASO COMEC/COMEP

Retornemos agora a terceira parte do Parecer do Projeto de Lei Complementar 357/97 que apresenta duas propostas a ser incluída no projeto:

- a) Criação da Coordenação de Regiões Metropolitanas do Estado do Paraná – COMEP, a partir da transformação e reordenamento institucional da COMEC (Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba), com uma Superintendência designada a cada Região metropolitana;

²⁴⁶ MOURA E KLEINKI, 2000, p. 4 apud MOURA E FIRKOWSKI, 2001.

²⁴⁷ MOURA E FIRKOWSKI, 2001, p. 110.

b) A cada Região Metropolitana (RMC e RML), seria propiciada uma maior flexibilidade para conformação institucional, consultiva e executiva, própria, cabendo a cada uma prover os recursos orçamentários necessários para manutenção e investimentos, inclusive com a criação de um Fundo de desenvolvimento metropolitano, conforme modelo proposto pela Região Metropolitana de Campinas.

Aqui consideraremos mais as implicações políticas da proposta “a”.

A proposta da transformação da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC em Coordenação das Regiões Metropolitanas do Estado do Paraná – COMEP, chegou a se concretizar no Projeto de Lei nº. 539/98. Porém, o mesmo acabou sendo engavetado devido a duas forças políticas que passaram a protestar o anteprojeto:

A primeira partiu da própria Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano – SEDU²⁴⁸, que passou a contestar a participação da futura COMEP em municípios não pertencentes a regiões metropolitanas, havendo assim uma similaridade de atividades da COMEP com a SEDU.

O nó da questão estava no parágrafo segundo do Art. 2º. do anteprojeto que apontava entre outras finalidades da COMEP :

“II- a coordenação, o planejamento, a execução e a implantação de Projetos Especiais nos Municípios Paranaenses não integrantes das Regiões Metropolitanas.”

O descontentamento por parte da SEDU fica claro no seguinte conteúdo do parecer:

Não precisamos de grandes esforços para constatar que se prosperar a pretensão da COMEC, haverá sim paralelismo nas atividades das instituições, a não ser que seja dada uma definição mais precisa e objetiva do que sejam Projetos Especiais.

²⁴⁸ PARECER Nº. 007/99/AJ/SEDU, p. 02.

O trabalho sério que a SEDU vem desenvolvendo [...], não pode no momento de sua sedimentação fragilizar-se²⁴⁹.

Tal posicionamento por parte da assessoria jurídica da SEDU demonstra uma preocupação por parte desta Secretaria de ter suas atribuições divididas com a futura COMEP, o que se traduz em uma evidente perda política por parte da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano.

Um segundo descontentamento diante ao Anteprojeto analisado partiu do Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Maringá – CIDERMMA. O ofício 013/99 deste órgão solicita a interferência junto ao Governo do Estado a retirada para discussão da matéria do anteprojeto, alegando que não houve participação efetiva dos municípios integrantes da Região Metropolitana de Maringá quanto a criação da COMEP; e que o Artigo 2º. do anteprojeto de Lei feri a autonomia de cada região, que sendo heterogêneas, observada as peculiaridades de um povo, estas medidas influenciariam diretamente na qualidade de vida²⁵⁰.

É necessário salientar que a Região Metropolitana de Londrina, assim como a Prefeitura Municipal deste município, não tomou qualquer posição frente ao conteúdo deste anteprojeto, o que demonstra, uma menor organização desta instituição frente a Região Metropolitana de Maringá que já contava naquele momento com um consórcio intermunicipal de desenvolvimento, e que como vimos, tomou posição frente à questão.

Sobre a questão COMEC/COMEP, temos o esclarecimento do Sr. Gilberto Bueno Coelho, na época Coordenador de Integração Regional da Secretaria de Estado do Planejamento:

²⁴⁹ PARECER N°. 007/99/AJ/SEDU, p. 04 e 05

²⁵⁰ CIDERMMA, Ofício n°. 013/99 de 30 de março de 1999.

Nós tínhamos a convicção como ainda temos que aqui em Curitiba se desenvolveu um Know How de administração metropolitana, e entendemos que este poderia ser colocado a disposição das duas regiões metropolitanas recentemente criadas, tanto que na proposta haveria superintendências descentralizadas [...] Mas, parece que ela foi vista lá em Maringá como uma ingerência do Estado. Então, eu deixo de entender o que eles estavam entendendo por região metropolitana, pois quando você explicita que quer fazer parte de uma região metropolitana, pressupõem que você está abrindo mão de certas prerrogativas locais, pra compartilhar esta prerrogativa com seus vizinhos e admitindo que um ente supra- local vá administrar esta questão. Se não é assim, pode até ser de outro jeito, mas este outro jeito não foi colocado, não tínhamos como ficar discutindo a alternativa COMEP, nós simplesmente não temos outra proposta, [...] de posse de informações que havia resistência por esse tipo de solução, nós propusemos ao Secretário e ao Governador que retirou esta proposta da assembléia. Não existe mais esta proposta, mas estaríamos abertos a uma outra proposta. (Gilberto Bueno Coelho)

Como podemos notar, os membros da Coordenação de Integração Regional resolveram retirar o anteprojeto COMEC/COMEP, após detectarem “resistências a esse tipo de solução”.

É importante lembrarmos que este anteprojeto teve origem na terceira parte do Parecer ao Projeto de Lei Complementar 357/97, sobre a instituição da Região Metropolitana de Londrina, que foi elaborado pela mesma Coordenação de Integração Regional.

7.6 COM A PALAVRA: O AUTOR

Após a elaboração do Projeto de Lei Complementar nº. 357/97 pelo Sr. Deputado Estadual Eduardo Lacerda Trevisan, e conseqüentemente de sua aprovação pela Assembléia Legislativa em maio de 1998, o mesmo projeto foi encaminhado para a Coordenação de Integração Regional da Secretaria de Estado do Planejamento que como vimos recebeu Parecer favorável a criação da Região

Metropolitana de Londrina no mês seguinte, sendo sancionada pelo Governador do Estado no mesmo mês, no dia 17 de junho de 1998.

Para o ex-deputado Eduardo Trevisan, o Projeto de sua autoria surgiu de conversas com o então Deputado Estadual Alex Canziani. Foram aproveitados dados e informações do IBGE e IPARDES para dar respaldo ao projeto que não teve grandes dificuldades na elaboração, assim como, na aprovação já *que “o projeto foi inovador porque representava a primeira região metropolitana do interior do Paraná”* (Eduardo Lacerda Trevisan)²⁵¹

O ex-deputado considera inovador o projeto por se tratar da primeira região metropolitana instituída no interior do país. Quando indagado sobre se realmente trata-se de uma região metropolitana, responde:

Entendo que Londrina já reúne as características necessárias para se organizar como região metropolitana. Há o problema da “conturbação urbana” e os problemas das cidades que compõem a região são comuns a todos. Organizados em torno de uma região metropolitana, os municípios ficam mais fortes para buscar os recursos necessários para a solução de seus problemas. (Ex-Deputado Eduardo Lacerda Trevisan).

O ex-deputado afirma que há o problema da conurbação urbana, sem mencionar que este fenômeno só se expressa entre as cidades de Londrina, Cambé e Ibiporã, não ocorrendo com as cidades de Rolândia, Jataizinho e Tamarana. Mas, quando indagado sobre o que pensa das inclusões de municípios como Bela Vista do Paraíso e Sertanópolis ele responde que *“inclusões como estas podem descaracterizar a idéia de região metropolitana”*.

Para o ex-deputado, Bela Vista do Paraíso e Sertanópolis, que distam aproximadamente 45 kms de Londrina, descaracterizam a idéia, mas

²⁵¹ Entrevista concedida em 07.10.2003. Curitiba Pr.

Tamarana, com mais de 50 kms de distância da mesma cidade não, o que dá a impressão de termos dois pesos e duas medidas para a mesma questão.

O entrevistado também salienta a importância dos municípios estarem organizados em regiões metropolitanas, já que isso é uma condição para torná-los mais fortes na busca de recursos necessários para a solução de seus problemas e complementa:

A região unida fica mais forte para buscar recursos tanto nacionais como internacionais. Esta é uma das conseqüências benéficas da união dos municípios em torno de uma região metropolitana: força para buscar recursos, ao lado da possibilidade de crescimento e desenvolvimento organizados e controlados.

A busca de recursos tanto nacionais como internacionais é exaltada pelo entrevistado como uma conseqüência benéfica de uma região metropolitana. Pelo visto, a esperança de se conseguir recursos, fruto do processo de institucionalização das regiões metropolitanas na década de 70, se perpetua.

Sobre o desenfreado processo de institucionalização de regiões metropolitanas, nos últimos anos, com vistas a busca de recursos, Moura e Firkowski (2001), afirmam que isso:

[...]demonstra o profundo desconhecimento quanto ao fato urbano-metropolitano por parte do legislativo e da própria sociedade, permitindo que , com a agilização do processo, se imponham projetos meramente formais. Vislumbram, também, resquícios da crença de que possam ser retomadas linhas de financiamentos voltadas a unidades regionais metropolitanas, presentes no início dos anos 70. Porém, o que prevalece é o desejo do status: mais que criar regiões, se instituem metrópoles, associada ao peso simbólico que as relaciona ao “progresso” e a “modernidade”²⁵²

²⁵² MOURA E FIRKOWSKI, 2001, p.107.

Podemos destacar três pontos relevantes nesse comentário:

O primeiro, de ordem técnica, decorre do desconhecimento quanto ao fato urbano metropolitano por parte do legislativo e da sociedade. Isto ocorre da falta de critérios para delimitação de regiões metropolitanas que é consequência da própria constituição de 1988, que não definiu no Art. 25 os conceitos de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, deixando assim, brechas para várias institucionalizações nem sempre coerentes com o fato metropolitano.

No caso do estado do Paraná, o Projeto de Lei Complementar nº. 408/91, teve como objetivo de suprir esta lacuna e definiu os conceitos Região Metropolitana, Aglomeração Urbana e Microrregião, mas pelo que podemos notar com relação a Região Metropolitana de Londrina, não deve ter sido considerada²⁵³.

O segundo ponto, de ordem política, traz a crença das possibilidades de captação de recursos para essas regiões institucionalizadas. Aqui se situa, como vimos, o cerne da corrida desenfreada por vários centros urbanos do Estado do Paraná para se constituírem em regiões metropolitanas, assim como o fato de vários municípios articularem-se para fazer parte dessas regiões.

A possibilidade de angariar recursos, que até o momento não ocorreu com as regiões metropolitanas do Estado do Paraná, com exceção da Região Metropolitana de Curitiba, por sua vez, esbarra numa luta política entre União, Estados e Municípios, pois divisão de recursos no âmbito político significa também divisão de poder. Desta forma, temos aqui a região metropolitana como escala geográfica (SMITH, GUIMARÃES), que se situa entre o poder municipal e estadual.

²⁵³ Segundo o Projeto de Lei Complementar nº. 408/91, o termo Região Metropolitana, deve ser definida como uma “unidade regional com distribuição de bens e serviços que extrapolam os limites da região e do Estado: configurada por uma mancha de ocupação urbana que transcende os limites de mais de um município, com uma população superior a 1.000.000 (hum milhão) de habitantes, podendo conter um ou mais pólos.

É ao mesmo tempo solução e problema. “Solução” para as demandas que extrapolam o nível local e “Problema” quando da fase de gerenciamento destas demandas que acabam por dividir o poder político de outras esferas.

O terceiro ponto, que podemos classificar de ordem simbólica, está no “desejo do status” de ser o centro de uma região metropolitana, o que pode ser entendido indiretamente como uma metrópole, ou pelo menos fazer parte dela. O peso simbólico que as relaciona ao progresso e à modernidade não só faz parte de um imaginário presente na sociedade contemporânea, como colabora e justifica essas ambições políticas municipais, de se tornarem regiões metropolitanas ou fazer parte de alguma.

Neste caso, como esta tese defende, a Região Metropolitana de Londrina conta com uma representação de “Metrópole” que se apresenta desde a década de 70, com a Metrópole Linear Norte do Paraná – METRONOR. Ora, se na década de 70 já se falava na Metrópole Linear Londrina-Maringá, que juntas formariam uma única região metropolitana, nada mais plausível do que resgatar e reforçar este discurso, vinte anos depois, com a constituição das respectivas regiões metropolitanas no final da década de 90.

O que diferenciou um projeto do outro foi a não inclusão dos municípios de Apucarana, Arapongas, Cambira e Jandaia do Sul nos projetos das regiões metropolitanas de Londrina e de Maringá, mas, que como vimos, se deve ao fato de Apucarana pleitear também o status de região metropolitana, o que demonstra mais uma vez, o caráter político desse processo.

Podemos afirmar que a Região Metropolitana de Londrina é fruto de um projeto político de um deputado estadual que indiretamente se apropriou da representação social “Londrina Metrópole” que teve sua origem na década de 70

com o Projeto Metronor e décadas anteriores com o expressivo crescimento desta cidade e região. No caso, os critérios do projeto de definição dos limites da região não são coerentes com a espacialidade que ocorre na aglomeração urbana de Londrina. Como foi visto, incluir na Região Metropolitana de Londrina municípios como Bela Vista do Paraíso, Sertanópolis e Tamarana, não se justifica, haja vista que se fosse assim, também deveriam então ser incluídos municípios como Jaguapitã, Uraí, Assaí... Da mesma forma, deixar fora da região municípios como Arapongas e Apucarana, demonstra o caráter político num processo marcado pelo descompasso entre espacialidade e institucionalidade²⁵⁴.

Após cinco anos de ostracismo, deputados estaduais conseguiram incluir rubricas no Orçamento do Estado para as regiões metropolitanas de Londrina e de Maringá. Tal ação reacendeu o movimento pela implementação dessas regiões metropolitanas²⁵⁵. Alguns políticos já falam em conseguir mais verbas e que mais importante que a constituição de organismos como a COMEC, é *“darmos o rumo político para a região metropolitana”*, outros querem a inclusão de Arapongas e Apucarana na Região Metropolitana de Londrina. A questão do transporte é uma unanimidade entre os políticos. O dilema permanece[...].

²⁵⁴ MOURA E FIRKOWSKI, 2001, p. 108.

²⁵⁵ JORNAL DE LONDRINA, Prefeitos querem tirar regiões metropolitanas do papel, edição de 18.01.2004, p. 8-A e 9-ª

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fenômeno metropolitano se consolidou no mundo no século passado. No Brasil, a partir da década de 1950, cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, entre outras, começaram a apresentar as características de metropolização, sobretudo, pelo crescimento vertiginoso causado, entre outros fatores, pela expressiva migração rural-urbana e inter-regional em nível nacional.

Na década de 1970, sob o regime militar, foram instituídas as primeiras nove regiões metropolitanas do Brasil, apesar do que como foi visto, nem todas as nove regiões institucionalizadas apresentavam efetivamente o caráter metropolitano, como era o caso de Curitiba e Belém, naquele momento.

O fato de se tornar uma região metropolitana já trazia naquela época pelo menos dois dividendos. Primeiro, o “status” de ser uma metrópole e, conseqüentemente, fazer parte de algo inserido numa modernidade que passava a ser cada vez mais valorizada. Em segundo lugar, ter uma possibilidade a mais de conseguir recursos para essas áreas, já que estas se apresentavam como regiões que mereceriam uma atenção especial devido aos próprios problemas que começavam a existir e a crença de que haveria os recursos para a solução destes problemas.

Dentro deste cenário nacional tivemos, na mesma década de 1970, a origem do Projeto Metronor, que visava o desenvolvimento do eixo Londrina-Maringá e a formação de uma única metrópole linear entre estas duas cidades. Este projeto, que durou mais de dez anos e que, praticamente, não saiu do papel, teve por outro lado, um significativo papel para a institucionalização da Região Metropolitana de Londrina na década de 1990.

Com a constituição de 1988, os estados federados passaram a ter a prerrogativa de criar suas próprias regiões metropolitanas. A ação de determinadas forças políticas colaborou para que estas proliferassem no Brasil a partir de meados da década de 1990. Hoje já são mais de 25 regiões.

Neste bojo, foi criada em 1998, a Região Metropolitana de Londrina, a primeira do interior do país.

Nossa tese defendeu a idéia de que a Região Metropolitana de Londrina é fruto de uma representação social “Londrina Metrópole” que foi gestada na década de 1970 com o projeto Metronor e com o crescimento rápido que esta cidade passou a ter a partir da década de 1950. Esta representação, que é consequência do desenvolvimento da representação Londrina Novo Eldorado, foi aos poucos sendo apropriada por determinados atores sociais que se encarregaram de promover o discurso “Londrina Metrópole” até culminar com a institucionalização da Região Metropolitana de Londrina.

Aqui entendemos o desencadeamento desses discursos “Novo Eldorado”, “Capital Regional”, “Metrópole Londrina-Maringá” e “Região Metropolitana de Londrina” como um tecido de muitas vozes que ocorrem dentro da sociedade e que se perpetua historicamente, nos termos de Bakhtin (2001).

Estes discursos acabaram fazendo a ponte entre a representação “Londrina Novo Eldorado” e a representação “Londrina Metrópole”. Esta última representação, como foi visto, não se alicerça na imagem pública que foi detectada no segundo capítulo deste trabalho. A imagem pública que os habitantes de Londrina fazem de sua cidade não produz a idéia de uma metrópole, apenas de uma grande cidade, de comércio forte e trânsito expressivo, na qual os elementos mais marcantes são o Lago Igapó, o Shopping, a Catedral e a Av. Higienópolis.

A metodologia utilizada se mostrou bastante válida na busca da imagem pública de Londrina (LINCH, 1997), da unidade do discurso do sujeito coletivo que professa esta imagem pública (LEFÈVRE, 2003) e da análise de rede que tem como objetivo buscar a unidade semântica deste discurso (SCOTT, 1994; GUIMARÃES, 2004).

Apesar de existir um descolamento entre a representação Londrina Metrópole e a imagem pública do cidadão londrinense, isto não impediu que esta representação fosse apropriada por determinados atores sociais como arquitetos, engenheiros e políticos, que passaram a professar o discurso “Londrina metrópole” ao longo dos últimos 30 anos.

Por outro lado, os atributos espaciais desta “Londrina Metrópole”, principalmente na área onde há uma efetiva aglomeração (Ibiporã, Londrina e Cambé), contribuem para a propagação desta representação no imaginário social, sobretudo, quanto à expansão urbana da cidade de Londrina que rompe limites municipais e de sua verticalização expressiva. Além disso, este discurso, também tem a capacidade de se alimentar de seus próprios atributos, isto é, ele se retro-alimenta, contribuindo de forma mais intensiva com a propagação desta representação.

A representação “Londrina Metrópole” aqui trabalhada deve ser entendida como a mediação entre o presente quase instituído (grande cidade) e a ausência (Londrina metrópole) no plano da representação social (LEFEBVRE, 1983).

A Região Metropolitana de Londrina, por sua vez, traz o descompasso entre a institucionalidade e a espacialidade presente nas novas e mesmo nas antigas regiões metropolitanas do Brasil, o que demonstra que existe uma priorização do interesse político em detrimento de uma real percepção perante

o fato urbano (MOURA E FIRKOWSKI, 2001). Inserir na região metropolitana de Londrina cidades como Tamarana, Sertanópolis e Bela Vista do Paraíso e não Arapongas e Apucarana, onde as relações com Londrina são mais intensas, demonstra este descompasso juntamente com os interesses políticos, já que a cidade de Apucarana já pleiteou, sem sucesso, instituir sua própria região metropolitana.

O desejo de status de se tornar uma região metropolitana, ou de fazer parte dela e a crença de conseguir recursos para as localidades inseridas nestas regiões leva a uma corrida político-partidária que visa buscar estas institucionalizações. Por outro lado, os problemas que ultrapassam os limites de cada município vão sendo deixados de lado, já que a gestão e o gerenciamento destas “regiões metropolitanas” vão encontrando cada vez mais empecilhos entre as esferas local, estadual e federal.

Desta forma, a região metropolitana pode também ser vista como uma escala geográfica que tenta se impor perante outras escalas, outras esferas de poder (GUIMARÃES, 2003). Esta imposição se dá através do discurso “Região metropolitana/Londrina metrópole”. Aqui o discurso se constitui num novo sujeito político, que visa o poder de conseguir ser reconhecido e legitimado.

A representação Londrina Metrópole e seu discurso “região metropolitana de Londrina” visa impor este agrupamento de municípios frente ao próprio poder local, como as prefeituras envolvidas da região, mas também perante o governo estadual. O resultado disso se inscreve de um lado na morosidade em se implementar efetivamente a Região Metropolitana de Londrina, que já perdura por sete anos, e, de outro, no agravamento de problemas que ultrapassam as fronteiras municipais e que passam a exigir um equacionamento a nível inter-municipal.

Na verdade, nem os municípios envolvidos e nem o estado querem perder poderes políticos e, conseqüentemente, recursos frente à “região metropolitana”. A experiência do Projeto Metronor demonstrou muito bem isto. Os agentes envolvidos no projeto como prefeituras, governo estadual e federal, não conseguiram se articular para que assim pudessem constituir estratégias transescalares aptas para operarem de forma articulada e em múltiplas escalas. Hoje, as metrópoles e as regiões metropolitanas são realidades urbanas multiescalares por natureza. Daí a necessidade das políticas públicas necessitarem cada vez mais de estratégias transescalares.

Desta forma, a nova/velha região metropolitana de Londrina parece seguir à risca os graves erros do projeto Metronor. A questão que fica é a seguinte: Qual o papel para as Regiões Metropolitanas no Brasil? A resposta para esta questão só poderá existir a partir do momento em que estas regiões metropolitanas conseguirem sua autonomia financeira e conseqüentemente política, isto é, se impuserem como escala geográfica. Vale lembrar que já existe um projeto de lei que procura reorganizar a Região Metropolitana de São Paulo e que, entre outras inovações, assegura a participação popular e cria um fundo de desenvolvimento metropolitano. Mas, só o anteprojeto, o projeto e mesmo a lei sancionada, pouco resolvem como ficou demonstrado no caso da Região Metropolitana de Londrina.

A real efetivação das regiões metropolitanas no Brasil, incluindo as já institucionalizadas, as que tramitam sua institucionalização e aquelas com pretensões de se institucionalizarem, está sujeita às reais demandas que estas aglomerações possam apresentar, e à capacidade destas regiões metropolitanas, enquanto órgãos institucionais de desenvolvimento urbano, que não é só desenvolvimento econômico (SOUZA, 2000), de se articularem como escala

geográfica, para que desta forma possam elas conseguir sua autonomia política e financeira. Caso contrário, as regiões metropolitanas, em sua grande maioria, continuarão sendo o que são: instituições virtuais, heterônomas, alvo de políticos afoitos por projeção.

O presente trabalho, que aqui se encerra, desta forma, vem com o intuito de colaborar com discussão da problemática da proliferação das regiões metropolitanas brasileiras, não só com as já existentes, mas também com as que estão por vir.

O papel da representação “Londrina MetrÓpole”, sua origem e evolução, no processo de institucionalização da região metropolitana de Londrina, junto com todas as implicações políticas, que não foram aqui amenizadas, demonstrou como a mera institucionalidade pode sobrepor as demandas da espacialidade. Problemas como o transporte urbano, vias de circulação, abastecimento de água e meio ambiente entre outros, são problemas que existem de longa data, principalmente entre as cidades contíguas da Região Metropolitana de Londrina (Cambé-Londrina-Ibiporã), e exigem, cada vez mais, soluções urgentes. Porém, estas soluções ainda esbarram numa institucionalidade frágil e desarticulada.

Cabe a sociedade civil romper as amarras aqui tratadas e fazer com que as regiões metropolitanas no Brasil se tornem instituições que efetivamente promovam o desenvolvimento social e econômico num meio urbano que se degrada rapidamente, sobretudo, nos grandes centros.

REFERÊNCIAS

- ABREU, D. S. **Poder político local no populismo**: Presidente Prudente - SP. Presidente Prudente (SP): Impress., 1996.
- ADUM, S. M. S. L. **Imagens do progresso**: civilização e barbárie em Londrina 1930/1960. 1991. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Assis. 1991.
- APUCARANA. Prefeitura do Município. **Apucarana em Dados**: 50 anos (1944-1994). Apucarana, 1994.
- ARAUJO, C. E. P. et al. (Org.) **Política e valores**. Brasília: Ed. da Universidade de Brasília, 2000.
- ARIAS NETO, J. M. **O Eldorado**: representações da política em Londrina, 1930/1975. Londrina: Ed. UEL, 1998.
- ASCHER, F. **Métapolis ou l'avenir dès Villes**. Paris: Odile Jacob, 1995.
- BAKHTIN, M. **Estética da criação verbal**. São Paulo: Martins fontes, 1992.
- BARROSO, V. **Famoso norte do Paraná**: terra onde se anda sobre o dinheiro. Caxias do Sul: Ed. São Miguel, 1956.
- BENATTI, A.P. **O centro e as margens**: boêmia e prostituição na “capital mundial do café” (Londrina: 1930-1970). 1996. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Paraná, Curitiba. 1996.
- BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- _____. **Razões práticas**. Campinas. São Paulo: Papirus, 1997.
- BRAGUETO, C.R. **A inserção da microrregião geográfica de Londrina na divisão territorial do trabalho**. 1996 Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo. 1996.
- BRAIT, B. (Org.) **Bakhtin, dialogismo e construção do sentido**. Campinas, São Paulo: Ed. Unicamp, 1997.
- BRASIL. **Ministério do Interior**. Subsecretaria de Desenvolvimento Urbano. Coordenadoria das Cidades de Médio e Pequeno porte. Projeto especial cidades de porte médio. Brasília, [198-].
- BRITTO, L.N. **Política e espaço regional**. São Paulo: Nobel, 1986.
- CANCIÁN, N. A. **Cafeicultura paranaense (1900-1970)**: estudo de conjuntura. São Paulo, 1977. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo. 1977.

CANO, W. **Reflexões sobre o Brasil e a nova (des) ordem internacional**. Campinas-SP: Ed. da Unicamp. São Paulo: FAPESP, 1995.

CARLOS, A. F.A. A metrópole polifônica – poliorâmica. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: Unesp/Gasperr, 2001.

CARLOS, A. F. A. (Org.) **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 1999.

CARVALHO, L. D. M. **O posicionamento e o traçado urbano de algumas cidades implantadas pela Cia. de Terras**. 2000. Dissertação (Mestrado) Universidade Estadual de Maringá, Maringá. 2000.

CARVALHO, M. S. **A pequena produção de café no Paraná**. 1991. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo. 1991.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTORIADIS, C. **A instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

_____. **As encruzilhadas do labirinto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

CASTRO, I. E. et al. (Org.) **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

_____. Imaginário político e território: natureza, regionalismo e representação. In *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 177.

CEMIN, A. B. Entre o cristal e a fumaça: afinal o que é o imaginário? **Revista Eletrônica do Centro de Estudos do Imaginário**. Porto Velho, Universidade Federal de Rondônia – UNIR. Disponível em www.unir.br/~cei/artigo. Acesso em 15.05.2004

CESÁRIO, A.C.C. **Industrialização e pequenos empresários em Londrina**. Curitiba: Grafipar, 1981.

CHALLITA, M. **A arte da política**. Rio de Janeiro: ACIGI, 2000.

COMPANHIA Melhoramentos Norte do Paraná. **Colonização e desenvolvimentos do Norte do Paraná**: Publicação comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). São Paulo, 1977.

CONSÓRCIO Intermunicipal de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Maringá. **Ofício nº. 013/99**. Maringá, PR. 30 de mar. 1999.

CORREA . **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

CORREA, R. L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1987.

CORREA, R. L. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

DALLARI, A. A.; FERRAZ, S. **Estatuto da cidade**, São Paulo: Malheiros, 2002.

ELIADE, M. **Imagens e símbolos**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

ENDLICH, A. **Maringá e o tecer da rede urbana regional**. 1998. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 1998.

FARACO, C. A. et al. (Org.) **Diálogos com Bakhtin**. Curitiba: Ed. da UFPR, 2001.

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

FRANCISCONI, J. G; SOUZA, M. A. A. **Política nacional de desenvolvimento urbano**. estudos e proposições alternativas. Brasília: IPEA, 1976. (série Estudos para o planejamento, n. 15).

FRESCA, T.M. **Transformação da rede urbana do norte do Paraná**: estudo comparativo de três centros, 2000. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo, São Paulo. 2000.

GERAIGES DE LEMOS, A. I. **Los procesos de urbanización y metropolización em América latina**: Bases para el ordenamiento territorial. In: Conferência proferida em el taller sobre: Ordenamiento Territorial: Conceptuación y Orientaciones: Hacia um language comum. Inst. Agustín Codazzi, Comisión de Ordenamiento territorial, 1992, Bogotá. mimeo.

GOMES, P. C. C. A **condição urbana**. ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GUARESHI, P. **Textos em representações sociais**. Petrópolis: Vozes, 1995.

GUIMARÃES, R. B. Atores políticos, representação social e produção da escala geográfica in: **Espiral do espaço**. MELO, J.G. (Org.) Presidente Prudente: FCT/UNESP/GASPERR, 2003.

_____. Plano Nacional de Saúde e o discurso do sujeito coletivo. **Cadernos de Saúde Pública**. Rio de Janeiro [200-]. (no prelo).

_____. Produção do espaço e (re)definições regionais: Um jogo de palavras? In: **Região cidade e poder**. MELO, J. G. (Org.) Presidente Prudente: Gasperr, 1996.

HABERMAS, J. **Direito e democracia entre facticidade e validade**. Rio de Janeiro: Tempo brasileiro, 1997.2 v.

HOFF, S. A ocupação do norte. In: COLNAGHI, M. C. et al. (Org.) **Cenários de economia e política**: Paraná. Curitiba : Prephacio, 1991.

IBGE – **Atlas Geográfico 2000**: Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

_____. **Censo demográfico de 1950**. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.

_____. **Censo demográfico de 1960**. Rio de Janeiro: IBGE, 1960.

_____. **Censo demográfico de 1970**. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

_____. **Censo demográfico de 1980**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

_____. **Censo demográfico de 1991**. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

_____. **Censo demográfico de 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

IPEA; **Caracterização e tendência da rede urbana do Brasil**. Brasília: IPEA/IBGE/UNICAMP, 1999. 2 v.

JAPPE, A. **Guy Debord**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1999.

JOFFILY, J. **Londres – Londrina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

KLINK, J. J. (Org.) **A cidade-região: regionalismo e reestruturação no Grande ABC Paulista**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

_____. **Espacio y Política: el derecho a la ciudad - II**, Barcelona: Ediciones Península, 1976.

_____. **La presencia y la ausência**. México: Fondo de Cultura Económica, 1983.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFÈVRE, F. e LEFÈVRE, A.M.C. **O discurso do sujeito coletivo: um novo enfoque em pesquisa qualitativa (desdobramentos)** Caxias do Sul, RS: EDUCS, 2003.

LENCIONI, S. **Região e geografia**. São Paulo: Edusp, 1999.

LIMA, R.; FERNANDES, R. C. (Org.) **O imaginário da cidade**. Brasília: Ed. da UNB: São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000.

LINARDI, M. C. N. **Pioneirismo e Modernidade: A urbanização de Londrina – PR**. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo. 1995.

LUTFI, E. P. et al. As representações e o possível. In: MARTINS, J. S. (Org.) **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996.

LUZ, A. M. O Norte Pioneiro: um pouco da sua história. **Boletim do Instituto Histórico Geográfico e Etnográfico do Paraná**, vol. 17, 1973.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARTINS, J. S. (Org.) **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996.

MELO, J. G. (Org.) **Espiral do espaço**. Presidente Prudente, SP: Unesp/Gasperr, 2003.

MELO, J. G. (Org.) **Região, cidade e poder**. Presidente Prudente, SP: Unesp/Gasperr, 1996.

MOURA, R. ; WERNECK, D. Z. Rede, Hierarquia e Região de influência das cidades: um foco sobre a região sul. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.82, 2001.

MOURA, R.;FIRKOWSKI, O. L.C. Metrôpoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum? In: Encontro Nacional da Anpur, 2001, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: Anpur, 2001, vol. 1.

MOURA, R.; DELGADO, P.; DESCHAMPS, M. **A realidade das áreas metropolitanas e seus desafios na federação brasileira**: diagnóstico socioeconômico e da estrutura de gestão. Curitiba: Iparde, 2004. Disponível em: (www.pr.gov.br/ipardes/publicacoes). Acesso em : 12 jan. 2005.

MUNGUIA PAYES, M.A. **O norte do Paraná**: expansão cafeeira e a apropriação de renda fundiária desde fins do séc. XIX até 1960. 1984 Dissertação (Mestrado). Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 1984.

NAKAGAWARA, Y. **As funções regionais de Londrina e sua área de influência**. Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 1973.mimeo.

_____. **Londrina**: poderoso foco de decisão econômica do Paraná. Londrina: Universidade Estadual de Londrina. 1975.mimeo.

_____. **O Papel da Cia. de terras Norte do Paraná no crescimento de Londrina e da região norte paranaense**. Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 1985. mimeo.

NEGREIROS, R. Gestão Metropolitana: um desafio que se renova. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n. 82, 2001.

NOGUEIRA, F.M.G. (Org.) **Estado e políticas sociais no Brasil**. Cascavel: EDUNIOESTE, 2001.

OLIVEIRA, D. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Ed. da UFPR, 2000.

OLIVEIRA, F.; PAOLI, M. C. (Org.). **Os sentidos da democracia** : Políticas do dissenso e hegemonia global Petrópolis. Rio de Janeiro: Vozes, 1999.

PADIS, P. C. **Formação de uma economia periférica**: o caso do Paraná. São Paulo: Hucitec, 1981.

PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria de Desenvolvimento dos Municípios. **Programa de desenvolvimento industrial**. Curitiba, 1982.

PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria de Estado do Planejamento. Coordenadoria de Estudos e Projetos. **METRONOR: Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá**. Curitiba, 1980.

PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria de Estado do Planejamento. Secretaria dos Transportes. Departamento de Estradas e Rodagem. **Projeto METRONOR: ampliação da capacidade das rodovias BR- 369 e BR- 376 entre Londrina e Maringá**. Curitiba, 1981.

PARANÁ. Lei Complementar n.81 de 17 de jun. de 1998. Institui a região metropolitana de Londrina. **Diário Oficial do Governo do Estado do Paraná**. Curitiba, n. 5272, jun. 1998.

PARANÁ. Projeto de Lei Complementar n.º 357 de 12 de ago. de 1997. **Institui a Região metropolitana de Londrina e dá outras providências**. Assembléia legislativa do Estado do Paraná. Curitiba, 1997.

PARANÁ. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano. **Parecer Nº. 007/99/AJ/SEDU**. Projeto de lei que transforma COMEC em COMEP. Curitiba, 25 mar. 1999.

PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral. coordenação da região metropolitana de Curitiba – COMEC. **Anteprojeto de Lei que transforma a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba- COMEC em Coordenação das Regiões Metropolitanas do Estado do Paraná e de Projetos especiais**. Curitiba, [199-].

PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento. Coordenação de Integração Regional. **Parecer. Projeto de Lei Complementar 357/97, que institui a Região metropolitana de Londrina** . Curitiba, 03 jun. 1998.

PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento. Coordenação de Integração Regional. **Parecer. Projeto de Lei Complementar 303/98, que institui a Região metropolitana de Apucarana**. Curitiba, 22 dez. 2000.

PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento. Fusão da unidade de Administração do Sub-projeto Aglomerado Urbano Londrina e Maringá do Projeto especial cidades de porte médio com o escritório Técnico do **METRONOR**. Curitiba, 1985.

PRADO JR. C. **A questão agrária**. São Paulo: Brasiliense, 1979.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SADER, E. **Quando novos personagens entram em cena**: experiências e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo (1970-1980). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SAMPSON, A. **Os credores do mundo**. Rio de Janeiro: Ed. Record, 1981.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. Técnica e Tempo. razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SASSÁ. **Charges de Londrina**: um arquivo da história recente da cidade. Londrina (PR): Grafmark, 2003.

SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SCOTT, J. **Social network analysis**. London: Sage, 1991.

SENNETT, R. **A corrosão do caráter**: as conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro: Record, 1999.

SILVA JÚNIOR, O. F. DA. Por uma geografia do imaginário: percorrendo o labiríntico mundo do imaginário em uma perspectiva geográfica cultural. **Revista Eletrônica do Centro de Estudos do Imaginário**. Disponível em www.unir.br/~cei/artigo. Porto Velho, 2001. Acesso em 25 jun. 2004.

SILVA, J. B. et al. (Org.) **A cidade e o urbano**: tema para debates. Fortaleza: EUFC, 1997.

SILVA, M. Pensando o espaço simbólico. In: **Espiral do Espaço**. MELO, J. G. (ORG.) Presidente Prudente: FCT/ Unesp/Gasperr, 2003.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1979.

SMITH, N. **Contornos de uma política espacializada**: veículos dos sem-teto e produção de escala geográfica, American Studies. Tradução de Pedro Maia Soares. Kansas: University of Kansas, 1997.

SOUZA, M. L. **O desafio metropolitano**: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente(SP): UNESP/GASPERR, 2001.

TAVARES, J.H. **Aglomerção urbana de Londrina**: integração territorial e intensificação de fluxos. 2001. Dissertação (Mestrado) Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente - 2001.

TOMAZI, N. D. **Norte do Paraná**: Histórias e fantasmagorias. Curitiba : Aos Quatro Ventos, 2000.

_____. **Certeza de lucro e direito de propriedade: o mito da Companhia de Terras Norte do Paraná.** 1989. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual Paulista, Assis – 1999.

ULTRAMARI, C. ; MOURA, R. (Org.) **Metrópole:** Grande Curitiba: teoria e prática. Curitiba: IPARDES, 1994.

VAINER, C. B. Interdisciplinaridade e estudos regionais In: **Região cidade e poder.** MELO, J. G. (Org.). Presidente Prudente (SP), Gasperr, 1996.

_____. As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local? In: Encontro Nacional da Anpur.2001, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: Anpur, 2001. vol. 1.

VASCONCELOS, P. A. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade.** Ilhéus: Editus, 1999.

VASCONCELOS, P. A.; SILVA, S. B. M. (Ogs.) **Novos estudos de geografia urbana brasileira.** Salvador: Ed. Universidade Federal da Bahia, 1999.

VICTOR, N. **A terra do futuro:** impressões do Paraná. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1913.

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

WASSERMAN, S.; FAUST, K. **Social network analysis:** methods and applications. New York: Cambridge University Press, 1994.

WILHEIM, J. **Urbanismo e subdesenvolvimento.** Rio de Janeiro: Saga, 1969.

ZIMMERMANN, H. P. Entusiasmo e Realidade – I. **Revista Panorama**, v. 4, n. 35, 1955.

ZOOP-FONTANA, M.G. O outro da personagem: enunciação, exterioridade e discurso In: BRAIT, B. (Org.) **Bakhtin, dialogismo e construção do sentido** Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 1997.

ZÓRTEA, A. J. **Londrina através dos tempos e crônicas da vida:** homenagem aos pioneiros. São Paulo: Juriscredi, 1975.

ZUCKER, M. L. M. **A industrialização de Londrina (1980-1988).** 1989. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 1989.

REPORTAGENS DE JORNAL

A DUPLICAÇÃO da BR-369 pode gerar desapropriação. **Folha de Londrina**, Londrina, 14 jun. 1981. Disponível no CDPH/UEL - CDROM 96, Filme 98, imagem 162 e 163.

A METRÓPOLE de papel. **Folha de Londrina**, LONDRINA 28 fev.1989.. – Disponível no CDPH/UEL, CDROM 96, Filme 98, imagem 199.

ANDREAZZA assinará convênio para Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 25 nov. 1980, p. 6.

APUCARANA e Arapongas não querem ser ponto de passagem. **Folha de Londrina**, Londrina, 13 mar. 1983, p. 8.

APUCARANA será sede do Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 11 jun. 1981, p. 14.

AQUI, os trabalhos que antecedem a implantação do projeto Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina 10 dez. 1981, p. 9.

CALIFÓRNIA quer ser incluído no Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 09 nov. 1983, p. 9.

COMEÇA a duplicação da Av. Brasília. **Folha de Londrina**, Londrina, 16 out. 1982, p. 04.

COMEÇA a duplicação da Av. Colombo. **Folha de Londrina**, Londrina, 07 nov. 1982. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 181.

CONCORRÊNCIAS para duplicação da rodovia Londrina-Maringá. **Folha de Londrina**, Londrina, 13 maio 1981. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 161.

DEPUTADO denuncia Saul Raiz por desvio de verbas. **Folha de Londrina**, Londrina, 03 jun. 1984, p. 3.

DESENVOLVIMENTO industrial é alternativa da Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 22 ago. 1979, p. 6.

DUPLICAÇÃO do trecho Londrina-Maringá pode começar já neste ano. **Folha de Londrina**, Londrina, 03 abr. 1981. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 160.

DUPLICAÇÃO do trecho Londrina-Maringá, a primeira tarefa do projeto Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 27 ago. 1981, p. 10.

EIXO Londrina-Maringá terá planejamento metropolitano. **Folha de Londrina**, Londrina, 20 out. 1977, p. 5.

EM APUCARANA, reunião com os 12 municípios do projeto Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 18 jun. 1980, primeira página.

EM DEBATE o Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 12 set. 1981. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 166.

EMPRESA se instala para duplicar Av. Brasília. **Folha de Londrina**, Londrina, 28 set. 1982. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 180.

EMPRESÁRIOS da região lutam para participar das obras da Metronor. **Folha de Londrina**. Londrina, [198-] Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 174.

ENGENHEIRO de Londrina assume escritório regional da Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 19 jun. 1983. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 183.

FICINSKI anuncia 4 bilhões de cruzeiros para a Metronor em 3 anos. **Folha de Londrina**. Londrina, 15 jun. 1982. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagens 176 e 177.

FICINSKI anuncia recursos para a Metrópole do Norte. **Folha de Londrina**, Londrina, 20 jul. 1982. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 177.

FICINSKI preside amanhã o conselho da Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 10 jun. 1982, p. 9.

FICINSKI reúne terça os prefeitos da Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 30 maio 1982. Centro de Documentação e Pesquisa Histórica. - CDPH/UEL, Folha de Londrina, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagem 175.

FIGUEIREDO assinará em Maringá atos do Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 14 mar. 1982, p. 6.

FUNCIONÁRIOS denunciam desmando no escritório da UAS em Apucarana. **Folha de Londrina**, Londrina, 04 abr. 1988. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 198.

INÉRCIA do Metronor causa descontentamento. **Folha de Londrina**, Londrina, 29 jan. 1986. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 195.

METRONOR colhe sugestões. **Folha de Londrina**, Londrina, 29 mar. 1984. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 187.

METRONOR com futuro incerto. **Folha de Londrina**, Londrina, 04 set. 1984, p. 24.

METRONOR começa dia 14. **Folha de Londrina**, Londrina, 07 ago. 1981, p. 05.

METRONOR dá início a duplicação da Av. Colombo. **Folha de Londrina**, Londrina, 26 out. 1982. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 181.

METRONOR deve definir obras até dezembro. **Folha de Londrina**, Londrina, 04 nov. 1983. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 186.

METRONOR já tem pré-diagnóstico. **Folha de Londrina**, Londrina, 12 out. 1978, p. 9.

METRONOR levanta ações para 1984. **Folha de Londrina**, Londrina, 30 nov. 1983. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 186.

METRONOR pode ser uma realidade. **Folha de Londrina**, Londrina, 15 fev. 1981. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 160.

METRONOR reúne técnicos para esclarecer dúvidas. **Folha de Londrina**, Londrina, 16 jul. 1985. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 193.

METRONOR será substituído por programas de Polos Regionais. **Folha de Londrina**, Londrina, 28 nov. 1987. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 195.

METRONOR tem novo coordenador. **Folha de Londrina**, Londrina, 04 jun. 1985. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 193.

METRONOR terá escritório de planejamento regional. **Folha de Londrina**, Londrina, 20 jun. 1980, p. 07.

METRONOR terá recursos do Bird em programa especial. **Folha de Londrina**, Londrina, 15 abr. 1982, p. 7.

METRONOR vai harmonizar crescimento das cidades. **Folha de Londrina**, Londrina, 14 mar. 1982, p. 5.

METRONOR votou pela institucionalização. **Folha de Londrina**, Londrina, 08 fev. 1985. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 193.

METRONOR, projeto falido. **Folha de Londrina**, Londrina, 27 nov. 1987, p. 10.

METRONOR: a primeira metrópole do interior do país. **Folha de Londrina**, Londrina, 10 dez. 1981, p. 8.

METRONOR: agora articulações para escolha de alternativas. **Folha de Londrina**, Londrina, 15 jul. 1979, p. 28.

METRONOR: definida data de inauguração. **Folha de Londrina**, Londrina, 21 ago. 1981, p.21.

METRONOR: finalmente um esboço de concretização. **Folha de Londrina**, Londrina, 10 de out. 1982, p. 33.

METRÓPOLE do norte já é quase realidade. **Folha de Londrina**, Londrina, 13 jul. 1979, p. 01.

METRÓPOLE do norte. **Folha de Londrina**, Londrina, 12 out. 1978, p. 01.

MUNICÍPIO estão se prejudicando mutuamente no norte do Paraná. **Folha de Londrina**, Londrina, 13 jul. 1979, p. 24.

NA DÉCADA de 90 uma Metrópole ao longo do eixo Londrina-Maringá. **Folha de Londrina**, Londrina, [197-] Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 140 e 141.

NÃO HÁ recursos para o Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 16 out. 1985, p. 9.

NEY reúne secretariado e deputados para apresentar o projeto Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 23 nov. 1980, p. 30.

NOVOS dirigentes do Metronor querem maior objetividade nos projetos. **Folha de Londrina**, Londrina, 15 out. 1983. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 185.

O METRONOR pode ficar só no papel. **Folha de Londrina**. Londrina, 17 jul. 1984, p. 4.

OBRAS do Metronor devem começar em janeiro de 86. **Folha de Londrina**, Londrina, 04 ago. 1985. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 194.

OBRAS do projeto Metronor devem começar nestes dias. **Folha de Londrina**, Londrina, 27 jun. 1981.

PARA EX-PREFEITO, Metronor não sobrevive sem autonomia. **Folha de Londrina**, Londrina 06 maio 1984, p. 37.

PARA SER executado projeto metropolitano deverá recorrer a empréstimos internacionais. **Folha de Londrina**, Londrina, 29 mar. 1978, p. 4.

PREFEITOS do norte ouvirão exposição sobre a Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 11 jul. 1979, p. 10.

PREFEITOS querem tirar regiões metropolitanas do papel. **Jornal de Londrina**. Londrina, 18 jan. 2004. p. 8-A e 9-A.

PREFEITOS reuniram-se para tratar do projeto Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 14 jun. 1979, p.08.

PREFEITOS, vereadores e comunidade de 12 cidades discutem Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 11 jun. 1980. p. 06.

PRESSÃO POLÍTICA PARA AGILIZAR O METRONOR. Folha de Londrina, edição de 18.08.85. Centro de Documentação e Pesquisa Histórica. - CDPH/UEL, Folha de Londrina, Série Geral, Disco 96, Filme 98, imagens 194.

PROJETO da free-way entre Maringá e Londrina abandonado temporariamente. **Folha de Londrina**, Londrina, 17 jun. 1979. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 147.

PROJETO Metronor está concluído mas execução depende dos prefeitos. **Folha de Londrina**, 20 jun. 1980, primeira página.

PROJETO metropolitano abrangerá todos os setores das 11 cidades. **Folha de Londrina**, Londrina, 08 jan. 1978. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 142 e 143.

PROJETO metropolitano: a primeira tentativa para corrigir as distorções do norte do Paraná. **Folha de Londrina**, Londrina, 11 dez. 1977, p. 14.

REFORMULAÇÃO no Metronor. Folha de Londrina, Londrina, 20 set. 1983. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 184.

REINICIADAS as obras pra alargar a Colombo. **Folha de Londrina**, Londrina, 12 set. 1982. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 177.

REUNIÃO avaliará estudos técnicos do Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 31 ago. 1984. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 190

REUNIÃO do Metronor hoje em Apucarana. **Folha de Londrina**, Londrina, 12 jul. 1985. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 193.

REUNIÃO vai definir ações do Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 22 mar. 1984. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 187.

RICHA anuncia 14 milhões de dólares para a Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 20 jul. 1983, p. 10.

SECRETARIA do planejamento insiste em criar Metrópole linear do norte. **Folha de Londrina**, Londrina, 26 nov. 1980. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 157.

SEGUNDA reunião da Metronor para levantar ações de 84. **Folha de Londrina**, Londrina, 01 nov. 1983. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 186.

SEPLAN mostra em Maringá as diretrizes do Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 28 mar. 1980, p. 7.

SERÁ instalado hoje o escritório da Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 26 ago. 1981, p. 5.

SURGE a metrópole linear do norte. **Folha de Londrina**, Londrina, 28 nov. 1980, p. 20.

VINTE milhões de dólares para o projeto Metronor. **Folha de Londrina**, Londrina, 16 jun. 1982, p. 6.

ANEXOS

ANEXO 1

ENTREVISTA APLICADA NA PESQUISA DE CAMPO

Nome:

Sexo:

Idade:

Profissão:

Mora em Londrina: _____ anos

- 1- Descreva a cidade de Londrina como se você tivesse que descrevê-la para um estranho.
- 2- Quais os elementos de Londrina você acha mais distintivos, ou mais fáceis de lembrar?
- 3- Desenhe como esses elementos se distribuem pela cidade de Londrina.
(Folha em branco)
- 4- Você vê Londrina como uma grande cidade? Quais os elementos mais marcantes você citaria desta grande cidade?
- 5- Já existe a “Região Metropolitana de Londrina”. O termo Região Metropolitana é derivado da palavra “metrópole”. Você vê Londrina como uma metrópole? Quais os elementos mais marcantes você citaria dessa Londrina Metrópole?

ANEXO 2

**DIÁRIO OFICIAL DE 17 DE JUNHO DE 1998. (LEI COMPLEMENTAR Nº 81, QUE
INSTITUI A REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA).**

ANEXO 3

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 357/97, QUE INSTITUI A REGIÃO
METROPOLITANA DE LONDRINA. (AUTOR: DEPUTADO ESTADUAL EDUARDO
LACERDA TREVISAN)**

ANEXO 4

**SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO. PARECER AO PROJETO DE
LEI COMPLEMENTAR 357/97**

ANEXO 5

**SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO. PARECER AO PROJETO DE
LEI 303/98 PARA A CONSTITUIÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE
APUCARANA**

ANEXO 6

**SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL.
ANTEPROJETO DE LEI [S.N.] QUE TRANSFORMA A COORDENAÇÃO DA
REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA – COMEC EM COORDENAÇÃO DAS
REGIÕES MEROPOLITANAS DO ESTADO DO PARANÁ E DE PROJETOS
ESPECIAIS – COMEP**

ANEXO 7

PARECER Nº 007/99/AJ/SEDU

ASSUNTO: PROJETO DE LEI QUE TRANSFORMA A COMEC EM COMEP

ANEXO 8

**SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL.
PARECER TÉCNICO Nº 07/99**

**ASSUNTO: EMENDA AO PROJETO DE LEI QUE TRANSFORMA A
COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA – COMEC EM
COORDENAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS DO ESTADO DO PARANÁ
E DE PROJETOS ESPECIAIS – COMEP**

ANEXO 9

**CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO
METROPOLITANA DE MARINGÁ – CIDERMMA. OFÍCIO Nº 013/99**

ANEXO 10

**PERFIL POLÍTICO E IDEOLÓGICO DO JORNAL FOLHA DE LONDRINA NAS
DÉCADAS 1970 E 1980**

* Depoimento do Sr. João Arruda, ex-diretor de redação da Folha de Londrina. Trabalhou neste jornal de 1976 a 1999. Atualmente é diretor de redação do Jornal Tribuna do Norte de Apucarana PR.

No período em questão, os meios de comunicação de massa viviam uma situação singular no Brasil, pontuada, na década de 70, pela vigência da censura à imprensa – um dos instrumentos mais brutais de cerceamento da liberdade de informação -, e nos anos seguintes pelos ventos liberalizantes representados pela abertura política iniciada no Governo Geisel, ainda no regime militar.

Guardadas as devidas proporções, bem como as realidades regionais e estaduais, os jornais de um modo geral eram penalizados com a presença de censores nas redações, ditando o que podia ou não ser publicado, bem como pela pressão exercida pelas autoridades da área sempre que vinha à tona uma notícia que pudesse ofender os interesses do regime, o que representava um risco sério para os jornalistas.

No caso da Folha, é preciso ressaltar a importância do papel histórico desempenhado pelo jornal nesta fase, eis que, mesmo cerceado, sempre procurou levar adiante sua missão de bem informar, e o fez em muitas ocasiões levando em conta mais o interesse de seus leitores do que as próprias normas em vigor. Um caso exemplar foi o ‘furo’ histórico da queda do então governador Leon Perez, envolvido em denúncia de corrupção, tema dos mais explosivos, eis que se tratava da maior autoridade do regime militar no Paraná. O jornal chegou a ser apreendido, mas divulgou o episódio.

Por inúmeras vezes, diretores do jornal – como Walmor Macarini, então diretor de Redação -, foram chamados a dar explicações na Polícia Federal sobre temas levados ao público, mas que deveriam ter sido ‘esquecidos’ no entender dos censores. Tal postura da Folha refletia a linha humanista e democrática que sempre adotou e que viria a consolidar sua imagem ao longo das décadas. A Folha se manteve fiel a ela, tanto quanto possível, mesmo sob a pressão dos militares nos anos de exceção. Como jornalista, pude testemunhar e mesmo protagonizar situações que corroboram essa assertiva, seja como repórter iniciado na Folha em janeiro de 1976, seja como redator, em 1982, quando pude assinar uma série premiada de reportagens, intitulada “Repressão”, a primeira no Paraná a levantar o véu da ação da ditadura contra seus opositores, mostrando em detalhes a prisão, morte e exílio dos opositores de esquerda em território estadual. Além disso, é preciso ressaltar o fato de a Folha ter dado guarida a jornalistas das mais diversas correntes político-ideológicas, principalmente de esquerda, ainda que isso contrariasse os militares, mostrando uma faceta democrática que se refletiria no equilíbrio interno de uma informação ética e responsável.

Nos anos 70 e 80, em que pese a situação política da época, a Folha também faria história ao empenhar-se num modelo de jornalismo voltado ao Interior, às suas demandas e desafios, fazendo o papel de porta-voz de comunidades carentes e municipalidades incipientes. Muito contribuiu o jornal para levar serviços públicos e melhorias a inúmeros locais esquecidos pelos poderes constituídos, ao mesmo tempo em que se empenhou sobremaneira no desenvolvimento de todo o Estado, encabeçando campanhas que levariam a conquistas indispensáveis, como a do Instituto Agrônomo do Paraná, a da Universidade Estadual de Londrina e da Rodovia do Café. Um jornal, portanto, que sempre caminhou ao lado das comunidades e que, mesmo sem a vigência do Estado de Direito, buscou cumprir o seu papel maior, com pluralismo de idéias e respeito à informação.