

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
Câmpus de Presidente Prudente



JOSÉ HUMBERTO TAVARES

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
Câmpus de Presidente Prudente

**AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA:
INTEGRAÇÃO TERRITORIAL E
INTENSIFICAÇÃO DE FLUXOS**

José Humberto Tavares

Orientador: Prof^a. Dr^a. Maria Encarnação Beltrão Sposito

Dissertação de Mestrado elaborada junto ao
Programa de Pós-graduação em Geografia –
Área de Concentração: Desenvolvimento
Regional e Planejamento Ambiental, para a
obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Presidente Prudente
2001

T23i

Tavares, José Humberto

Aglomeração Urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos / José Humberto Tavares.-

Presidente Prudente: (s.n.), 2001.

xvii, 243p. : il. ; 29cm.

Dissertação (mestrado).- UNESP, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2001.

Orientador: Prof^a. Dr^a. Maria Encarnação Beltrão Sposito.

1. Geografia urbana – Paraná-PR (Cidade). 2. Rede urbana – Norte do Paraná. 3. Relações interurbanas – Norte do Paraná. 4. Urbanização do Paraná – Geografia. I. Tavares, José Humberto. II. Universidade Estadual Paulista. Departamento de Geografia. III. Título.

CDD (18.ed.) 918.16

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a. Maria Encarnação Beltrão Sposito
(orientadora)

Prof^a. Dr^a. Amália Inês Geraiges Lemos
(USP)

Prof^o. Dr^o. Marcos Alegre
(UNESP / FCT)

aluno: José Humberto Tavares

Presidente Prudente (SP), 04 de Maio de 2001.

Resultado: **Aprovado "Com distinção"**

*Ao meu pai, homem inteligente e trabalhador,
que no primeiro ano dessa minha empreitada,
passou a acompanhá-la apenas em
sentimento...*

A minha mãe, simplesmente por TUDO...

SUMÁRIO

Índice de Tabelas.....	viii
Índice de Figuras.....	x
Resumo.....	xii
Abstract.....	xiii
Apresentação.....	xiv
 Capítulo 1 - CONTEXTUALIZAÇÃO DA PESQUISA.....	 1
 Parte I - REDE E FORMAS URBANAS	
 Capítulo 2 - CONSTITUIÇÃO E DINÂMICA DA REDE URBANA NORTE- PARANAENSE.....	 20
2.1 - Paraná: economia dependente e periférica.....	20
2.2 - Gênese da rede urbana.....	27
2.2.1 - Os agentes colonizadores e a constituição da rede urbana regional.....	27
2.2.2 - A implantação das cidades: configuração da rede urbana.....	30
2.3 - Evolução da rede urbana.....	47
2.3.1 - Em direção às cidades: a urbanização acelerada.....	47
2.3.2 - Reorganização/Refuncionalização da rede urbana.....	52
 Capítulo 3 - EXPANSÃO E FORMAS URBANAS: CRESCIMENTO DOS ESPAÇOS PERIFÉRICOS E CONTIGÜIDADE DA MANCHA DE OCUPAÇÃO.....	 57
3.1 - A forma urbana inicial.....	60
3.2 - A expansão urbana contínua.....	62
3.3 - A tendência da urbanização contemporânea: expansão urbana	

	descontínua.....	68
3.4 -	Redefinição da(s) centralidade(s) inter(intra)-urbana(s) de Londrina.....	80
3.5 -	Contigüidade da mancha de ocupação: em busca de uma denominação.....	89
3.6 -	Geografia e Política: criação da Região Metropolitana de Londrina.....	96
3.7 -	Evolução da estrutura viária norte-paranaense.....	102

Parte II - O ESPAÇO E OS FLUXOS

Capítulo 4 -	ATIVIDADES ECONÔMICAS E CIRCULAÇÃO DE PESSOAS.....	109
4.1 -	Mobilidade populacional na Aglomeração Urbana de Londrina.....	113
4.1.1 -	Encaminhamentos e pressupostos metodológicos.....	113
4.1.1.1 -	Coleta de dados: o universo de pesquisa.....	114
4.1.1.2 -	Amostragem e as enquetes.....	116
4.1.2 -	Caracterização dos deslocamentos pendulares.....	120
4.2 -	Atividades econômicas urbanas.....	143
4.3 -	Os fluxos e os serviços médico-hospitalares.....	157
4.3.1 -	Espacialização das internações pelo S.U.S.....	167
Capítulo 5 -	ATIVIDADES ECONÔMICAS E CIRCULAÇÃO DE INFORMAÇÕES.....	177
5.1 -	Consumo de energia elétrica.....	177
5.2 -	Da telefonia fixa ao tecnopolo: meio técnico-científico-informacional.....	181
5.2.1 -	Tarifação do serviço público em áreas conurbadas.....	183

5.2.2 - Londrina e a criação do próprio serviço de telecomunicações.....	185
5.2.3 - Mercado competitivo e redes de cooperação.....	187
5.2.4 - As redes de informação norte-paranaense.....	189
5.2.5 - Tecnopolo, redes de cooperação e a busca de novas perspectivas.....	200
 PALAVRAS FINAIS: para não concluir.....	 208
BIBLIOGRAFIA.....	216
ANEXOS.....	224

ÍNDICE DE TABELAS

01 - Londrina, Cambé, Rolândia e Ibiporã: população - 1970, 1980, 1991 e 2000.....	49
02 - Aglomeração Urbana de Londrina: total de passageiros - out./1996 a set./1997..	116
03 - Aglomeração Urbana de Londrina: média mensal de passageiros e enquetes.....	117
04 - Aglomeração Urbana de Londrina: total de passageiros e enquetes - linha Ibiporã-Cambé: out. 1997.....	118
05 - Aglomeração Urbana de Londrina: total de passageiros transportados - outubro de 1997.....	121
06 - Aglomeração Urbana de Londrina: transporte metropolitano - motivo do deslocamento.....	128
07 - Rolândia: deslocamentos por motivo de estudo – 1998.....	131
08 - Ibiporã: deslocamentos por motivo de estudo – 1998.....	131
09 - Aglomeração Urbana de Londrina: razão da fixação da residência.....	135
10 - Aglomeração Urbana de Londrina: profissões e/ou ocupações dos usuários.....	138
11 - Aglomeração Urbana de Londrina: profissões e/ou ocupações dos usuários por setor de atividades.....	140
12 - Aglomeração Urbana de Londrina: população e atividades econômicas urbanas – 1998.....	144
13 - Aglomeração Urbana de Londrina: população e agências bancárias – 2000.....	146
14 - Aglomeração Urbana de Londrina: setor de prestação de serviços – 1998.....	147
15 - Aglomeração Urbana de Londrina: valor adicionado por atividade econômica - 1975 e 1990.....	148
16 - Brasil: tributos e taxas municipais - arrecadação por habitante em 1997.....	150
17 - Aglomeração Urbana de Londrina: principais investimentos anunciados - desde 1997.....	153
18 - Londrina: principais hospitais - julho de 1997.....	160
19 - Hospital Universitário: procedência dos pacientes internados – 1994 - 1998.....	162

20 - Londrina: população e procedência dos pacientes internados – Hospital Universitário em 1996.....	164
21 - Londrina: procedência dos pacientes internados - Hospital Evangélico em out./1997.....	165
22 - Londrina: procedência dos pacientes – 1968.....	165
23 - Londrina: procedência dos pacientes internados pelo S.U.S - 1998/2000.....	170
24 - Londrina: 17ª Regional de Saúde - internações pelo S.U.S - dezembro de 1998, 1999 e 2000.....	172
25 - Aglomeração Urbana de Londrina: consumo de energia elétrica – 1996.....	178
26 - Paraná e Aglomeração Urbana de Londrina: consumo de energia elétrica – 1997.....	179
27 - Aglomeração Urbana de Londrina: terminais telefônicos em operação - sistema fixo em 1999.....	189
28 - Londrina: preço da telefonia fixa - 1997 a 2000.....	190
29 - Aglomeração Urbana de Londrina: terminais em operação por habitante - sistema fixo em 1999.....	190
30 - Regiões e Distritos da Telepar-PR: relação entre população e terminais em serviços – 1997.....	191
31 - Ligações paranaenses destinadas à Região Norte-PR: mai/1996 a fev/1997.....	193
32 - Paraná: circuito Transdata – 1997.....	197
33 - Paraná: circuito Renpac - 1997.....	199

ÍNDICE DE FIGURAS

01 - Sistema de centralidade segundo Christaller.....	4
02 - Localização dos municípios da Aglomeração Urbana de Londrina.....	13
03 - Divisão e disposição das glebas na colonização.....	29
04 - Vista aérea: Ibiporã e Londrina.....	32
05 - Vista aérea da cidade de Ibiporã.....	35
06 - Londrina: vistas aéreas - décadas de 1990 e 1950.....	37
07 - Cambé: Núcleos de origem, Bandeirantes e Industrial.....	40
08 - Vista aérea da cidade de Cambé.....	42
09 - Vista aérea da cidade de Rolândia.....	44
10 - Londrina, Cambé, Rolândia e Ibiporã: população - 1970, 1980, 1991 e 2000.....	50
11 - Aglomeração Urbana de Londrina: Expansão do tecido urbano - década de 1930.....	61
12 - Aglomeração Urbana de Londrina: Expansão do tecido urbano - décadas de 1930 e 1940.....	63
13 - Aglomeração Urbana de Londrina: Expansão do tecido urbano - década de 1930 a 1950.....	64
14 - Aglomeração Urbana de Londrina: Expansão do tecido urbano - década de 1930 a 1960.....	69
15 - Aglomeração Urbana de Londrina: Expansão do tecido urbano - década de 1930 a 1970.....	71
16 - Aglomeração Urbana de Londrina: Expansão do tecido urbano - década de 1930 a 1980.....	73
17 - Aglomeração Urbana de Londrina: Expansão do tecido urbano - década de 1930 a 1998.....	75
18 - Londrina e Cambé: limite entre os municípios.....	89
19 - Cambé: vazios urbanos - década de 1960.....	93
20 - Região de influência de Londrina.....	95

21 - Paraná: evolução da rede viária - 1970, 1980 e 1990.....	103
22 - Paraná: rede viária – 1998.....	106
23 - Aglomeração Urbana de Londrina: total de passageiros - out./1996 a set./1997.	116
24 - Aglomeração Urbana de Londrina: deslocamentos por transporte coletivo rodoviário – 1998.....	124
25 - Cambé, Ibiporã e Londrina: transporte metropolitano - movimento diário de passageiros em out./1997.....	125
26 - Hospital Universitário: procedência dos pacientes internados - 1994-1998.....	163
27 - Londrina: procedência dos pacientes internados pelo S.U.S - 1998/2000.....	170
28 - Londrina: 17ª Regional de Saúde - procedência dos pacientes internados pelo S.U.S - dezembro de 1998, 1999 e 2000.....	173
29 - Londrina: procedência dos pacientes atendidos no H.U.R.N.P. e no A.H.C – 2000.....	174
30 - Londrina: terminais fixos e celulares instalados - 1996 a 2000.....	192
31 - Ligações paranaenses destinadas à Região Norte/PR: maio/1996 a fev/1997.....	194
32 - Londrina: Principais fluxos da rede Transdata – 1997.....	198

RESUMO

As modificações nas áreas rurais, reflexo das transformações nas relações de produção ocorridas a partir da década de 1970, provocaram mudanças nas estruturas socioeconômicas em escala regional, assim como uma aceleração das mudanças espaciais, sobretudo no que se refere às aglomerações urbanas. Neste contexto, a presente pesquisa analisa as relações demográficas, socioeconômicas e espaciais que se processam atualmente entre as cidades norte-paranaenses de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, as quais compõem a Aglomeração Urbana de Londrina. Estes núcleos urbanos apresentam tamanhos demográficos diferenciados, motivo pelo qual devemos considerar distintos graus de complexidade de suas atividades. Verifica-se que, em um primeiro momento, as pequenas cidades eram responsáveis pelo fornecimento de bens e mercadorias à sua população rural, paulatinamente, foram perdendo esta função. Neste processo, o traçado da rede urbana planejada inicialmente pelos agentes colonizadores, já não atendiam às novas demandas, atravessando um processo de reorganização/refuncionalização, o qual implica também em novos padrões de interações espaciais, os quais são viabilizados pelo aparato técnico implantado na região. Nesse processo o desenvolvimento dos sistemas de transportes e a ampliação das formas de circulação, entre outros fatores, refletiram na intensificação dos fluxos. Se em outro momento a organização hierárquica produzia vetores das cidades menores para as progressivamente maiores e vice-versa, reforçando o padrão concêntrico de adensamento econômico e populacional, atualmente existem múltiplas possibilidades de cidades de diferentes padrões se relacionarem.

Palavras chave:

1. Rede urbana; 2. Norte do Paraná; 3. Expansão urbana; 4. Aglomeração urbana; 5. Centralidade urbana.

ABSTRACT

The changes in rural areas, are a reflex from transformations of productions' relations occurred since 70's 20th century, that make some changes in the socioeconomics structure in regional scale, such as acceleration of spatial changes, over all in what refers to urban agglomeration. In this context, this present search analyse demographics relations, socioeconomics and spatials that are processed among the cities from the north of Paraná state: Cambé, Ibiporã, Londrina and Rolândia which make what we call Urban Agglomeration from Londrina. These urban centers show different demographic length, reason for what we should consider distincts grades of complexity from its activities. We can check that in a first moment, the small cities were responsible for providing goods to its rural population, gradually, it was losing this purpose. In this process, the plan of urban net firstly planned for the settlers agents, does not serves to the new demand, crossing a process of reorganization/refunctualization, which also involves new models of spatials interactions, that are possible for the techniques established in the region. In this process the development of transportation systems and the enlargement of the circulation forms, among other reasons, reflected in the flowings. If in an other moment the hierarchichy organization produced ways from the small cities to gradually the bigger ones and vice versa, reinforcing the concentric model from economic and populational concentration, actually there are lots of possibilities from cities with different models have some kind of relation.

Key Words

1. Urban net; 2. North of Paraná; 3. Urban expansion; 4. Urban agglomeration; 5. Urban centrality.

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho é um estudo que não tem nenhuma pretensão de esgotar o assunto, o que seria praticamente impossível diante de sua complexidade, ou tampouco explicar todas as variáveis que podem ser trabalhadas sobre a temática em questão. Visa, sobretudo, contribuir para um melhor entendimento da dinâmica da rede urbana articulada por Londrina.

A temática desta dissertação visa estudar a dinâmica demográfica, espacial e socioeconômica da Aglomeração Urbana de Londrina, definida através da mancha de ocupação e principalmente, pelas intensas e estreitas inter-relações urbanas que se processam entre as cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia.

Partindo deste objetivo geral e, diante do interesse despertado em relação ao nosso objeto de pesquisa, delineamos outros, os quais deram diretrizes para o desenvolvimento deste trabalho.

- Analisar a gênese e evolução e/ou as transformações na configuração da rede urbana regional;
- Estudar a expansão do tecido urbano destas cidades;
- Analisar os fatores que contribuíram para o processo de intensificação dos fluxos;
- Apreender as características da mobilidade populacional entre os habitantes destas cidades;
- Compreender os fatores que envolvem os deslocamentos originados através dos atendimentos hospitalares;
- Analisar os fluxos e as inovações tecnológicas no segmento de telefonia e telecomunicações;
- Verificar a(s) centralidade(s) da cidade de Londrina;

Para o desenvolvimento deste estudo apoiamo-nos, entre outros, na posição epistemológica defendida pela perspectiva produção de espaço (Gottdiener, 1993), na qual afirma-se que os fenômenos sócio-espaciais são, ao mesmo tempo, produtos e produtores.

Nesse sentido, entende-se que a produção do espaço ocorreu, no geral, não por causa apenas dos processos econômicos, porém, mais especificamente, por causa de uma articulação conjunta entre Estado e o setor imobiliário, responsáveis por uma canalização do desenvolvimento social para lugares e modelos específicos, promovendo mudanças desordenadas nos padrões espaciais. Por conseguinte, o processo contemporâneo da produção do espaço mescla poucos ganhadores grandes com muitos perdedores pequenos.¹

Sob esta perspectiva, faz-se necessário considerar que, assim como destacou Topalov (1988) a cidade não é mais definida como um dado da natureza, um conjunto de mecanismos de mercado, um objeto de planejamento ou uma cultura: é o produto da estrutura social em sua totalidade, ao mesmo tempo o resultado e o desafio das contradições entre classes. No seio desta estrutura, portanto, nenhum elemento pode ser considerado como um dado.² Assim sendo, tudo deve ser analisado simultaneamente como parte de um mesmo processo, a urbanização capitalista.

Neste contexto, para a compreensão da totalidade que envolve a dinâmica da temática apresentada, englobando os núcleos urbanos de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, realizamos análises tanto “inter” quanto “intra” urbanas. Desse modo, traçamos a evolução da rede urbana regional, visto que sua forma, ou melhor, o modo como ela encontra-se estruturada atualmente, tem suas origens nos papéis desempenhados pela região em diferentes momentos históricos, ou seja, resultante das transformações econômicas, políticas e sociais sucedidas a partir de sua gênese.

Desta forma, realizamos uma análise crítica das trajetórias dos municípios estudados até chegarmos às situações atuais. Assim sendo, ressaltamos que o presente estudo está composto de cinco capítulos complementares e interdependentes, sendo o primeiro introdutório e os demais apresentam-se distribuídos em duas partes.

Na primeira parte, composta pelo segundo e terceiro capítulos, analisamos as redes e as formas urbanas. Os últimos dois capítulos correspondem a segunda parte de nossa dissertação, destinada à discussão dos novos padrões de interações espaciais, onde

¹ GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1993. p.226-59 passim

² TOPALOV, C. *Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965*. **Espaço & Debates**. São Paulo: NERU, 1988. p.11.

abordamos o processo de intensificação dos fluxos na aglomeração urbana, centrando nossas análises nos dados coletados.

Assim sendo, no primeiro capítulo, realizamos uma contextualização da temática de pesquisa, momento no qual apresentamos as razões deste estudo, os recortes espaciais e temporais, os encaminhamentos metodológicos, bem como realizamos um primeiro delineamento das linhas teóricas as quais permearão as análises subseqüentes.

No capítulo seguinte, realizamos um resgate histórico-geográfico da rede urbana regional, sendo discutidos alguns aspectos como: a intervenção dos agentes colonizadores, a implantação planejada das cidades estudadas, o processo de urbanização e reorganização/refuncionalização da rede urbana polarizada pela cidade de Londrina.

No terceiro capítulo, apresentamos uma análise da expansão e formas urbanas colocando em evidência os fatores determinantes para o processo de intensas inter-relações que se processam atualmente entre as cidades pesquisadas, apresentando por conseguinte uma denominação para estes núcleos urbanos. Para tanto utilizamos cartas de expansão do tecido urbano abarcando as décadas de 1930 a 1998, bem como de figuras que demonstram a evolução da estrutura viária norte-paranaense.

Neste contexto, tentamos apreender a redefinição das centralidades inter(intra)urbana da cidade de Londrina. Discutimos também, em linhas gerais, as implicações relacionadas ao processo de criação e implantação da Região Metropolitana de Londrina.

Na seqüência, no capítulo que inicia a segunda parte do presente estudo, apresentamos as abordagens referentes as atividades econômicas urbanas e a circulação de pessoas, instante no qual analisamos os intensos deslocamentos pendulares realizados por transporte coletivo rodoviário, bem como os fluxos relacionados aos serviços médico-hospitalares.

Destinamos o quinto e último capítulo à discussão das atividades econômicas e a circulação de informações. Assim sendo, analisamos o meio técnico-científico e as redes de telefonia e telecomunicações nas cidades de Cambé, Ibitiporã, Londrina e Rolândia.

Posteriormente, apresentamos as considerações finais, procurando resgatar algumas das principais constatações verificadas através do estudo realizado e objetivando lançar algumas considerações no que tange à participação das cidades analisadas junto a atual dinâmica socioeconômica e espacial da rede urbana articulada por Londrina.

Isto posto, antes de desenvolver as primeiras considerações, faz-se necessário externar-se aqui o reconhecimento às pessoas que, de alguma forma ajudaram a consecução desta dissertação.

Aos funcionários, professores e colegas do curso de Pós-graduação em Geografia, pelo convívio marcado por amizades muito sadias e extremamente especiais. À CAPES pela concessão da Bolsa, indispensável durante o desenvolvimento da pesquisa.

Aos amigos do Departamento de Geociências e do Laboratório de Pesquisas Urbanas e Regionais da UEL, especialmente a professora Yoshiya por ter me iniciado no instigante campo da pesquisa geográfica.

Aos funcionários dos diversos setores das Prefeituras Municipais, Departamentos, instituições e demais estabelecimentos representados no corpo deste trabalho, cujas informações foram de vital importância para sua elaboração.

Aos moradores das cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, os quais responderam às enquetes, muitas vezes não tomando consciência da relevância dos relatos apresentados.

Um agradecimento especial a todos de minha família, que sempre acompanharam com admiração a minha trajetória acadêmica e que nunca deixaram de instigar minha formação profissional. Não há palavras que contemplem o afeto e apoio recebidos.

A Professora e Geógrafa Maria Encarnação, exemplo de profissional amiga, dedicada e competente que, como ninguém, sabiamente soube orientar, compreender e incentivar, indicando caminhos que nossa limitação acadêmica não permitia enxergar, minha sincera gratidão.

Realizadas estas considerações introdutórias, passaremos às análises referentes à problematização da temática de pesquisa.

Capítulo 1

CONTEXTUALIZAÇÃO DA PESQUISA

O abrupto aumento da taxa de urbanização e as conseqüências decorrentes deste processo em termos da estruturação do espaço são muito evidentes em nossa sociedade, o que se reflete na expressiva expansão da rede urbana, ao mesmo tempo que reforça os papéis desempenhados por alguns centros de maior porte. Em relação a esse aspecto, destacou Corrêa (1988) “*a modernização da agricultura insere-se como parte integrante das relações campo-cidade, produzindo vários efeitos sobre o mundo rural, envolvendo a rede urbana.*”¹

Atravessando uma fase marcada por uma política de abertura da economia nacional e privatização das empresas estatais, constata-se que nosso país, por meio da integração de pontos de seu território ao processo de globalização, começa a assistir ao fim da hegemonia dos grandes centros e à desconfiguração da tradicional rede de cidades hierarquizada. Davidovich (comentada por Ultramari & Moura 1994, p. 103-4) assim analisa este novo padrão de relações multifocado:

*“a articulação passa a ser estabelecida entre lugares que galgam o acesso à velocidade da tecnologia - e não apenas entre metrópoles -, estabelecendo a formação de um tecido urbano articulado sob várias cidades que consolidam uma rede de trocas e estabelecem um padrão de competitividade.”*²

Neste contexto, em relação a rede urbana, observamos que a cidade cresce tanto demográfica quanto funcionalmente, sendo estes dois fenômenos indissociáveis. Segundo Panizzi (1990) “*alguns estudos sobre a urbanização do país enfatizam a existência*

¹ CORRÊA, R. L. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, abr./jun., 1988, p.115.

² DAVIDOVICH, F. Mesa Redonda *Urbanização e esvaziamento dos territórios*. ENCONTRO INTERNACIONAL: O NOVO MAPA DO MUNDO. *Anais...* São Paulo: ANPUR, 1992.

*de uma inflexão que se estaria verificando na tendência à concentração nas grandes metrópoles e no paralelo fortalecimento das cidades médias.”*³

Dentro desta perspectiva, Milton Santos (1994), em seu livro *Por uma economia política da cidade*, ao analisar dados concernentes à relação entre a metrópole paulista e o interior do estado de São Paulo, tenta comprovar sua tese de “Involução Metropolitana”, segundo a qual o interior modernizado se desenvolve ao passo que as metrópoles apresentariam taxas de crescimento relativamente menores:

*“Nos dias atuais, as cidades tocadas pelo processo de modernização agrícola ou industrial típico do período técnico-científico conhecem um crescimento econômico considerável, ao passo que é nas grandes cidades que se acumulam a pobreza e atividades econômicas pobres, uma reversão em relação ao período anterior.”*⁴

Neste sentido, não podemos nos esquecer que atualmente, verifica-se uma modificação do perfil da urbanização brasileira, na qual a rede urbana assume novos contornos

*“(…) marcados pelas diferenças inter-regionais; as cidades de porte médio têm o seu espaço redefinido pelo crescimento populacional e pela modificação dos processos sócios econômicos; e as metrópoles vêem o seu papel e suas funções transformadas tanto em nível da definição do sistema de cidades quanto ao nível da sua estrutura interna mantendo, porém, o seu papel de liderança.”*⁵

Diante destas consecutivas transformações que se processam na sociedade, as ciências sociais têm tentado de perto compreender e explicar estas dinâmicas. Neste sentido, cabe ressaltar, inicialmente, que o grande interesse despertado nos geógrafos brasileiros pelo estudo de redes urbanas (a partir da inspiração original de Tricart e de Rochefort), levou, de início, a uma desaceleração no ritmo de produção de trabalhos no nível intra-urbano.”⁶

³ PANIZZI, W. M. Na urbanização brasileira, ainda o predomínio da metrópole. In: *Metropolização e rede urbana: perspectivas dos anos 90*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 1990, p.50.

⁴ SANTOS, M. *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1994, p.75.

⁵ PANIZZI, op. cit., 1990. p.52.

⁶ ABREU, M. de A. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação. Contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro. In: CARLOS, Ana F. A. (org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo, 1994, p. 228-9.

Entretanto, é no final da década de sessenta e início dos anos de 1970 (época áurea do neopositivismo no país) que os estudos, cujas análises estavam voltadas para a temática das relações e dos fluxos, começaram a ganhar destaque na geografia urbana brasileira. Este despertar foi evidenciado por Abreu (1994) em seu trabalho sobre o estudo geográfico da cidade no Brasil:

“(...) na década de 70 predominam os estudos sobre hinterlândias e redes urbanas, pólos de crescimento, centralidade urbana, fluxos interurbanos e inter-regionais, regionalização, etc., em sua maioria apoiados na fenomenal base de dados que foi o Recenseamento Geral do Brasil de 1970, a mais completa ‘radiografia’ até então realizada do país.”⁷

Se, por um lado, no Brasil, apenas na década de 70 estudos desta natureza ganharam destaque, por outro, nos países desenvolvidos, onde os efeitos socioespaciais da Revolução Industrial foram sentidos há mais tempo, a preocupação com o conjunto de centros urbanos, sua hierarquia e suas áreas de influência já tinham, desde o início do século, despertado interesse dos geógrafos e cientistas sociais. Em outras palavras, se hoje há uma necessidade crescente na busca de melhor entendimento sobre as questões que dizem respeito ao número, tamanho e distribuição das cidades, hierarquias e redes urbanas, sabe-se que os fundamentos teóricos destes estudos têm sua origem na teoria das localidades centrais⁸, desenvolvida numa obra em alemão por Walter Christaller, em 1933, e traduzida para o inglês em 1966.

A teoria de Christaller é citada em praticamente todos os manuais, artigos e textos que abordam a temática urbana. Nos dizeres de Beaujeu-Garnier (1983) esta teoria

“(...) foi revista ou adaptada por muitos autores e foi objeto de volumes complexos de referências bibliográficas. É necessário dizer que é uma das raras teorias fundamentais e que constitui uma base de referência, ao mesmo tempo útil e cômoda, a todo o estudo respeitante à análise do espaço.”⁹

Esta clássica teoria considera:

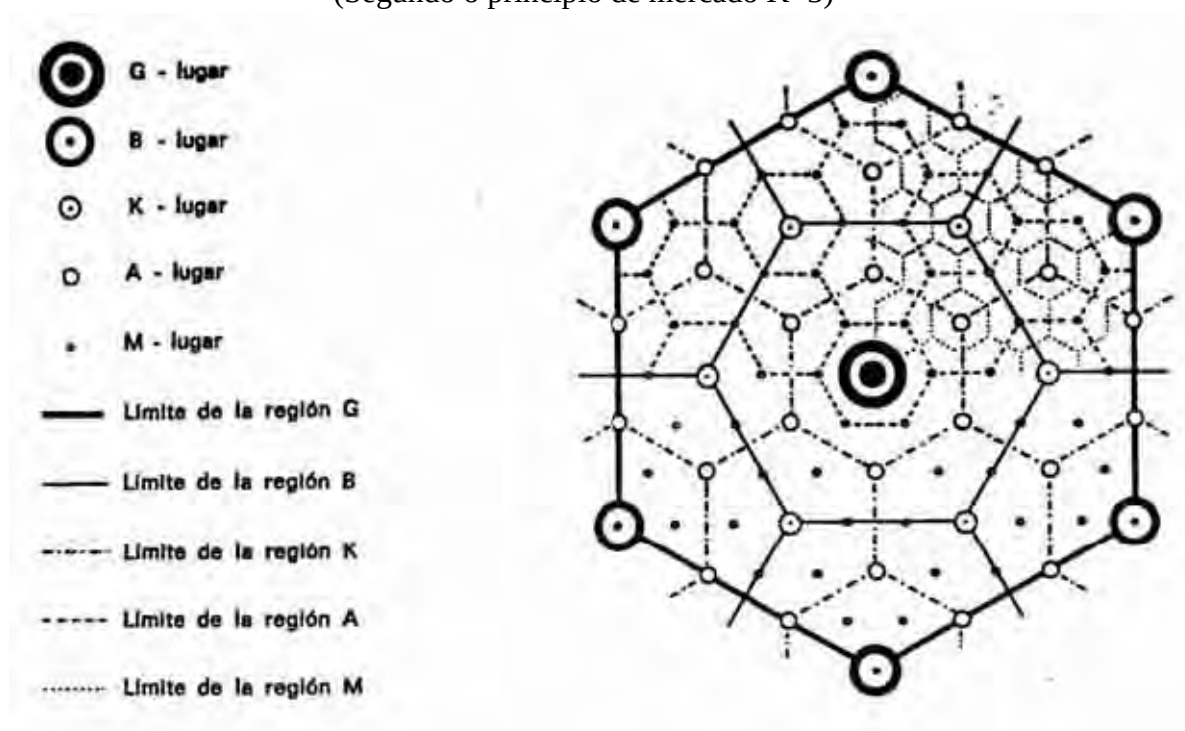
⁷ ABREU, 1994, op. cit., p.237.

⁸ Não podemos nos esquecer também das contribuições de M. Jefferson e seu conceito de primazia urbana formulado, em 1939; como também da teoria da ordem-tamanho da cidade de G. K. Zipf.

“o conjunto de centros de uma região ou país - cidades, vilas, povoados e estabelecimentos comerciais isolados na zona rural - em seu papel de distribuição varejista e de prestação de serviços para uma população neles residente. Estes centros são denominados localidades centrais e a centralidade de que dispõem é derivada de seu papel como centros distribuidores de bens e serviços, ou seja, das funções centrais que desempenham.”¹⁰

Desta forma, a partir da distribuição de bens e serviços das localidades centrais para as suas hinterlândias¹¹ verifica-se uma diferenciação hierárquica, envolvendo o número e tamanho das localidades, bem como suas hinterlândias e a distância entre elas.

FIGURA 01 - SISTEMA DE CENTRALIDADE SEGUNDO CHRISTALLER.
(Segundo o princípio de mercado $K=3$)



Fonte: CARTER, H. *El estudio de la geografía urbana*, 1974, p. 92.

⁹ BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, p.369.

¹⁰ IBGE - *Regiões de influência das cidades*, Rio de Janeiro, 1987, p.11.

¹¹ Este termo é analisado por inúmeros autores, mas destacamos, a fim de exemplificação, a concepção apresentada por Johnson: “área unida social e economicamente a um núcleo urbano. (...) em sua grande maioria os núcleos urbanos modernos e seus hinterlands são economicamente interdependentes, em vez de ser tributários uns dos outros. (...) as cidades maiores exercem uma influência particularmente intensa sobre as

Expressões como metrópole regional, capital regional, centro de zona e centro local, refletem a natureza hierárquica dos centros da rede urbana. Estas terminologias foram amplamente utilizadas em estudos sobre a temática, no Brasil, tendo sido o exemplo mais significativo o levantamento realizado pelo IBGE, em 1972, *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas* e, posteriormente, sua revisão atualizada publicada em 1987 - *Regiões de influência das cidades*.

Embora a obra de Christaller tenha contribuído para o tratamento dado à cidade como lugar central, como qualquer teoria que se formule, está também sujeita a questionamentos. “*O modelo em questão refere-se, como o próprio Christaller afirma, a uma situação ideal.*”¹² Deste modo, a teoria recebeu várias críticas que se encontravam apoiadas, em grande parte, em estudos empíricos.

Uma das limitações de sua formulação inicial está ligada ao fato de que o autor utiliza-se de apenas uma função (a de distribuição), dentre os diversos papéis que são desempenhados pelos núcleos urbanos.

Não cabe aqui, e nem é nossa pretensão, apresentar as contribuições e limitações da pioneira teoria de Christaller. Entretanto, faz-se necessário ressaltar que uma das críticas a ela dirigida, refere-se ao fato de que, nos países subdesenvolvidos, existem dois circuitos da economia urbana. Deste modo, conforme Milton Santos (1979) realçou em sua obra *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*:

“(...) o processo de modernização tecnológica, verificado nos países subdesenvolvidos após a II Guerra Mundial, por atuar de forma muito relativa, teve o papel de dividir a vida econômica desses países em dois circuitos de produção, distribuição e consumo. Um deles, o circuito superior, resulta diretamente da modernização tecnológica, enquanto o outro, o circuito inferior da economia, deriva indiretamente da modernização tecnológica, dirigindo-se aos indivíduos que pouco ou nada se beneficiaram com o processo. (...) eles constituem uma bipolarização, pois possuem a mesma origem, o mesmo conjunto de causas e apresentam-se interligados.”¹³

áreas que as rodeiam, até o ponto de poder afirmar-se que elas organizam suas hinterlands formando regiões funcionais.” JOHNSON, J. H. *Geografía Urbana*. Barcelona, 1974, p.123-4.

¹² IBGE, 1987, p.12.

¹³ SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

Aproximando-se desta concepção para o estudo da rede urbana, estes dois circuitos estão presentes e definem dois padrões de fluxos e duas zonas de influência que coexistem na mesma rede. Santos (1979) discute esse ponto a partir dos conceitos de alcance espacial mínimo ou liminar e de alcance espacial máximo de Christaller e desta maneira temos que

“(...) as pequenas localidades centrais, que atuam sobretudo pelo circuito inferior, apresentam um relativamente amplo alcance espacial máximo; as grandes cidades, por sua vez, possuem um amplo alcance espacial máximo no que se refere às atividades do circuito superior, apresentando, entretanto, uma atuação espacialmente descontínua.”¹⁴

Assim sendo, através de constatações empíricas é possível verificar que as diferentes aglomerações de uma rede urbana, além de enquadrar-se em determinado nível hierárquico¹⁵, exercem também uma relativa influência no espaço no qual mantêm suas inter-relações.

Segundo Carter (1974), a mais importante suposição de Christaller se refere à análise de que as cidades atuavam como centralidade em relação aos seus distritos rurais.

“Há variações em quantidade, assim como em qualidade, há diferentes ordens de bens e serviços, pois alguns são difíceis e adquiridos ou necessitados com pouca frequência e requerem grandes populações para sustentá-los, outros são necessidades diárias e requerem populações menores.”¹⁶

Entretanto, estas relações não se processam mais de forma simples e rígida assim como expressou Christaller, elas assumem, como veremos no decorrer do presente trabalho, complexas variações em termos de forma espacial e conteúdo.

Com o processo de recomposição da rede urbana, a concepção de centralidade também se modifica. Como demonstraremos no decorrer desta pesquisa, essa nova centralidade é múltipla, assim como destaca Sposito *“pode ser trabalhada cada vez mais*

¹⁴ SANTOS, 1979, op. cit.

¹⁵ Tentaremos trabalhar a noção da rede e hierarquia urbanas no decorrer deste capítulo. Portanto, neste momento não entraremos no mérito de como apreendemos o significado deste termo.

¹⁶ CARTER, H. *El estudio de la geografía urbana*, 1974, p.87.

por meio da articulação entre suas duas escalas de expressão: a do espaço interno da cidade e a da expressão de suas relações com outros espaços.”¹⁷

Como trabalhamos com estes conceitos urbano-espaciais, mesmo sabendo que estes, por mais “precisos” que sejam, podem não ser capazes de apreender por completo o sentido de determinado termo, sistematizamos abaixo três concepções, as quais acreditamos explicitarão o que entendemos por rede urbana:

- É o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si. Neste conjunto há um centro mais importante, de nível metropolitano nacional ou regional, que exerce um papel, maior ou menor, de controle econômico e político sobre a sua hinterlândia.¹⁸
- Para que haja uma rede urbana, é preciso que existam diversas relações que estabeleçam ligações funcionais permanentes não só entre os elementos urbanos da rede, mas também entre estes e o meio rural. Frequentemente essas são relações de domínio ou de subordinação que se situam, pois, no plano da hierarquização das funções urbanas. Porém relações de caráter complementar também não são excluídas.¹⁹
- Uma rede urbana é o resultado de um equilíbrio instável de massas e de fluxos, cujas tendências à concentração e à dispersão, variando no tempo, proporcionam as diferentes formas de organização e de domínio do espaço pelas aglomerações.²⁰

Partindo-se da abordagem expressa por Corrêa (1988), verificamos que as cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, por apresentarem níveis funcionais diferenciados e, por conseguinte, traduzirem-se por convivência de intensas inter-relações, as mesmas podem, pois, ser consideradas como bom exemplo para a compreensão da organização espacial em escala regional.

“constata-se que a região subordinada a uma capital regional, um segmento espacial e funcional de dimensão imediatamente inferior à de hinterlândia metropolitana e nela contido, constitui-se no nível inferior onde os estudos de redes urbanas podem, com mais eficácia, contribuir para a compreensão da organização espacial.”²¹

¹⁷ SPOSITO, M. E. B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. *Território*, 1998, n.4, p.35.

¹⁸ CORRÊA, R. L. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 1988, abr./jun., p.119.

¹⁹ GEORGE, P. *Geografia urbana*. São Paulo: Difel, 1983, p.229.

²⁰ SANTOS, M. *Manual de Geografia Urbana*. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1989, p.165.

²¹ CORRÊA, 1988, p.119.

Analisando a concepção de Santos (1989), verificamos que existem três elementos que constituem a própria substância da organização das redes: **as massas** (de população, de produção, etc), **os fluxos** (a população não é somente uma massa, mas especialmente um fator gerador de fluxos) **e o tempo** (que por sua vez é uma noção fundamental em geografia).

Uma contribuição muito importante para o entendimento sobre rede urbana foi expresso por Roberto L. Corrêa em *“O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica”*. A partir de estudos de geógrafos e de cientistas de áreas afins, o autor tentou identificar a natureza e o significado da rede urbana. Deste modo, sintetizou as referidas contribuições em quatro partes (elencadas, resumidamente, abaixo) que, conforme ele mesmo afirma *“não se excluem mutuamente, representando, apenas, ângulos em que uma mesma questão pode ser abordada.”*²²

- **Rede urbana e divisão territorial do trabalho:** a rede urbana é, simultaneamente, reflexo e condição para a divisão territorial do trabalho, historicamente a forma mais avançada da divisão social do trabalho;
- **Rede urbana e os ciclos de exploração:** tendo em vista o alcance espacial máximo e mínimo dos consumidores e empresas, localizados no amplo território - torna-se necessária a existência de vários pontos interferindo no processo de circulação. Estes pontos são os centros urbanos. Parcela do valor excedente, ao circular, é apropriada nestes pontos e reinvestida, circulando de novo e gerando, assim, o aparecimento de novos fluxos;
- **Rede urbana e forma espacial:** a rede urbana é uma forma espacial, isto é, uma expressão fenomênica particular de processos sociais que se realizam em um amplo território, envolvendo mediações diversas que se verificam nas cidades. Como forma espacial seu conhecimento não pode prescindir daquele relativo à estrutura, processo e função e às articulações entre essas categorias de análise da totalidade social;
- **Rede urbana e periodização:** a consideração anterior nos encaminha para a questão do caráter mutável da rede urbana, mutabilidade que se traduz em uma periodização. A totalidade social é constituída pela combinação das instâncias econômica, jurídico-política

e ideológica. Cada uma delas tem tempo próprio de desenvolvimento. Sua temporalidade caracteriza-se por uma relativa autonomia no bojo da totalidade social.

Diante destas abordagens, fica-nos evidente o alto interesse em apreender a dinâmica dos fenômenos aqui apontados, que (re)elaboram as redes urbanas e, conseqüentemente, a organização regional. Como destacou George (1983) o estudo das redes urbanas *“é um instrumento de abordagem essencial para o conceito da região econômica atual e para toda tentativa de definição de regiões de fato e de regiões dinâmicas.”*²³

Em seu estudo sobre as cidades no Brasil, Abreu (1994) conclui que os estudos geográficos urbanos devem revalorizar as análises do particular, da paisagem, do lugar; no entanto, esta concepção não deve ser interpretada como uma proposta de volta a paradigmas anteriores. Assim, o autor chama a atenção para o fato de que *“já é hora de voltarmos a valorizar aquilo que tem sido o cerne da preocupação geográfica de todos os tempos, isto é, nossa capacidade de explicar a variabilidade da paisagem.”*²⁴

Outra consideração na qual baseia-se nossa pesquisa, foi destacada por Singer (1987), em sua obra *Economia Política da Urbanização*:

*“é impossível compreender a economia de uma cidade sem situá-la no contexto da rede urbana à qual ela pertence, e sem determinar as funções especializadas que ela exerce. É o número e a importância de tais funções que determinam o tamanho da cidade, o vigor de sua economia e suas perspectivas de desenvolvimento.”*²⁵

Neste sentido, nossa pesquisa caminha na direção de tentar compreender a distribuição de funções produtivas entre as cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, as quais encontram-se vinculadas aos padrões tecnológicos modernos, que por sua vez refletem nas variações do padrão de crescimento/desenvolvimento e, conseqüentemente, nas diferenciações entre estas cidades.

Sabendo que cada cidade responde a uma série de necessidades, que justificam o seu estabelecimento e o seu desenvolvimento original, e logo em seguida a sua

²² CORRÊA, 1988, op. cit., p.111-9.

²³ GEORGE, 1983, op. cit., p.230.

²⁴ ABREU, 1994, op. cit., p.280.

²⁵ SINGER, P. *Economia política da urbanização*. 11e. São Paulo: Brasiliense. 1987, p.144.

expansão territorial e lhe conferem a sua fisionomia presente²⁶ e, mais ainda, que uma cidade necessita manter, cotidianamente, inter-relações socioeconômicas e espaciais com outros centros, acreditamos que um estudo sobre a dinâmica funcional, no qual se tente compreender como, porque e sob quais aspectos se processam estes fluxos, virá preencher uma lacuna existente nos estudos de geografia urbana/regional da área de abrangência desta pesquisa.

Assim sendo, um dos pressupostos de nossa pesquisa é que não existe cidade sem região e nem região sem cidade (Chabot, 1948) e, ao validarmos esta afirmação, admitimos que estes dois elementos mantêm-se em constantes relações (dos mais variados tipos) e que estes fluxos, por sua vez, determinam a forma das redes urbanas e seus respectivos níveis de complexidade, além de serem responsáveis pela “sobrevivência” tanto da cidade quanto da região.

Diante deste quadro e das abordagens realizadas, passaremos agora a delinear algumas considerações de ordem técnica, metodológica e conceitual, as quais se fizeram necessárias para a elaboração do presente trabalho.

As razões deste estudo

A justificativa para a consecução desta pesquisa prende-se, sobretudo, ao fato de que se faz necessário acompanhar o processo de organização e reorganização do espaço urbano como um todo, uma vez que assistimos uma aceleração das mudanças espaciais, sobretudo no que se refere às aglomerações urbanas. Deste modo, estamos preocupados, nesta pesquisa, em analisar as relações socioeconômicas e espaciais existentes entre as cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia.

Observando-se a bibliografia existente sobre a área de abrangência de nossa pesquisa, nota-se que a grande maioria dos estudos urbanos, tratam de fenômenos localizados ou do tipo intra-urbanos. Acreditamos, portanto, que se faz necessário desenvolver uma pesquisa que tenha como objeto de estudo a dinâmica dos fluxos entre estas cidades, permitindo que sejam efetuadas análises críticas que contribuam para a compreensão da

²⁶ BEAUJEU-GARNIER, 1983, op. cit., p.52.

complexa vida de relações que envolve a rede urbana polarizada por Londrina e/ou da região norte do estado em tempos atuais.

Neste momento, faz-se necessário resgatar o ponto para o qual Coraggio (1998) chamou-nos atenção, ou seja, uma maneira de contribuir para a análise da dinâmica da investigação urbana, é visualizar que *“temos estado submetidos a opções dicotômicas, polarizadas, e que no passar dos anos tem havido movimentos de retorno a pólos antes rechaçados, de ‘recuperação’ da velha opção quando a atual aparece como desgastada ou causadora do fracasso no objetivo de aprender a realidade.”*²⁷

Neste sentido, entendemos a região como a particularidade²⁸ traduzida no plano espacial. Esta resulta de processos universais que assumiram especificidades espaciais através da combinação dos processos de inércia, isto é, a ação das especificidades herdadas do passado, de coesão ou economias regionais de aglomeração e de difusão que implica no espraiamento dos elementos de diferenciação e em limites espaciais.²⁹

Resgatando as reflexões de Santos (1997), ao passo que se produzem, cada vez mais, valores de troca, a especialização não tarda a ser seguida pela necessidade de mais circulação. O papel desta, na transformação da produção e do espaço, torna-se fundamental. Uma de suas conseqüências é, exatamente, o aprofundamento das especializações produtivas, tendentes a convocar, outra vez, mais circulação.³⁰

Utilizamo-nos desta constatação de Santos para ressaltar que foi a partir do entendimento de que a circulação se torna cada vez mais relevante para a explicação de uma determinada situação, que adotamos os fluxos como uma categoria a ser analisada pelo presente estudo.

Contudo, a razão pela qual optamos por estas cidades como objeto de estudo deve-se, inicialmente, pela nossa vivência junto a elas já há alguns anos, proporcionando assim maior “familiaridade” com os fenômenos analisados, bem como pela relativa facilidade

²⁷ CORAGGIO, J. L. Dilemas da investigação urbana a partir de uma perspectiva popular na América Latina. *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, 1988, nº 23. p.56.

²⁸ O conceito de particular deve ser aqui entendido como uma mediação entre o universal (processos gerais advindos da globalização) e o singular (a especificação máxima do universal), conforme destacou G. Lukács (1978).

²⁹ CORRÊA, R. L. *Região: globalização, pluralidade e persistência conceitual*. (texto mimeo). p.8.

³⁰ SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 2.ed. São Paulo: HUCITEC, 1997. p.192.

no processo de obtenção e coleta dos dados e, ao mesmo tempo, serem cidades contíguas, localizadas cerca de 10 Km uma das outras, o que contribui para os constantes deslocamentos que se fazem necessários neste tipo de pesquisa.

Recorte espacial

Para o desenvolvimento do tema proposto, adotamos os municípios de Ibiporã, Cambé, Londrina e Rolândia como referencial territorial para nossa pesquisa. Estas unidades administrativas, mais o recém criado município de Tamarana³¹, compõem a Microrregião Geográfica de Londrina, conforme divisão regional do Brasil, realizada pelo IBGE, em 1989. Deste modo, a localização geográfica dos municípios que compreendem nossa área de estudo pode ser visualizada através da figura 02.

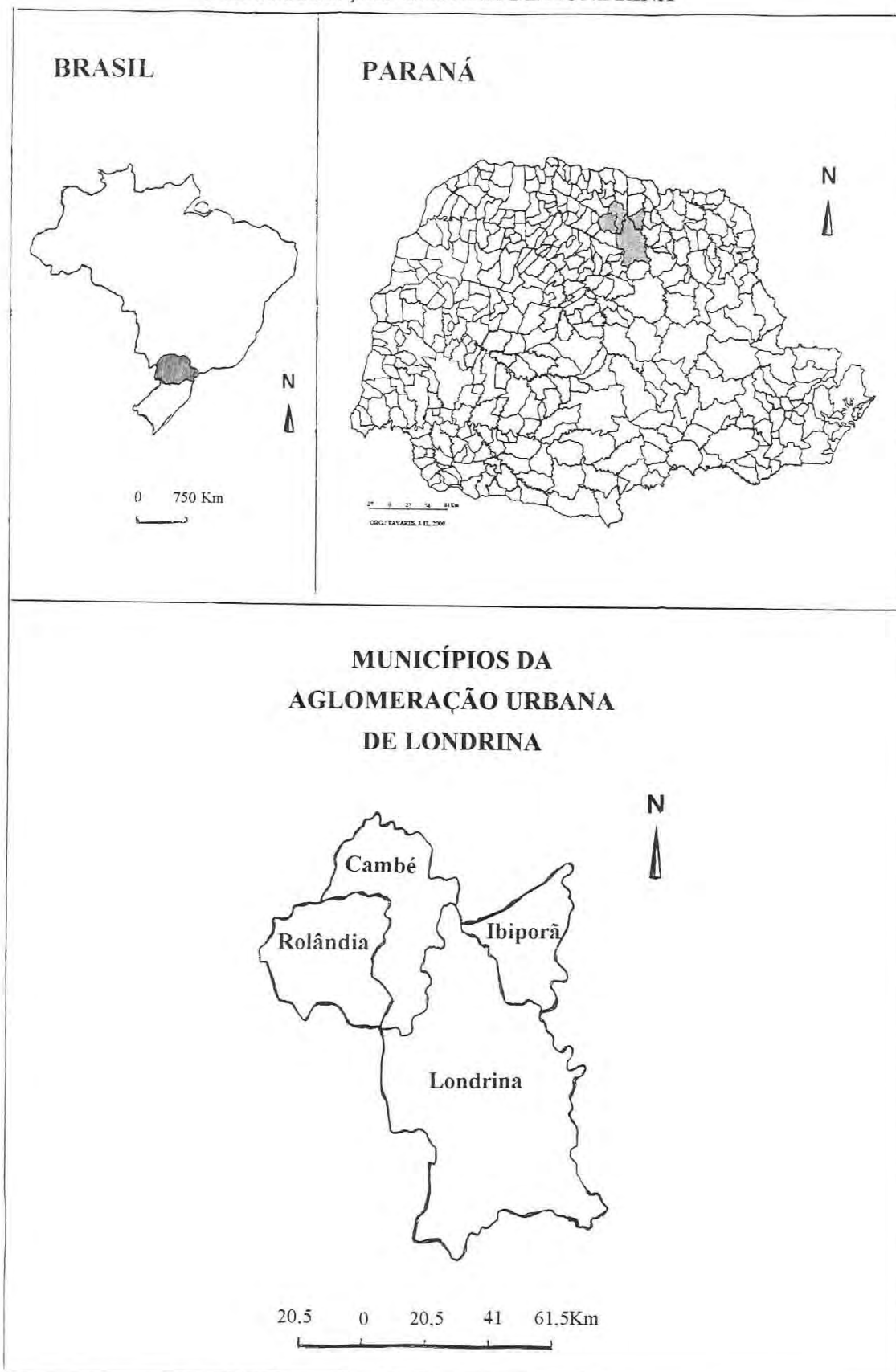
Trata-se de uma área que passou por processos de transformação bastante acelerados, fruto da integração econômica nacional e internacional, que obedece à lógica do desenvolvimento do capital, porém, cria singularidades, particularidades em cada espaço.³²

Tomando-se como ponto de partida o fato que as cidades em estudo têm diferentes tamanhos, é necessário considerar distintos graus de complexidade de suas atividades. Dentre estas, Londrina caracteriza-se como aquela que apresenta a maior complexidade das atividades urbanas, exercendo uma centralidade em relação aos demais núcleos urbanos. Cambé, com grau de complexidade menor, supera as cidades de Rolândia e Ibiporã, que por sua vez apresentam níveis semelhantes de complexidade.

³¹ Cabe ressaltar que em 13 de dezembro de 1995 através da Lei Estadual nº 11.224, o distrito de Tamarana (9.714 hab., IBGE, 2000) foi desmembrado do município de Londrina e não compreende a área de estudo de nossa pesquisa. Entretanto, salientamos que desde sua criação o município (que se localiza a 60 km ao sul da cidade de Londrina), que têm a agricultura e pecuária como principais atividades econômicas (mais recentemente o turismo rural), atravessa uma crise econômica generalizada.

³² BRAGUETO, C. R. *A inserção da Microrregião Geográfica de Londrina na Divisão Territorial do Trabalho*. São Paulo, 1996. p.01.

**FIGURA 02 – LOCALIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA**



Organização: TAVARES, J. H., 2000

Estas cidades estão localizadas na região norte paranaense,³³ sobre a qual, em um segundo momento, realizaremos uma tentativa de esboçar, o período de sua colonização, bem como o surgimento e estruturação dos quatro municípios em análise.

Como tentaremos demonstrar, no decorrer deste estudo, que a rede hierárquica de cidades, assim como a relação centro-periferia, já não são tão evidentes, como no período de sua ocupação. As cidades atualmente apresentam, tanto demograficamente quanto em extensão, dimensões extremamente variáveis.

Beaujeu-Garnier (1983) observando que os limites administrativos pareciam, ao mesmo tempo, artificiais e inadequados à realidade, levanta uma questão: é possível propor outro tipo de delimitação?

Verificando este mesmo aspecto, George (1983), relata que *“um problema de método essencialmente geográfico se coloca para os administradores: o da fixação dos limites do aglomerado urbano.”*³⁴

Como nossa pesquisa analisa quatro cidades, cujos núcleos urbanos encontram-se muito próximos uns dos outros, na tentativa de compreender suas relações estruturais e funcionais, optamos por uma análise em conjunto, surgindo, então, o problema quanto à terminologia, questão esta que trataremos de maneira conceitual posteriormente.

Todavia, vale ressaltar a diferenciação entre região urbanizada e região urbana realizada por Beaujeu-Garnier (1983, p.25), *“O termo região urbanizada designa o espaço coberto pela cidade e seus prolongamentos, quer dizer, a aglomeração total. (...) A região urbana pode ser definida como a zona de relações prioritárias diretas e imediatas de uma cidade de certa importância com a sua periferia.”*

Neste sentido, em uma primeira análise, podemos entender que o conceito de região urbanizada reflete mais a expressão da forma-conteúdo que pretendemos enfocar no espaço inter-urbano no qual estamos trabalhando.

³³ Não é objetivo deste trabalho discutir os limites territoriais da região norte do Paraná, uma vez que muitos autores já deram suas contribuições a respeito do assunto, como Bragueto (1996) que realiza uma breve sistematização fazendo referência aos trabalhos de Cambiaghi (1954), Müller (1956), Maack (1950), Nakagawara (1972), Padis (1981) e IBGE.

Recorte temporal

Bragueto (1996), em sua dissertação de mestrado, destaca que o processo de desenvolvimento capitalista brasileiro, pode ser verificado e/ou periodizado na Microrregião Geográfica de Londrina, em três períodos:

*“a) o período de 1930 a 1962, em que, no processo de formação do mercado nacional a Microrregião Geográfica de Londrina é incorporada como produtora de café e produtos alimentares; b) de 1962 a 1975, quando as necessidades da dinâmica de acumulação monopolista desencadearam novos processos de articulação da economia e do território nacional. Data dessa época o início do processo de transformação da estrutura agrária da Microrregião, num primeiro momento, com o declínio da cafeicultura e expansão da pecuária e, num segundo momento, com o avanço das culturas temporárias mecanizadas e; c) de 1975 até os dias atuais, em que a industrialização da agricultura que se iniciara no período anterior se consolida, marcada por uma relação de dominação da agricultura pelo setor industrial”*³⁵

Nossa pesquisa também confirmou estas constatações de Bragueto, tanto que o recorte temporal, a partir do qual procuramos centrar nossas análises, justifica-se por acreditarmos que foi a partir da década de 1970 (período em que sucederam no campo a intensificação da industrialização da agricultura, a concentração fundiária, o êxodo rural e a proletarianização do trabalhador rural)³⁶, que ocorreram as maiores transformações na estrutura dimensional destas cidades, sendo que o processo de migração interna campo-cidade refletiu em novos reordenamentos das atividades urbanas ligadas aos setores de comércio e serviços.

Estas transformações que contribuíram para que as cidades apresentassem hoje, formas e funções diferenciadas, serão resgatadas e retrabalhadas em nossa pesquisa a partir de enfoques da geografia urbana em nível regional. Deste modo, compreendemos o

³⁴ GEORGE, 1983, op. cit., p.85.

³⁵ BRAGUETO, 1996, op. cit., s/p.

³⁶ “(...) a intensificação do capital no campo traz alterações na relação do rural com o urbano, com conseqüente proletarianização 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.” BRAGUETO, 1996, p.265.

processo urbano paranaense segundo a concepção de Santos (1985), a partir da qual o espaço geográfico é entendido enquanto acumulação desigual dos tempos.

Esta idéia compreende processos que envolvem a articulação entre espaços/lugares e relações específicas de produção que se concretizam espacialmente, a partir da divisão do trabalho, e do outro lado, os movimentos migratórios que ocorreram com grande intensidade nas décadas de 60 e 70 no Paraná, daí decorrentes, criando um novo quadro espacial.³⁷

Com efeito, verifica-se que as transformações nas áreas rurais, atingiram o espaço urbano, acarretando mudanças nas estruturas socioeconômicas e espaciais em nível regional. Bragueto (1996), sintetiza a nova relação que se estabelece entre o meio urbano e o rural.

*“(...) além do esvaziamento populacional do campo, vai ocorrer perda de posição relativa da agricultura em relação aos outros setores da economia. A primeira manifestação deste processo é quanto ao pessoal ocupado por setor econômico, em que, paralelo a constante redução da mão-de-obra na agricultura, há um aumento do pessoal ocupado tanto na indústria, como no setor comercial e de serviços. O mesmo ocorre com relação ao valor adicionado.”*³⁸

Encaminhamentos metodológicos

Definido o tema a ser estudado nesta pesquisa, o primeiro passo foi buscar subsídios teórico-metodológicos para o seu desenvolvimento. Com esta finalidade realizamos levantamento bibliográfico e selecionamos várias obras, artigos, revistas especializadas, teses, periódicos etc, que abordavam de maneira direta ou indireta as questões relacionadas ao nosso objeto de análise.

Sabendo que o processo de pesquisa é algo contínuo e dinâmico, o levantamento preliminar ao qual nos referimos acima foi, durante o encaminhamento dos trabalhos, sofrendo revisões, restrições e ampliações.

³⁷ FERREIRA, Y. N. *Paraná urbano: raízes, processos e problemas*. Relatório de projeto integrado de pesquisa. Londrina, 1996, p. 20.

³⁸ BRAGUETO, 1996, op. cit., p.266.

Para a realização deste trabalho foram valiosos os acervos bibliográficos da Biblioteca da FCT/UNESP, do Laboratório de Pesquisas Urbanas e Regionais do Departamento de Geociências da UEL - LPUR/DEGEO, além da Biblioteca Central da UEL.

Na primeira etapa da pesquisa, as publicações da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, como os censos demográficos, industrial, comercial, serviços e agropecuários, foram indispensáveis como instrumento de coleta de dados oficiais, tornando possível analisar a evolução da população total e a dinâmica da população urbana e rural, bem como serviram para demonstrar um primeiro delineamento do comportamento dos setores das atividades econômicas das cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia.

Posteriormente a esta primeira coleta de dados, estes foram tabulados e sistematizados e, com o auxílio de microcomputador, elaboramos gráficos e tabelas, realizando assim as primeiras análises.

Gostaríamos de realçar que a todo momento do processo de pesquisa, subsidiando nossas análises, estavam os conhecimentos teóricos adquiridos através das leituras e observações realizadas *in loco*.

Além do IBGE como fonte de informação, coletamos dados nas Prefeituras Municipais (setores de planejamento, tributação, educação, transportes, entre outros), empresas de ônibus metropolitanos e regionais, Divisão dos Serviços de Transporte Comercial - DSTC, empresas jornalísticas, hospitais³⁹, TELEPAR - Telecomunicações do Paraná S/A, SERCOMTEL S/A Telecomunicações, entre outros.

Nas Prefeituras Municipais, objetivando proceder análises atualizadas e mais próximas da realidade daquelas cidades, junto aos setores de tributação (ou equivalente), procuramos obter dados mais recentes quanto aos estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços, uma vez que os últimos dados econômicos oficiais publicados pelo IBGE datam, lamentavelmente, de 1985.

Nas Secretarias Municipais de Educação ou Transportes (no caso de Rolândia) procuramos determinar o número de estudantes que se deslocam por motivo de

³⁹ A saber: Hospital Evangélico de Londrina - HEL e Hospital Universitário Regional Norte do Paraná - HURNP.

ensino, os turnos e também a quais colégios, cursos pré-vestibulares, universidades e cidades se destinam.

Com o objetivo de obter cartas da área urbana de cada município, dirigimo-nos às Secretarias Municipais de Planejamento, onde procuramos verificar a existência de cartas da expansão urbana e de uso do solo urbano. Gostaríamos de aproveitar a oportunidade e registrar a dificuldade em conseguir cartas atualizadas, uma vez que, pelo menos aparentemente, as Prefeituras (com exceção de Londrina), não possuíam pessoal e/ou recursos técnico-financeiros para manter “em dia” os materiais de trabalho deste setor. Fato este que foi minimizado, por um lado, pela presteza e atenção dos funcionários com os quais mantivemos contato, tentando atender nossas solicitações dentro do possível.

Em todos os órgãos relatados acima, procuramos, na medida do possível, entrevistar informalmente, em cada setor, os funcionários que possuíssem maior tempo de serviço, a fim de tomar conhecimento ou “descobrir” alguns fatos que poderiam contribuir para nossa pesquisa. Cabe aqui ressaltar que consideramos a memória oral como de suma importância para o trabalho científico, especialmente no que se refere às ciências humanas e sociais.

Sabemos que trabalhar com dados estatísticos não é algo fácil e requer certo cuidado por parte do pesquisador, assim sendo e como ressalta Milton Santos (1994) “(...) *a linguagem dos números é apenas intrigante, já que só aparentemente eles são divergentes. O problema é descobrir os mecanismos infernais de sua lógica, de modo a propor e construir uma outra.*”⁴⁰

Com a finalidade de encontrar ou comprovar eventos passados que pudessem estar relacionados ao interesse de nosso estudo, também realizamos uma pesquisa em jornais de circulação regional e extra-estadual.

Gostaríamos de registrar, neste momento, que dispendemos muito tempo para a coleta de dados, sem contar os deslocamentos constantes que se fizeram necessários entre as cidades estudadas. Entretanto, estes fatos tornaram-se inevitáveis devido as limitações encontradas durante todo o processo de pesquisa. O que queremos ressaltar é que deparamo-

⁴⁰ SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1994. p.15.

nos com muitas dificuldades na obtenção de alguns dados,⁴¹ visto que estes não foram fornecidos de maneira desejada, o que por sua vez veio acarretar lacunas em nossa pesquisa. Não queremos aqui justificar eventuais falhas deste trabalho, uma vez que estas devem ser atribuídas às nossas limitações pessoais e/ou acadêmicas, por outro lado, faz-se necessário seu registro.

Diante do exposto e utilizando-se destes procedimentos técnico-operacionais descritos acima, estamos procurando desvendar e compreender as relações demográficas, socioeconômicas e espaciais entre as cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, bem como os fatores que as determinaram, notadamente a partir do início dos anos de 1970.

Com o resultado desta pesquisa, pretende-se, ainda, ampliar os horizontes científicos sobre a temática urbana e contribuir teórica e metodologicamente com a bibliografia local e regional.

⁴¹ Na tentativa de exemplificar este fato, citaremos o caso das quatro empresas de ônibus que operam as linhas regionais e que possuem suas sedes administrativas fora da área de abrangência de nossa pesquisa. Este fato obrigou-nos a contactá-las incontáveis vezes, ora por carta, ora por fax ou telefone. Partindo do princípio que as mesmas podem ser consideradas empresas de pequeno porte, não possuem, conforme detectado, um setor de estatística ou correspondente, recursos humanos, ou ainda recursos técnicos para poder “informar” os dados da forma solicitada. Não podemos nos esquecer dos extravios de correspondências (mesmo estando devidamente protocoladas), as desinformações entre os próprios funcionários, somam-se a estes a desconfiança quanto à finalidade dos dados, mesmo quando cientes dos reais objetivos da pesquisa.

Capítulo 2

CONSTITUIÇÃO E DINÂMICA DA REDE URBANA

NORTE-PARANAENSE

2.1 - PARANÁ: ECONOMIA DEPENDENTE E PERIFÉRICA

No Estado do Paraná ocorreu, notadamente nas últimas décadas, grandes transformações, visto que passou de um estado eminentemente rural para um estado sobretudo urbano. Conforme o último levantamento demográfico realizado pelo IBGE em 2000, cerca de 81,4% da população do estado se concentra nas cidades.

Com efeito, o processo de formação e crescimento das cidades paranaenses apresenta uma peculiaridade em relação ao contexto brasileiro, visto que a sua urbanização ocorreu mais intensamente nas últimas décadas e de maneira acelerada.

Neste capítulo, tentaremos traçar de maneira bastante sucinta, um quadro geral dos fatores responsáveis por estas transformações ocorridas no Paraná, a partir de meados do século XX, as quais acarretaram este elevado índice de urbanização. Inserida neste contexto está a região norte paranaense, onde se encontram localizados os municípios de Cambé, Ipirorã, Londrina e Rolândia, objeto de estudo da presente pesquisa.

Deste modo, Padis (1970) em sua tese de doutoramento relata que os problemas relativos às dificuldades que se antepunham à integração econômica do Paraná eram reflexos de um contexto mais amplo, ou seja, da própria economia do estado, que se tinha comportado sempre de maneira **dependente e periférica** - antes do exterior e depois de São Paulo. Desta maneira, o autor destaca que

"(...) até o fim da terceira década deste século, o Paraná não passava de uma economia periférica do sistema econômico brasileiro, especialmente no de São Paulo (...). No entanto, a partir da década dos

trinta, uma verdadeira revolução irá ocorrer na economia do Estado e transformar-lhe a fisionomia".¹

Esta revolução ocorrida na economia paranaense, conforme coloca Padis, deve-se ao fato de que

"(...) no momento em que os primeiros (São Paulo) começam a perder terreno - fato que se patenteia na queda dos seus preços no mercado exterior (1929/30) - é que o café toma vulto como produção paranaense, dando ao Paraná a característica de estado cafeeiro".²

A economia cafeeira funcionou como mola propulsora para a ascensão do estado do Paraná em escala nacional e internacional, tanto nos aspectos socioeconômico, quanto populacional.

Segundo destaca Ferreira em seu artigo de 1986:

"Até a década de 60, o Paraná foi um Estado de afluxo populacional, principalmente pela entrada de migrantes nacionais, procedentes da pressão demográfica existente na área rural de São Paulo, Minas Gerais e dos Estados nordestinos. Essa população se concentrou principalmente na área rural do Norte do Estado. Com o afluxo maciço da população a partir da década de 30, em 1940, o Paraná já possuía 1.237.000 habitantes, dobrando nas duas décadas seguintes (2.116.000 em 1950 e 4.278.000 em 1960)".³

Desta maneira, ao analisar os dados do IBGE, constatamos que, entre 1920 e 1960, a população paranaense se multiplica 6,2 vezes, ao passo que a brasileira aumentava, apenas, 2,3 vezes. Segundo o censo de 1960 o Paraná era o quinto estado brasileiro mais populoso.

Este afluxo populacional em direção ao Paraná, salientado por Ferreira, se deve ao fato deste ser considerado fronteira agrícola, até praticamente a década de 1960. Neste período podemos ressaltar que a evolução demográfica paranaense ocorreu de maneira bastante rápida e em ritmo sempre maior que a do conjunto do país.

¹ PADIS, P. C. *Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná*. São Paulo, 1970. p.112.

² PADIS, 1970, op. cit., p.189.

³ FERREIRA, Y. N. *Industrialização e urbanização no Paraná*. Geografia, Londrina, v.3, 1986. p.114.

Faz-se necessário retomar, neste momento, a passagem de Padis na qual ele analisa o surto da atividade cafeeira no estado, fenômeno responsável, em grande parte, pela configuração espacial paranaense:

“(...) se é verdade que em menos de meio século, o Paraná passa, de uma produção de cerca de 0,4 por cento para perto de 60 por cento do total do café produzido no País, não quer isso significar simples repetição do que ocorreu em São Paulo. (...) porque diversas foram as condições históricas em que se deram os dois fenômenos e muito distintas as relações entre o conjunto da economia brasileira e o café.”⁴

Sabemos que o progresso da atividade cafeeira paranaense resultou muito mais da expansão da economia cafeeira paulista do que de um esforço produtivo desenvolvido pelo próprio Paraná. Neste contexto, a região norte paranaense:

*“(...) desde a sua ocupação até quase metade da década dos anos sessenta, permanecia praticamente isolado do resto do Estado em virtude, sobretudo, da completa **ausência de meios de comunicação** entre ambos.”⁵ (grifos nossos)*

Com efeito, até o começo da década de 1960, a industrialização paranaense era pouco significativa. Diante desse quadro, após criterioso diagnóstico da situação socioeconômica, realizado em 1963, foi sugerido ao estado que fossem realizados investimentos em diversos setores, a fim de desenvolver uma infraestrutura que proporcionasse melhores condições para a formação das indústrias, criando órgãos para o fomento desse processo, como a CODEPAR, posteriormente Banco de Desenvolvimento do Paraná S/A - BADEP, tendo como estratégia a complementaridade à economia nacional.

Os resultados desse esforço foram bastante consideráveis, sobretudo em relação ao aumento das vias de comunicação e do potencial energético, por qual passou o estado no decorrer da década de 1960, conforme destaca Padis (1981):

“(...) em quilômetros asfaltados, mais que duplicou na primeira metade do decênio e quadruplicou nos últimos 10 anos - e à produção de

⁴ PADIS, P. C. *Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná*. São Paulo: Hucitec/Secretaria da Cultura e do Esporte do Governo do Estado do Paraná. 1981, p.113.

⁵ PADIS, 1981, p.125.

*energia elétrica que, em razão do grande potencial instalado na última década, quase quintuplicou.”*⁶

Com os investimentos estaduais em infraestrutura, o processo de industrialização paranaense tomou impulso, se bem que, durante a década de 1960, as indústrias existentes tinham forte ligação com o setor primário, especialmente as indústrias de alimentos, madeira e de papel. Por conseguinte, dos investimentos realizados em atividades industriais, neste período, deve-se ressaltar que grande parte foi destinada a esses ramos do setor industrial.

Ainda na década de 1960, no Paraná, começaram a haver algumas transformações no campo, dando início, entre outros fatores, à mecanização da agricultura e, por consequência ao êxodo rural.

Este contingente populacional migrou para as cidades, conforme relata Padis (1970):

*"(...) Em 1950, apenas uma quarta parte da população do Estado era urbana, e desse total, quase que sua metade (46,6 por cento) estava concentrada nas três únicas cidades com mais de vinte mil habitantes. Em 1960, o número de cidades desse porte já ascendia a oito, e nelas se abrigavam 53,3 por cento da população urbana.”*⁷

Diante deste quadro, podemos verificar que, no Estado do Paraná, o setor primário foi fortemente urbanizador. Outro fator que contribuiu para aumentar o índice populacional no setor urbano do Paraná, foi a introdução da industrialização, conforme coloca Ferreira (1986):

*"O surto industrial da década de 70, contou com uma agricultura que se modernizava, exigindo dinamismo de outros setores, além da existência de infra-estrutura econômica e da presença de mecanismos institucionais em processo de modernização e consolidação.”*⁸

Com a modernização da agricultura, parte da população rural passou a procurar as cidades para trabalhar e morar. Com efeito, na década de 1980, o Censo

⁶ PADIS, 1981, op. cit., p.196-7.

⁷ PADIS, 1970, op. cit., p.275.

⁸ FERREIRA, 1986, op. cit., p.118.

Demográfico do IBGE⁹ demonstrou que mais da metade da população do estado se concentrava na área urbana, ou seja, 58,62% do total de habitantes.

Sobre os índices de urbanização paranaense, Ferreira (1986) fez uma previsão que, posteriormente, iria se confirmar:

*"Para 1990, as estimativas da população paranaense indicam 9.000.000 de habitantes, isto é, uma taxa de crescimento de 1,7 por cento ao ano, superior à taxa apresentada nas décadas de 70 e 80. Em algumas áreas urbanas prosseguirá a concentração, principalmente nas microrregiões de Curitiba, Londrina, Maringá, Ponta Grossa e Extremo Oeste. Cerca de 67 por cento da população deverá se concentrar nas cidades em 1990."*¹⁰

As estimativas da autora foram praticamente confirmadas pelo IBGE, por intermédio do Censo preliminar de 1991, segundo o qual a população total do Paraná era de 8.448.713 de habitantes, dos quais 6.197.953 ou 73% se concentravam nos núcleos urbanos.

Todas estas abordagens vêm demonstrando alguns dos fatores que contribuíram para que o Paraná apresentasse atualmente este acentuado grau de urbanização.

Neste contexto, relembremos Santos (1996):

*"(...) a urbanização brasileira se tornou praticamente generalizada a partir do terceiro terço do século XX, evolução quase contemporânea da fase atual de macrourbanização e metropolização (...). A urbanização se avoluma e a residência dos trabalhadores agrícolas é cada vez mais urbana."*¹¹

Neste processo dinâmico, as cidades do Paraná como as de qualquer outro estado brasileiro, apresentam características diferentes na sua estrutura socioeconômica, pois conforme coloca Duarte (1981):

*"As cidades não são iguais. Desempenham diferentes funções na organização social de um espaço institucional (...). Mudanças ocorridas na estrutura urbana, o processo pelo qual as cidades crescem e se desenvolvem, são elementos fundamentais para a compreensão da natureza de um sistema espacial..."*¹²

⁹ IBGE. *Censo demográfico do Paraná*. Rio de Janeiro, 1980.

¹⁰ FERREIRA, op. cit., p.116.

¹¹ SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. 3.ed. São Paulo: Hucitec, 1996. p.9.

¹² DUARTE, H. S. B. Estrutura urbana do estado do Rio de Janeiro: uma análise no tempo. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro. v.43, n.4, out./dez. 1981, p.480.

Cabe ressaltar neste momento, que a configuração espacial paranaense é constituída por cidades de tamanhos variados e que apresentam formas e funções também diferenciadas. Neste sentido, o espaço das cidades segundo Duarte (1981):

*"(...) não se organiza aleatoriamente. A evolução do sistema de cidades correlaciona-se com o crescimento das forças produtivas, com a demanda de equipamentos e de serviços, bem como com as forças de organização política e institucional da sociedade."*¹³

Esta organização espacial das cidades pode ser verificada por meio da diferenciação existente na estrutura interna de cada cidade.

A estrutura da rede urbana paranaense, conforme destaca Ferreira (1986) *"(...) possui características e influências da evolução econômica imprimida por sucessivas fases de ocupação por que passou o Paraná."*¹⁴

Ao afirmar que a mais densa rede urbana do estado se localiza no Norte do Paraná, Ferreira argumenta que

*"Se a aglomeração urbana de Curitiba não encontra paralelo no Estado, por sua expressão econômica, administrativa e cultural, em termos de estrutura urbana o sistema norte-paranaense é espacialmente mais entrelaçado (...)."*¹⁵

Fazendo uma relação entre a economia paranaense e a cafeicultura, podemos verificar que, se por um lado esta atividade foi a alavanca da expansão econômica experimentada pelo norte do Paraná, por outro, *"a consolidação econômica da região, contudo, não se fará através do café, mas com os recursos provenientes de seu cultivo alocados em outras atividades."*¹⁶

Neste sentido, pode-se destacar que esta região é uma das que apresenta um maior dinamismo econômico em todo o estado. Atualmente, esta região apresenta uma rede viária densa (figura 22, p.106), o que refletiu na formação de uma rede urbana bem estruturada, evidenciada numa concentração de cidades de diversos níveis demográficos e

¹³ DUARTE, 1981, p.478.

¹⁴ FERREIRA, 1986, op. cit., p.120.

¹⁵ FERREIRA, 1986, op. cit., p.121.

¹⁶ CODEM - Londrina. A situação 66. Curitiba, 1966, p.125.

funcionais. Nesse contexto, a cidade de Londrina assume papel fundamental na organização do espaço regional, desempenhando funções de centro submetropolitano¹⁷, servindo como referência em escala extra-regional sobretudo os seus serviços de educação, telecomunicações e saúde.

A cidade de Londrina redefiniu-se como pólo agro-industrial, função esta que se expandiu às cidades de Apucarana e Maringá. Em função dos fluxos de articulação entre esses núcleos urbanos surgiu um eixo urbano-industrial em torno do qual se organiza um mercado de trabalho com forte atração sobre a população rural, progressivamente liberada, ou por que não dizer, expulsa do campo.

Ao trabalhar a problemática urbana, Roberto Lobato Corrêa¹⁸ (1993) finaliza sua obra apresentando algumas questões para pesquisa, entre elas sugere estudos sobre os processos e formas espaciais. Neste momento o autor chama a atenção dos geógrafos para algumas indagações, a saber: que relações existem entre os diversos tipos funcionais de cidade e a organização espacial? que processos espaciais ocorrem em cada um dos diferentes tipos funcionais da cidade?

Apresentadas estas questões gerais passaremos agora a abordar a problematização da área de pesquisa, realizando considerações mais específicas sobre a colonização do norte do Paraná, destacando o surgimento e a estruturação socioespacial das cidades objeto de análise da presente pesquisa.

¹⁷ IBGE, *Regiões de influência das cidades*. Rio de Janeiro, 1987, 212 p.

¹⁸ CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. 2.ed. São Paulo: Ática, 1993. p.80-1.

2.2 - GÊNESE DA REDE URBANA

Milton Santos, que sempre se dedicou a estudar os países subdesenvolvidos, relata que, de modo geral, ao analisar a organização urbana destes países, é possível distinguir algumas características evidentes, como: “redes” pouco desenvolvidas; “redes” heterogêneas; e “redes” vulneráveis. Neste contexto, o autor analisa que

“(...) a fragilidade da organização das ‘redes urbanas’, assim como as tensões aí reinantes, têm por origem a defasagem entre a aceleração da transformação das estruturas do transporte e do consumo e o atraso na transformação das estruturas econômicas e sociais.”¹⁹

Isto posto, destinamos as páginas seguintes à tentativa de determinarmos a fase que caracterizava a gênese da rede urbana norte paranaense, momento no qual realçaremos os papéis desempenhados pelas iniciativas privadas, o Estado e, em particular, pelas companhias colonizadoras. Neste período, as relações intra-urbanas e regionais se processava de maneira “simplificada”, em outras palavras, os intercâmbios podiam ser classificados como do tipo centro-periferia (Ultramari & Moura, 1994, p.106) ou cidade-campo (Corrêa, 1988, p.113 e 1994, p.346).²⁰

Entretanto, cabe ressaltar que entendemos a rede urbana como uma estrutura instável e dinâmica, pois são os fatores econômicos, políticos, sociais e de outras naturezas os responsáveis pela sua configuração, conferindo-lhes características específicas.

2.2.1 - Os agentes colonizadores e a constituição da rede urbana regional

¹⁹ SANTOS, M. *Manual de geografia urbana*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989, p.154.

²⁰ O que estamos pretendendo dizer é que, assim como destaca Corrêa (1994, p.346) “o tema das relações cidade-região constitui uma transformação da clássica temática cidade-campo.”

Determinar as verdadeiras causas da ocupação territorial no “norte do Paraná” não constitui tarefa fácil, pois este fenômeno foi resultante da conjugação de vários fatores, dentre os quais podem ser realçados:

“(...) a qualidade das terras, a situação econômica nacional no contexto internacional, depois da crise de 1929, a evolução da cafeicultura paulista nesse período, e, talvez de modo especial, o surto de industrialização em São Paulo, a partir da década de trinta.”²¹

A **ocupação** dessa extensa área deu-se inicialmente de maneira lenta e através de iniciativas oficiais. Entretanto, sua efetiva **colonização**²² processou-se de maneira mais sistematizada e bastante rápida, a partir da segunda metade da década de 1920, visto que esta área foi sendo incorporada como frente pioneira²³ em função da cultura cafeeira.

Mais especificamente as cidades objeto de análise desta pesquisa, foram emancipadas entre a década de 1930 (Londrina: 10/12/1934) e a década de 1940 (Rolândia: 28/01/1944, Cambé: 11/10/1947 e Ibiporã: 10/10/1947)²⁴. Foram criadas como obras de empreendimentos particulares, governamentais e de empresas colonizadoras, sobretudo da Companhia de Terras Norte do Paraná - CTNP²⁵, companhia de capital inglês que, desde a sua fundação até 1928, adquiriu do governo do estado uma área contínua de 515.000 alqueires de terras²⁶ situadas entre os rios Parapanema, Ivaí e Tibagi. Ao mesmo tempo em que eram construídas estradas que recortavam a área a ser colonizada, cuidava-se da construção da

²¹ PADIS, op. cit., p.83.

²² Sobre o assunto ver a tese de doutorado do Prof. Nelson D. Tomazi defendida recentemente na UFPR. Intitulada “Norte do Paraná - História e Fantasmagorias”, o autor contesta mitos sobre a ocupação da região norte paranaense, salientando que sua ocupação, contrariamente ao que se costuma dizer, não aconteceu de forma pacífica e sem conflitos por terras.

²³ Ao utilizarmos o termo *frente pioneira*, apoiamo-nos em Pierre MONBEIG, que já na década de 50 abordava o tema, como também em outra pesquisadora mais contemporânea, NAKAGAWARA (1972), a qual em sua tese de doutorado, serve-se desta expressão para denominar o então período histórico de ocupação desta região.

²⁴ Paraná 2000: a força dos municípios. *Folha de Londrina*. Londrina, 24/07/96. Suplemento espec. p.2 e seg.

²⁵ “No início, os ingleses queriam montar no Brasil um esquema de produção de algodão semelhante ao que possuíam no Sudão. Depois das primeiras viagens de estudos, porém, concluíram que era muito mais interessante formar uma empresa de colonização vendendo lotes de terra (...). Os pequenos proprietários poderiam, então, se tornar produtores de algodão, fornecendo matéria-prima para a indústria têxtil da Inglaterra.” Devido a questões políticas do Brasil e o desencadeamento da II Guerra Mundial, os ingleses, em 1944, venderam a CTNP para um grupo de banqueiros de São Paulo. Em seguida a companhia passou a chamar-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.” KOSMINSKY, 1985, p.51 e seguintes.

²⁶ “(...) o que corresponde à décima-sexta parte da área total do Estado, mas que é a sua melhor porção em termos de solo.” PADIS, 1981, op. cit., p.91.

rodovia em direção a São Paulo e, sobretudo, em 1928, da aquisição da Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná.²⁷

Nakagawara (1972) em sua tese de doutorado ao estudar as funções de Londrina e sua área de influência realça que

“A colonização do Norte do Paraná difere do sistema empregado no Estado de São Paulo. Ambos encontraram suas origens na especulação da venda de terras, mas toda colonização do interior paulista efetuou-se sem planos muito precisos (...), ao passo que no Norte do Paraná, o planejamento feito pela Companhia garantia a valorização das terras pela ocupação orientada e criação de muitas sedes de apoio à população e abertura de cidades, em locais devidamente escolhidos.”²⁸

A disposição dos lotes também obedeciam a uma determinação. Desta maneira, as propriedades encontravam-se traçadas no sentido dos divisores aos fundos de vales (Figura 03). De dimensões limitadas (em sua grande maioria entre três e quinze alqueires), os lotes variavam conforme a localização, sempre obedecendo a uma regra: quanto mais próximo dos núcleos urbanos, menores eram os tamanhos dos lotes.

FIGURA 03 - DIVISÃO E DISPOSIÇÃO DAS GLEBAS NA COLONIZAÇÃO



Foto: Arquivo - Jornal de Londrina

²⁷ “O estado também participou da construção da ferrovia, indispensável ao pleno sucesso da colonização, através de subsídio em terras - 3.600 hectares por quilômetro de trilhos. E eram 270 quilômetros.” *Gazeta do Povo*, 21/08/99, p.20.

²⁸ NAKAGAWARA, Y. *As funções urbanas de Londrina e sua área de influência*. São Paulo: FFLCH/USP, 1972, p.39.

As dimensões das propriedades condicionaram, evidentemente, o tipo de economia que surgiu na região:

“As propriedades a serem cultivadas, devido a sua pequena dimensão, exigiam um volume de capital relativamente modesto e, em muitos casos, a força-de-trabalho da família era suficiente para atender às necessidades de cultivo. Desta forma, foi bastante fácil e rápido, o desenvolvimento de uma economia agrícola, na região. A densa mata fornecia madeiras em quantidade superior às necessidades de construção da casa e dos eventuais estábulos. E a fertilidade dos solos compensava, mais que satisfatoriamente, o trabalho despendido.”²⁹

2.2.2 - A implantação das cidades: configuração da rede urbana

O empreendimento realizado pela CTNP estruturou, inicialmente, o sistema de circulação na área onde se encontram localizadas as quatro cidades objeto de estudo deste trabalho. Deste modo o espigão divisor de águas entre as bacias hidrográficas dos rios Ivaí e Paranapanema era o eixo de toda a colonização:

“(...) neste ocorreram a penetração dos leitos da ferrovia, abertura da estrada principal e a localização de importantes núcleos urbanos. Desse eixo partiam estradas secundárias para núcleos menores e caminhos vicinais para as propriedades rurais. Assim, toda essa região adquirida pela Cia. ficava engrenada no sistema de circulação e da organização dos núcleos urbanos facilitando a ocupação.”³⁰

A fim de ilustrar o que acaba de ser salientado, apoiamo-nos no exemplo de Padis, quando este cita o caso da cidade de Londrina que, tendo sido fundada em 1930, “tornou-se um verdadeiro centro de irradiação, tendo à sua volta, uma década e meia depois, mais de duas dezenas de novos núcleos urbanos.”

A partir deste momento, em apenas vinte e cinco anos, na área adquirida pela companhia inglesa, surgiram nada menos que 110 núcleos urbanos, em sua grande

²⁹ PADIS, 1981, op. cit., p.106.

³⁰ NAKAGAWARA, 1972, p.39-40.

maioria transformados em cidades. Dentre eles, 62 foram criados pela própria CTNP, enquanto os outros 48 foram fundados por diversos outros grupos, formalmente organizados ou não.³¹

Neste contexto estão inseridos, além de Londrina, os municípios de Ibiporã, Cambé e Rolândia. Com exceção de Ibiporã, estas outras três cidades foram fruto das realizações da CTNP. Portanto, cabe ressaltar que é possível compreender a filosofia de empreendedora desta companhia por intermédio das diretrizes por ela adotada:

“As cidades destinadas a se tornarem núcleos econômicos de maior importância seriam demarcadas de 100 em 100 Km, aproximadamente. Entre estas, distanciadas de 10 a 15 Km, um do outro, seriam fundados os patrimônios, centros comerciais e abastecedores intermediários. Tanto nas cidades como nos patrimônios a área urbana apresentaria uma divisão em datas residenciais e comerciais. Ao redor das áreas urbanas se situariam cinturões verdes, isto é, uma faixa dividida em chácaras que pudessem servir para a produção de gêneros alimentícios de consumo local, como aves, ovos, frutas, hortaliças e legumes. A área rural seria cortada de estradas vicinais, abertas de preferência ao longos dos espigões, de maneira a permitir a divisão da terra da seguinte forma: pequenos lotes de 10, 15 ou 20 alqueires com frente para a estrada de acesso e fundos para um ribeirão (...)”³²

A fim de corroborar com o exposto, destacamos que a distância aproximada entre Londrina e Maringá é de 100 quilômetros, e Ibiporã, Cambé e Rolândia distam-se entre si em cerca de 10 Km (figura 04).

Partindo desta constatação, verificamos que a companhia planejou detalhadamente a área de sua ocupação. Esta disposição dos núcleos urbanos parece confirmar a abordagem de Singer (1987), segundo a qual, para se entender o funcionamento da rede urbana “é preciso partir da constatação que nenhuma economia urbana, nem de uma cidade isolada nem do conjunto delas, pode ser auto-suficiente.” Desta forma, a rede urbana deve ser encarada como um complexo sistema de circulação e de inter-relações entre núcleos de funções diferenciadas, compreendendo um processo dinâmico, “verifica-se em seu seio

³¹ PADIS, 1981, op. cit., p.93.

³² Cia. Melhoramentos Norte do Paraná. *Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná*, 1975, p.76-8.

freqüentes transferências de funções que disturbam a circulação de recursos, fazendo surgir pontos de estrangulamento cuja superação requer novas transformações.”³³

FIGURA 04 – VISTA AÉREA: IBIPORÃ E LONDRINA



Foto: Prefeitura Municipal de Ibiporã, mai./1998

À esquerda, loteamento em Ibiporã. Ao centro a BR-369 (pista dupla), rodovia que liga as quatro cidades estudadas. Ao fundo, cidade de Londrina.

Como vimos, os ingleses colonizaram grande parte do território do “Norte do Paraná”, no entanto, faz-se necessário termos em mente o real significado deste empreendimento. Neste sentido, como bem demonstrou Oberdiek (1997):

“(...) direcionaram o processo para manter sob controle a atividade comercial da Região, ou para comercializar internacionalmente seus produtos. Com isto promoveram o desenvolvimento capitalista e integraram-se ao sistema capitalista internacional. A promoção de imigração internacional para a região é o símbolo de vinculação, não só econômica, mas da cultura e expectativas sociais internacionais.”³⁴

³³ SINGER, P. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1987, p.143.

³⁴ OBERDIEK, H. I. *Fugindo da Morte: imigração de judeus alemães para Rolândia-PR, na década de 1930*. Londrina: Ed. UEL, 1997, p.134-5.

Após estas considerações mais gerais que se fizeram necessárias para caracterizar a efetiva ocupação da região norte paranaense, acreditamos, que é chegada a hora de dirigirmos nossas atenções àquelas cidades que são nosso objeto de análise.

Desta forma, relatamos de maneira sucinta, a seguir, as trajetórias histórico-geográficas destes centros urbanos. Salientamos, contudo, que os pontos ora delineados serão retomados posteriormente, momento no qual os mesmos passarão por análises mais aprofundadas.

• IBIPORÃ

Parte da gleba, entre Londrina e o rio Tibagi, foi concedida, em 1935, ao engenheiro Francisco Gutierrez Beltrão. Em 1936, cento e setenta e oito lotes, com área média de 10 alqueires (24,20 hectares), já haviam sido ocupados. Iniciava-se, então, o plantio de café, que se constituiu na base econômica da região³⁵.

Conforme destaca Paduan (1995), em 1934, chegaram os primeiros moradores e o povoado contava com 13 casas de madeira. No projeto realizado pela Sociedade Técnica e Colonizadora Engenheiro Beltrão Ltda, em 1936, as cotas mais altas do espigão, ou seja, a maior parte da região central foi destinada ao poder público. O início da construção da cidade deu-se a partir da Estação Ferroviária (inaugurada em 1936), neste ponto foi aberta uma clareira de onde saíam avenidas que se juntavam à outras vias de acesso e ruas diagonais que por sua vez se ligavam a outras cidades, em direção norte com Sertanópolis, a leste com Jataizinho. Neste período um único loteamento foi aprovado (Taquara do Reino), situado na porção norte do município e distante do centro da cidade cerca de 10 quilômetros.³⁶

³⁵ FERREIRA, J. C. V. *O Paraná e seus municípios*. 1996, p.328.

³⁶ PADUAN, S. M. *A produção do espaço urbano de Ibiporã-PR, de 1960 a 1995*. 1995, p.35.

Em 10 de outubro de 1947, foi criado o município de Ibiporã, desmembrado do município de Sertanópolis, com o qual limita-se ao norte. A denominação do município origina-se do tupi (Ibi = terra e Porã = bonita), em guarani significa “habitante da terra”, tal nome fôra extraído do ribeirão de mesmo nome, que banha as proximidades da sede do município.

Durante a década de 1960, foram aprovados loteamentos no entorno da área inicial da cidade. Nos dois últimos anos desta mesma década foram instalados dois parques industriais, localizados junto à BR-369, a leste e a oeste do município. O parque industrial Costa e Silva não motivou os empresários, que preferiram e continuam preferindo instalar-se no parque industrial Castelo Branco, localizado no extremo oeste, isto é, em direção à cidade de maior porte/atração, Londrina. Em 1969, também foi instalado o primeiro conjunto habitacional da cidade (Ciro Ibirá de Barros), localizado às margens dos trilhos da ferrovia.

Pode-se dizer que a expansão urbana de Ibiporã, intensificou-se a partir de 1976, com a aprovação de um grande número de loteamentos, localizados especialmente na porção sudoeste da cidade. Cabe ressaltar que neste momento surgiu um fato novo, alguns destes loteamentos foram implantados de maneira a permitir a reserva de terrenos e a conseqüente especulação imobiliária. Fato este também observado nos demais municípios analisados.

Em 1984 foi criado o Programa Municipal de Áreas Industriais, objetivando a garantia de alguns incentivos industriais. A partir deste momento pode-se dizer que a industrialização foi fator de crescimento econômico da cidade. Deste modo, o incremento no setor industrial, ao mesmo tempo que aumentava a oferta de empregos, também proporcionava, com arrecadação de impostos, uma fonte a mais de receita para o município.

FIGURA 05 - VISTA AÉREA DA CIDADE DE IBIPORÃ



Foto: Prefeitura Municipal de Ibiporã, s.d.

Em relação ao crescimento populacional e espacial dos últimos anos, Paduan (1995) constata que a atividade industrial do município é beneficiada tanto pela sua localização estratégica, quanto em relação às vias de acesso. A pesquisadora concluiu ao término de seu estudo que *“Ibiporã está se desenvolvendo no setor secundário, fato que não interfere, pelo contrário, contribui para boa qualidade de vida que a cidade apresenta.”*³⁷

O município de Ibiporã conta atualmente com 42.182 habitantes, dos quais 93% residem na área urbana. O poder público local tem se esforçado para proporcionar à população uma das melhores infraestruturas básicas urbana do estado, no que se refere à abastecimento de água (100%), limpeza pública (100%) e coleta de esgoto (95%).

³⁷ PADUAN, 1995, op. cit., p.76.

• LONDRINA

Saindo de Ourinhos, cidade paulista que faz fronteira com o Paraná, uma estrada de ferro cortava a mata virgem da região. Seu leito se traçava por 185 Km, até o rio Tibagi, e mais cerca de 20 Km mata adentro. Preparativos para a fundação de uma cidade eram feitos - a primeira nas imensas áreas. Londrina seria o seu nome - que quer dizer: Pequena Londres.³⁸

Pode-se dizer que a cidade de Londrina foi o mais importante “projeto” realizado pela CTNP, ao ponto da história de ambas se confundirem, uma vez que a implantação ordenada e planejada da cidade, marcou o início das atividades da companhia.

Em sua tese de doutoramento, Nakagawara (1972) ressalta que, com a implantação do escritório da CTNP em Londrina, a cidade adquiriu sua primeira e importante função que consistia em coordenar, orientar e promover a colonização norte-paranaense.³⁹

Partindo deste ponto, em linhas gerais, é possível reunir a evolução histórico-econômica de Londrina, da seguinte forma:

- Nas décadas de 1940 e 1950 a cafeicultura elevou Londrina à condição de “Capital Mundial do Café”;
- No decênio seguinte, a cidade firmou-se como centro regional de comércio, iniciando, de maneira modesta, a sua industrialização. O marco dessa época é a chegada da fábrica Cacique de Café Solúvel⁴⁰;
- Na década de 1970, com a intensificação do uso da tecnologia e mudança na estrutura produtiva, a economia londrinense viveu transformações profundas, evidenciando-se como pólo agrônômico, de comunicações e de serviços em educação e saúde.
- Nos dez anos que se seguiram, podemos destacar o crescimento do setor imobiliário e da construção civil;

³⁸ PRÜSER, F. *Roland und Rolândia*, 1957, p.121-2.

³⁹ NAKAGAWARA, Y. *As funções urbanas de Londrina e sua área de influência*, 1972, p.39.

⁴⁰ Empresa cuja produção se destina praticamente ao mercado externo (98%). Em 30/06/00 a Companhia inaugurou sua segunda unidade industrial em Londrina. “(...) a fábrica de Freeze Dried (frio a seco - liofilizado),

- Na década de 1990, aproveitando a tendência de migração dos grandes grupos de empreendedores que se deslocam dos grandes centros urbanos para o interior do país, a cidade conseguiu captar investimentos (nacionais e estrangeiros), intensificando a mudança do seu perfil agrícola e reforçando um parque industrial até então incipiente. Em 1997, houve o lançamento da Cidade Industrial, situada numa área de 412 alqueires (997,04 hectares).

FIGURA 06 - LONDRINA: VISTAS AÉREAS - DÉCADAS DE 1990 E 1950



Fotos: Arquivo - Jornal Folha de Londrina (1990) e Foto Estrela (1950)

*em uma planta industrial de 3,1 mil metros quadrados. Com um investimento de US\$ 28 milhões a nova fábrica deverá produzir 2,1 mil toneladas por ano do novo produto.” **Jornal de Londrina**, 01/07/00, p. 8a.*

É nesse contexto que se situa Londrina que, conforme apregoavam seus idealizadores na época de seu surgimento, já tinha o seu desenvolvimento projetado. Planejada, inicialmente, para cerca de 20.000 habitantes, em 2000, o Censo do IBGE registrou a presença de 466.849 residentes, dos quais 433.264 ou 97% se concentram no seu núcleo urbano.

Os mecanismos da evolução geral dos aspectos socioeconômicos regionais influíram grandemente para que Londrina se projetasse nesse cenário como uma capital regional de melhor equipamento urbano e um pólo irradiador de serviços.⁴¹

Atualmente pode-se dizer que Londrina atravessa um momento de grande impulso industrial, não com o mesmo vigor do vivido na década de 1970, mas com novas características. O município está apoiado na infraestrutura oferecida pelo setor público, na qualidade de vida da cidade e, sobretudo, no fortalecimento do setor terciário superior como a Universidade Estadual de Londrina - UEL, Instituto Agrônomo do Paraná - IAPAR, Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA, entre outros.⁴²

• CAMBÉ

Em seu processo de colonização, a companhia inglesa, criou algumas cidades que foram planejadas para imigrantes específicos, como os alemães, a exemplo de Cambé e Rolândia, as quais evidenciamos a seguir.

A primeira denominação do atual município de Cambé foi Água da Aliança.⁴³ Posteriormente, o local foi chamado de Vila Nova Dantzig, tendo sido fundado por

⁴¹ NAKAGAWARA, 1972, op. cit., p.293.

⁴² FERREIRA, Y. N. Londrina vive impulso industrial. *Jornal de Londrina*, Londrina, 17 abril 1996.

⁴³ FERREIRA, J. C. V., 1996, op. cit., p.201.

imigrantes alemães oriundos de outra colonização, que fracassou, no sul do Brasil,⁴⁴ mas que, originalmente, eram procedentes do Porto de Dantzig.

O loteamento seguiu um plano previamente traçado, iniciando-se imediatamente a venda dos lotes urbanos e rurais. Com a notícia da nova terra, para lá convergiram colonos oriundos de São Paulo, Minas Gerais e leste paranaense. Em 1930 chegaram os primeiros compradores das terras, de origem japonesa e alemã, estes últimos vindo juntar-se aos pioneiros de Dantzig.

O início dos anos trinta não foi muito favorável ao povoamento. Em 1937 a Vila Nova Dantzig foi elevada à categoria de Distrito Administrativo de Londrina, porém com a denominação alterada para Cambé. Em 1947, foi criado o município.

O rápido crescimento da população urbana de Cambé é fruto de inúmeros fatores que atingiram a região norte paranaense, os quais já fizemos referência anteriormente, dentre eles o êxodo rural. Neste sentido, a população do campo, foi obrigada a deixar o meio rural e dirigir-se, preferencialmente, para os centros urbanos com maiores perspectivas econômicas, no caso específico de nossa região, Londrina, com uma conseqüente influência nas cidades vizinhas e em especial Cambé. Município este que, além de possuir uma capacidade de retenção maior de sua população rural, se comparada a Ibiporã e Rolândia, passou a receber também uma quantidade maior de pessoas oriundas de outras cidades.

Este intenso fluxo migratório rural-urbano resultante das transformações econômicas na região, deu ensejo a dois novos núcleos populacionais:

“(...) o ‘Núcleo Industrial’, situado ao norte da cidade, às margens da BR-369 e, cercado pelos bairros operários do Santo Amaro, Manela, Ana Rosa, entre outros e, o ‘Núcleo Bandeirantes’, localizado a leste da cidade, às margens da PR-445, formado pelos bairros do Jardim Novo Bandeirantes, Silvino, Ana Eliza, entre outros.”⁴⁵

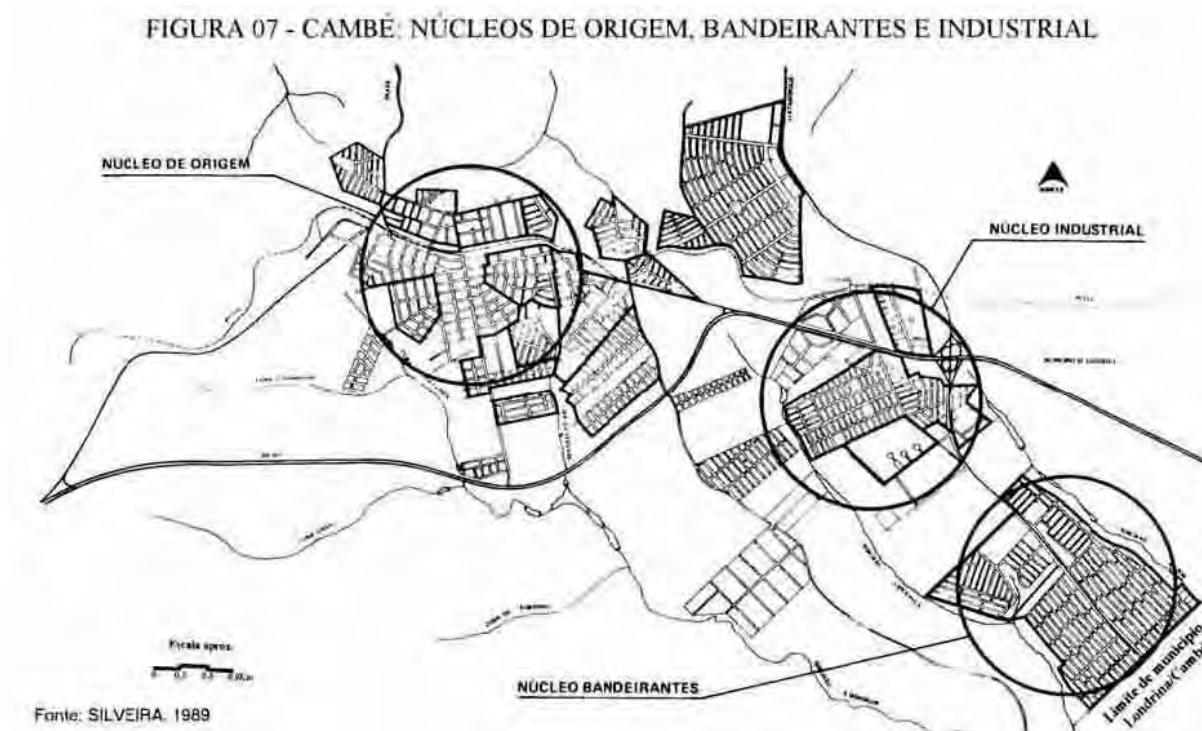
Tais núcleos (figura 07)⁴⁶ formaram-se sem as mínimas condições de infraestrutura urbana e de serviços, evidenciando-se a segregação socioespacial que atinge as

⁴⁴ OBERDIEK, 1997, op. cit., p.41.

⁴⁵ SILVEIRA, R. de J. *Planejamento urbano participativo: a experiência de Cambé*. 1989, p.20.

⁴⁶ Ressaltamos que os núcleos industrial e Bandeirantes foram criados na década de 1960, no entanto, os demais loteamentos demonstrados na referida figura (excetuando-se o núcleo de origem), começaram a ser implantados somente a partir da década de 1970.

populações de baixo poder aquisitivo, característica marcante nas cidades dos países subdesenvolvidos.



Neste sentido, quanto ao zoneamento da cidade, pode-se dizer que a ausência de um plano físico-urbanístico e um órgão que realizasse um efetivo controle da legislação existente sobre o assunto, propiciou abusos de toda natureza por parte de especuladores do setor imobiliário. Com efeito, surgiram loteamentos em áreas não apropriadas, como áreas de preservação ou em área não urbana, sempre com carência de infraestrutura, criando enormes vazios na malha urbana, imprimindo aos mesmos, características de “favelas legalizadas”.⁴⁷

⁴⁷ Esta terminologia está sendo empregada para destacar o seguinte aspecto. Naquela época, como a população do município era menor que atualmente, estes tipos de ocupações urbanas eram, conseqüentemente, mais evidentes à todos (inclusive ao poder público local), portanto, “legalizadas”.

Diante deste quadro, ainda em meados dos anos 1970, tais núcleos não mantinham entre si nenhuma relação socioeconômica mais estreita, salvo por meio de comunicação feita pela BR-369.

*“O ‘Núcleo Bandeirantes’, por exemplo, tinha sua vida voltada quase que exclusivamente para Londrina, dada a sua proximidade e maiores facilidades de comunicação do que se poderia observar com relação ao núcleo (central) de origem de Cambé, onde se concentravam a quase totalidade dos serviços e equipamentos urbanos”.*⁴⁸

Ainda quanto à deficiência do sistema viário de Cambé, a prefeitura do município, publicou, no final da década de 1970, um trabalho no qual ressaltava-se que a inexistência de um acesso entre o Parque Residencial Ana Rosa, fazia com que seus habitantes utilizassem *“das rodovias PR-445 e BR-369, para atingir o centro da cidade, após um percurso de 6.500 m, o que estimulava a população a deslocar-se para o município vizinho (Londrina), uma vez que tornam-se equidistantes.”*⁴⁹ (grifo nosso)

Cambé apresentou a partir dos anos 1970, um considerável impulso industrial, momento no qual foram instalados no município as unidades da Coca-Cola, Itap e Braswey. Além dos incentivos comumente oferecidos, a Lei 1133/93 veio somar, como mais um dos argumentos para conquistar investimentos neste setor. Esta lei prevê incentivos que vão de 50% a 90% do valor do imóvel, conforme a projeção de retorno socioeconômico para o município.⁵⁰

O município, mais recentemente, ampliou seu parque industrial com objetivo de melhorar sua competitividade e ganhar maior fatia do mercado, com vistas no Mercosul. Atualmente as indústrias respondem por 48% do total do PIB do município.

⁴⁸ “Conforme Assessoria de Planejamento de 1984, 75,87% da mão-de-obra residente no Bandeirantes, trabalhava em Londrina.” SILVEIRA, 1989, op. cit., p.20.

⁴⁹ Prefeitura Municipal de Cambé. *Plano de complementação urbana*, 1978, p.20.

⁵⁰ *Jornal Folha de Londrina*, Londrina, 25 maio 1999. Folha especial. p.11.

FIGURA 08 - VISTA AÉREA DA CIDADE DE CAMBÉ



Foto: Foto Tokmar, jan./1999

De acordo com o Censo 2000 divulgado pelo IBGE, o município de Cambé possui uma população de 88.314 habitantes, apresentando um índice de urbanização da ordem de 93%. Por intermédio de projetos desenvolvidos nas últimas décadas, sobretudo no setor industrial, o município conquistou mais uma posição, chegando a ser o 19º município paranaense com maior arrecadação de ICMS.

• ROLÂNDIA

A cidade de Rolândia, como diversas outras da região norte paranaense, é uma das realizações da colonização organizada pela Cia. de Terras Norte do Paraná. Prüser (1957), relata o início do processo de sua fundação:

“(...) As matas virgens, paulatinamente, cederam lugar aos verdes cafezais, testemunhos da produtividade do solo da região. (...) A primeira derrubada da mata, na zona da atual Rolândia, deu-se em 1932 (...). Levantada a primitiva habitação de ‘palmitos’, foi iniciada, imediatamente, a construção de uma estrada abaulada, de 5 metros de largura, que, partindo de Nova Dantzig (atual Cambé) se destinava a ligar a colônia à incipiente cidade de Londrina. Esta colonização foi iniciada por alemães.”⁵¹

A Companhia de Terras, já nos primeiros anos, alargou o caminho que ligava a sua sede de administração, em Londrina, com a colônia que foi povoada quase que exclusivamente por alemães. A colônia, recebeu dos seus fundadores a denominação de “Roland”. Deste modo, ficaram em uso dois nomes: “Roland” para aquela gleba que perfaz a colônia alemã e, “Rolândia”, para a cidade, fundada em 1934, bem como para o município criado em 1944. Posteriormente, tanto na cidade como no município os alemães representavam apenas uma pequena minoria.⁵²

Quanto à infraestrutura rodo-ferroviária que servia e dava acesso ao município, em 1956, era composta por uma estrada de rodagem asfaltada e uma estrada de ferro (RVPSC), a qual interligava-o a São Paulo e à capital paranaense. Possuía também serviço regular de ônibus diários da empresa Viação Garcia, de Londrina, e empresa Carreira e Filhos, esta última sediada na cidade.⁵³

Nos fins da década de 1950, o setor industrial do município limitava-se ao beneficiamento de café, produtos agrícolas, artefatos de cimento, fabricação de refrigerantes,

⁵¹ PRÜSER, F. *Roland und Rolândia*. 1957, p.139.

⁵² PRÜSER, 1957, op. cit., p.127-8.

⁵³ PRÜSER, *Ibidem*, p.142.

entre outros. Existia em sua sede treze agências bancárias e quatro hospitais bem aparelhados.⁵⁴

Fazendo uma retrospectiva histórica, podemos verificar que durante o processo de transformação no sistema de produção agrícola que afetou a região, o município de Rolândia não conseguiu manter o seu ritmo de desenvolvimento econômico. Fenômeno este que se processou também em grande parte dos pequenos municípios norte paranaenses, os quais se encontravam sustentados na cultura cafeeira.

Neste sentido, basta ressaltar que das quatro cidades em análise, Rolândia foi a única a apresentar decréscimo na população total, diminuindo na ordem de 7,5%, entre os censos de 1970 e 1996. O número de agências bancárias, por exemplo, também caiu de treze (fins da década de 1950) para nove estabelecimentos, em 1998.

FIGURA 09 - VISTA AÉREA DA CIDADE DE ROLÂNDIA



Foto: Foto Roland, s.d.

⁵⁴ PRÜSER, Ibid, p. 142 e seguintes.

Entretanto, analisando-se o último Censo Demográfico realizado pelo IBGE, verificamos que o município apresentou um aumento populacional de 5025 habitantes, apresentando 49.404 residentes no ano 2000, dos quais 90,35% se concentram no núcleo urbano.

Neste contexto, pode-se destacar que o município de Rolândia aos poucos vai superando barreiras e paulatinamente segue deixando de lado sua vocação agrícola em decorrência dos outros setores da economia. Assim sendo, os setores alimentício, moveleiro, metalúrgico, de confecções e do couro são os que mais se destacam no município.

Todavia, cabe ressaltar que dentre os quatro núcleos urbanos estudados, Rolândia é a cidade que se situa mais distante de Londrina, uma vez que Ibiporã e Cambé limitam-se com o município de Londrina a oeste e a leste, respectivamente. Conseqüentemente, as áreas menos urbanizadas localizam-se entre as cidades de Rolândia e Cambé.

* * *

Realizado este parêntese, no qual apresentamos algumas informações a respeito das cidades em análise, vale ressaltar que se assiste atualmente um “jogo” de disputas e competições entre os próprios municípios, que buscam desesperadamente capitais e correm atrás do tão sonhado “desenvolvimento”. Todavia, a realidade é triste: grande parte dos municípios paranaenses encontra-se à beira da falência.

A fraqueza destes centros intermediários, não pode ser explicada apenas pela adoção de argumentos econômicos, assim como destacou Santos, mas deve-se incluir dois outros fatores:

“(...) de um lado, os centros intermediários nos países subdesenvolvidos se caracterizam sociologicamente pela falta de uma burguesia empreendedora, dotada de capitais, e disposta a investir localmente; às vezes, essa burguesia é forçada a partir para as maiores cidades. De

outro lado, o Estado pouco se preocupa em repartir geograficamente os investimentos.”⁵⁵

Neste quadro, a cidade de Londrina (e também Maringá) destaca-se, em escala regional, por apresentar, ressaltando-se as suas devidas proporções, estes fatores dos quais Santos chamou a atenção. Em outras palavras, a cidade de Londrina, por concentrar uma significativa produção científica e tecnológica, além de possuir um setor de serviços bastante amplo e diversificado, tem reforçada a sua função de centro de rede. O desenvolvimento das redes de transporte e das comunicações também assumem grande importância neste processo.

⁵⁵ SANTOS, M. *Manual de Geografia Urbana*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989, p.161.

2.3 – EVOLUÇÃO DA REDE URBANA

2.3.1 - Em direção às cidades: a urbanização acelerada

Como pôde ser observado até então, os quatro municípios estudados sofreram, seguindo uma tendência nacional, um intenso processo de urbanização. Atualmente, mais de 90% dos seus habitantes concentram-se em suas cidades. Assim sendo, é sobre esta problemática que se delineiam nossas próximas abordagens.

Moro (1988) ao estudar o processo de êxodo rural no norte do estado, evidencia um processo muito rápido de urbanização ao relatar que *“na análise da população urbana e rural, verifica-se, na década de setenta no Norte do Paraná, um crescimento total da população urbana em cerca de 47,41% e uma diminuição da população rural da ordem de 47,91%.”*⁵⁶

Assim como Moro, Magalhães (1992) ao realizar um estudo entre a migração campo-cidade e o processo de urbanização paranaense, verifica que

*“(...) a década de 70 constituiu a fase em que o ritmo de urbanização do Estado mais se acentuou, com a taxa de urbanização saltando de 36% para 59%. Na base desse processo está o intenso esvaziamento populacional do campo (...) a partir da década de 80 o crescimento urbano do Paraná com certeza tem sido condicionado por uma **dinâmica mais complexa das atividades econômicas tipicamente urbanas**, pela intensidade do processo de modernização da agricultura e pelos reflexos da crise econômica que perpassou todo o período recente (...).”*⁵⁷ grifo nosso.

Neste sentido, podemos ressaltar que o êxodo rural e a intensidade como este se processou, implicou na reorganização dos núcleos urbanos, refletindo nas atividades ligadas ao comércio e aos serviços.

⁵⁶ MORO, D. A. O êxodo rural e o crescimento populacional da cidade de Maringá no período de 1970 a 1980. *Boletim de Geografia*. Maringá: UEM, v. 6, n.1, jun., 1988. p.21.

⁵⁷ MAGALHÃES, M. V. A migração no Paraná nas duas últimas décadas: um balanço preliminar. *Análise Conjuntural*. Curitiba, v.14, n.11-2, nov./dez. p.6.

Quanto ao aspecto da ocupação e estruturação urbana, as quatro cidades não fogem à regra da urbanização monopolista - característica presente no país como um todo. Neste processo, conforme destaca Oliveira (1978) “*o Estado atua de maneira decisiva (e notadamente contraditória) no processo de urbanização, garantindo o equilíbrio necessário à reprodução do sistema produtivo.*”⁵⁸

Analisando o atual quadro físico-territorial da região, verificamos que praticamente inexistem novas terras a serem ocupadas, assim, a partir de fins dos anos 1960, paulatinamente foi havendo um decréscimo de migrantes para esta área. Contudo, o estado do Paraná, notadamente na década de 1970, passou de um estado receptor para expulsor de mão-de-obra, que passou a se deslocar para as regiões centro-oeste e norte do país.

Desta forma, conforme salienta Nakagawara, quando foi publicado o censo de 1980, constatou-se que dos 310 municípios paranaenses, 170 apresentaram uma população menor do que a registrada no censo realizado na década anterior, destes, nada menos que 94%, estavam localizados no norte do estado.⁵⁹

Para ilustrar o que acaba de ser dito, basta observar a tabela 01 e a figura 10, que demonstram a evolução, nos últimos 30 anos, da população urbana, rural e total da microrregião.

Observa-se que a população do município de Rolândia apresenta um decréscimo de 6.512 habitantes entre 1970 e 1980, ou seja, 13,5%. O município de Ibiporã aparece com um crescimento modesto da ordem de 1,5% de sua população, neste período. Na contramão de outros municípios norte-paranaenses, surgem Londrina e Cambé, os quais apresentaram um constante aumento populacional, totalizando crescimentos da ordem de 100% e 147%, respectivamente, no período de 1970 e 2000.

Quanto ao município de Rolândia cabe realçar ainda que, embora tenha apresentado um crescimento de apenas 3% entre 1970 e 2000, na última década teve sua população aumentada em 5.682 habitantes, correspondendo a 13%.

⁵⁸ OLIVEIRA, F. *O Estado e o urbano no Brasil*, 1978. p.22 (texto mimeo)

⁵⁹ NAKAGAWARA, Y. Questões agrárias e urbanas - interdependência e subordinação - O caso norte-paranaense. *Terra e Cultura*. Londrina. v. 1, n. 1, 1981. p.93-115.

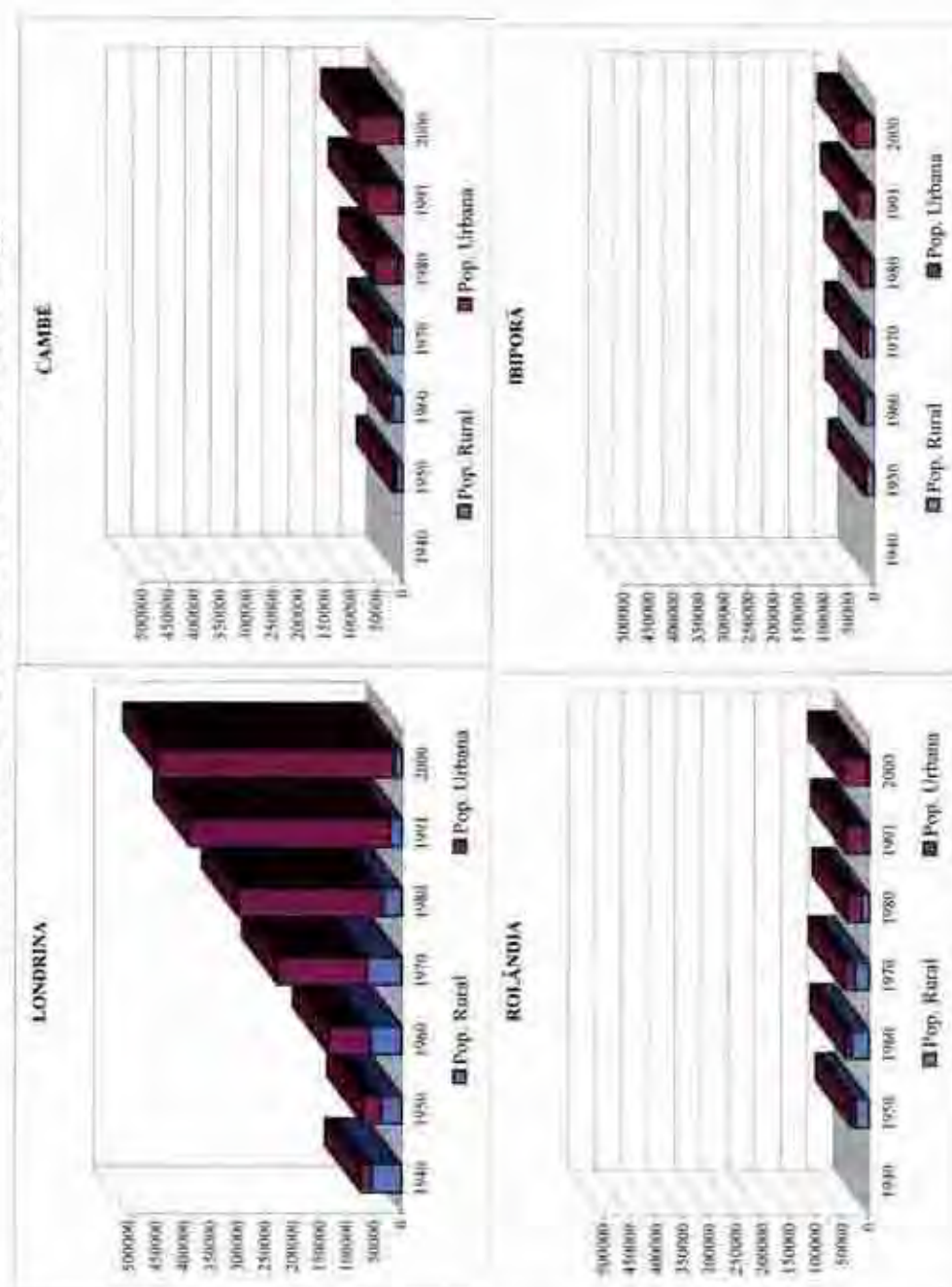
**TABELA 01 - IBIPORÁ, CAMBÉ, LONDRINA E ROLÂNDIA
POPULAÇÃO URBANA, RURAL E TOTAL; 1970, 1980, 1991 e 2000**

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO URBANA					POPULAÇÃO RURAL					POPULAÇÃO TOTAL				
	1970	1980	1991	2000	70/23.000 (%)	1970	1980	1991	2000	70/23.000 (%)	1970	1980	1991	2000	70/23.000 (%)
Londrina*	163.528	256.940	360.542	437.982	167,83	64.573	34.771	23.417	18.581	-71,22	228.101	301.711	389.059	456.563	100,16
Cambé	13.510	44.803	66.779	82.072	507,49	23.111	9.053	7.024	6.242	-71,77	35.621	53.856	73.803	88.314	47,93
Rolândia	20.845	26.968	35.221	44.641	114,16	27.119	14.484	8.501	4.763	-82,44	47.964	41.452	43.722	49.404	3,02
Ibiporá	12.099	20.064	30.724	39.170	201,33	14.194	7.560	4.440	3.012	-78,78	27.193	27.624	35.164	42.183	55,12
Total	210.882	358.775	499.266	603.865	186,35	127.997	65.868	43.382	32.598	-74,51	338.879	421.613	522.048	636.463	87,81
Paraná	2.504.378	4.472.561	6.197.953	7.782.005	210,74	4.425.490	3.156.831	2.350.760	1.776.121	-59,87	6.929.868	7.629.342	8.448.713	9.158.126	37,93

* = Para 2000, considerou-se também a população do município de Janduiz

Fonte: Censos Demográficos - IBGE

**FIGURA 10 - LONDRINA, CAMBÉ, ROLÂNDIA E IBIPORÃ
POPULAÇÃO URBANA, RURAL E TOTAL: 1970, 1980, 1991 e 2000**



Acreditamos que a melhoria nos meios de circulação, proporcionando mais facilidade, segurança e rapidez no deslocamento para os outros núcleos urbanos mais próximos, tenha contribuído para esta retomada de crescimento.

É possível observar também que, nos últimos 30 anos, o crescimento demográfico da microrregião é muito superior ao apresentado pelo estado do Paraná, ou seja, 87,8% e 37,9%, respectivamente. Podemos constatar, então, que nos municípios que compõem a microrregião além de haver retração de parte de sua população rural, seus núcleos urbanos passaram a aglutinar pessoas vindas de outras cidades, paranaenses ou não. Salientamos que este fenômeno foi comprovado quando da aplicação das enquetes que versavam sobre a mobilidade populacional, as quais analisaremos mais detalhadamente em capítulo específico deste trabalho.

O período abarcado na tabela 01, compreende aquele do advento da modernização tecnológica e da mudança na estrutura produtiva. Como vimos, este processo liberou incontáveis famílias que não foram totalmente absorvidas em outras atividades, sejam rurais ou urbanas. Neste contexto, muitos fazendeiros se tornaram comerciantes, grandes empresários ou industriais, enfim, o café estimulou novas atividades sociais, políticas e econômicas.⁶⁰

Quanto às análises relativas ao tamanho demográfico das cidades não devemos nos esquecer de tomar alguns cuidados de caráter metodológico. Assim sendo, em um primeiro momento, pode-se utilizar o grau de concentração populacional como elemento fundamental na hierarquização de centros. Entretanto, devemos levar em consideração que *“isoladamente, no entanto, não expressa sua exata representatividade ou seu nível de desempenho no fluxo de suas relações, apesar de indicar maior ou menor número de funções urbanas.”*⁶¹

Sendo assim, não podemos nos restringir apenas a parâmetros exclusivamente numéricos para explicar um fenômeno ou caracterizar uma cidade, faz-se necessário, portanto, analisar o nível de suas relações internas e externas. Na área de abrangência de nossa pesquisa, no entanto, verificamos que o mesmo município que apresenta

⁶⁰ NAKAGAWARA, 1981, op. cit., p 275-7.

maior tamanho demográfico, isto é, Londrina, que concentra 71,7% da população da microrregião; também é o que possui mais funções urbanas, maior diversidade no setor de prestações de serviços e, conseqüentemente, exerce maior força regional.

Diante deste quadro, cabe lembrar que, assim como realçou Damiani (1999) a urbanização é um fenômeno mundial, enquanto tal é homogêneo “*mas concretamente se realiza através da diferenciação do espaço, periferias diferenciadas nas centralidades, também diferenciadas, ambas provisórias, podendo constituir novas periferias e novas centralidades.*”⁶²

2.3.2 - Reorganização/Refuncionalização da rede urbana

Como vimos no decorrer deste capítulo, a intensidade de relações socioeconômicas com a metrópole paulista estimulou o crescimento norte-paranaense e, por conseqüência, as cidades analisadas. Por outro lado, as alterações na economia nacional e, em especial, na economia regional, provocaram o êxodo rural, que contribuiu para o aumento dos índices de urbanização das cidades, que por sua vez refletiu-se na expansão territorial, marcando decisivamente o perfil urbano de hoje.

Neste momento de nossas análises tentaremos lançar alguns elementos os quais reforçam a idéia de que as cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, assim como suas particularidades, apresentam dialeticamente singularidades e especificidades. Estes aspectos complementares e interdependentes, como veremos no decorrer deste trabalho, serão responsáveis pelos níveis de relações bastante estreitas que se processam atualmente entre estes municípios.

Sabemos que, para cada momento histórico, o urbano apresenta características que refletem a influência das relações da sociedade em que se insere. Deste modo, dada a condição de Londrina como pólo regional e em razão da sua proximidade com

⁶¹ ULTRAMARI, C. & MOURA, R. *Metrópole - Grande Curitiba: teoria e prática*. Curitiba: Ipardes, 1994, p.128.

⁶² DAMIANI, A. L. A crise da cidade: os termos da urbanização. In: *O espaço no fim de século: a nova raridade*/Amélia L. Damiani; et. al. (Orgs). São Paulo: Contexto, 1999. p.129.

as demais cidades, constatamos que as mesmas mantêm relações socioeconômicas muito estreitas entre si.

Assim, ao passo que em décadas anteriores as cidades desempenhavam funções e/ou relações mais restritas (no plano territorial, muitas vezes reduzida apenas à escala municipal - campo-cidade-campo), passaram, progressivamente, para relações mais complexas e amplas na escala de abrangência das mesmas. Deste modo, a partir da década de 1970 e sobretudo dos anos 80, verificamos, como ressalta Fresca (1990)⁶³ “(...) *processos cada vez mais complexos que incidindo sobre as cidades suscitam novas funções e o espaço se modifica para atender as transformações da sociedade. (...)*”.

A autora na seqüência de suas abordagens chama a atenção para o fato que as cidades as quais estudou (e aqui fazemos uma analogia com a realidade do norte do Paraná), atualmente, apresentam-se bastante diferenciadas em termos de relações funcionais demonstrando maneiras particulares de inserção de cada uma na rede urbana.

Desta forma, as **pequenas cidades** norte-paranaenses que eram responsáveis pelo fornecimento de bens e mercadorias à sua população rural, paulatinamente, foram perdendo esta função, uma vez que os trabalhadores agrícolas expropriados do campo, por não conseguirem emprego nestes centros, foram obrigados a migrar para as cidades de maior porte.

Neste sentido, as **cidades médias** que já desempenhavam a função de centro regional no período cafeeiro, tiveram seus papéis urbanos ampliados durante este processo. Assim, ao passo que as pequenas cidades (inclusive e principalmente, as áreas rurais) tornavam-se mais dependentes, as cidades de porte médio passavam a concentrar ainda mais as atividades do setor secundário e terciário, destacando-se na comercialização das atividades agrícolas e no setor de prestação de serviços.

Sobre esta dinâmica, Soares (1995), ao trabalhar a cidade de Uberlândia salienta que

“na nova estruturação da rede urbana, alguns municípios projetam-se, à medida que implantaram toda uma infra-estrutura de apoio à produção e à distribuição das mercadorias produzidas,

⁶³ FRESCA, T. M. *A dinâmica funcional da rede urbana do oeste paulista. Estudos de casos: Osvaldo Cruz e Inúbia Paulista*. Florianópolis: UFSC, 1990. p.xvi.

*diversificaram serviços e, principalmente, aumentaram a oferta de empregos.”*⁶⁴

Cabe ressaltar que o traçado da rede urbana da região norte paranaense, que em um primeiro momento havia sido planejada pelos empreendedores, diante destas transformações rural-urbanas, já não funcionava mais da mesma forma, atravessando um processo de refuncionalização.

Este processo, conforme estamos tentando explicar, implica também em novos padrões de interações espaciais, os quais são viabilizados pelo aparato técnico implantados na região, em uma escala intermediária, e que acompanham ou precedem à modernização do campo. Estes novos padrões que se instalam, caracterizam-se pela intensificação dos fluxos a longa distância, como também pelas ligações com outros centros urbanos com os quais não mantinham relações no passado.

Analizando ainda os dados demográficos da tabela 01, verificamos que o município de Londrina que, já na década de 1970, contava com 228.101 habitantes, apresentou, na década seguinte, um crescimento de 32,27%. Em contrapartida, o município de Cambé teve aumento equivalente à metade de sua população. Este crescimento demográfico de Cambé contribuiu para que a aglomeração entre este e o município de Londrina, apresentasse, atualmente, maior intensidade, se comparado aos demais municípios.

Embora estas cidades sejam limítrofes, estando sujeitas às mesmas forças exógenas, verificamos, contudo, que cada uma apresentou um comportamento diferenciado, em se tratando da dinâmica demográfica nestes dois períodos censitários. Tentando explicar este fenômeno, buscamos respaldo em Beaujeu-Garnier (1983), a qual relata que a influência do meio é, a todos os níveis, multiforme.

*“Com todos os parâmetros semelhantes, duas coletividades urbanas, colocadas na mesma situação prática, podem reagir de maneira diferente sob a influência de uma personalidade, de um incidente material, de um obstáculo particular.”*⁶⁵

⁶⁴ SOARES, B. R. *Uberlândia: da cidade jardim ao portal do cerrado - imagens e representações no triângulo mineiro*. São Paulo, 1995, p.72.

⁶⁵ BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia urbana*. Lisboa, 1983, p.48.

O rápido crescimento demográfico dos últimos 30 anos fez com que as cidades redefiniram suas atividades econômico-sociais. Com efeito, a cidade de Londrina alcançou um destaque ainda maior no cenário regional.

Atualmente, Londrina, desempenha um papel muito importante na estruturação da rede urbana norte paranaense, assim como Cascavel, na região oeste do estado. Neste sentido, as relações entre este centro (Londrina) e os municípios de menor porte da região, progressivamente, passam a ser mais intensos que entre estes mesmos municípios e a capital, Curitiba.

Este centro passou, progressivamente, a ter ampliada sua área de influência. Apesar deste fato estar vinculado ao desenvolvimento dos sistemas de transporte e comunicações, refletindo na intensificação dos fluxos, sua maior causa assenta-se na diversificação de suas atividades econômicas, nos serviços médico-hospitalares, públicos, financeiros, bem como de ensino de nível superior, de apoio à produção, entre outros.

Neste contexto, assim como bem destacou Sposito (1999) *“as formas de produção e consumo que definiam a hierarquização das cidades no interior da rede estão sendo superadas, inclusive, porque há múltiplas possibilidades de circulação das informações.”*⁶⁶

Neste processo dinâmico, complexo e dialético de inter-relações socioespaciais, não podemos deixar de lado a idéia de cooperação, fenômeno que atinge empresas, instituições e, inseridas neste contexto, estão as cidades.

*“(...) a noção de cooperação combinada a estratégias simultâneas de competição não cabem mais em uma rede urbana do tipo hierárquico, mas interferem na constituição de redes de redes. (...) Na escala do conjunto das cidades de diferentes dimensões, a imagem da trama ganha maior relevância em relação àquela referente à localização e dimensionamento de diferentes tecidos urbanos.”*⁶⁷

A partir do momento que constatamos esta nova forma de organização do território, onde se verifica a existência de múltiplas maneiras de cidades de diferentes tamanhos se relacionarem, não podemos nos apoiar única e tão somente na noção de

⁶⁶ SPOSITO, M. E. B. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. P.93.

hierarquia urbana proposta por Christaller. Estamos atravessando um outro período de tempo (meio técnico-científico-informacional), segundo o qual outras formas de relações socioeconômicas e espaciais se apresentam. No entanto, reforçamos a idéia que estes novos processos não tiram o mérito da teoria de Christaller.

Partindo desse pressuposto, Santos (1989) reforça esta concepção ao destacar que as relações não são mais de simples subordinação (imagem muito militar ou piramidal), comportando também relações entre centros de distintos níveis hierárquicos.⁶⁸

Finalizando as abordagens apresentadas neste capítulo, destacamos que é sob a ótica de todos estes fatores que tentamos identificar até o momento, é que devemos compreender a dinâmica socioeconômica e espacial da rede urbana norte paranaense. Assim sendo, se ela originou-se vinculada à cultura cafeeira, hoje, as relações estão baseadas em outros padrões. Em outras palavras, concomitantemente às mudanças que se processaram na região, a rede urbana, na tentativa de satisfazer as necessidades que o momento exigia, foi sofrendo uma **refuncionalização**, a qual será melhor compreendida mediante as exposições que se procederem no decorrer desta dissertação.

Isto posto, procuraremos demonstrar, como está se processando a dinâmica territorial e os fluxos nas cidades de Cambé, Ibiporã, Rolândia e Londrina. Para tanto, centralizaremos nossas análises em dinâmicas as quais se processaram a partir da década de 1970, na tentativa de verificar as funções desempenhadas por cada cidade e os fatores que acarretaram suas transformações no período em questão.

Realizadas estas abordagens que serviram de alicerce na compreensão da realidade atual da rede urbana e do mundo de inter-relações que se processam na região norte paranaense, destinamos nosso próximo capítulo ao estudo da expansão territorial e das formas urbanas das cidades em foco.

⁶⁷ SPOSITO, 1999, op. cit., p. 93-4.

⁶⁸ SANTOS, M. *Manual de geografia urbana*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989, p.154.

Capítulo 3

EXPANSÃO E FORMAS URBANAS: CRESCIMENTO DOS ESPAÇOS PERIFÉRICOS E CONTIGÜIDADE DA MANCHA DE OCUPAÇÃO

O espaço urbano brasileiro, como já dissemos, é reflexo do processo de intensa urbanização, baseado na concentração demográfica, das atividades econômicas e na ampliação dos papéis desempenhados pela cidade na atual divisão territorial do trabalho. Assim, a expansão territorial das cidades deu origem à periferização e, em alguns casos, à aglomeração urbana, conurbação e constituição de áreas metropolitanas, intensificando as relações intermunicipais e colocando em evidência a dimensão regional do território.

A intensidade e as modalidades de expansão urbana não são iguais em todos os lugares, ao contrário, podem variar de acordo com as condições locais, regionais ou nacionais, podendo sofrer influências até mesmo da escala global.

Analisando a organização urbana de Milão, Beaujeu-Garnier (1983), realça que depois da II Guerra Mundial, a cidade se expande em forma de mancha de óleo:

“provocada pelo desenvolvimento econômico muito dinâmico, surgiu uma urbanização confusa e desordenada, a partir de nós de comunicação e de centros de serviços: é o modelo de extensão em mancha de óleo, no qual a circulação do automóvel desempenha um papel preponderante.”¹

No Brasil, mais recentemente, além desta expansão com características morfológicas de mancha de óleo, observamos um padrão de crescimento urbano preponderante, segundo o qual as cidades crescem de forma descontínua, favorecendo, sobretudo, a especulação imobiliária. Em outras palavras, ao passo que novas áreas vão sendo ocupadas em locais distanciados da área anteriormente ocupada, surgem grandes vazios urbanos nos espaços intermediários ainda não ocupados.

¹ BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia Urbana*. Lisboa, 1983, p.135.

Atualmente, quando nos referimos às cidades, estamos diante de espaços produzidos e reproduzidos de modo fragmentário, sob a égide do capital, nos quais não há um centro, mas diferentes centralidades.

Na tentativa de demonstrar como se desencadeou esta dinâmica de estruturação e expansão dos espaços urbanos que compõem a rede urbana norte-paranaense é que dedicamos esta parte de nossa dissertação.

No entanto, antes de procedermos as análises, gostaríamos de ressaltar que, para a elaboração das cartas de expansão do tecido que se seguem, dirigimo-nos às Secretarias de Planejamento das Prefeituras Municipais a fim de obter cartas atualizadas a este respeito, mas nos deparamos com a primeira dificuldade. Constatamos, que o material relativo aos loteamentos mais recentes apresentavam-se em cartas separadas, produzidas em escalas grandes (por exemplo em 1:10.000), fato que dificultava a sua reprodução ou transposição para uma só carta.

Deste modo, com o objetivo de conseguir cartas que pudessem ser utilizadas como mapa-base para nosso mapeamento, solicitamos às Secretarias de cada município, cartas digitalizadas (em disquete) contendo suas respectivas áreas urbanas. Assim, obtivemos, para os municípios de Ibiporã, Londrina e Cambé cartas digitalizadas no programa “Auto-Cad” e para Rolândia, no “Corel-Draw”.²

No entanto, como ponto de partida para nossa cartografia da expansão do tecido urbano (figuras 11 a 17), utilizamos as cartas temáticas elaboradas pelas secretarias de planejamento de Londrina, Cambé e Rolândia quando da elaboração de seus Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano, em 1997, 1992 e 1996, respectivamente. Entretanto, para o município de Ibiporã, apoiamo-nos no levantamento realizado por Paduan (1995).

Assim sendo, tentamos, na medida do possível, corrigir as eventuais falhas de digitalização que foram constatadas, atualizar alguns loteamentos mais recentes e, a fim de possibilitar melhor e mais rápida visualização do fenômeno analisado, realizamos uma

² Faz-se necessário ressaltar que a metodologia utilizada para a digitalização das cartas diferia de um para outro município, uma vez que este tipo de serviço havia sido terceirizado. Mesmo tentando padronizar linhas ou legendas, ou corrigir algumas incorreções de outros tipos, o leitor poderá se deparar com algumas distorções, mas como nosso objetivo aqui é demonstrar a expansão urbana entre estas cidades, estas incorreções não afetarão nossas análises.

justaposição e aglutinamos, em apenas uma carta³, as informações coletadas junto às Secretarias destes municípios.

Isto posto, acreditamos ainda que antes de iniciarmos as análises sobre a expansão do tecido urbano das cidades em evidência, faz-se necessário contextualizá-las tomando-se por base suas emancipações, momento no qual as mesmas “conquistaram” a sua “independência” administrativa.

Deste modo, verificamos que o município de Londrina é o mais antigo dentre aqueles pesquisados, tendo sido emancipado de Jataí (atual Jataizinho) em 1934. No início da década seguinte, mais precisamente em 1943, são desmembrados de Londrina os então distritos rurais de Rolândia e Apucarana. Em 1947, Ibiporã obtém sua emancipação do município de Sertanópolis, mesmo ano em que Araongas é desmembrada de Rolândia.

Com efeito, mapeamos a expansão urbana de Ibiporã, Cambé e Rolândia somente a partir da década de 1940, ao passo que para o município de Londrina, a década anterior é tomada como ponto de partida.

³ Ao final deste processo, constatou-se uma distorção quanto à localização do município de Rolândia, a qual persistiu apesar das tentativas de correção. Deste modo, registramos que o referido município situa-se um pouco mais ao Sul do que se visualiza nas cartas que se seguem.

3.1 - A FORMA URBANA INICIAL

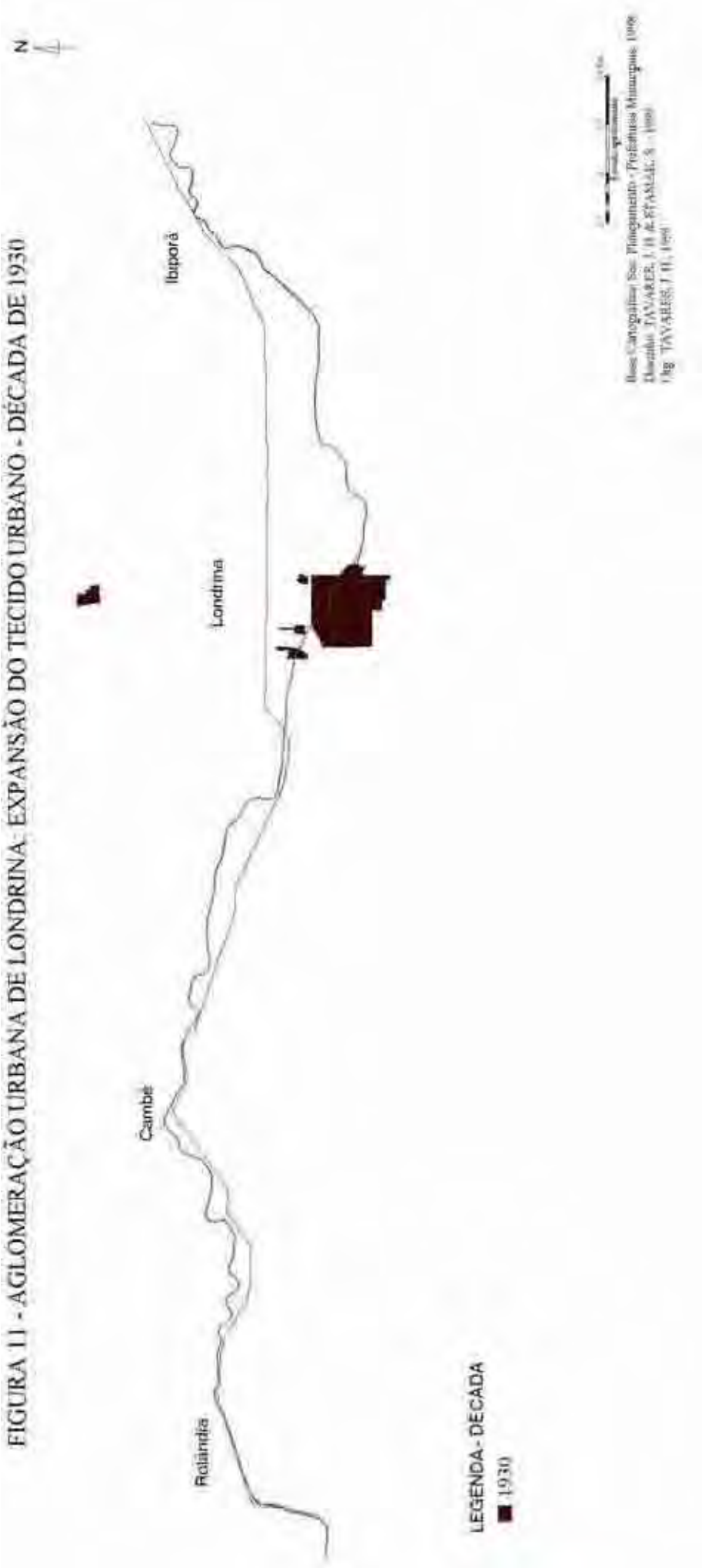
Os núcleos originais das cidades estudadas estavam todos situados junto ao leito da ferrovia. Todavia, com exceção de Ipirorã, os demais núcleos tiveram sua implantação inicial localizada na porção sul da linha férrea. Ipirorã, contudo, devido à sua topografia ou ainda por ter sido a única não planejada pela CTNP, teve seu núcleo de origem instalado do outro lado desta rede viária, ou seja, ao norte da ferrovia.

As plantas iniciais das cidades, como pode ser observado nas figuras que se seguem, apresentavam traçado característico da civilização romana e dos povos anglo-saxões, isto é, em forma de quadrícula ou ortogonal. Nas cidades estudadas, a parte central deste núcleo foi destinada ao poder público.

Deste modo, percebemos que independente da variável analisada, verificamos que na gênese destas cidades é possível constatar que os colonizadores tentaram otimizar ao máximo os espaços adquiridos, uma vez que este tipo de planta urbana atende, perfeitamente, aos interesses dos loteadores, visto facilitar o parcelamento do solo, a demarcação dos lotes, o cálculo do valor do imóvel, agilizando conseqüentemente, a venda da terra e a obtenção de lucro. Este plano urbano também contribui para a divisão da cidade em setores administrativos e a construção de edifícios em estruturas regulares.

Embora, recentemente, seja freqüente o uso de ligeiras curvaturas ou desenhos em forma de setores circulares (Beaujeu-Garnier, 1983, p.107), ainda há prevalência de formas quadriculares nos loteamentos que continuam surgindo nestas cidades, salvo algumas exceções, nas quais os traçados curvos somente existem, em sua grande maioria, devido à topografia do terreno, ou ainda quando se trata de espaços urbanos destinados às classes mais abastadas.

FIGURA 11 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA- EXPANSÃO DO TECIDO URBANO - DÉCADA DE 1930



3.2 - A EXPANSÃO URBANA CONTÍNUA

Mesmo sabendo que uma análise realizada de modo mais geral poderá incorrer no risco de não se considerar aspectos particulares de determinado município, mas, na tentativa de não proceder relações por demais extensas e desgastantes, procuraremos nesta parte de nossa dissertação tecer apenas as considerações mais relevantes e que atendem aos objetivos propostos inicialmente.

Desta forma, observando a carta de expansão do tecido urbano das cidades analisadas, verificamos que, até a década de 1950 (com pequena exceção para a cidade de Londrina)⁴, os espaços urbanos que iam sendo ocupados apresentavam-se localizados junto ao núcleo histórico/inicial das respectivas cidades. Neste momento a maior parte da população estava concentrada na área rural, onde a cultura do café era responsável pela absorção de grande contingente de mão-de-obra e movimentava a economia local e regional.

Nesta época, as atividades urbanas destas cidades ainda estavam se alicerçando, uma vez que os municípios de Ibiporã, Cambé e Rolândia foram sendo criados para servir de centro de apoio ao meio rural. Com efeito, o comércio foi instalando-se nas ruas centrais destas cidades, proporcionando maior desenvolvimento, sobretudo naquelas áreas compreendidas entre a estação ferroviária e a igreja matriz, isto é, onde também se concentravam os serviços públicos, bancários, entre outros.

A cidade de Londrina, já na década de 1950, desponta em nível nacional, como importante cidade do interior do país. Enquanto que os demais municípios estudados, até meados da década seguinte, apresentaram um crescimento lento, o qual estava assentado basicamente na economia agrícola.

⁴ “No início dessa década na euforia da rápida ocupação dos vários setores periféricos do centro histórico inicial, o seu entorno começa ser parcelado de forma mais acelerada. (...) Londrina sofre um impacto desconhecido na organização planejada e espontânea da cidade.” **Plano Diretor de Londrina**. Relatório preliminar (documento para discussão), 1997, s/p.

FIGURA 12 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: EXPANSÃO DO TECIDO URBANO - DÉCADAS DE 1930 E 1940

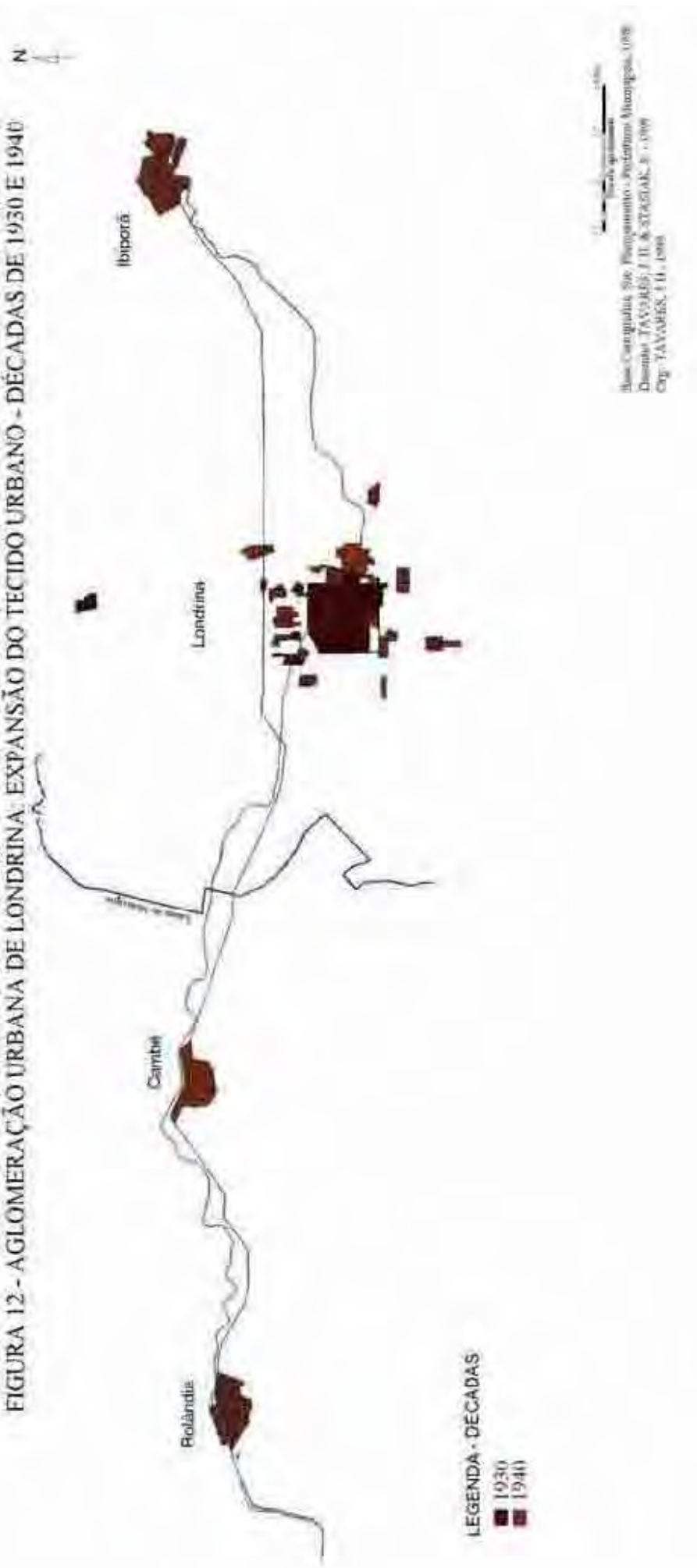
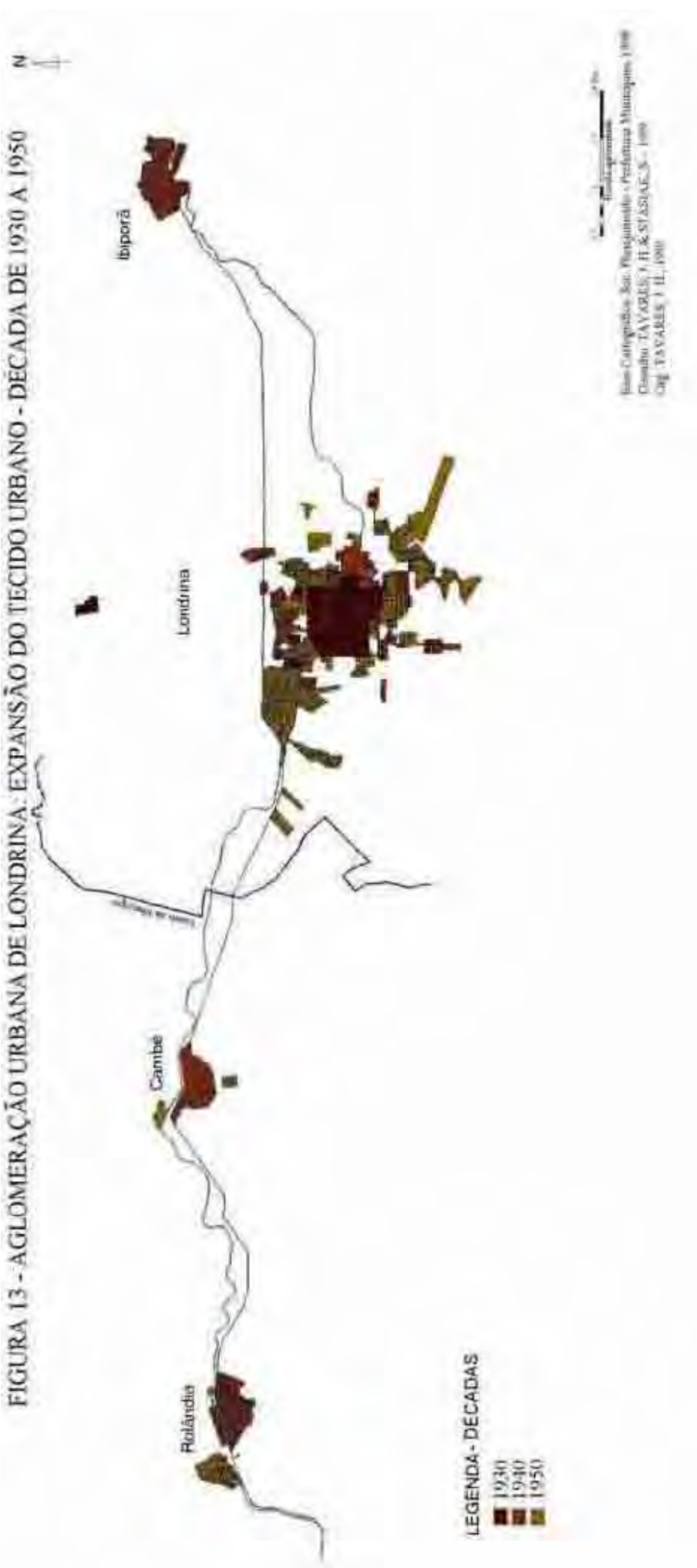


FIGURA 13 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: EXPANSÃO DO TECIDO URBANO - DÉCADA DE 1930 A 1950



No entanto, conforme bem escreveu D. Lambert citado por Santos (1989) *“todo crescimento de população provoca uma extensão da cidade e de seus subúrbios.”*⁵ Acrescentamos a este princípio, a característica de que quanto mais rápido se processar este aumento demográfico e maiores forem os interesses fundiários e imobiliários, mais desordenadamente se expandirá a malha urbana e, conseqüentemente, mais carente de meios de consumo coletivo estará a população da cidade.

A expansão em forma de *mancha de óleo* foi como se desenvolveu a malha urbana destes municípios nas primeiras décadas de sua urbanização. Beaujeu-Garnier (1983) qualifica este tipo de expansão do tecido urbano, destacando que o mesmo compreende três fases consecutivas e complementares:

*“numa primeira fase, domina o crescimento segundo os eixos de comunicação; depois, constroem-se vias de acesso transversais que se tornam também áreas de urbanização. Finalmente, os terrenos agrícolas intercalares são, por sua vez, mais ou menos rapidamente conquistados pela maré invasora das construções urbanas.”*⁶

Faz-se necessário observar, contudo, que o ritmo e as modalidades desta extensão variam, não só com as condições locais (dinamismo da população, capacidade de apropriação da sociedade, capacidade técnica), mas também com as condições de ordem mais geral, como: desenvolvimento dos meios de circulação à escala regional ou nacional, planificação econômica, regras de urbanização (determinadas pelos Planos Diretores, em escala municipal).

Seguindo esta tendência inicial, em meados da década de 1960, objetivando a implantação de atividades industriais, inicia-se o processo de ocupação às margens da rodovia BR-369 em direção à cidade de Londrina. Deste modo, instala-se uma fábrica de óleos vegetais no município de Cambé, são criados dois parques industriais em Ibiporã, momento no qual já se encontram em funcionamento, na cidade de Rolândia, algumas indústrias ligadas ao ramo de alimentos.

⁵ SANTOS, M. *Manual de geografia urbana*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989, p.175.

⁶ BEAUJEU-GARNIER, 1983, op. cit., p.131-2.

Sobre este aspecto, Damiani (1999), destaca que a indústria não nasceu nas cidades, mas se desenvolveu nelas. Assim, *“a cidade guardando a reunião dos mercados, da força de trabalho, dos consumidores, acabou por potencializar a atividade industrial.”*⁷

Cabe ressaltar que nos, anos de 1960, a cidade de Londrina possuía um número superior de habitantes que a soma da população total dos outros três municípios. Este fato está vinculado à idéia de que uma cidade próspera e dinâmica é capaz de atrair população (especialmente jovem e ativa) de outras regiões. No entanto, não podemos deixar de considerar, para este tipo de análise, o preço do solo urbano. Assim sendo, uma família, ao chegar em Londrina e constatar que os imóveis são mais caros que nos municípios vizinhos, a mesma acaba fixando residência nestas outras cidades, onde o preço do solo urbano está mais acessível ao seu poder aquisitivo.

Não podemos deixar de considerar, contudo, que Londrina havia sido planejada para sediar o escritório da Cia. de Terras, apresentando-se já no início de sua ocupação efetiva, como um centro regional. Esta categoria hierárquica implicava em oferecer aos núcleos urbanos que estavam sendo criados uma diversidade de serviços, refletindo numa concentração de papéis urbanos, reforçando sua posição de centro de rede, isto é, de uma centralidade inter-urbana.

Contudo, chamamos a atenção para a quantidade e a direção dos loteamentos que surgiram, no fim da década de 1960, no município de Cambé.

*“quase concomitantemente ao surgimento do núcleo industrial, nascia o núcleo da PR-445, evidenciado pelo crescimento urbano de Londrina que já transpunha seus limites físicos. Assim, um pouco antes da década de 70, implantaram-se os primeiros loteamentos entre os ribeirões Cambé e Esperança, como uma continuidade da malha urbana de Londrina.”*⁸

Desse modo, inicia-se um processo descontínuo na ocupação do solo urbano de Cambé, seguindo uma tendência já demonstrada, na década anterior, pela cidade de Londrina. Destacamos ainda que, no momento de sua ocupação, inexistia integração desta área recém-loteada com o núcleo de origem. Se no núcleo industrial a integração se

⁷ DAMIANI, A. L. A crise da cidade: os termos da urbanização. In: *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo, 1999. p.119.

processava na escala da rodovia, o mesmo não acontecia com estes novos espaços (situados no extremo leste da cidade) que se encontravam carentes de meios de circulação.

Posteriormente, o advento da PR-445, a instalação da Universidade Estadual de Londrina às margens desta rodovia, somada à expansão do tecido urbano de Londrina para este setor da cidade, contribuíram para a ocupação dos espaços vazios entre estas duas manchas de ocupação de Cambé, localizadas, pois, no limite deste com o município de Londrina, isto é, entre a área industrial e o Jardim Novo Bandeirantes.

Neste momento histórico as cidades apresentavam características monocêntricas, através da qual o “centro” da cidade é a própria expressão do poder urbano, pode-se entender que esta área core e o centro de negócios (C.B.D. - *Central Business Distric*), local onde se reúnem as atividades que regem à cidade, confundem-se. Em outras palavras, os poderes administrativo/político, financeiro, religioso etc, configuram-se concentrados em uma única área: no caso das cidades estudadas - no “centro histórico”.

Neste contexto, estamos caminhando para o entendimento no qual constatamos que nas cidades pesquisadas, a afirmação exposta por George (1983), se realizada: “*em todas as cidades cujo desenvolvimento foi impulsionado diretamente pela industrialização, efetuou-se, um zoneamento espontâneo, que é um **zoneamento de comodidade**.*”⁹

⁸ Prefeitura Municipal de Cambé. *Plano de complementação urbana*. Cambé, 1978, p.18.

⁹ GEORGE, P. *Geografia urbana*. São Paulo: Difel, 1983, p.88.

3.3 - A TENDÊNCIA DA URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA: EXPANSÃO URBANA DESCONTÍNUA

O processo de modernização da agricultura e as mudanças nas relações de trabalho, somados à concentração da propriedade no meio rural, fizeram com que grande contingente populacional abandonasse o campo e se dirigisse para as cidades-pólo, no caso Londrina, com uma conseqüente influência nas cidades vizinhas, fato este que provocou um rápido crescimento da população nestes núcleos urbanos, conforme destacamos anteriormente.

Visando minimizar o déficit populacional e baixar o índice de desemprego que atingia as cidades em escala nacional, o governo federal incentivou, na década de 1970, a implantação de uma política de desenvolvimento urbano, concomitantemente ao incentivo à atividade na indústria da construção.

Com efeito, verificou-se uma diversidade de projetos ligados ao segmento de saneamento, transportes, equipamentos comunitários, como também à construção de conjuntos habitacionais dirigidos, aparentemente, às classes de baixa renda.

Na verdade, a classe média era a clientela preferencial do Banco Nacional da Habitação - BNH, entre 1970-74, conforme destaca Maria Ozanira da Silva e Silva em sua obra *Política Habitacional Brasileira - verso e reverso*, citada por Damiani (1999): “*por ser este mercado atraente pelos juros mais altos que rendem ao banco, de até 10% ao ano, enquanto o mercado popular, além de elevado nível de inadimplência apresentado até então, só rendia juros de 1 a 3% ao ano*”¹⁰

Se por um lado em Ibiporã e Rolândia os conjuntos habitacionais foram implantados em diferentes setores da cidade, por outro, em Londrina eles se concentraram ao norte, ao passo que em Cambé ocorreu um predomínio destes, na porção leste da cidade.

¹⁰ SILVIA E SILVA, M. O. *Política Habitacional Brasileira - verso e reverso*. São Paulo: Cortez, 1999, *apud* DAMIANI, 1999, op. cit., p.123.

FIGURA 14 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: EXPANSÃO DO TECIDO URBANO - DÉCADA DE 1930 A 1960



Assim sendo, no dia 20 de agosto de 1969, o BNH credenciou a Cohab de Londrina e em 18 de dezembro deste mesmo ano, aprovou o primeiro financiamento. A partir deste momento, iniciou-se um processo de desfavelamento na cidade, conforme destaca uma reportagem do Jornal de Londrina:

“primeiros conjuntos: Vitória Régia (132 casas) e o das Flores (90 casas), prontos em 1970. Neste ano existiam 9 favelas: Bom Retiro, Grilo, Esperança, Pito Aceso, Grilinho, Boa Vista, Novo Mundo, Vila Paulista e Marisa, uma delas também conhecida por ‘favela da Caixa Econômica’. A primeira desmanchada foi a Bom Retiro. Era ‘particular’, o proprietário do terreno cobrava aluguel dos barracos; o menor número de moradores, facilitava o experimento. Os moradores foram transferidos para o conjunto Barravento (34 casas), em 1971. (...) ao término do, mandato de Paranaguá, haviam sido erradicadas quatro das nove favelas. De 600 famílias 250 deixaram de viver em condições subumanas. Durante os mandatos de Dalton e José Richa construiu-se 1.042 casas.”¹¹

Em contrapartida, com a concepção de que a industrialização pudesse resolver todos os problemas, inclusive no que se refere à geração de empregos, os poderes públicos municipais passaram a investir e promover um desenvolvimento no setor secundário.

De fato, esta política produziu uma nova morfologia caracterizada pela expansão do tecido urbano, de forma intensa, desordenada e descontínua. Neste processo dinâmico e dialético, assim como destacado por Sposito (1999), os espaços urbanos se redefinem.

*“ao invés de aglomerações urbanas que designam contiguidade e adensamento populacional, de infra-estruturas e equipamentos, produzem-se largas tramas urbanas que se definem por uma **estruturação polinucleada**, interna e externamente articulada por amplos sistemas de transportes e comunicação.”¹² (grifo nosso)*

No entanto, faz-se necessário ressaltar que esta nova configuração do espaço urbano, deve ser entendida em diferentes escalas, dentre as cidades estudadas, uma vez que este fenômeno se processa com maior intensidade nas cidades de Londrina e Cambé, como pode ser observado por meio das cartas de expansão do tecido urbano, as quais estão sendo apresentadas.

¹¹ COHAB-LD foi modelo do BNH para o país. *Jornal de Londrina*, Londrina, 26 dezembro 2000. p. 10A.

¹² SPOSITO, M. E. B. *A urbanização da Sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais*. In: *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo, 1999. p.85.

FIGURA 15 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: EXPANSÃO DO TECIDO URBANO - DÉCADA DE 1930 A 1970



Desta forma, na década de 1970, nota-se que se acentua a expansão da malha urbana de Cambé em direção a Londrina. Nessa década, a divisa entre a área urbanizada destes dois municípios se dá apenas através de uma avenida, que separa o Jardim Sabará (Londrina) e o Jardim Novo Bandeirantes (Cambé).

Ainda nesta década, ao passo que surgem vários loteamentos situados em diversas áreas destas cidades, também é possível observar um crescimento do tecido urbano de Ibiporã em sua porção oeste, isto é, em direção a Londrina. Do mesmo modo, Rolândia apresenta uma pequena expansão rumo a Cambé, embora encontre como barreira, o seu limite administrativo municipal com aquele município.

Verifica-se, contudo, que, na década de 1980, intensificam-se as ocupações em áreas descontínuas, que por sua vez localizam-se progressivamente em áreas mais distantes da parte central da cidade, possibilitando o surgimento de grandes vazios urbanos. Faz-se necessário destacar, neste momento, que os interesses fundiários e imobiliários encontram-se na gênese destas diferentes formas de extensão do tecido urbano.

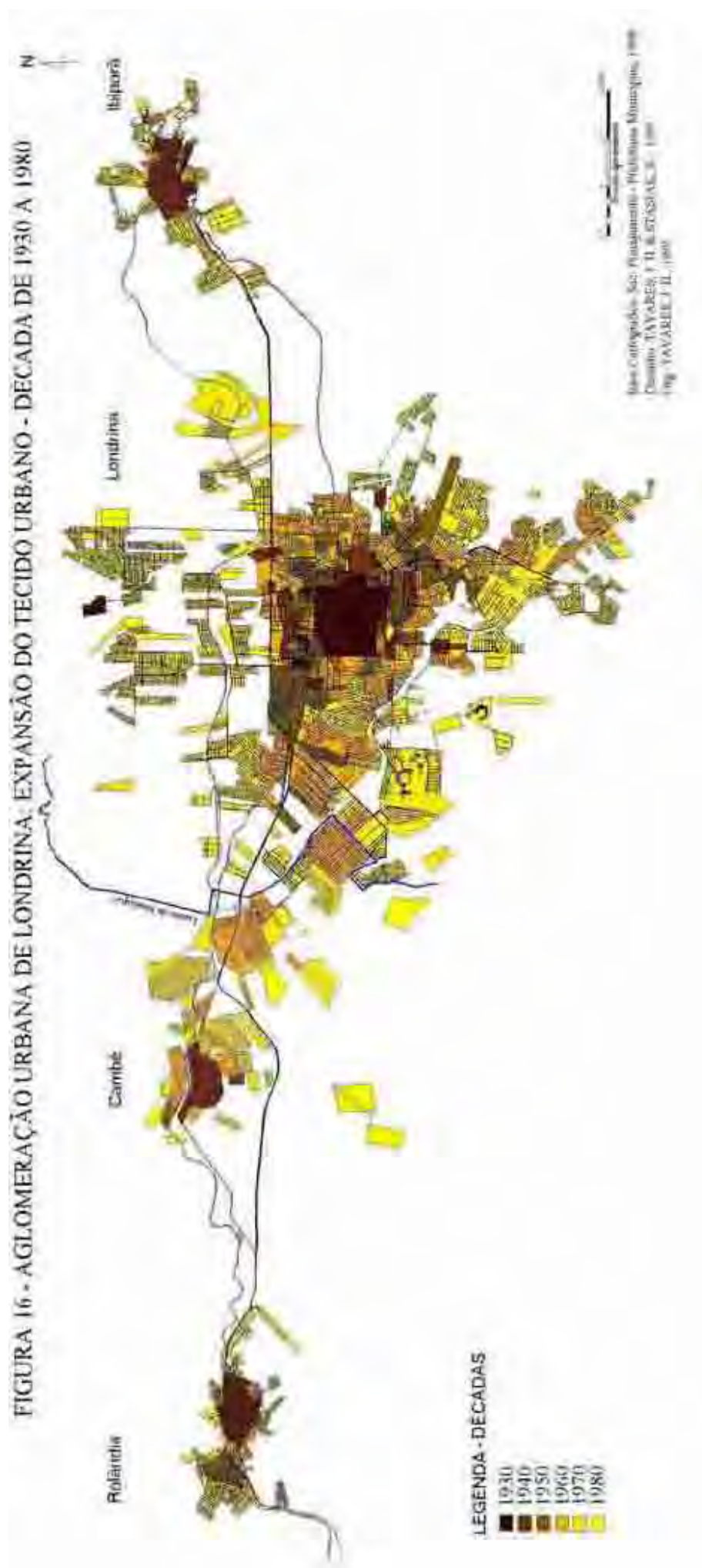
Em novembro de 1986, é extinto o BNH, “mas, *as bases de uma intervenção maciça no urbano já estavam postas.*”¹³

A ausência de um plano que orientasse o desenvolvimento urbano dessas cidades, aliada ao descaso por parte dos órgãos fiscalizadores da legislação vigente, fizeram com que o uso do solo urbano apresentasse, hoje, além dos vários vazios na malha urbana, loteamentos em áreas não apropriadas (como áreas de preservação ou fora do perímetro urbano), não servidas de infraestrutura básica urbana, bem como algumas ocupações com características de “favelas legalizadas”.

Neste sentido, observamos, durante a última década, o aparecimento de loteamentos (quando não ocupações) nos extremos das cidades. Tomando como exemplo, dentre os municípios estudados, aquele que apresenta uma maior extensão do tecido urbano, temos o seguinte quadro:

¹³ DAMIANI, 1999, op. cit., p.123.

FIGURA 16 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: EXPANSÃO DO TECIDO URBANO - DÉCADA DE 1930 A 1980



“Os extremos norte, sul, leste e oeste de Londrina têm em comum apenas as belas paisagens, com muito verde e a terra vermelha mostrando que ali termina a zona urbana e começa a rural. Mas apesar de serem bem diferentes, essas paisagens urbanas (sic) revelam as mazelas e também as boas coisas que existem por toda a Cidade. No extremo norte o que se encontra é uma favela, onde as condições de vida chegam a ser miseráveis. Não há água, luz ou qualquer infraestrutura. Ao sul, o último bairro de Londrina é o Jamile Dequech, localidade simples onde ainda falta asfalto em algumas ruas e o transporte coletivo é precário, mas as pessoas têm condições de morar em casas ‘de material’. No ponto mais extremo a leste, a realidade é melhor. O Conjunto Habitacional José Bonifácio e Silva tem asfalto, transporte coletivo, escolas, comércio e tudo o mais que é possível encontrar num bairro estruturado. Já no extremo oeste, a Cidade faz divisa com Cambé e são as indústrias que predominam.”¹⁴

Desta forma, no “centro” das cidades concentram-se as atividades comerciais, os estabelecimentos bancários, os serviços públicos, além de ser o local onde está situado o “calçadão”¹⁵, onde há mais segurança pública, como também maior fluxo de pessoas, o sistema viário é mais desenvolvido etc. Na periferia urbana, ao contrário, o comércio somente atende as necessidades básicas da coletividade, o setor de serviços é bastante incipiente, as habitações são mais numerosas (porém, bem mais modestas), a segurança praticamente inexistente, o serviço de transporte é insuficiente, ou seja, os meios de consumo coletivo de um modo geral são bem precários.

O quadro que se configura é aquele das desigualdades sócio-espaciais, representado pela *crise da cidade*, conforme descreveu Damiani (1999), a qual aparece como ausência de apropriação para esse proletariado crescente:

“(...) é a periferia autoconstruída. Assim, a cidade, como conquista das capacidades humanas, realiza-se desigualmente. Na metrópole, e através dela, essa desigualdade se consolida como estratégia política e negócio econômico, configurando a crise da cidade”¹⁶

Na verdade, o que observamos atualmente é um espaço urbano produzido de modo fragmentado, de forma que não há um centro, mas diferentes centralidades:

¹⁴ A realidade dos extremos de Londrina. *Jornal de Londrina*, 10 dezembro 2000. Cidade. p.5A.

¹⁵ Dentre as cidades analisadas, Ibiporã é a única que não possui um “calçadão”. O “calçadão” representa um certo *status* para a cidade, na concepção da população em geral, já que está presente em praticamente todas as cidades de maior porte. Então, o fato de a cidade possuir um “calçadão”, carrega um suposto significado de desenvolvimento/progresso e presença de potencial econômico.

¹⁶ DAMIANI, 1999, op. cit., p.127.

FIGURA 17 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA. EXPANSÃO DO TECIDO URBANO - DÉCADA DE 1930 A 1998



“(...) este não é apenas o caso das metrópoles, mas também das novas configurações de cidades de menor porte, a partir da disseminação do uso do automóvel, que redefiniu os lugares nas cidades. (...) a forma urbana é que reúne as diferentes centralidades, ensejando, simultaneamente, a afluência e difusão de informação de modo simultâneo.”¹⁷

Diante desta complexidade na qual está inserida e que produz a cidade, constatou-se que os núcleos urbanos de Iporã, Cambé, Londrina e Rolândia se expandiram, de certa maneira, nas direções privilegiadas pela rede de comunicação. Entretanto, o crescimento aparece vinculado a um relativo grau de dependência dos meios de transportes que as diversas classes sociais têm à disposição.

Partindo-se destas análises, constata-se que o consumo do espaço é um dos grandes problemas urbanos da atualidade. É neste contexto que, com maior ou menor intensidade, deve ser entendido o uso e ocupação do solo urbano nas cidades pesquisadas. Sposito (1999), fornece uma parcela de contribuição nesse sentido:

*“é a natureza dessa trama urbana distendida, de densidades múltiplas - que combina concentração com descentralização, localizações com fluxos, imóveis com acelerados e diversos ritmos de mobilidade no interior dos espaços urbanos - que redefine o par centro-periferia, a partir da constatação de que **há várias centralidades em definição e diferentes periferias em constituição.**”¹⁸* (grifos nossos)

Em sua exposição, a autora relata três dinâmicas simultâneas e articuladas, as quais interferem no atual processo de estruturação dos espaços urbanos, uma vez que redefinem os usos do solo urbano no interior da cidade, bem como seus diferentes níveis de articulação. Assim sendo, em razão do impacto que estas dinâmicas provocam no processo de urbanização, apresentamo-as, resumidamente, a seguir.

⇒ Dinâmica imposta pelas novas lógicas de comportamento espacial das empresas industriais. Como reflexo desta tendência podemos citar a diminuição das plantas industriais e o fato de que as novas unidades produtivas não tenham, necessariamente, que se localizar em áreas metropolitanas ou em áreas densamente ocupadas.

¹⁷ PINTAUDI, S. M. A cidade e a crise. In: *O espaço no fim de século*. São Paulo, 1999, p.135-6.

¹⁸ SPOSITO, 1999, op. cit., p.89.

- ⇒ O novo quadro de vida urbana também se define segundo novas configurações de habitat urbano. Incluem-se nesse contexto diferentes formas de assentamento humano, a exemplo de grandes conjuntos habitacionais, condomínios fechados, entre outros.
- ⇒ Novas estratégias de localização dos equipamentos de consumo de mercadorias e serviços, como lógicas que reforçam essa morfologia do tecido urbano. Referimo-nos aos hipermercados, aos shopping centers, aos centros empresariais e de exposições e eventos de grande porte, enfim, à emergência de novos espaços para o consumo de bens e serviços localizados, na maior parte das vezes, em áreas, anteriormente, não loteadas e/ou pouco ocupadas.¹⁹

Analisando estas dinâmicas, verificamos que a primeira é reflexo de uma passagem de formas de produção fordistas para formas de produção flexíveis.

Na segunda, verificamos a presença de interesses de valorização fundiária de novas áreas no entorno das cidades. Neste sentido, observa-se em Londrina, um aumento crescente no que se refere à implantação de condomínios fechados. O maior empreendimento desta natureza terá a participação daqueles que idealizaram o megacondomínio Alphaville, na região da metrópole paulista. Sua localização será nas proximidades do Catuaí Shopping Center.

A terceira dinâmica produz novos fluxos no interior das cidades, os quais além de reforçar a configuração do tecido urbano, no caso de Londrina, acentuam sua centralidade na escala da rede urbana. Assim, chamamos atenção para dois tipos de empreendimentos específicos: os hipermercados e os shopping centers.

Há 10 anos era inaugurado o Catuaí Shopping Center, revolucionando os hábitos de consumo de uma parcela da população de Londrina. O empreendimento foi implantado distante da área core da cidade, perfazendo uma área construída de 57.726 m² (185 lojas, 10 lanchonetes *fast food*, 02 restaurantes, 05 salas de cinema, além de outras áreas de lazer), onde trabalharam, por 18 meses, cerca de dois mil operários, contou com investimentos na ordem de 30 milhões de dólares.²⁰ Atualmente, a cidade conta com inúmeros e diversificados shoppings centers localizados notadamente, em sua área central, entre eles os

¹⁹ SPOSITO, 1999, op. cit., p.89 e seguintes.

recém-construídos Shopping Royal Plaza (110 lojas em funcionamento) e o Shopping Quintino (90 lojas).

Quanto aos hipermercados, pode-se destacar que a cidade de Londrina contém o conjunto das maiores redes que atendem ao mercado nacional. Dentre estes podemos citar: Carrefour, Super Muffato, Condor, Mercadorama, e já com as obras de terraplenagem adiantadas, o Big hipermercados. Faz-se necessário destacar também a unidade do Makro Atacadista, em Cambé, empresa que reabriu suas portas ao público em 23 de março de 1999, depois de quase quatro anos desativada.

O fato de termos feito alusão a estas novas dinâmicas não quer dizer que elas estão presentes em todas as cidades estudadas, ao contrário, em razão sobretudo do seu tamanho demográfico e sua dinâmica socioeconômica, como estamos tentando demonstrar, é em Londrina que, efetivamente, estas dinâmicas urbanas estão mais evidentes. Por este motivo, elegemo-la como exemplo para tecer algumas considerações sobre as relações centro e periferia²¹, como também cidade e hinterlândias.

Analisando a literatura atual, verificamos uma vertente ligada à crítica ao urbanismo moderno e às formas de reurbanização das cidades, o que indica um fenômeno novo, que se refere à urbanização como novo setor produtivo e como estratégia política a considerar. Com relação ao urbanismo (moderno ou pós-moderno), aparecem estudos relacionados à crítica a uniformidade, ao plano único e amplo, a homogeneização, a valorização dos espaços privados em relação aos públicos, a valorização das novas paisagens urbanas, associadas à imagem de moderno etc.²² Quanto ao urbano, o paradigma convencional explica o desenvolvimento urbano como se o Estado não existisse, ou melhor, as análises fixavam-se muito nos aspectos econômicos. No entanto, as relações espaciais deliberam um processo que envolve forças econômicas, políticas e culturais/ideológicas ligadas

²⁰ Catuaí faz 10 anos, crescendo 12% este ano. *Jornal de Londrina*: Londrina. 21 novembro 2000. Economia. p.1B.

²¹ O termo periferia é empregado nesta dissertação de forma genérica, assim como expôs (Sposito, 1998), apenas para designar as áreas de expansão das cidades. No entanto, lembramos que o sentido próprio deste termo foi exposto por GEORGE (1983, p.79), referindo-se a periferia das cidades européias, compõem-se “*de unidades urbanas incompletas, no sentido em que lhes falta um ou vários elementos indispensáveis a uma cidade. Ou são as atividades de produção que estão ausentes ou o comércio que está representado de maneira embrionária*”

²² A esse respeito ARANTES (1998), em sua obra “*Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*”, realiza um estudo crítico sobre as formas de urbanismo empregadas nas últimas décadas.

dialeticamente, entendendo-as não como práticas distintas, mas inter-relacionadas produzindo o espaço urbano. “*Lugares e formas não fazem nada e não produzem nada por si mesmos – somente as pessoas dentro das redes de organização social é que possuem esse poder*” (Gottdiener, 1993, p. 265).²³

Sob estas concepções críticas é que apreendemos a realidade da expansão do tecido urbano nas cidades estudadas. Deste modo, como bem destacou Damiani (1999, p.129), as consequências políticas e sociais dessa produção da urbanização estão por ser analisadas, sendo necessário, hoje, fazer um esforço no sentido de compreender a concepção da totalidade desse processo.

²³ GOTTDIENER, Mark (1993) propõe um paradigma alternativo denominado “*perspectiva de produção social do espaço*”, segundo o qual os fenômenos socioespaciais são ao mesmo tempo produtos e produtores.

3.4 - REDEFINIÇÃO DA(S) CENTRALIDADE(S) INTER (INTRA) URBANA(S) DE LONDRINA

Os movimentos da sociedade, atribuindo novas funções às formas geográficas, transformam a organização do espaço, criam novas situações de equilíbrio e, ao mesmo tempo, novos pontos de partida para um novo movimento. Santos (1997), ao analisar a relação espaço e a noção de totalidade, destaca que

“Quando a sociedade muda, o conjunto de suas funções muda em quantidade e em qualidade. As mudanças sentidas em uma escala local, são reflexos de mudanças a nível global e estrutural. Tais funções se realizam onde as condições de instalação se apresentam como melhores.”²⁴

Vivenciamos um período no qual se verifica um movimento de produção e reprodução de centro(s) e periferia(s), com a extensão do fenômeno urbano em termos críticos. Partindo desta constatação, Damiani (1999, p.129), destaca que “(...) essa explosão da cidade coloca cada vez mais a importância da noção de centralidade e de periferia (...)”

Assim sendo, iniciamos nossas análises destacando que Londrina foi criada e planejada, em meados da década de 1930, para abrigar cerca de 20.000 habitantes. No entanto, após seis décadas e meia, a cidade encontra-se com um elevado índice de verticalização, contando com 433.264 pessoas residentes apenas em sua área urbana. Atualmente, de acordo com dados levantados para a elaboração do Plano Diretor, a área central da cidade possui uma densidade demográfica que varia entre 700 a 1.000/ha., contudo, o seu plano urbano do início dos anos trinta do século XX pode ser ilustrado do seguinte modo:

“o sistema ortogonal da primeira planta da cidade era um tabuleiro de xadrez (...). Esse desenho urbano, criou uma morfologia espacial centrada na Igreja Matriz e praças adjacentes, onde o leito da ferrovia e a principal via de acesso eram os únicos traços sinuosos desse quadrilátero.”²⁵

²⁴ SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 2.ed. São Paulo, 1997, p.93.

²⁵ Prefeitura Municipal de Londrina. *Plano Diretor de Londrina*: documento para discussão, 1997, s/ p.

No final dos anos de 1930 a população era de cerca de 10.000 habitantes. Na década de 1940, a área urbana era de aproximadamente 330 hectares, nesta época o setor Leste, nas proximidades da entrada da cidade, foi o que apresentou maior crescimento. Por causa da aprovação de novos loteamentos, esta área aumentou para cerca de 550 hectares no início da década seguinte.

No início da década de 1950, o entorno da parte central da cidade começou a ser parcelado de modo mais intenso, surgindo assim os loteamentos Shangri-lá A, B, C e D, que já demonstravam níveis diferenciados de segregação socioespacial. Concomitantemente, surgem ocupações irregulares nas áreas intermediárias entre o centro tradicional e estes novos loteamentos, ou seja, os trabalhadores rurais que ficaram desempregados em decorrência das geadas de 1953 e 1955, fixaram-se neste local, implantando as primeiras favelas em Londrina.²⁶ Deste modo, constata-se que a expansão urbana foi maior na direção Oeste da cidade.

De acordo com o levantamento censitário realizado pelo IBGE na década de 1950, a população residente era de 71.412 habitantes. Neste período, ao passo que se reforçava a rede urbana em nível regional, a cidade procurava se estruturar espacialmente, ampliando sobretudo o seu sistema de transportes e comunicações nos novos espaços que foram sendo ocupados.

Na década de 1960, com seus 134.821 habitantes e seguindo uma tendência nacional, elaborou-se o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, em virtude de seu desenvolvimento industrial, seu equipamento comercial e bancário, a cidade passou a ser considerada como a segunda maior do estado²⁷. Este fato contribuiu para que pessoas oriundas de outras regiões se dirigissem para este centro.

Como já enfocamos, nos anos de 1960, acentuou-se a paisagem urbana descontínua. A cidade começou a se estruturar de forma desordenada na alocação de residências e de loteamentos populares, sobretudo no setor Oeste. Em consequência da

²⁶ Prefeitura Municipal de Londrina, 1997, op. cit., s/p.

²⁷ Nos dias atuais, Londrina é considerada a terceira maior cidade do sul do país, apresentando tamanho demográfico inferior apenas das capitais estaduais: Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS).

implantação de loteamentos como fator de investimento, apareceram enormes vazios urbanos esparsos.

A partir desta década, acentuou-se a ocupação urbana na cidade, tendência a qual o poder público nunca conseguiu acompanhar em termos de implantação de meios de consumo coletivo (infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos). Assim sendo, apareceram os loteamentos que revelavam uma tendência à segregação socioespacial, sobretudo, na zona Norte.

Na década de 1970, a especialização dos serviços de educação e saúde, também passou a atrair pessoas de outros municípios. Após as transformações ocorridas na década anterior, houve mudanças no perfil da economia, agravando-se a situação das classes de menor poder aquisitivo. Surgiram loteamentos para as classes alta e média, mas a grande expansão se deu ao Norte, com os chamados Conjuntos Habitacionais, financiados pelo SFH.

A partir deste momento a zona Norte da cidade apresentou um crescimento sem precedentes. Atualmente, é a área onde há maior concentração de residências e, conseqüentemente, o maior número de eleitores e onde são decididas as eleições. Com efeito, em períodos eleitorais este setor é eleito como local onde devem ser realizados o primeiro, como também o último comício das campanhas.

No início de sua ocupação, esta área da cidade compreendia apenas alguns poucos loteamentos (figura 14, pág. 69), motivo pelo qual passou a ser denominada, popularmente, como “Cinco Conjuntos.”²⁸ O rápido crescimento demográfico ocorrido em Londrina nas últimas décadas (figuras 15 e 16, págs. 71 e 73), fez com que este setor da cidade concentrasse, hoje, várias dezenas de conjuntos habitacionais (figura 17, pág. 75).

Em meados da última década, a instalação das indústrias Dixie Toga e Elevadores Atlas Schindler, refletiu na instalação de centenas de pequenos estabelecimentos comerciais na zona norte de Londrina, mudando o seu perfil estritamente residencial.

Como há uma distância de aproximadamente cinco quilômetros entre estes bairros e o centro da cidade, este setor foi, progressivamente, sendo equipado com atividades

²⁸ Tamanha é a dimensão desta aglomeração de loteamentos, que o termo “cinco conjuntos” passou a ser adotada informalmente por alguns representantes do poder público municipal da região, os quais ao se referirem aos maiores bairros de suas respectivas cidades, utilizam a expressão “*nosso cincão*”, tentando passar uma falsa

econômicas urbanas, chegando ao ponto da avenida Saul Elkind (principal via de acesso aos bairros e que os corta no sentido leste-oeste), apresentar-se dotada de farmácias, supermercados, hipermercado, bares, restaurantes, creches, escolas, depósito de materiais para construção, video-locadoras, lojas de móveis e eletrodomésticos, floricultura, serviços telefônicos (do tipo fixo e móvel), agência bancárias, dos correios, da Companhia de Saneamento do Paraná - SANEPAR, da Companhia Paranaense de Energia - COPEL, entre outros.

Às margens da principal avenida que dá acesso a esta parte da cidade foram construídos o Estádio do Café (utilizado também como local para os shows de grande porte), o Autódromo Internacional Ayrton Senna e o Cartódromo Municipal. Nos “Cinco Conjuntos” é onde acontece também, semanalmente, uma das maiores feiras da cidade.

Deste modo, se por um lado é nos subúrbios urbanos onde reside a grande massa do proletariado, que se desloca cotidianamente para os seus locais de trabalho, por outro, a relativa concentração das atividades urbanas relatadas acima nesta área, isto é, a forma como está estruturado este espaço periférico, faz com que os moradores, por muitas vezes, não necessitem se deslocar até o centro da cidade para resolver algumas de suas necessidades básicas. Nestes momentos, a periferia desempenha as funções que substituem algumas daquelas do centro urbano em sua área core.

Sobre essa dinâmica, um jornal da cidade publicou uma reportagem apontando o resultado de uma enquete: *“os moradores da região norte não dependem das lojas do centro para nada.”* Segundo levantamento realizado pelo IBGE em 1996, esta área contava com 101.557 habitantes, distribuídos em 26.657 residências. A Associação do Comércio e da Indústria da Região Norte - ACIRENOR, estima que existam entre 1.700 a 1.800 estabelecimentos neste setor da cidade e uma população aproximada de 130.000 habitantes. O jornal declara ainda que *“de acordo com uma pesquisa feita por um grande supermercado que se instalou na região, apenas 20% da população compra no local.”*²⁹

impressão de “progresso” de seu município (ou pelo menos apresenta uma característica em comum com Londrina).

²⁹ Extraído da reportagem: “Encontra-se de tudo na Avenida Saul Elkind.” *Jornal de Londrina*, Londrina, 13 novembro 2000. Geral. p.5A.

Partindo-se deste novo centro, que se encontra praticamente definido, passaremos a outro exemplo. O Jardim Bandeirantes, localizado na porção oeste de Londrina é referência para este setor da cidade. Apresentando uma boa infraestrutura básica urbana, o bairro possui cerca de 350 estabelecimentos comerciais que atendem aproximadamente 50.000 pessoas residentes na zona oeste da cidade.

“Bem estruturado, o bairro possui um posto de saúde 12 horas, oito farmácias, quatro supermercados de médio porte, centenas de mercados menores e mercearias, além de açougues e lojas de eletrodomésticos.”³⁰

Em contrapartida, no extremo sul da cidade, estão situados inúmeros bairros nos quais, a exemplo do Jardim União da Vitória (distante cerca de 15 quilômetros do “centro” da cidade), a população sobrevive sem praticamente infraestrutura básica urbana, o comércio é incipiente, assim como os serviços e o transporte coletivo são precários (ônibus com intervalos em torno de 40 min.), sem falar nos altos índices de criminalidade.

Estas desigualdades sociais presentes no espaço urbano caracterizam uma periferia “desurbanizada”. Nesta perspectiva, Rocha (1999), norteado pela concepção de Lefebvre relativa à *produção e reprodução das relações sociais de produção*, destaca que a metropolização de São Paulo compõem-se em estratégias de dominação/coação/segregação:

“(...) o econômico e o político continuam tendo preponderância sobre o social, e nesta preponderância as estratégias de dominação/coação/segregação regem a sociedade. (...) Dominação pelas capturas dos momentos de vida social, coação pelos transportes e segregação pela distância.”³¹

Diante deste painel, gostaríamos de registrar que o município de Londrina possui cerca de 130 Associações de Moradores, contudo, grande parte dos londrinenses ignoram a existência/atuação dessas entidades.

Isto posto, faz-se necessário ressaltar ainda que estas considerações devem ser entendidas apenas como exemplo, podendo também ser estendidas, salvaguardadas as suas devidas proporções, a outras zonas periféricas da cidade.

³⁰ Extraído da reportagem: “Bandeirantes é referência para Zona Oeste.” *Jornal de Londrina*: Londrina. 28 dezembro 2000. Nosso Bairro. p. 10A.

Todavia, acreditamos que há uma perspectiva de que o município de Cambé também desenvolva este processo, a exemplo do que vem acontecendo com a cidade de Londrina, onde se acentua a configuração urbana apresentando uma policentralidade.

Apoiando-nos nestas análises, podemos ressaltar que nossa pesquisa confirma a afirmação realizada por Sposito (1999), segundo a qual o espaço urbano atravessa um período no qual há várias centralidades em definição e diferentes periferias em constituição.

Neste sentido, a autora realiza um outro estudo no qual ressalta que a análise da redefinição da centralidade urbana no interior das cidades ganha cada vez mais relevância em virtude de quatro dinâmicas que marcam as transformações em curso:

1. As novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços concentrados e de grande porte determinam mudanças de impacto no papel e na estrutura do centro principal ou tradicional, o que provoca uma redefinição de centro, de periferia e da relação centro-periferia.

2. A rapidez das transformações econômicas que se expressam, inclusive, através das formas flexíveis de produção impõem mudanças na estruturação interna das cidades e na relação entre as cidades de uma rede.

3. A redefinição da centralidade urbana não é um processo novo, mas ganha novas dimensões, considerando-se o impacto das transformações atuais e a sua ocorrência não apenas nas metrópoles e cidades grandes, mas também em cidades de porte médio.

4. A difusão do uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do tempo destinado ao consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços.³²

Na seqüência, a autora afirma que a extensão dessas dinâmicas impõe novas formas de centralidade e uma recomposição contínua da estrutura interna das cidades, mas, sob certos aspectos, uma homogeneização das territorialidades intra-urbanas em diferentes cidades.

³¹ ROCHA, A. S. da. Espaço e política na centralidade da periferia. In: *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p.161-3.

³² SPOSITO, M. E. B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. *Território*, n.4, jan/jun. 1998, p.28.

Seguindo esta mesma linha de análise, em seu estudo sobre a cidade pós-moderna, Salgueiro (1998) realça que

*“o aumento da mobilidade, a crise econômica e a posterior reestruturação, o aumento da diversidade e a fragmentação da estrutura social encontram eco na organização urbana que tende a evoluir para uma maior fragmentação.”*³³

Neste contexto, verificamos em nossa pesquisa uma contradição interna. Deste modo, a partir do momento no qual as cidades se integram funcionalmente, aparece também uma (des)integração do tecido urbano, que está ligada à natureza e ao próprio tipo de expansão urbana. Este aspecto ficará mais evidente quando expormos as análises no próximo capítulo.

Quanto à densidade do tecido urbano, nossa pesquisa revelou que, em um primeiro momento, apenas o centro tradicional apresentava-se verticalizado. Posteriormente, com o acelerado crescimento demográfico e seguindo a tendência do padrão de urbanização brasileira, na periferia urbana, também foram surgindo edificações e condomínios residenciais verticalizados. Salientamos ainda que este tipo de habitações têm aumentado muito nos últimos anos.

Outro fato a ser registrado diz respeito, justamente, ao centro tradicional de Londrina. Com a expansão da malha urbana, a concentração demográfica e de atividades urbanas em sua área central, o traçado original da ferrovia acabou, na visão dos administradores municipais, tornando-se um empecilho. Este fato levou, em meados da década de 1980, à remoção da linha férrea para a porção norte da cidade.

No entanto, com o processo descrito anteriormente de implantação de indústrias nesta área, a qual está apresentando ainda um acentuado crescimento demográfico, motivo pelo qual, faz-nos acreditar que a médio prazo uma nova remoção há de ser reivindicada pelos moradores locais.

Hoje, a antiga estação ferroviária perdeu sua função inicial e transformou-se no Museu Histórico de Londrina, assim como o Terminal Rodoviário que está localizado na rua Sergipe, foi reformado e funciona como o Museu de Arte da cidade.

³³ SALGUEIRO, T. B. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. *Território*, n.4, jan/jun. 1998, p.41.

Acreditamos, portanto, que o mesmo fato possa acontecer com as outras cidades pesquisadas, uma vez que é possível observar que a densidade do tecido urbano não é homogênea nas duas porções (norte e sul) do leito da ferrovia. Soma-se a isto a concepção psicológica que está incutida na mente da população, na qual as pessoas que moram nas áreas situadas “abaixo” da linha são mais pobres e mais carentes que aquelas residentes na parte de “cima”. Em contrapartida, para revidar esta idéia, os cidadãos marginalizados afirmam que a ferrovia está impedindo o desenvolvimento do município e que seria melhor retirá-la daquele local, citando, neste momento, o fato ocorrido com Londrina a respeito deste fato.

Na área central da cidade de Londrina, por sua vez, verificamos, a cada dia, o aumento do número de estabelecimentos que prestam serviços nos três períodos do dia. Além desta característica, as empresas também estão diversificando seus atendimentos. Desta forma, os postos de gasolina implantaram em suas dependências, especialmente, lojas de conveniência e video-locadoras. As grandes redes de farmácias, todavia, além da conveniência já é possível encontrar atendimento do tipo *Drive-Thru* (semelhante ao sistema implantado pelo Mac Donalds), no qual o cliente é atendido dentro do carro. Com efeito, estes tipos de serviços vão, concomitantemente, transformando-se e se adequando ao perfil da economia e dos moradores de Londrina.

Concluindo estas análises, chamamos a atenção que Londrina, nesta última década, pode ser considerada como uma cidade onde estas novas dinâmicas espaciais estão se processando, paulatinamente, com uma certa intensidade. Deste modo, lançamos alguns enfoques preliminares, que devem ser analisados com mais profundidade em outros estudos, se realmente desejamos compreender esta fase da redefinição da relação centro-periferia, faz-se necessário apreendê-la com maior clareza.

Uma consideração que retrata um pouco do que acabamos de enfocar, foi escrita por D. Lambert e citada por Santos (1983). Devido à importância que dispensamos a ela, resolvemos resgatá-la e, propor uma reflexão por parte daqueles que se interessam pelos estudos de geografia urbana:

“(...) atualmente a cidade parece proporcionar possibilidades muito maiores de atividade econômica e social, sem que isso dependa

*diretamente das camadas privilegiadas, mas, em parte, da sua própria dimensão (...).*³⁴

Neste sentido, se na Antigüidade “a cidade primitiva era a dimensão do homem a pé” (Beaujeu-Garnier, 1983, p.160), atualmente, em virtude do fato que designamos como urbano se expressar em múltiplas formas e espaços, “é impossível definir o que está além e que está aquém das cidades” (Sposito, 1999, p.94).

Deste modo, verificamos que não temos um único centro, assim como Rocha (1999, p.161) destacou, “o centro explodiu, temos vários centros, tantos quantos as atividades, os objetos e as situações demandarem. Embora se pudesse falar em hierarquia de centros.” Neste contexto, conforme assinalou Damiani (1999, p.119), “a cidade, objeto de uso herdado do passado, é transformada em objeto de troca e de consumo, do mesmo modo que as ‘coisas’ negociáveis.”

Sob este campo de análise, como bem afirmou Sposito (1998):

*“a mudança da escala do pedestre para a escala do automóvel, que permitiu o fim da centralidade única, não significa, necessariamente, o acesso de toda a sociedade a essas novas áreas urbanas, a esses novos nós da centralidade intra-urbana.”*³⁵

Após as reflexões apresentadas, faz-se necessário antecipar que a centralidade inter-urbana de Londrina será evidenciada no próximo capítulo, no qual demonstraremos que os fluxos cotidianos entre as cidades analisadas não apresentam a mesma direção. Assim sendo, a cidade de Londrina exerce uma grande influência sobre as demais, sobretudo no que se refere aos serviços de saúde, educação, telecomunicações, tecnologia, na inserção no mercado de trabalho, comércio atacadista, entre outros.

Segundo as abordagens realizadas até o momento é possível afirmar que ao analisar a dinâmica centro-periferia e cidade-hinterlândias deparamo-nos com um movimento complexo que se processa de modo diferenciado no espaço urbano, com reflexo na rede urbana. No caso específico das cidades estudadas, verificamos que uma região inteira está se urbanizando, contribuindo grandemente para o processo de intensificação dos fluxos. Com a finalidade de identificar uma denominação para esta realidade é que dedicamos a próxima parte de nossa dissertação.

³⁴ SANTOS, M. *Manual de Geografia Urbana*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989, p.175.

³⁵ SPOSITO, 1998, op. cit., p.31.

3.5 - CONTIGÜIDADE DA MANCHA DE OCUPAÇÃO: EM BUSCA DE UMA DENOMINAÇÃO

O processo de expansão urbana acelerada o qual estamos analisando, repercute em um problema de regionalização observado no norte do estado do Paraná, que por sua vez atinge cotidianamente as cidades em análise e, de modo especial as cidades de Londrina e Cambé, visto que apenas uma avenida separa os dois bairros (Sabará - Londrina e Novo Bandeirantes - Cambé), que se localizam exatamente no limite administrativo entre estes dois municípios. Esta avenida têm dois nomes: Marechal Deodoro da Fonseca, no lado de Cambé e Waldomiro Ferreira da Silva, na parte pertencente a Londrina (figura 18).

FIGURA 18 - LONDRINA E CAMBÉ: LIMITE ENTRE OS MUNICÍPIOS



Foto: Roberto Custódio - Jornal de Londrina, 04/01/2001, p.10A.

A pista da esquerda pertence a Londrina (Jd. Sabará) e a da direita a Cambé (Jd. Novo Bandeirantes).

Esta contigüidade gera confusão e dificuldades a moradores e comerciantes das áreas próximas à avenida. Como alguns exemplos podemos citar: a) o atendimento nas unidades de saúde, para um residente em Cambé, o posto de saúde mais próximo se localiza no Jardim Sabará, que por sua vez prioriza atendimentos a moradores de Londrina; b) nos

períodos eleitorais, normalmente há segundo turno em Londrina, que fica sob *lei seca*, mas o comerciante também atende a consumidores de Cambé; c) serviço telefônico, confusão na hora de digitar o código da localidade, além de ter que fazer interurbano para locais próximos; d) trânsito, apesar de ter sentido único, muitos motoristas usam o lado cambeense da avenida como mão dupla.

Com o objetivo de apreender e, por consequência, contribuir para uma melhor compreensão desta problemática, resgatamos e discutimos, nos parágrafos que seguem, alguns conceitos, como: área metropolitana, aglomeração urbana, conurbação, entre outros.

Neste sentido, a existência de deslocamentos do tipo “pendulares”, pode ser considerada como a materialização de relações que unem o centro e a periferia. Desta forma, ao se estabelecer uma denominação para um arranjo territorial, alguns fatores têm que ser considerados.

*“a intensidade das relações é que se constitui em condição indispensável à definição de qualquer tipo de unidade regional. Relações sócio-econômicas intensas entre dois ou mais municípios, assim como a continuidade da ocupação espacial, indicam fenômenos urbanos únicos, impondo a gestão regional do espaço.”*³⁶

Em seu livro *Geografia Urbana*, Beaujeu-Garnier, dedica um capítulo aos limites e diferenciações do espaço urbano, no qual analisa a terminologia dos organismos urbanos.

*“A **aglomeração** é a forma mais simples do desenvolvimento urbano; define-se classicamente como uma cidade envolta por arredores; quer dizer que, neste caso, é monocêntrica. Em geral a expressão é reservada para cidades já de um certo tamanho e com uma localização relativamente independente em relação a outros grandes sítios urbanos. (...) O conjunto forma uma unidade de construções e de espaço econômico, mas que pode muito bem ser repartida por uma série, um grande número de unidades administrativas. A **cidade-centro** exerce um certo efeito de atração: é em relação a ela que se organiza a rede convergente de transportes; é ela o lugar de concentração de empregos. Os bairros da cidade, assim como os setores dos arredores periféricos, podem ter características diferentes, quer do ponto de vista da*

³⁶ MOURA & ULTRAMARI. Conceitos e leis sobre o espaço urbano-regional. In: *Metrópole – Grande Curitiba: teoria e prática*./ULTRAMARI, C.; MOURA, R. (Orgs). Curitiba: Ipardes, 1994, p.128.

*morfologia, quer da repartição das atividades e do nível social.”*³⁷
(grifos nossos)

Pierre George (1988: p.119), explica o fenômeno de aglomeração urbana pela geminação de duas ou mais cidades de mesmo porte ou como uma miniatura de uma área metropolitana.

Os organismos da ONU (citados por Beaujeu-Garnier, 1983, p.126) têm como princípio geral que a aglomeração urbana compreende, por definição, os arredores próximos, quer dizer, a zona fortemente povoada, exterior mas contínua aos limites da cidade.

Em sua obra sobre a Metrópole de Curitiba, Moura & Ultramari, avaliam que a aglomeração urbana em nosso país, teoricamente, representa o espaço de comutação diária entre cidades. Neste caso, pode ser compreendida pelo desenvolvimento de relações interdependentes entre duas ou mais áreas urbanas, compondo um fenômeno único.³⁸

Analisando a literatura sobre os estudos urbanos, verifica-se que, de modo geral, há um consenso em definir as aglomerações urbanas a partir da simples mancha contínua entre duas ou mais cidades.

Por sua vez as conurbações parecem representar um tipo especial de aglomerações urbanas:

*“o termo foi introduzido por P. Geddes e o sentido foi alargado pelos geógrafos e pelos agentes do recenseamento britânico a todas as formas de aglomeração. Freeman (1959) declara que uma conurbação é uma acumulação de cidades industriais onde, aliás, se podem encontrar espaços primitivamente comerciais ou residenciais; estas cidades podem manter uma individualidade marcada.”*³⁹

Segundo a análise de Moura & Ultramari (1994, p.129) o termo conurbação *“indica o crescimento, em termos espaciais, de dois ou mais municípios contíguos, evidenciando mais uma complementaridade de funções e menos uma dependência.”* (grifos nossos)

Por sua vez, Freeman, considera que uma cidade com seus satélites ou seus dormitórios pode formar uma conurbação; assim, classifica Londres ou Manchester neste tipo.

³⁷ BEAUJEU-GARNIER, 1983, op. cit., p.135-6.

³⁸ MOURA & ULTRAMARI, 1994, op. cit., p.125.

³⁹ BEAUJEU-GARNIER, 1983, p.136.

George (1983, p.82-3), baseado em estudos de urbanistas e geógrafos ingleses, cita vários exemplos deste tipo de “fusão” entre cidades. De qualquer modo, pode-se dizer que a conurbação mundial mais conhecida situa-se na costa nordeste dos Estados Unidos, a que J. Gottmann (1961) deu o nome de Megalópole.

Deste modo, se uma cidade e seus satélites espontâneos ou planejados constituem uma *conurbação*, uma cidade e sua periferia constituem um *aglomerado* ou uma *aglomeração urbana*. Neste contexto, a noção de *aglomeração urbana* procede, como a de periferia, da sedimentação entre a expansão urbana dos séculos XIX e XX e o reajustamento dos limites administrativos. (George, 1983, p.83)

Diante destas considerações, como chamou atenção G. Chabot (1963), citado por Beaujeu-Garnier (1983, p.136), parece que não se devem confundir os termos aglomeração e conurbação; trata-se de duas noções que podem coincidir, mas não necessariamente. Deste modo, a autora sintetiza estes dois fenômenos, afirmando que

*“a **aglomeração** supõe maior dependência; na **conurbação**, as cidades mantêm-se distintas, embora aglomeradas num mesmo conjunto. Parece necessário acrescentar uma condição suplementar: a **conurbação** é devida ao crescimento paralelo de várias aglomerações vizinhas, que acabam por se juntar; mas os centros principais mantêm uma certa independência entre si, mesmo se um deles tiver alguma proeminência.”*⁴⁰ (grifos nossos)

Alguns políticos, empresários, estudantes, além da maioria dos habitantes de Cambé e Londrina, acreditam que “conurbação” é a denominação que melhor expressa o fenômeno de expansão do tecido urbano que se processou entre estas duas cidades. Em contrapartida, estamos tentando levantar várias razões para desmitificar esta idéia. Como se verifica, todas estão apoiadas teoricamente nos trabalhos dos autores que estamos destacando, como também nas análises empíricas que se fizeram necessárias durante o processo de pesquisa.

Com efeito, chamamos a atenção do leitor para que reveja as cartas de expansão do tecido urbano das décadas de 1940 e 1950, apresentadas anteriormente. Ao observarmos a dinâmica espacial dos municípios de Cambé e Londrina, verificamos que a

⁴⁰ BEAUJEU-GARNIER, 1983, op. cit., p.136.

cidade de Londrina era a única que apresentava uma expansão espacial em forma de mancha de óleo, ao passo que a área urbana de Cambé (19.166 hab. - IBGE, 1950) se restringia apenas ao núcleo de origem.

Na década de 1960, visualiza-se em Londrina uma tendência continuada de intensa expansão do tecido urbano. Por outro lado, no núcleo urbano de Cambé (29.151 hab. - IBGE, 1960) surge um loteamento no extremo leste de seu município, justamente no limite com a cidade de maior porte.

Esta forma de expansão do tecido urbano de Cambé dá origem a dois enormes vazios urbanos. Um entre o núcleo de origem e o núcleo industrial, e outro entre este e o loteamento que acaba de ser lançado (figura 19).



Mediante essa análise fica evidenciado que não houve “CO-nurbação”. Assim, o termo “conurbação” não se aplica à forma de expansão do tecido urbano verificada entre estes dois municípios. Não obstante, o conceito de aglomeração urbana exprime o espaço de comutação diária entre as cidades, fenômeno este observado com muita intensidade em nossa pesquisa e ao qual destinamos o próximo capítulo desta dissertação.

Por sua vez, a concepção de área metropolitana, pelo menos aparentemente, não parece gerar tanta “polêmica” quanto os dois termos acima. Deste modo, podemos

qualificá-la quando a aglomeração urbana compreende uma metrópole, suas cidades-dormitório e por sua vez os núcleos especializados fisicamente interligados.

No entanto, cabe lembrar que Pierre George em sua obra *Geografia Urbana*, aponta o termo região metropolitana como uma nova forma espacial, ou seja, enquanto forma central de organização do espaço do capitalismo avançado.

Castells (1983) destina uma parte de sua obra à análise da formação das regiões metropolitanas nas sociedades capitalistas, na qual afirma que

*“A região Metropolitana, enquanto forma central de organização do espaço do capitalismo avançado, diminui a importância do ambiente físico na determinação do sistema de relações funcionais e sociais, anula a distinção rural e urbana e coloca em primeiro plano da dinâmica espaço/sociedade, a conjuntura histórica das relações sociais que constituem sua base.”*⁴¹

Na sequência, abordaremos mais de perto as implicações do uso desta expressão no Estado do Paraná.

O estudo sobre as regiões de influência das cidades (IBGE, 1987) não incluiu a cidade de Cambé em suas análises. Por intermédio da metodologia adotada pelo Instituto, as cidades de Londrina e Cambé foram consideradas como aglomeração urbana, e, assim como as cidades intrametropolitanas, foram desconsideradas para efeito do referido levantamento.

Segundo a hierarquia das localidades centrais, estabelecida pelo IBGE nesta pesquisa, Londrina foi a única cidade do sul do país a ser caracterizada como centro submetropolitano, por sua vez, subordinada à metrópole de Curitiba (figura 20). Deste modo, Cambé e Ibiporã aparecem como municípios subordinados a Londrina. O município de Rolândia foi enquadrado como Capital Regional⁴².

⁴¹ CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983, p.33.

⁴² Neste estudo, os municípios que apareciam subordinados a Rolândia encontram-se todos localizados a noroeste da cidade de Londrina, são eles: Florestópolis, Guaraci, Jaguapitã, Mirassol e Nossa Senhora das Graças.



Finalizando esta primeira etapa de nossa abordagem em busca de uma denominação para os núcleos urbanos de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, lembramos que o Censo de 1991 evidenciava

*“a formação de outras **aglomerações urbanas** no interior do Estado, decorrentes, talvez, do processo de periferização dos pólos sobre municípios limítrofes, repetindo, de modo tênue, a dinâmica de ocupação vivida pela Região Metropolitana de Curitiba. São elas **Londrina/Cambé/Ibiporã** e Maringá/Sarandi/Paiçandu.”*⁴³ (grifos nossos)

Assim sendo, tendo em vista esta consideração é que partiremos para uma segunda etapa de análise sobre esta problemática.

⁴³ MOURA & ULTRAMARI, 1994, op. cit., p.132.

3.6 - GEOGRAFIA E POLÍTICA: CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA

Como destacamos anteriormente, os municípios de Cambé, Ibiporã, Londrina, Rolândia e Tamarana compõem a Microrregião Geográfica de Londrina. Assim sendo, faz-se necessário salientar que o conceito de microrregião é adotado pelo IBGE, sendo extensivo a todo o território nacional, regionalizado com base na organização de espaços homogêneos⁴⁴ definidos como forma de organização da produção. Este conceito serviu como parâmetro à delimitação das Regiões Metropolitanas (realizada pelo governo federal na década de 1970), as quais, na maioria dos casos, coincidiram com as microrregiões homogêneas polarizadas diretamente pela capital do estado. (Moura & Ultramari, 1983, p. 125)

De acordo com o artigo 25, parágrafo 3º, da Constituição Federal, o território estadual poderá ser dividido em unidades regionais, mediante lei complementar. Apoiando-se nesta legislação, o estado do Paraná elaborou o Projeto de Lei Complementar 408/91, no qual são apresentados os seguintes conceitos:

- ⇒ **Região Metropolitana:** 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 de habitantes, podendo conter um ou mais pólos.
- ⇒ **Aglomeração Urbana:** unidade regional com distribuição direta de bens e serviços restritos a parcelas da própria região e estado; configurada por uma mancha de ocupação urbana que transcende os limites de mais de um município, podendo conter um ou mais pólos;

⁴⁴ Região homogênea pode ser entendida como “a área física, contínua e localizada, caracterizada pela presença uniforme de elementos físicos, econômicos e sociais.” Todavia, sabe-se que uma região jamais é perfeitamente homogênea. FERRARI, C. *Curso de planejamento municipal integrado*. São Paulo, 1977, p.177.

⇒ **Microrregião:** unidade regional com distribuição direta de bens e serviços restritos aos limites da própria região, não configurando mancha de ocupação contínua entre municípios e contendo um único pólo.⁴⁵

A inserção destas três unidades sugere, além de sua interdependência, um certo grau de hierarquia. Deste modo, analisando-se a justificativa elaborada para proposição deste Projeto de Lei, verificamos que o grau de complexidade das relações urbanas e a abrangência da polarização, evidenciam e diferenciam os referidos conceitos.

A fim de estabelecer uma comparação conceitual, salientamos que a Constituição Estadual do Espírito Santo, em seu artigo 216, parágrafo 2º, considera como região metropolitana:

“o agrupamento de Municípios limítrofes que apresentem cumulativamente grande porte e expressiva densidade demográfica, intensas relações de natureza econômica e social, elevado grau de urbanização contínua entre dois ou mais Municípios, tendo a presença ou de uma aglomeração urbana, ou de uma cidade-pólo ou Capital do Estado, que comande e estructure a integração regional, caracterizando-se como área de influência sobre outras regiões do Estado ou País.”

Observa-se que esta conceituação é relativamente ampla, pois, por exemplo, quais as variáveis que determinam que um município: possa ser considerado como de grande porte? seja de expressiva densidade demográfica? mantenha intensas relações econômicas e sociais? Por outro lado, esta amplitude não seria proposital? quem seria o beneficiário deste “pequeno detalhe”?

Como bem ressaltaram Moura & Ultramari (1994), a implantação dessas unidades administrativas suscitam estas indagações que, de forma alguma, podem passar despercebidas e que, por sua vez, merecem um pouco de reflexão.

“(...) a institucionalização dessas unidades tendo como base uma finalidade objetiva, pode trazer resultados eficazes, mas pode também levar ao risco, em casos extremos, de se reinterpretar conceitos, na busca de propiciar status tanto a regiões quanto a municípios para os quais se pretenda a denominação de “metropolitanos”; interesse este

⁴⁵ Projeto de Lei complementar para a criação de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões no Estado do Paraná. Extraído de Moura & Ultramari, 1994, op. cit., p.129 e 133.

*decorrente, também, dos critérios utilizados para o direcionamento de recursos financeiros, os quais, por motivos diversos, sempre privilegiam municípios de regiões metropolitanas, especialmente os pólos.”*⁴⁶
(grifos nossos)

Utilizando-se deste respaldo legal, vários deputados da região norte paranaense elaboraram o Projeto de Lei nº 357/97, que levou a assinatura do Deputado Estadual Eduardo Lacerda Trevisan. No ano seguinte, a Assembléia Legislativa do Estado do Paraná, aprovou e publicou no diário oficial a Lei Complementar nº 81 de 17 de junho de 1998 (anexo A, páginas 226-7), que institui a Região Metropolitana de Londrina - RML, constituída pelos municípios de Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Londrina, Rolândia e Tamarana (instalado em 01/01/1997).

Esta “Região Metropolitana” surgia com um ICMS arrecadado de R\$ 118.010.758,22 (1997), abarcava um total de 409.500 títulos de eleitores, distribuídos em uma área de 3.510,585 Km².⁴⁷

Em relação a RML, gostaríamos de realizar algumas considerações. Em primeiro lugar, não há clareza sobre os propósitos os quais apoiaram este Projeto de Lei. Segundo a contagem demográfica do IBGE, realizada em 1996, a **população residente** nestes seis municípios era de 606.273 habitantes, ou seja, está longe de atingir um milhão de habitantes, que é o total que a Lei 408/91 determina.

Contudo, este tamanho demográfico pode ser alcançado se levarmos em consideração a totalidade da população flutuante, que segundo estimativas divulgadas pela imprensa local, alcançam exatamente estas dimensões.

Cabe ressaltar ainda que no decorrer do ano 2000, o município de Bela Vista do Paraíso foi incorporado ao conjunto dos núcleos urbanos que compõem a referida “região metropolitana”. Bela Vista, assim como é “conhecida” na região, localiza-se ao norte do município de Cambé e possui, segundo censo demográfico do IBGE (2000), um total de 15.029 habitantes.⁴⁸

⁴⁶ MOURA & ULTRAMARI, 1994, op. cit., p.124.

⁴⁷ Reportagem: “Encontro de prefeitos aponta prioridades.” *Jornal de Londrina*, 15 julho 1998, p.7A.

⁴⁸ É importante destacar que após a criação da RML, no estado do Paraná já “apareceram” mais duas Regiões Metropolitanas: de Maringá e de Ponta Grossa. Não obstante, em 15/12/2000 foi protocolado na Assembléia Legislativa um projeto de lei que autoriza a implantação de mais uma Região Metropolitana, a qual integraria 25

Em segundo lugar, durante a elaboração de nossa pesquisa, mesmo após a publicação da lei, dirigimo-nos constantemente às Prefeituras Municipais dos municípios estudados e ao perguntar sobre como estaria o encaminhamento das questões relativas a RML, os funcionários demonstravam que, na realidade, nada de importante estaria acontecendo. Na verdade, a RML ainda não saiu do papel, até onde nós sabemos, não está havendo consenso (de ordem política) nem mesmo no que tange à composição do Conselho Deliberativo, que corresponderia ao primeiro passo para o início das resoluções e planos relativos ao desenvolvimento integrado da RML.

Para o prefeito de Cambé⁴⁹ e presidente da Associação dos Municípios do Médio Paranapanema - AMEPAR, José do Carmo Garcia, como problemas comuns aos municípios que compõem a RML, podem ser citados: o lixo hospitalar, preservação ambiental e de manancial, melhoria do sistema viário e unificação das telecomunicações. Para Garcia, uma das prioridades da RML seria a criação de um terminal de passageiros, oferecendo conforto e segurança aos trabalhadores e integração com as linha municipais, barateando os custos dos deslocamentos.⁵⁰

Vamos a outro exemplo. A portaria nº 87 de 19/03/92, do Ministério da Infra-Estrutura, aprovou a Norma 001/92 que tratava da *Tarifação do Serviço Telefônico Público em áreas conurbadas*. Este documento estabelecia definições (localidade, zona urbana, área conurbada e localidade centro de interesse de tráfego), critérios de tarifa e determinava procedimentos para sua aplicação.

Segundo esta norma, área conurbada é entendida como o “conjunto de duas ou mais localidades cujas zonas urbanas tenham se tornado limítrofes umas das outras, constituindo um todo continuamente urbanizado, podendo ser separadas por rios, lagos, baías, braços oceânicos ou por uma distância de até 1.000 (hum mil) metros.”

Como resultado do esforço promovido pelos prefeitos municipais de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, além do apoio das empresas SERCOMTEL e TELEPAR (empresas responsáveis pelo serviço de telecomunicações prestados nestas cidades), em 05 de

cidades do Norte Pioneiro, onde se localiza a cidade de Cornélio Procopio. *Jornal de Londrina*, 19 dezembro 2000, p.6A.

⁴⁹ Re-eleito em 2000 para o seu terceiro mandato junto à prefeitura do município de Cambé.

⁵⁰ Lei aprovada em 98 ainda não saiu do papel. *Jornal de Londrina*, Londrina, 09 novembro 2000. p.7A.

setembro de 1995, o Ministério das Comunicações divulgou uma portaria aprovando a redução de tarifa, apenas, entre Londrina e Cambé. Sob esta ótica, o atual estágio de extensão espacial destes dois municípios expressaria, então, um modelo de conurbação.

Faz-se necessário destacar, contudo, que o governador do estado, Jaime Lerner, visando operacionalizar o intercâmbio entre municípios e governo estadual (reparando seus erros passados no que tange aos relacionamentos com o poder público municipal) criou, no ano 2000, uma nova pasta - Integração Regional. A secretaria seria a porta de entrada para os prefeitos que desejarem falar com o governo.

Partindo da escala das quatro cidades em análise, tentando fazer uma estimativa futura quanto à integração dos espaços fortemente urbanizados e articulados funcionalmente, acreditamos que existe uma tendência crescente no que se refere à aglomeração no eixo compreendido entre as duas maiores cidades do norte-paranaense: Londrina e Maringá. Esforços neste sentido já chegaram a ser discutidos ainda na década de 1970, mas a “rivalidade” entre estas duas cidades ainda parece prevalecer.

Em outras palavras, esta “rivalidade” que se manifesta na esfera econômica e política, tendo como protagonistas os grandes empresários capitalistas e os representantes do poder público regional, vai acabar sendo sucumbida pela dinâmica da urbanização que se estende, reflexo da explosão das cidades, a qual também é causa e consequência destas forças político-econômica que destróem e produzem o espaço urbano. Estamos querendo dizer que neste jogo dialético e complexo, as várias formas segundo as quais a fragmentação estará se manifestando, tenderão a determinar a integração funcional/territorial da área compreendida entre estas duas aglomerações urbanas.

Faz-se necessário ressaltar que, além dos conceitos aqui apresentados, muitos outros foram amplamente identificados e analisados por pesquisadores interessados na compreensão do espaço regional e das inter-relações que se processam neste meio. Entretanto, não é objetivo deste trabalho resgatá-los todos, todavia, conforme destacou Corrêa (1988), a rede urbana, por um lado, pode caracterizar-se por diferentes formas espaciais de suas unidades funcionais e a presença de todas estas formas indica, por sua vez, a complexidade funcional da rede na qual está inserida.

Mesmo após essas considerações, cabe indagar qual a denominação mais correta, isto é, que represente mais fielmente o conjunto das relações socioeconômicas e espaciais existentes entre estes municípios analisados?

O hábito cotidiano, influenciado pela mídia, fez com que os habitantes destas quatro cidades lhes concedessem os mais variados vocabulários e expressões: “Conurbação”, “Grande Londrina”, “Região Pré-Metropolitana”, “Região Metropolitana”, “cidades-dormitórios”, entre outros.

No entanto, em se tratando de uma pesquisa acadêmica, para chegarmos a um conceito devemos nos apoiar em fontes de cunho mais “científico”, como aquelas que tentamos discutir nos parágrafos que se seguiram. Assim sendo, acreditamos que o termo “**aglomeração urbana**” é o que mais se aproxima da realidade da expansão e configuração urbanas e da vida de relações entre estas cidades. Esperamos, contudo, que a pesquisa como um todo possa contribuir para esse entendimento.

Partindo-se desta constatação, passaremos, a partir deste momento, a nos referir à dimensão e à densidade do conteúdo e inter-conexões existentes entre as cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, utilizando-nos da terminologia *Aglomeração Urbana de Londrina*.

Proferidas estas abordagens que serviram de alicerce na compreensão da realidade atual da rede urbana e do mundo de inter-relações que se processam na região norte paranaense, passaremos agora a analisar os dados e as informações coletadas durante o encaminhamento de nossa pesquisa e que dizem respeito às quatro cidades deste aglomerado urbano.

3.7 - EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA VIÁRIA NORTE-PARANAENSE

Como nossa dissertação analisa a natureza e os tipos de relações existentes entre quatro cidades norte paranaenses e, sabendo-se que os fluxos gerados no interior deste processo se materializam através de diferentes formas de circulação (materiais e imateriais), cabe, pois, apreendê-las em nosso estudo.

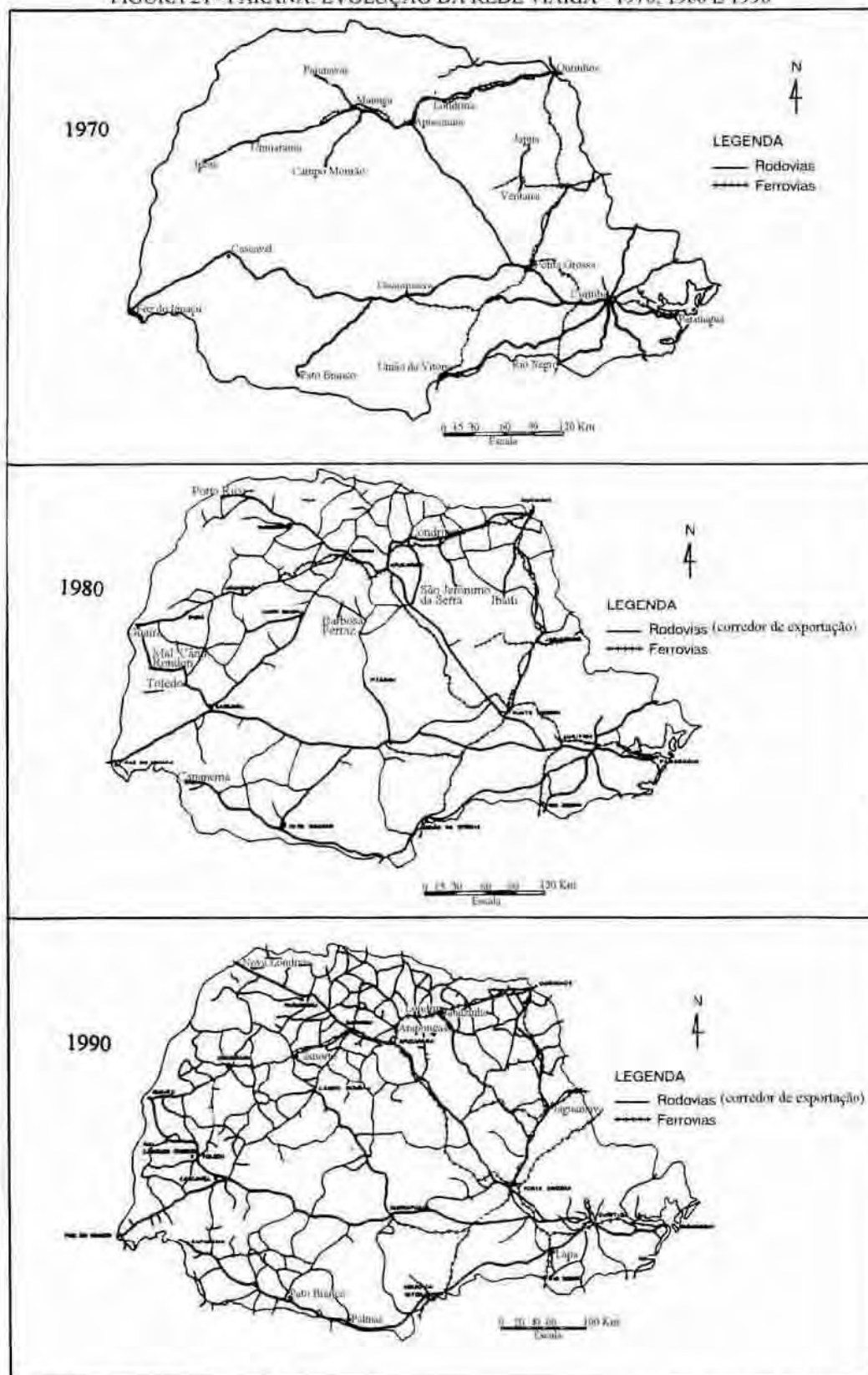
Partindo-se do princípio de que a intensidade dos fluxos aumenta segundo o desenvolvimento das formas de comunicações materiais e imateriais, apresentamos, nesta parte de nossa dissertação, uma breve análise sobre a evolução da estrutura viária do norte do Paraná, pois o sistema de transporte de cargas e passageiros há muito tempo tem sido objeto de estudo na Ciência Geográfica⁵¹. Essa temática ganhou tanto destaque que a disciplina Geografia da Circulação foi introduzida em muitos currículos dos cursos superiores de Geografia.

Para tanto, apoiamo-nos nas figuras 21 e 22, as quais demonstram, nos últimos trinta anos, o desenvolvimento da rede rodo-ferroviária no estado. Observando as figuras, constatamos na década de 1970, que a rede ferroviária já se encontrava definida, reflexo do período de ocupação da região e da economia cafeeira, uma vez que este meio de transporte era utilizado para o escoamento da madeira e de praticamente toda a produção agrícola, servindo também para a circulação de passageiros. Entretanto, seu traçado permaneceu inalterado na década seguinte, sofrendo uma pequena ampliação nos últimos anos graças ao prolongamento, no sentido Guarapuava e Cascavel, da Estrada de Ferro Paraná Oeste S. A. - FERROESTE.

Quanto à malha rodoviária, neste período, ela já estava composta pelas principais vias de circulação, as quais atualmente estão representados pelas rodovias federais: BR-376 e BR-369, que em sua porção norte (eixo Londrina-Maringá) formou-se um importante eixo urbano-industrial, a BR-277, responsável pelo escoamento da produção

⁵¹ CARRUTHERS, na Grã-Bretanha em 1950, desenvolveu uma pesquisa na qual estabeleceu uma ordenação das cidades baseada no movimento do serviço de ônibus. (CARTER, H., 1974, p.117).

FIGURA 21 - PARANÁ: EVOLUÇÃO DA REDE VIÁRIA - 1970, 1980 E 1990



Fonte: Guia 4 Rodas (1971 e 1982), ITCP.

Adaptado de: MORO, 1991.

agrícola do oeste paranaense ao porto de Paranaguá e, na região próxima à capital do estado, as BR-116 e BR-476.

Na década de 1980, verifica-se uma expansão em toda a rede rodoviária, fator que se encontra vinculado ao processo de modernização da agricultura e ao desenvolvimento do setor industrial, uma vez que, para a instauração destas mudanças, fazia-se necessária a ampliação da infraestrutura viária, acarretando, conseqüentemente, o aumento da intensidade dos fluxos.

Neste período, a expansão é mais significativa nas regiões norte e noroeste do estado e, em menor intensidade, na porção sudoeste. Entretanto, observa-se que este crescimento foi proporcionado através da construção de rodovias estaduais.

Não devemos nos esquecer, contudo, de que quando se faz referência a meios de transportes e seus custos, um fato fundamental deve ser levado em consideração “há uma opção política a tomar: quer privilegiar-se o indivíduo ou a coletividade, o econômico ou o social?” (Beaujeu-Garnier, 1983, p.175)

Fazendo-se uma análise histórico-geográfica comparativa, utilizando como variáveis a rede viária e a genealogia dos municípios paranaenses, verificamos que há uma relação direta entre eles. Assim, constata-se que o desenvolvimento da estrutura viária sustenta o processo acelerado de desmembramento dos municípios⁵² localizados sobretudo, nas regiões norte e noroeste do Paraná.

Desta forma, demonstraremos o que acabamos de afirmar por meio da evolução do número de municípios. Em 1960 o estado contava com 162 unidades administrativas, aumentando em 26 na década seguinte, entretanto, é na década de 1990 que o crescimento se acentua. Em 1991, o Paraná já era composto por 323 municípios, chegando ao total de 399 em janeiro de 1997, momento em que foram realizadas mais 48 alterações espaciais.

Assim sendo, na década de 1990, continuamos a observar a criação de estradas estaduais de curtas distâncias, cuja função é interligar as cidades do interior do estado e, indiretamente, servir às áreas urbanas e rurais destes municípios. Atualmente, a região norte

⁵² Não cabe e nem é objetivo da presente pesquisa levantarmos as reais razões das criações destes municípios, uma vez que este fato envolve vários personagens e interesses.

(ao longo do eixo Londrina-Maringá), pela dinamicidade de sua economia, excluindo-se a Região Metropolitana de Curitiba - RMC, é aquela que apresenta uma maior densidade na sua malha viária, como também uma das maiores concentrações territoriais de municípios do estado, conforme pode ser verificado ao compararmos as figuras 02 e 22.

Note-se, contudo, que nos últimos quinze ou vinte anos não se tem implantadas rodovias de grande porte, assim, a figura 22 transmite uma noção de que as regiões oeste e sudoeste do estado, estariam bem dotadas de infraestrutura viária, no entanto, deve-se considerar que esta concepção apenas reflete o fato dos municípios localizados nestas regiões apresentarem uma pequena dimensão territorial, uma vez que esta armadura é composta, em grande parte, por estradas vicinais.

Quanto à rede ferroviária, se no passado ela representava o mais importante meio de transporte da região, atualmente, atravessa-se um período de transição, uma vez que estamos aproximadamente há cinco anos do início do processo de privatização das ferrovias brasileiras.

No Paraná, a malha ferroviária, correspondente a 2,3 mil quilômetros, foi assumida por dois consórcios. A América Latina Logística (ALL) encampou os trechos pertencentes à Rede Ferroviária Federal - RFFSA. A Ferrovia Paraná Oeste - FERROPAR, assumiu os 248 quilômetros da FERROESTE, ligando Guarapuava a Cascavel. As duas consequências imediatas da privatização foram o aumento da produção e a redução do número de empregos. Em 2000, a estimativa das duas concessionárias era movimentar 13,5 milhões de toneladas de cargas, 75% mais do que em 1996, último ano sob o domínio estatal. O número de operários foi reduzido a um terço: de 3,8 mil para os 1,3 mil.⁵³

Atualmente, os trilhos da rede ferroviária paranaense chegam às principais regiões produtoras, levando as cargas ao Porto de Paranaguá, seguindo também em direção a São Paulo e Porto Alegre. Entretanto, há ainda um projeto a ser executado pela concessionária FERROPAR visando a ampliação da rede viária, ligando Cascavel a Foz do Iguaçu, no oeste do estado.⁵⁴ Para retomar o fluxo que apresentava em décadas passadas, ou utilizar-se do

⁵³ Dados extraídos da reportagem: "Privatização impulsiona setor ferroviário." *Jornal de Londrina*, Londrina, 30 outubro 2000. Economia. p. 1A.

⁵⁴ Há ainda uma intenção do governo do estado em prolongar a ferrovia de Foz do Iguaçu até o município de Guaíra.

por intermédio do DER, executou a construção do contorno sul, desviando para esta via de circulação, todo o fluxo não desejado à área urbana.⁵⁵

Seguindo o processo de privatização, as estradas federais e estaduais que formam o “*Anel de Integração*” - unindo os principais pólos econômicos do Paraná (figura 22) - foram concedidas à iniciativa privada, válida para um período de 24 anos. Com efeito, foram instaladas dezenas de praças de pedágios nas rodovias paranaenses, originando sucessivas manifestações contrárias ao alto preço cobrado e a deficiência dos serviços prestados. Vale lembrar que este reflete negativamente para a economia regional, afetando todo aquele que necessita se deslocar com muita frequência (na maioria das vezes para trabalhar).

De acordo com o projeto rodoviário *Anel de Integração*, a Rodovia do Café, entre Londrina e Ponta Grossa, será o primeiro trecho duplicado. A região de Londrina contará com R\$ 280 milhões de investimentos em suas obras. Serão quase 200 quilômetros de estradas recuperadas com obras de duplicação, pistas marginais, terceiras faixas e contornos. A área urbana de Londrina contará com 4,3 quilômetros de vias marginais às rodovias, construções de 15 quilômetros de pistas marginais, 26 quilômetros de contornos de pistas simples, 42 quilômetros de contornos de pistas duplas, 50 quilômetros de terceiras faixas, correções geométricas de 10 quilômetros de traçados, 48 interseções e quatro passarelas.⁵⁶

Diante deste quadro evolutivo da malha viária paranaense, podemos citar como as principais vias de acesso às cidades estudadas, a rodovia federal a BR-369 (sentido leste-oeste). As rodovias estaduais estão representadas pela PR-445 (sentido norte-sul), PR-090 (Ibiporã), PR-545 (Londrina), PR-536 (Cambé) e PR-170 (Rolândia).

Faz-se necessário registrar que o trecho da rodovia BR-369 que liga as cidades em referência é todo em pista dupla (que se estende até Maringá), inclusive com iluminação pública entre as cidades de Ibiporã, Londrina e Cambé, fato este que contribui sobremaneira para os fluxos imensos que foram analisados entre tais municípios.

⁵⁵ O traçado das rodovias e os respectivos contornos ou “desvios” aos quais nos referimos, podem ser observados nas cartas da expansão do tecido urbano, anteriormente apresentadas neste capítulo.

⁵⁶ Extraído da reportagem: “Anel de Integração Rodoviária: uma moderna infra-estrutura viária garantindo o desenvolvimento do Paraná”. *Gazeta do Povo*: Curitiba, 27 junho 1998. Suplemento especial Mercosul-PR, p.6.

Neste sentido, destacamos que as cidades em análise estão localizadas em uma posição geográfica estratégica (acesso fácil e rápido ao Estado de São Paulo e vice-versa, como também em relação aos países do Conesul), soma-se a isso o fato de situarem-se junto aos principais nós de circulação da rede urbana norte-paranaense, favorecendo as relações com todas as regiões do Estado do Paraná.

Após estas considerações a respeito da configuração territorial das cidades pesquisadas, passaremos, então, para a segunda parte desta dissertação, na qual centralizaremos nossas análises na busca de um entendimento no que se refere ao processo de intensificação dos fluxos.

Capítulo 4

ATIVIDADES ECONÔMICAS E CIRCULAÇÃO DE PESSOAS

O espaço é formado de fixos e de fluxos. De acordo com Santos (1996), os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral. Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo.¹

Castells (1999), em sua obra *Sociedade em rede*, propõe que os fluxos sejam entendidos como:

*“(...) seqüências intencionais, repetitivas e programáveis de intercâmbio e interação entre posições fisicamente desarticuladas, mantidas por atores sociais nas estruturas econômica, política e simbólica da sociedade. Práticas sociais dominantes são aquelas que estão embutidas nas estruturas sociais dominantes.”*²

O mundo encontra-se organizado em subespaços articulados tomando-se por base uma lógica global. Não podemos mais falar de circuitos regionais de produção. Com a crescente especialização regional, com os inúmeros fluxos de todos os tipos, intensidades e direções, temos que falar de circuitos espaciais da produção (Santos, 1996, p.49).

Assim sendo, todas as transformações socioeconômicas e espaciais que analisamos, até o momento, como crescimento demográfico, refletindo no aumento do mercado consumidor; modernização da agricultura e conseqüente especialização da produção; acelerada urbanização e conseqüente expansão do tecido urbano; ampliação progressiva da malha viária, maior integração regional e nacional; vieram favorecer novas trocas. Por conseguinte, observamos uma maior complexidade nos fluxos, pautada tanto num aumento em número, quanto numa intensificação e diversificação das relações que se processam no interior da Aglomeração Urbana de Londrina, como também extrapolam os limites desta.

¹ SANTOS, M. *Metamorfoses do espaço habitado*. 4.ed. São Paulo: Hucitec, 1996, p.77.

² CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 2.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1, p.436.

Esta nova dimensão na escala de fluxos se reflete em uma nova configuração espacial segundo a qual há várias redes, pois para cada tipo de fluxo, há uma rede³. Em outras palavras, dependendo do tipo de função ou objetivos de troca, há vários tipos de redes, como: as redes de cidades, redes de comunicação, rede de empresas etc. As suas interconexões reforçam a centralização em torno de nós, que na maioria das vezes, localizam-se nas cidades. Como bem sintetizou Benaduce (1999) em sua tese de doutoramento:

*“A complexidade das mudanças tecnológicas e a extensão delas mostram novas formas de produzir e circular. Essa mudança substancial do modelo capitalista foi marcada por características organizacionais, como a concentração, a flexibilidade, a desconcentração e o acontecer em redes. Dinâmicas econômicas pautadas por novas territorialidades, novas localizações e fluxos, redesenham os nós do sistema capitalista (as metrópoles) e seus papéis, criando uma nova estrutura e as articulando com as antigas redes. As repercussões no espaço geográfico suscitam, novamente, os estudos das redes centradas nas relações entre cidade, empresa e comunicação.”*⁴

Neste processo, a fluidez desempenha papel de destaque, conforme afirmou Santos (1997)

*“a fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado. A produção da fluidez é um empreendimento conjunto do poder público e do setor privado. Cabe ao Estado, diretamente ou por concessões, e aos organismos supranacionais, prover o território dos macrossistemas”*⁵

Neste contexto, podemos verificar que as inter-relações geram um sistema urbano regional, nacional ou mesmo internacional. Beaujeu-Garnier (1983) ao confirmar esta proposição, avança ao ressaltar que *“no caso de uma rede urbana, não são as cidades propriamente ditas que reagem umas sobre as outras, mas os subsistemas (relações comerciais, etapas de migrações, hierarquia dos equipamentos oficiais (...)) que desempenham papel primordial.”*⁶

³ No início do capítulo 11 de sua obra *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*, Milton Santos (1997), cita algumas definições de rede, as quais caracterizam seus aspectos material, social e político.

⁴ BENADUCE, G. M. C. *Intensificação das redes de informações e novas espacialidades*. Presidente Prudente, 1999, p.15.

⁵ SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 2.ed. São Paulo, 1997. p.220.

⁶ BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia urbana*. Lisboa, 1983, p.410.

Não basta apenas produzir, é necessário colocar a produção em movimento. Santos (1997) afirma que no contexto atual, não é mais a produção que preside a circulação, mas é esta que conforma a produção.

“Como, no processo global da produção, a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita, os fluxos se tornam mais importantes ainda para a explicação de uma determinada situação. O próprio padrão geográfico é definido pela circulação, já que esta, mais numerosa, mais densa, mais extensa, detém o comando das mudanças de valor no espaço.”⁷

Se em um primeiro momento verificou-se uma organização hierárquica na qual os fluxos se processavam das cidades menores para as progressivamente maiores, atualmente, existem múltiplas possibilidades de cidades de diferentes padrões se relacionarem. Deste modo, os núcleos urbanos, necessariamente, não mais estabelecem fluxos que possam caracterizar um padrão rígido de hierarquia.

Por conseguinte, perde-se muitas das características que davam suporte a teoria dos lugares centrais. As cidades passam a pertencer a diversas redes, algumas quase virtuais, mas na maior parte com consistência territorial mais fragmentada, conforme destacou Salgueiro

“abrem-se novas relações entre cidade e região, centro e periferia, entre empresas, mais livres e mais flexíveis, relações que não são necessariamente hierárquicas nem baseadas em complementaridades de proximidade”⁸

Não obstante, o termo região que freqüentemente é debatido no campo da geografia, segundo a concepção de Santos (1997), passa ainda a possuir um outro significado, o de lugar.

“A distinção entre lugar e região passa a ser menos relevante do que antes, quando se trabalhava com uma concepção hierárquica e geométrica onde o lugar devia ocupar uma extensão do espaço geográfico menor que a região. Na realidade, a região pode ser considerada como um lugar e vice-versa.”⁹

⁷ SANTOS, 1997, op. cit., p.214.

⁸ SALGUEIRO, T. B. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. *Território*, 1998, n.4, p.45.

⁹ SANTOS, 1997, op. cit., p.132.

Considerando um todo, o espaço é o teatro de fluxos com diferentes níveis, intensidades e orientações. Há fluxos hegemônicos e fluxos hegemonzados, fluxos mais rápidos e eficazes e fluxos mais lentos. O espaço global é formado de todos os objetos e fluxos. A escala dos fluxos materiais e imateriais é tanto mais elevada quanto seus objetos dão prova de maior inovação. Mas só os atores hegemônicos se servem de todas as redes e utilizam todos os territórios (Santos, 1994, p.53).

Partindo-se dessas concepções introdutórias é que tentaremos analisar a dinâmica dos fluxos na aglomeração urbana de Londrina. Contudo, gostaríamos de registrar que nossa empreitada ao trabalhar com o elemento *fluxo* foi difícil devido à ausência de dados, mas mesmo assim foi possível apresentar as análises que se seguem.

4.1 - MOBILIDADE POPULACIONAL NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA

Por distarem umas das outras cerca de 10 Km e contarem com uma relativa facilidade de transportes e de uma boa rede de circulação, Ibiporã, Cambé, Londrina e Rolândia são cidades que apresentam deslocamentos cotidianos pendulares muito intensos, uma vez que, para atender suas necessidades básicas, ou seja, trabalho, comércio, saúde, educação, lazer etc, seus habitantes são obrigados a se dirigirem de um para outro destes centros. Estes deslocamentos podem ser considerados, segundo Beaujeu-Garnier (1983, p.126) como a *“materialização das ligações econômicas que unem o centro e a periferia.”*

Cabe lembrar que Carruthers publicou, ainda na década de 1950, sua pesquisa desenvolvida na Grã-Bretanha a partir da qual estabeleceu uma ordenação das cidades baseada no movimento do serviço de ônibus. Em seu estudo Carruthers citado por Carter, *“Alegava que o tráfego de ônibus é especialmente útil como meio para indicar a nodalidade de qualquer centro.”*¹⁰

Neste sentido, Montenegro (1971) citado por Corrêa, destaca muito bem que *“os fluxos de passageiros se constituem num bom indicador de vida de relação de uma rede urbana desde que se alie ao estudo a intensidade e frequência dos fluxos”*¹¹. Desta forma, acreditamos que o estudo da mobilidade populacional é de vital importância para a compreensão das relações que se processam atualmente entre os municípios estudados.

Antes de desenvolver as análises, é importante apresentar os procedimentos metodológicos que se fizeram necessários durante o processo de pesquisa.

4.1.1 Encaminhamentos e pressupostos metodológicos

¹⁰ CARTER, H. *El estudio de la geografía urbana*. 1974, p.117.

4.1.1.1 Coleta de dados: o universo de pesquisa

Com a finalidade de determinarmos o número de passageiros, o nome das linhas e empresas responsáveis pelo transporte metropolitano e regional nas ligações entre as cidades de Ibiporã, Cambé, Londrina e Rolândia, entramos em contato com o Departamento de Estradas de Rodagem - DER, mais especificadamente com a Divisão dos Serviços de Transporte Comercial - DSTC, com sede em Curitiba, órgão (até então) responsável pela autorização, acompanhamento e fiscalização deste tipo de transporte no estado do Paraná.

Concomitantemente aos contatos com o DSTC¹² e visando a obtenção de dados mais detalhados, ou seja, a intensidade e frequência (passageiros por horário) dos deslocamentos dos moradores e usuários de transporte “metropolitano”¹³ entre as cidades de Cambé, Londrina e Ibiporã, coletamos dados junto a TIL (Transportes Coletivos Ltda), com sede em Londrina.

Com este mesmo objetivo, mas agora para identificar os fluxos populacionais entre usuários de transportes em linhas regionais, e, de posse das primeiras informações fornecidas pelo DSTC, entramos em contato com as empresas Viação Garcia Ltda (empresa de ônibus pioneira na região) e Viação Ouro Branco S/A, ambas sediadas em Londrina; Empresa Princesa do Ivaí Ltda (Jandaia do Sul/PR), Viação Jóia Ltda (Ibaiti/PR) e Expresso Nordeste Ltda (Campo Mourão/PR), que juntas correspondem à totalidade das empresas de transporte comercial de passageiros, responsáveis pelas ligações entre os núcleos urbanos estudados.

Entretanto, conforme frisamos no primeiro capítulo, com exceção da Viação Garcia e Ouro Branco, as outras empresas não atenderam nossas incessantes solicitações.

¹¹ CORRÊA, R. L. Hinterlândias, hierarquias e redes: uma avaliação da produção geográfica brasileira. In: CARLOS, A. F. A. (org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: Edusp, 1994, p.335.

¹² Durante o processo de privatização do sistema viário ocorrido no Paraná, ocorreram várias mudanças nos diversos segmentos ligados ao setor de transporte, como a extinção e criação de alguns departamentos, alterações de competências em outros etc. Neste contexto, o setor responsável pelas informações analisadas nesta pesquisa, passou a ser à Coordenadoria de Concessões e Pedagiamento, também com sede em Curitiba.

¹³ O termo metropolitano é utilizado, no mesmo sentido daquele empregado pelo DER, ou seja, para diferenciá-lo do transporte regional de passageiros. Este último, abarca aquelas linhas de ônibus tradicionalmente utilizadas/conhecidas pelas pessoas que necessitam deslocar-se para distâncias maiores.

Mas, como ficará evidenciado, este fato não comprometeu o prosseguimento ou resultado final da presente pesquisa.

Faz-se necessário ressaltar que, até o final de 1998, o transporte comercial de passageiros entre a cidade de Rolândia e os demais municípios que compõem a aglomeração urbana de Londrina, era realizado por cinco empresas de ônibus¹⁴ que operavam em linhas regionais, fato este que obrigava os rolandenses a subir ou descer dos ônibus apenas nos terminais rodoviários municipais (localizados na área central das cidades), o que dificultava e prolongava o tempo gasto para este traslado.

No entanto, a partir de dezembro de 1998, a empresa Viação Garcia Ltda responsável pelo transporte do maior número de passageiros em linhas regionais entre Rolândia e os outros três municípios pesquisados, passou a “explorar” o transporte metropolitano entre os municípios de Cambé, Londrina e Rolândia, fato este que contribuiu para uma maior frequência de horários, rapidez, além de diminuir o custo da passagem.¹⁵

Se, em um primeiro momento, esta empresa informou os dados sobre o fluxo de passageiros nas linhas regionais de sua responsabilidade, o mesmo não aconteceu quando solicitamos as informações referente aos deslocamentos relativos ao transporte metropolitano. Assim sendo, utilizamos os dados que já havíamos obtido.

A tabela 02 e a figura 23 na página seguinte demonstram, num período de um ano, o total de passageiros transportados pelas empresas de ônibus acima referidas, bem como o fluxo mensal de usuários entre as respectivas cidades da aglomeração urbana de Londrina. Contudo, no anexo “B” (páginas 228-9), apresentamos uma tabela mais detalhada, a qual demonstra o total de passageiros transportados mensalmente, estratificando-os por linha e por empresas de ônibus.

¹⁴ Viação Garcia Ltda, Viação Ouro Branco S/A, Empresa Princesa do Ivaí Ltda, Expresso Nordeste Ltda e Viação Jóia Ltda, eram as empresas de ônibus que possuíam autorização da Divisão de Serviços de Transporte Comercial - DSTC, para operar o transporte regional de passageiros entre as quatro cidades objeto de estudo da presente pesquisa. Além destas, a Transportes Coletivos Ltda - TIL possui autorização deste mesmo órgão para explorar o transporte metropolitano entre Ibiporã, Londrina e Cambé.

¹⁵ A empresa Viação Ouro Branco atualmente também mantém uma linha de ônibus “metropolitano” interligando as cidades de Londrina e Jataizinho, passando pela principal via de acesso de Ibiporã.

**TABELA 02 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
TOTAL DE PASSAGEIROS
OUTUBRO DE 1996 A SETEMBRO DE 1997**

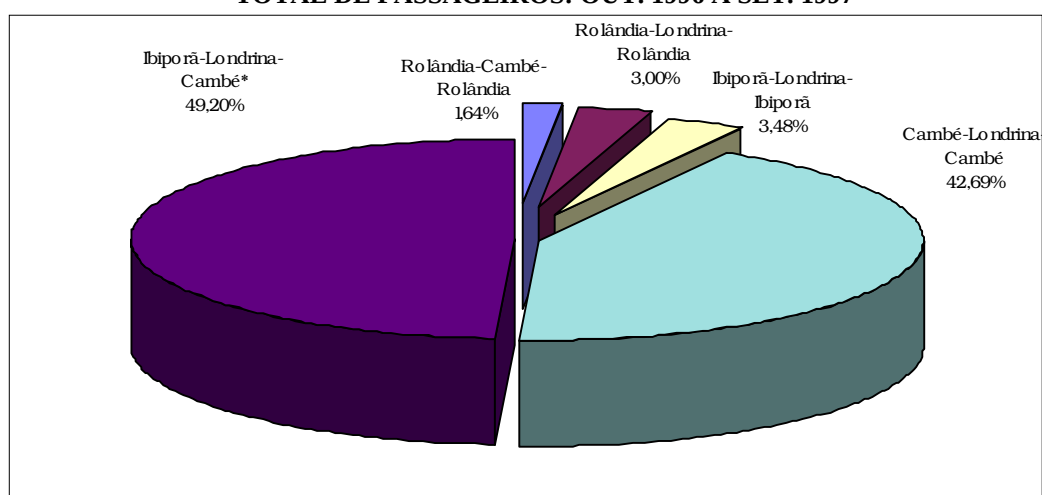
LIGAÇÃO	TOTAL	MÉDIA MESAL	(%)
Cambé-Rolândia/Rolândia-Cambé	172.880	14.407	1,64
Londrina-Rolândia/Rolândia-Londrina	316.189	26.349	3,00
Londrina-Ibiporã/Ibiporã-Londrina*	366.489	30.541	3,48
Londrina-Cambé/Cambé-Londrina	4.500.958	375.080	42,69
Ibiporã-Londrina-Cambé/Cambé-Londrina-Ibiporã	5.187.455	432.288	49,20
TOTAL GERAL	10.543.971	878.665	100,00

Fonte: DSTC e TIL, 1998.

Org.: TAVARES, J. H., 1998

* DSTC não divulgou o nº passageiros de nov./1996 na linha Ibiporã-Londrina (via Av. Estudantes), para chegarmos ao total anual consideramos, para este período, a média mensal da linha

**FIGURA 23 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
TOTAL DE PASSAGEIROS: OUT. 1996 A SET. 1997**



Fonte: DSTC e TIL, 1998

Org.: Tavares, J. H., 1998

4.1.1.2 Amostragem e as enquetes

Com base nas informações fornecidas pelas referidas empresas, isto é, sabendo-se agora do nosso universo de pesquisa e, para efeito de aplicação de enquetes, passamos então a determinar o tamanho amostral.

Para tanto, entramos em contato com docentes do curso de estatística da FCT/UNESP e da UEL para nos auxiliar nesta tarefa. Após analisarem as enquetes, bem como explicarmos sobre os objetivos pretendidos, concluímos que, para efeito do cálculo amostral poderíamos utilizar a tabela elaborada por Krejcie & Morgan (1970) e apresentada na obra

Quantificação em Geografia, de Gerardi & Silva (1981)¹⁶. Verificamos que este método oferece um erro amostral tolerável de cerca de cinco por cento, margem de erro aconselhável diante do tamanho da população de nossa pesquisa.

Deste modo, as tabelas abaixo demonstram o universo de pesquisa, bem como o total de enquetes que foram aplicadas em cada linha de ônibus.

TABELA 03 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
MÉDIA MENSAL DE PASSAGEIROS E ENQUETES

LIGAÇÕES Cidades/Bairros	TOTAL ANUAL	MÉDIA MENSAL	(%)	ENQUETES	
				Amostra	Aplicadas
Londrina-Ibiporã (Av Estud.)*	366.489	30.541	7,53	29	30
Londrina-Cambé (Jd Tupy)	113.796	9.483	2,34	9	12
Londrina-Cambé (Pq Ana Rosa)	1.210.159	100.847	24,87	98	101
Londrina-Cambé (Jd Sto Amaro)	993.225	90.293	22,27	88	92
Londrina-Cambé (Jd Silvino/Band.)	423.801	35.317	8,71	35	35
Londrina-Cambé (Jd Silvino/Cacique)	441.571	36.798	9,07	36	36
Cambé-Londrina (Shop. Catuaí)	594.715	49.560	12,22	48	54
Londrina-Cambé/Ana Eliza (PR 445)	587.763	48.980	12,08	48	51
Londrina-Cambé/Ana Eliza (Cacique)	44.417	3.701	0,91	4	6
SUBTOTAL	4.775.936	405.519	100,0	395	417
Cambé-Rolândia/Rolândia-Cambé	172.880	14.407	35,3	88	88
Londrina-Rolândia/Rolândia-Londrina	316.189	26.349	64,7	160	160
SUBTOTAL	489.069	40.756	100,0	248	248
Ibiporã-Londrina-Cambé	5.187.455	432.288	100,0	365	395
SUBTOTAL	5.187.455	432.288	100,0	365	395
TOTAL GERAL	10.452.460	878.563		1.008	1.060

Fonte: DSTC, TIL - Transportes Coletivos Ltda, 1998
 * DSTC não divulgou o nº passageiros de nov./1996 na linha Ibiporã-Londrina (via Av. Estudantes), para chegarmos ao total anual consideramos, para este período, a média mensal da linha

Org.: TAVARES, J. H., 1999

Observando a tabela 03, verificamos que nossa enquête envolveu um universo de pesquisa de praticamente 15.000 pessoas, as quais participam, diariamente, dos deslocamentos pendulares entre as cidades de Ibiporã, Cambé, Londrina e Rolândia. Estes habitantes promovem, no mínimo, um fluxo de mais de 878 mil passageiros por mês.

Constata-se que o fluxo dos habitantes de Rolândia é mais intenso em direção à cidade de Londrina, sendo 82% mais significativo para este grande centro do que para o município vizinho, Cambé.

Ainda para efeitos de aplicação das enquetes, faltava estabelecer a amostragem entre: a) os passageiros por horários; b) passageiros por linhas; c) passageiros por

¹⁶ GERARDI, L. H. de O e SILVA, B. C. N. *Quantificação em Geografia*. São Paulo: Difel, 1981, p.20.

sentido das linhas (por exemplo, ida: Londrina-Ibiporã; volta: Ibiporã-Londrina). Portanto, partindo dos valores absolutos, estabelecemos a proporcionalidade desejada utilizando o cálculo de porcentagem simples, de maneira que as linhas e horários que possuíam mais passageiros, relativamente deveriam ser aplicadas (proporcionalmente) mais enquetes. Salientamos que este procedimento foi avalizado pelo Departamento de Estatística da UEL que, analisando os objetivos das enquetes, concordou com este tipo de metodologia.

No caso específico da linha Ibiporã-Cambé, estabelecemos o tamanho da amostra para cada um dos quatro sentidos que compõem a linha, uma vez que a mesma é responsável por cerca da metade do fluxo de passageiros (51,67%), entre as cidades de Cambé, Ibiporã e Londrina.

TABELA 04 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
TOTAL DE PASSAGEIROS E ENQUETES - LINHA IBIPORÃ-CAMBÉ: OUT. 1997

SENTIDO DA LINHA: IBIPORÃ-CAMBÉ	PASSAGEIROS		ENQUETES	
	(Nº)	(%)	Amostra	Aplicadas
LONDRINA-IBIPORÃ	96.479	21,80	80	81
IBIPORÃ-LONDRINA	125.995	28,47	104	113
LONDRINA-CAMBÉ	110.756	25,03	91	93
CAMBÉ-LONDRINA	109.326	24,70	90	108
TOTAL GERAL	442.556	100,00	365	395

Fonte: DSTC, TIL - Transportes Coletivos Ltda

1998

Org.: TAVARES, J. H.,

Concomitantemente ao estabelecimento destes cálculos amostrais, procedemos à elaboração do modelo da enquete (anexo C, p. 230). As enquetes foram elaboradas de forma que possibilitassem encontrar respostas a algumas perguntas, como por exemplo: há quanto tempo a pessoa residia em sua cidade? quais os principais motivos que levavam as pessoas a se deslocarem de uma cidade à outra? qual a frequência destes deslocamentos pendulares?

Com o intuito de verificar o comportamento dos passageiros diante de nosso trabalho, se o modelo elaborado precisaria de pequenos ajustes, bem como o tempo dispensado para cada aplicação, realizamos, em meados de 1998, algumas enquetes piloto.

Finalizadas todas estas etapas anteriores, o próximo passo consistiu na “definitiva” coleta de dados *in loco*, fase em que foram aplicadas as referidas enquetes.

Determinamos como locais onde seriam abordados os usuários de transporte comercial de passageiros: pontos de ônibus, terminais rodoviários e interior dos veículos durante o seu deslocamento.

As enquetes foram aplicadas em duas etapas, obedecendo os critérios anteriormente delineados, ou seja, entre as segundas e sextas-feiras, ambas compreenderam períodos letivos escolares. A primeira foi realizada na segunda quinzena do mês de novembro de 1998, abrangeu as pessoas que se deslocavam entre Ibiporã, Cambé e Londrina, segundo a empresa TIL - Transportes Coletivos Ltda.

A segunda etapa foi realizada entre os dias 24 de maio a 18 de junho de 1999 e compreendeu especialmente os moradores de Rolândia que se deslocavam utilizando os serviços da Viação Garcia Ltda.

Quanto ao horário, as enquetes foram aplicadas entre 5h00 e 19h59, isto é, compreendendo o intervalo de tempo desde a saída até o retorno dos trabalhadores à sua residência. Todavia, 30,94% ou, 328 enquetes, foram aplicadas entre as 7h00 e 9h59 e, 382, que representa 36,03% do total, foram realizadas durante o horário das 17h00 e 18h59. Na medida do possível, tentamos alcançar esta proporcionalidade porque estes horários coincidem com os horários de pico, conforme demonstraram os dados coletados.

Rocha (1999) faz uma análise crítica sobre a natureza desta maior frequência em horários de pico, ressaltando que nos dias e horários “úteis ao capital”, o intervalo dos transportes coletivos é bem menor que nos momentos de “*tempo livre*” do trabalhador.

“A organização dos transportes públicos, prioritariamente, se deve às necessidades do capital no deslocamento da força de trabalho. É a partir destas necessidades que se racionaliza o sistema de transporte. O argumento é a da demanda, o racionalismo como álibi para o lucro das empresas de transporte coletivo.”¹⁷

¹⁷ ROCHA, A. S. da. Espaço e política na centralidade da periferia. In: *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p. 162.

Faz-se necessário registrar (como veremos a seguir) que as enquetes abarcaram praticamente todas as linhas e sentidos existentes nas duas empresas responsáveis pelo transporte “metropolitano”, desde que o número de passageiros/mês atendessem as exigências e proporções relatadas a pouco.

Após estas considerações preliminares, que comprovam um intenso deslocamento pendular diário entre os habitantes da Aglomeração Urbana de Londrina, passaremos agora a analisar os dados obtidos, devidamente tabulados e sistematizados, referentes à aplicação das enquetes junto aos usuários de transporte metropolitano de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia. Desse modo, no decorrer do texto, o leitor poderá acompanhar, mediante tabelas, os coeficientes das respostas atribuídas pelos entrevistados diante das questões formuladas por meio das enquetes (modelo no anexo C, p. 230).

4.1.2 Caracterização dos deslocamentos pendulares

Após a coleta de dados sobre o transporte metropolitano, lançamos uma hipótese inicial: as pessoas deslocam-se, *no mínimo*, duas vezes ao dia, ou seja, uma vez quando partem de sua residência e outra quando retornam à sua cidade de origem. A constatação deste fato era indispensável para a aplicação das enquetes, uma vez que auxiliaria no entendimento da proporcionalidade do fluxo nos dois sentidos das linhas, ou seja, ida e volta. Partindo deste princípio, elaboramos a tabela 05, a qual confirma esta hipótese, uma vez que demonstra que a relação entre os sentidos, no conjunto das linhas, é de praticamente cinquenta por cento.

TABELA 05 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
TOTAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
OUTUBRO DE 1997

LINHAS	IDA	(%)	VOLTA	(%)	TOTAL
Londrina-Ibiporã (Via Av. dos Estudantes)	14.486	43,4	18.910	56,6	33.396
Londrina-Cambé (Jardim Tupy)	3.244	34,1	6.281	65,9	9.525
Londrina-Cambé (Pq. Ana Rosa / Via Dalto)	49.186	49,6	49.908	50,4	99.094
Londrina-Cambé (Jardim Santo Amaro)	41.136	48,1	44.389	51,9	85.525
Londrina-Cambé (Jd Silvino/Via Jd Bandeirantes)	16.291	49,7	16.507	50,3	32.798
Londrina-Cambé (Jd Silvino / Via Cacique)	17.765	52,2	16.293	47,8	34.058
Cambé-Londrina (Shopping Catuaí)	34.007	51,0	32.688	49,0	66.695
Londrina-Cambé (Jd Ana Eliza/Via Rodovia PR 445)	24.637	49,8	24.881	50,2	49.518
Londrina-Cambé (Jd. Ana Eliza / Via Cacique)	1.379	34,6	2.602	65,4	3.981
Cambé-Rolândia (linha: 001.0212-500)	6.184	47,9	6.716	52,1	12.900
Cambé-Rolândia (linha: 003.0222-500)	5	3,5	138	96,5	143
Londrina-Rolândia (linha: 001.0212-500)	9.190	49,7	9.283	50,3	18.473
Londrina-Rolândia (linha: 003.0222-500)	565	46,2	659	53,8	1.224
TOTAL GERAL	218.075	48,8	229.255	51,2	447.330

Fonte: DSTC, TIL - Transportes Coletivos Ltda, Viação Garcia Ltda, 1999

Org.: Tavares, J. H., 1999

Somando-se o total das últimas duas tabelas apresentadas, as quais referem-se aos deslocamentos entre os residentes de Ibiporã e Cambé, verificamos que, diariamente, cerca de 15 mil pessoas promovem um fluxo em direção à cidade de Londrina.

Tomando-se como base esses dados, constatamos que a mobilidade populacional alcança os índices apresentados no relatório preliminar do Plano Diretor de Londrina, o qual trata de deslocamentos cujo destino seja apenas a cidade de Londrina.

“Diariamente até o Município de Ibiporã há cerca de 125 partidas de ônibus transportando aproximadamente 5.000 pessoas num percurso de 10 Km. Para o Município de Cambé, onde o uso do solo é mais intenso entre os limites municipais, principalmente próximo às vias de acesso, há cerca de 260 partidas de ônibus, transportando diariamente 11.000 pessoas, cujo trajeto é também cerca de 10 Km, através de diferentes vias de acesso com destinos específicos aos bairros cambeenses.”¹⁸

¹⁸ Prefeitura Municipal de Londrina. *Plano Diretor de Londrina* (documento para discussão), 1994, s/p.

A este fluxo, soma-se o número de veículos que, segundo pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL, ultrapassa mais de 25 mil.

*“13.500 veículos procedentes de Cambé; 11.595 procedentes de Ibiporã. Mesmo que se considere uma pessoa por veículo, esses totais se somados às pessoas transportadas de ônibus, tem-se aproximadamente 42.000 pessoas dirigindo-se diariamente **para Londrina**.”*¹⁹ (grifo nosso)

Ainda sobre o fluxo de automóveis, de acordo com dados do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, circulam diariamente pela BR-369 (principal rodovia de ligação entre as cidades), em média, 35 mil veículos entre Londrina e Cambé, e quase 20 mil entre Londrina e Ibiporã; números computados nos dois sentidos.²⁰ Entretanto, cabe lembrar que o movimento de automóveis é sempre maior nos dias úteis.

Relacionando-se estas duas estatísticas, verificamos que os dados do DNER são duas vezes maiores que aqueles levantados pelo IPPUL.

Vale ainda lembrar que o município de Londrina, em julho de 1998 possuía uma frota de 151.474 veículos (143.835 nacionais e 7.639 importados), no mês seguinte este número saltou para 152.353, ou seja, aumento de 879 veículos. Se cruzarmos estes dados com o levantamento do IBGE, o município apresenta uma média de um veículo para cada 2,81 habitantes. Além desta enorme concentração, a chefe da Circunscrição Regional de Trânsito - CIRETRAN, lembra que a Polícia Militar calcula que nos primeiros dez dias de cada mês mais 10 mil veículos de outras cidades circulem pelas ruas de Londrina.²¹

Em 1994, a cidade apresentava uma média de 1 veículo para cada 3 habitantes, índice considerado igual ao do Japão e três vezes maior que a relação veículo/hab. na Alemanha. Naquele ano número de veículos em Londrina chegava a ser 3,5 vezes maior que a média nacional, de 14,5 habitantes por veículo.²²

¹⁹ Prefeitura Municipal de Londrina, 1994, op. cit., s/p.

²⁰ COSTA, Osmani. Trabalho e negócios unem populações. *Jornal Folha de Londrina*, 24 agosto 1997, p.4.

²¹ Cidade tem 1 veículo para 2,8 habitantes. *Jornal de Londrina*, Londrina, 20 setembro 1998. Cidade. p.7A.

²² Dados publicados em julho de 1994 pelo *Jornal Meio & Mensagem*, citado pelo *Jornal de Londrina*, 20/09/1998.

Apoiando-nos, ainda, nos dados fornecidos por estas empresas de ônibus²³ e sobretudo, no resultado de nossas enquetes²⁴, objetivando proporcionar uma melhor e rápida visualização da intensidade e sentido dos deslocamentos pendulares entre os habitantes das cidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, elaboramos a figura 24. Lembramos que, como demonstraremos mais adiante, a causa principal destes fluxos é o deslocamento diário residência-trabalho-residência. A figura demonstra que a cidade de Cambé participa com mais de 40% dos deslocamentos que se destinam a Londrina, ao passo que os municípios de Ibiporã e Rolândia contribuem com cerca de 16% cada um. Em contrapartida, observamos uma corrente de trabalhadores da cidade de Londrina em direção a Cambé, os quais correspondem a 8% do conjunto dos fluxos.

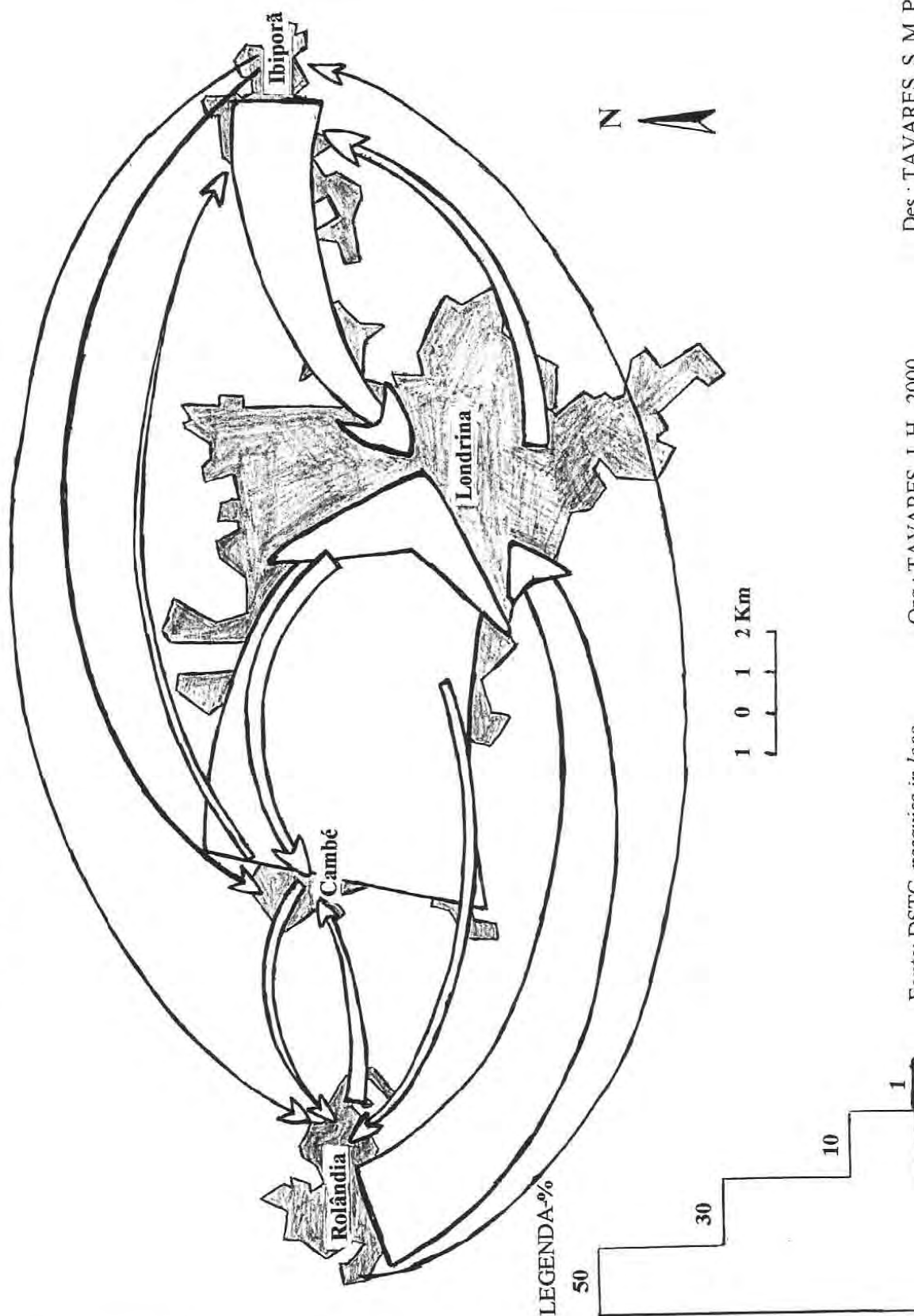
Na seqüência, apresentamos a figura 25 do movimento diário de passageiros da linha Ibiporã-Cambé, a qual expressa a intensidade e sentido dos fluxos nos vários sentidos e horários nos quais os ônibus circulam. Note-se que antes do horário comercial as pessoas se dirigem à Londrina e, no final da tarde, ao contrário, estes fluxos se invertem.

Esta força de atração exercida por Londrina é possibilitada, sobretudo, pela demanda de força de trabalho, entendida não somente como a gerada pelas empresas industriais mas também pela resultante da expansão dos serviços, como destacou Singer (1987, p.40), tanto dos que são executados por empresas capitalistas como os que são prestados por repartições governamentais, empresas públicas e por autônomos.

²³ Total de passageiros transportados no período de out./1996 à dez./1997 (Anexo B).

²⁴ Quanto ao sentido do deslocamento partindo da residência – questão “E” da enquete (Anexo E, tabela C).

**FIGURA 24 – AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: DESLOCAMENTOS
POR TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO – 1998**

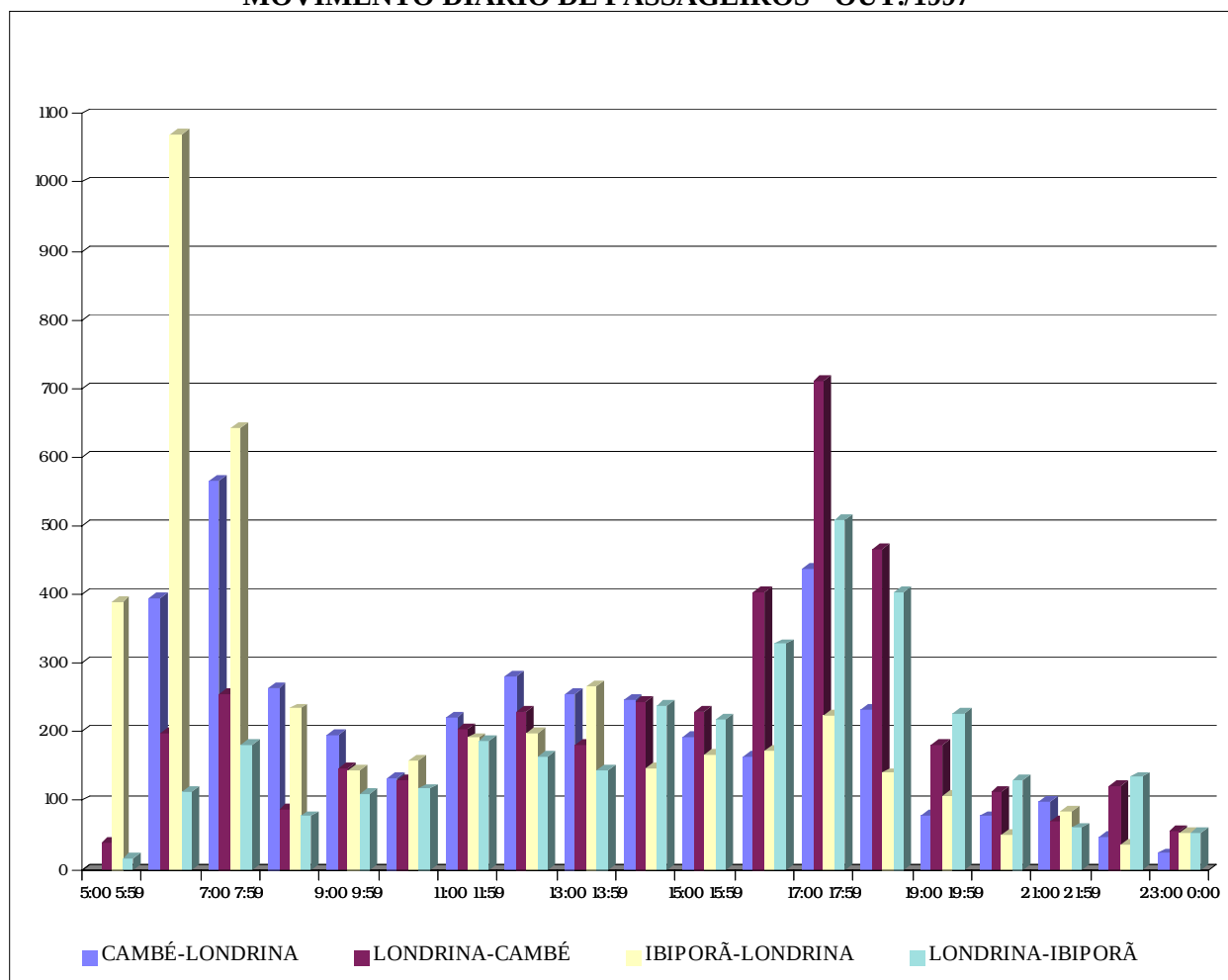


Fonte: DSTC, pesquisa *in loco*.

Org.: TAVARES, J. H., 2000

Des.: TAVARES, S. M. P.

**FIGURA 25 – CAMBÉ, IBIPORÃ E LONDRINA: TRANSPORTE METROPOLITANO
MOVIMENTO DIÁRIO DE PASSAGEIROS - OUT./1997**



Fonte: Transportes Coletivos Ltda - TIL, 1998.

Org.: Tavares, J. H., 1998.

No anexo “D” (páginas 231-5), na parte final da dissertação, apresentamos vários gráficos nos quais demonstramos a relação, para cada linha, entre o número de passageiros transportados e seus respectivos horários, possibilitando ao leitor visualizar a intensidade e o sentido dos fluxos relativos aos movimentos pendulares cotidianos dos habitantes das cidades de Cambé, Ibiporã e Londrina.²⁵

²⁵ Salientamos que a elaboração destes gráficos só foi possível porque a TIL nos concedeu acesso às cópias dos relatórios enviados para Curitiba, o mesmo não acontecendo com a empresa Viação Garcia, responsável pela linha que atende a cidade de Rolândia. Não obstante, o Departamento de Estradas e Rodagem – DER, na capital do estado, não apresentava estes dados estratificados por horário, motivo pelo qual não estamos demonstrando estes fluxos por horário na linha que serve a cidade de Rolândia.

A partir deste momento centralizaremos nossas análises nos resultados obtidos mediante a aplicação das enquetes. Todavia, caso o leitor necessite de maior detalhamento sobre as questões aqui abordadas, ressalvamos que todas as respostas dos entrevistados estão sistematizadas em forma de tabelas no anexo “E” (páginas 236-7).

Embora tenhamos constatado que, em alguns horários, o fluxo de homens e mulheres não apresentassem a mesma proporção, analisando-se o total de usuários entrevistados, observamos que a pesquisa abordou 50,3% e 49,6% de pessoas do sexo feminino e masculino, respectivamente (anexo E, tabela A).

Do total dos 1.060 usuários entrevistados, 613 ou, 57,8% possuíam idade entre 16 e 35 anos. Destes, 54,48% enquadravam-se na faixa etária entre 16 e 25 anos. Cabe ressaltar ainda que 14,3% dos passageiros apresentavam idade superior a 51 anos (anexo E, tabela B).

Quanto ao sentido do deslocamento partindo da residência, as enquetes apresentaram resultado já esperado: o fluxo de pessoas em direção à cidade de Londrina é maior que para os outros centros urbanos (anexo E, tabela C; p. 236).

De fato, as enquetes realizadas com os usuários de transporte metropolitano (inter-municipais), mostrou que o município de Cambé, que conta praticamente o mesmo número de habitantes que Ibiporã e Rolândia juntos, fornece também cerca da metade de trabalhadores urbanos para Londrina, ou seja, 46,3%. Em contrapartida as outras duas pequenas cidades são responsáveis, respectivamente, por 16,9% e 16,0% da mobilidade populacional, cujos habitantes convergem para a outra cidade de maior porte.

Outro fato que merece menção é que o fluxo inverso, embora em menor número, também ocorre, ou seja, os habitantes de Londrina participam com 13,68% destes movimentos pendulares, e 8% deste fluxo dirigem-se ao município de Cambé. Para Ibiporã e Rolândia deslocam-se 3,4% e 2,2% londrinenses, respectivamente. O que nos intriga é que este fato costuma ser deixado de lado ou ser simplesmente ignorado pela sociedade local. Observa-se, contudo, que o motivo desta “desinformação” pode estar vinculado a questões ideológicas que vêm sendo impostas pela mídia, poder público e classe dominante da “metrópole”.

Relacionando-se a causa dos fluxos (questões I e J das enquetes) e seus sentidos (questões H e K), pode-se estabelecer, conforme ressaltou Ferrari (1977), dois tipos genéricos de fluxos econômicos: de dominância e de dependência.

“Entre dois pontos A e B dois tipos de fluxos podem se estabelecer. Nem sempre o sentido do fluxo A para B, por exemplo, indica dependência de B com relação a A. Exemplo: O fluxo de população obreira de A para B indica, ao contrário, uma dependência de A com relação a B. Se o fluxo fosse de mercadorias entre A e B, o sentido do fluxo indicaria uma nítida dependência de B com relação a A ou uma dominância de B sobre A.”²⁶

Deste modo, temos sempre que levar em consideração não somente a intensidade do fluxo, como também e, sobretudo, sua causa. Assim, quando se trata de prestação de serviços, verificamos que as cidades vizinhas são extremamente dependentes de Londrina. Entretanto, há que se considerar que a região é um sistema aberto (Beaujeu-Garnier, 1983), no qual ocorrem relações tanto internas quanto externas. Com efeito, Londrina também é favorecida neste processo, uma vez que uma cidade por si só não é capaz de subsistir.

Com base nessa perspectiva é interessante analisar os resultados de outra questão. Quando perguntamos aos entrevistados qual o motivo que os estava levando a se deslocar para outro município, do total de 1.060 pessoas, nada menos que 679, ou 64%, responderam que é o trabalho.

Não podemos nos esquecer que este tipo de deslocamento tornou-se paulatinamente mais intenso, reflexo de um processo mais amplo, isto é, sabe-se que a forma das cidades foi se modificando na medida que se desenvolveram as técnicas de transporte, reflexo do progresso técnico que acompanhou a Revolução Industrial. Neste sentido, Johnson (1974), resalta que

“O papel representado pelo transporte neste processo refletiu no interior das cidades (a uma escala grande) por uma separação relativa entre o lugar de trabalho e o lugar de residência; esta separação foi possível porque a maioria dos habitantes das cidades se acostumaram a efetuar deslocamentos diários cada vez mais distantes a seus lugares de trabalho.”²⁷

²⁶ FERRARI, C. *Curso de planejamento municipal integrado*. São Paulo, 1977, p.192-3.

²⁷ JOHNSON, J. H. *Geografia Urbana*. Barcelona: Oikos-tau, 1974, p.60-1.

No que se refere à questão dos deslocamentos entre local de residência e o local de trabalho, Hijjar (1980), mostra-nos que os mesmos são estruturados a partir da segregação (*sic*) espacial existente entre as diferentes atividades urbanas, estando apoiados no desenvolvimento da tecnologia de transporte. Neste contexto,

*“organizam-se deslocamentos que envolvem tempos e custos diversos, realizados pelos indivíduos de acordo com a renda e/ou o poder de decisão que se pode ter na escolha do local de residência bem como em função da própria infra-estrutura de transporte existente.”*²⁸

A tabela 06, comprova a afirmação de que o trabalho é a principal razão dos deslocamentos, correspondendo a 64% do total. As outras causas da mobilidade populacional como saúde, compras, estudo, lazer, são responsáveis por índices que variam entre 8,4% a 6,0%. Resgatando o pensamento de Santos (1996a), lembramos que,

*“de modo geral, o preço do transporte aumenta menos que o dos demais fatores da produção e a redução do custo das viagens possibilita às pessoas escolher onde adquirir bens e serviços, que freqüentemente vão buscar em lugares mais distantes, mas onde os preços praticados oferecem maiores atrativos. Naturalmente, os que fazem essas viagens de consumação são os que dispõem de mobilidade. Essa mobilidade no território é aliás, negada aos que dispõem de menos renda.”*²⁹

TABELA 06
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
TRANSPORTE METROPOLITANO - MOTIVO DO DESLOCAMENTO

OPÇÕES de Respostas	LINHAS / SENTIDOS (IDA E VOLTA)													TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	A Rosa Londrina	Sto Am. Londrina	Cambé Shopping	A Eliza Londrina	J Silvino Londrina	Ibip-Lond (Av. Est.)	J Tupy Londrina	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(Nº)	(%)
1 trabalho	77	52	58	57	75	63	19	36	43	25	12	53	109	679	64,06
2 compras	9	7	13	3	10	4	6	7	6	0	0	10	14	89	8,40
3 estudo	1	10	4	4	2	5	14	5	7	2	0	2	12	68	6,42
4 lazer	10	4	5	5	2	4	9	2	3	2	0	10	8	64	6,04
5 saúde	8	12	12	6	8	8	1	4	6	1	0	1	10	77	7,26
6 outro	8	8	16	6	4	8	5	3	6	0	0	12	7	83	7,83
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999.

Org.: Tavares, J. H., 1999.

²⁸ HIJJAR, E. A. *Conjuntos Habitacionais e deslocamentos para trabalho e compras*. Anais 4º ENG, Rio de Janeiro, 1980, p.107.

²⁹ SANTOS, 1996a, op. cit., P.56.

As enquetes revelaram também que os habitantes de Rolândia são menos dependentes dos serviços de saúde de Londrina se comparados aos das cidades de Iporã e Cambé. Abordaremos adiante esta questão mais de perto.

Detectamos também que alguns moradores de Rolândia não chegam a se deslocar até Londrina para comprar algo como por exemplo, peças em geral (automóveis, máquinas, equipamentos etc), dirigindo-se para isso até a cidade de Cambé, que além de ser mais próxima e possuir um comércio mais diversificado, desempenha uma quantidade maior de papéis urbanos, o que leva a um nível maior de complexidade funcional que Rolândia.

Se por um lado, na teoria da centralidade as pessoas percorriam distâncias mais curtas para buscar aqueles artigos e serviços que necessitavam com maior frequência. Por outro lado, temos que considerar também um outro aspecto, que está ligado à natureza destes deslocamentos, o qual foi detectado por Murdie (1965) em seu estudo comparativo entre os hábitos de consumo dos Canadenses Modernos e dos Menonitas.³⁰

Murdie concluiu que, pelo fato da antiga ordem dos Menonitas utilizarem até então o mesmo tipo de roupa que seus antepassados, não sentiam interesse pela moda, assim sendo compravam suas roupas no mesmo local ou no comércio mais próximo. Sabendo-se que as novas modas são lançadas nos grandes centros, propagando-se segundo uma escala hierárquica, os Canadenses Modernos culturalmente influenciados pelas tendências da moda, deslocavam-se a distâncias relativamente maiores para poder adquirir seus artigos de vestuário.

Reportando estas análises para a realidade da Aglomeração Urbana de Londrina, verifica-se que, dialeticamente, convivem no espaço urbano pessoas que possuem hábitos de consumo diferenciados. Guardando-se as devidas proporções, de um lado estão os indivíduos com hábitos de consumo mais tradicionais (muitas vezes ligados à sua educação familiar) cuja personalidade se assemelha mais aos Menonitas, o que somente em ocasiões extremas levam-os a se deslocar de suas pequenas localidades. De outro lado, aparece grande parte dos jovens, influenciados sobretudo pela mídia, visivelmente mais susceptíveis a se deslocar para comprar alguma coisa em Londrina (mesmo quando o produto desejado exista

³⁰ MURDIE (1965) citado por CARTER, H. *El estudio de la geografía urbana*. 1974, p. 142 e seguintes.

em sua cidade), visto que perante as “tribos urbanas” às quais pertencem, este fato lhes confere um relativo status.

Neste contexto, lembramos que a inauguração do Shopping Catuaí, primeiro shopping de grande porte (estacionamento de 2.300 vagas) instalado na cidade de Londrina, revolucionou o hábito de consumo da população. Segundo levantamento dos administradores deste estabelecimento, a média mensal de circulação é de 500 mil pessoas e 180 mil veículos.³¹

No entanto, um caso singular é observado na linha Cambé-Shopping Catuaí, na qual, depois do deslocamento por motivo de trabalho, cerca de 30% dos passageiros são estudantes universitários, que utilizam-se desta linha de ônibus para ir a Universidade Estadual de Londrina - UEL. Ressaltamos que esta linha é a única de Cambé que passa pelo interior das instalações da referida universidade.

Outra constatação interessante refere-se ao fato de que das 54 enquetes aplicadas nesta linha, verificou-se que o fluxo por motivo de lazer é maior, na proporção de um terço, que o de compras.

Neste momento, faz-se necessário ressaltar que as Prefeituras Municipais de Ibiporã e Rolândia oferecem, diariamente e de segunda a sexta-feira, ônibus para deslocamento (ida e volta) de estudantes para Londrina e outras cidades da região.

Como pode ser observado nas duas tabelas seguintes, são mais de mil e cem pessoas que utilizavam este serviço todos os dias durante o ano de 1998. A grande maioria é composta por universitários, mas também participam deste fluxo, alunos de cursinhos pré-vestibulares, de escolas profissionalizantes e, em menor número, estudantes que cursam o 2º grau. Somente para a cidade de Londrina convergem 861 estudantes, destes, 51% são universitários, que em grande parte são alunos da UEL.

Cabe ressaltar ainda que os municípios de Ibiporã e Cambé não possuem estabelecimentos de ensino de nível superior, já em Rolândia encontra-se localizada a Faculdade de Ciências Contábeis e Administrativas de Rolândia, a qual oferece alguns cursos de pós-graduação. Por sua vez, Londrina concentra a grande maioria das faculdades, universidades e cursos de pós-graduação da região, sem falar nos cursos profissionalizantes.

³¹ Reportagem publicada pelo *Jornal de Londrina*, Londrina, 21/11/2000. Economia. p.1B.

Por sua vez, as prefeituras de Londrina e Cambé não oferecem este tipo de serviço à sua comunidade estudantil. Este fato obriga os estudantes a se organizarem em grupo e deslocarem-se por meio de carro próprio. Outros ainda realizam este movimento pendular utilizando-se de serviços prestados por terceiros, os quais cobram uma determinada quantia para realizar o traslado. Neste tipo de serviço são usados veículos utilitários como Vans, Bestas, Kombis, além de outros que possuem capacidade para transportar vários passageiros.

TABELA 07 - ROLÂNDIA
DESLOCAMENTOS POR MOTIVO DE ESTUDO: 1998

Cidades de Destino	Modalidades				TOTAL	
	Cursos Universitários	Cursos Pré-Vestibular	Cursos Profissionaliz.	Outros	(Nº)	(%)
Arapongas	26	0	29	9	64	8,40
Jandaia do Sul	66	0	0	4	70	9,19
Apucarana	126	0	0	1	127	16,67
Londrina	230	170	23	78	501	65,75
TOTAL	448	170	52	92	762	100,00

Fonte: P.M.R., Secretaria Municipal de Transportes

Org.: Tavares, J. H.

TABELA 08 - IBIPORÃ
DESLOCAMENTOS POR MOTIVO DE ESTUDO: 1998

Cidades de Destino	Modalidades				TOTAL	
	Cursos Universitários	Cursos Pré-Vestibular	Cursos Profissionaliz.	Outros	(Nº)	(%)
Cornélio Procópio	62	0	3	0	65	15,29
Londrina	211	104	8	37	360	84,71
TOTAL	273	104	11	37	425	100,00

Fonte: P.M.I., Secretaria Municipal de Educação

Org.: Tavares, J. H.

Gostaríamos de ressaltar que, pelo fato das pessoas e/ou empresas prestadoras deste tipo de serviço atuarem, em sua grande maioria, na ilegalidade e, por consequência, inexistir um órgão que as coordene ou ainda que centralize informações a esse respeito, não foi possível determinar o número de pessoas que se deslocam dessa maneira.

Entretanto, sabe-se que, em Cambé, há muitos estudantes que utilizam este tipo de serviço de transporte.

Em contrapartida e visando minimizar este fato, em junho de 1999 começou a vigorar um convênio assinado entre a Prefeitura de Cambé e a TIL, reduzindo em 50% o valor da tarifa para os estudantes que utilizam o transporte metropolitano para se deslocar até às escolas de Londrina.

Quanto à **segunda principal causa** responsável pelos fluxos entre os habitantes destes municípios analisados (anexo E, tabela D; p. 236), as enquetes demonstraram que o *comércio* encontra-se, em primeiro lugar, responsável por uma mobilidade de 28,2% dos usuários. Ao estratificarmos este índice, verificamos que o comércio de Londrina motiva cerca de 30% dos habitantes de Ibiporã e Cambé, contra 17% dos rolandenses. Em seguida, também como segunda opção de deslocamento, o *lazer*³² aparece como atividade responsável por 18,49% dos fluxos. Chamamos a atenção para o fato de que praticamente 90% das pessoas que estavam praticando lazer convergiam para a cidade de Londrina.

Em contrapartida, verificamos que os moradores de Rolândia dirigem-se menos a Londrina por motivo de lazer (propriamente dito) do que os ibiporaenses e cambeenses. Deste modo, ressaltamos que as respostas relacionadas a esta classe (lazer), quando se referirem aos rolandenses, lembramos que a maior parte deles deslocavam-se motivados a visitar amigos e familiares.

Milton Santos analisa este processo de intensificação de fluxos relacionando-o à expansão dos meios de circulação.

*“A diminuição relativa dos preços dos transportes, sua qualidade, diversidade e quantidade, cria uma tendência ao aumento de movimento. O número de produtos, mercadorias e pessoas circulando cresce enormemente, e como consequência a importância das trocas é cada vez maior, pois elas não apenas se avolumam como se diversificam.”*³³

³² Consideramos como motivo integrante desta classe, além do tempo dedicado ao entretenimento e à diversão, seja para descansar, praticar esporte etc; também aquelas pessoas que se deslocavam de uma cidade à outra para visitar amigos ou parentes.

³³ SANTOS, 1996a, op. cit., p.51.

Entretanto, verificamos que os habitantes de Cambé são mais dependentes do comércio de Londrina se comparados aos de Ibiporã e Rolândia. Assim sendo, constatamos ainda que esta “dependência” é tanto maior, quanto mais distante do centro de Cambé estiver localizado o bairro/residência do usuário (anexo E, tabela D; p. 236).

A esse respeito há que se considerar a constatação realizada por Hijjar (1980), em seu estudo sobre os Conjuntos Habitacionais e os deslocamentos para trabalho e compras.

“os deslocamentos para compras são influenciados pela estrutura varejista e pela infra-estrutura de transporte existentes. Sendo teoricamente a mobilidade diretamente proporcional à renda, esperam-se menores deslocamentos para os grupos de baixa renda, garantidos por um mercado local menos completo e provavelmente oferecendo produtos por preços mais elevados.”³⁴

Constatamos também que para 368 pessoas, ou 34,72% do total de entrevistados, não há um segundo motivo capaz de fazê-los deslocar-se do município no qual residem para algum outro município vizinho. Todavia, vale ressaltar que este fato é ainda mais visível no que se refere à população de Rolândia, e acreditamos que a distância e o tempo gasto no deslocamento contribuam muito para esta constatação.

No entanto, quando se fala em fluxo de pessoas, constatamos que os habitantes do município de Cambé são aqueles que apresentam maior mobilidade, mas há de se considerar o seu maior tamanho demográfico e sua maior proximidade a Londrina, se comparado aos municípios de Ibiporã e Rolândia.

Como o fluxo de pessoas é mais intenso por causa do movimento pendular residência-trabalho-residência, verificou-se que do total de pessoas entrevistadas, 60,85% o que representa 645 usuários, deslocam-se diariamente, ao passo que 15,75% se dirigem a outro município pelo menos uma vez a cada semana (anexo E, tabela E; p. 237). Estes dados vêm comprovar e reforçar mais uma vez a intensidade de relações socioeconômicas que se processam entre as cidades que compõem a Aglomeração Urbana de Londrina. Por conseguinte, apenas 9,15% realizam esta mobilidade esporadicamente.

³⁴ HIJJAR, 1980, op. cit., p.107.

Quanto ao período de tempo em que estas pessoas vêm se deslocando (pelos motivos apontados há pouco), evidenciamos que exatamente 50% participam deste fluxo de uma cidade à outra há no máximo dois anos, e 19,25% fazem isto há pelo menos cinco anos. No entanto, 15,66% realizam estes movimentos pendulares já há mais de 11 anos (anexo E, tabela F; p. 237).

Um fato interessante detectado por meio das enquetes é que o fator tempo aparece vinculado ao tipo de deslocamento, isto é, as pessoas que vêm até Londrina motivadas pelo consumo de mercadorias ou à procura dos serviços médico-hospitalares, por exemplo, geralmente, realizam esta mobilidade há mais de 5 anos. No entanto, quando se trata de fluxos originados por motivo de trabalho verifica-se que o tempo o qual se está realizando este tipo de deslocamento é relativamente menor.

Se, por um lado, apenas 12,73% das pessoas que participaram das enquetes residiam na sua atual cidade há um período não inferior a dois anos, por outro, praticamente o dobro deste percentual habitavam-na já entre três e oito anos (anexo E, tabela G; p. 237). Todavia, o fato que nos chamou mais atenção é que 43,4% da população entrevistada já residia há mais de 15 anos em seu município, muitos dos quais sequer tinham deixado de morar em sua cidade natal.

A tabela 09 demonstra o motivo pelo qual os entrevistados optaram por fixar residência no seu atual município.

Inicialmente, faz-se necessário relatar que grande parte do percentual das respostas que se encontram computadas no item dois (família), referem-se a pessoas que residem em determinada cidade desde a sua infância, portanto, ali chegaram acompanhados de seus familiares. Este fato contribuiu para que, em muitos casos, os entrevistados não soubessem responder com a devida certeza, qual o verdadeiro motivo que fizeram com que seus pais viessem a fixar residência nesta cidade. Desta forma, ao depararmos com este problema assinalávamos a opção indicada como “família” (item 2).

Sabe-se que na organização dos espaços urbanos, os grupos de baixa renda ocupam em particular a periferia dos centros urbanos, construindo suas casas em áreas cujo preço do solo é reduzido ou concentrando-se nos conjuntos habitacionais. Como o preço do solo urbano em Cambé é relativamente menor que em Londrina e, tendo em vista que a área

urbanizada de Cambé está espacialmente mais próxima a Londrina que Ibiporã (que por sua vez encontra-se menos distante deste grande centro que Rolândia), verificamos que a “habitação” foi um fator preponderante para que as pessoas optassem por morar ou transferir sua residência para Cambé, ou ainda, embora em menor número, para as outras duas pequenas cidades da aglomeração.

No entanto, cabe ressaltar a constatação de que o motivo habitação se mostrou menos evidente para os residentes de Rolândia, que para os habitantes de Ibiporã ou Cambé.

Entendemos o termo “habitação” no sentido empregado por Hijjar (1980), o qual considera-o como *“um bem cuja produção e consumo, na sociedade capitalista, estão sujeitos às leis que regulam uma economia de mercado e que a partir de suas características introduz um diferencial de acesso de acordo com os diversos grupos de renda.”* Valendo-se desta concepção a autora destaca ainda que as diferenças de acesso à habitação levam a uma estrutura espacial que, por sua vez, interfere na reprodução da força de trabalho, bem como sobre o comportamento espacial da população no que se refere à jornada para o trabalho e compras.³⁵

TABELA 09
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
RAZÃO DA FIXAÇÃO DA RESIDÊNCIA

OPÇÕES de Respostas	LINHAS / SENTIDOS (IDA E VOLTA)													TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	A Rosa Londrina	Sto Am. Londrina	Cambé Shopping	A Eliza Londrina	J Silvino Londrina	Ibip-Lond (Av. Est.)	J Tupy Londrina	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(Nº)	(%)
habitação	7	11	14	5	29	28	6	22	25	3	3	5	9	167	15,75
família	38	33	36	27	20	31	17	9	20	9	2	25	46	313	29,53
trabalho	17	12	23	19	14	7	12	9	9	3		9	17	151	14,25
natural desta	27	21	23	20	10	6	11	2	6	8	2	25	43	204	19,25
outro	24	16	12	10	28	20	8	15	11	7	5	24	45	225	21,23
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999

Org.: Tavares, J. H., 1999.

Se, por um lado o município de Cambé já apresentava há vários anos uma relativa quantidade de indústrias, por outro, percebemos que seus habitantes ao dizer que “escolheram” morar nesta cidade em virtude a possibilidade maior de conseguir emprego, na realidade, referiam-se (talvez inconscientemente) ao município vizinho (Londrina), uma vez

³⁵ HIJJAR, 1980, op. cit., p.103.

que só estariam residindo em Cambé porque, por algum motivo, não era possível fazê-lo noutra cidade.

Podemos observar também em termos relativos que cerca de 20% a 27% dos habitantes de Ibiporã, Londrina e Rolândia, eram naturais destas próprias cidades. Todavia, para o município de Cambé, estes índices somente são válidos para a população residente nas áreas próximas ao centro desta cidade.

As enquetes revelaram, também, que a grande maioria dos entrevistados, 64,7% ou, 686 pessoas, antes de residirem na sua atual cidade não haviam morado em nenhuma das outras três cidades pesquisadas. Entretanto, nada menos que 251 usuários, o que representa 23,6%, responderam que já haviam residido (mesmo que durante pouco tempo) no município de Londrina. Em contrapartida, a soma das pessoas que haviam habitado, anteriormente, as cidades de Cambé e Rolândia e Ibiporã não ultrapassou 6,5%.

Foi possível constatar que 26 pessoas, ou 2,45%, antes de fixar residência na sua atual cidade, já chegaram a morar em dois, ou até mesmo nos outros três municípios que compõem a aglomeração urbana.

Verificamos ainda que estas pessoas ou melhor, suas famílias, migraram da zona rural de pequenos municípios localizados em especial no norte do Paraná e, mais especificamente, naqueles próximos a Aglomeração Urbana de Londrina.

De acordo com uma pesquisa sobre o movimento migratório no Estado do Paraná, a mesorregião Norte-Central, em proporções menores, repete o padrão metropolitano. Desta maneira, os pólos e municípios periféricos contíguos a Londrina (Cambé e Ibiporã) e Maringá (Sarandi e Paiçandu), concentram 48% dos imigrantes da própria mesorregião³⁶ e 67% dos que chegam das demais mesorregiões do Estado.³⁷

Estes fatos demonstram uma característica no que tange à migração para centros não muito distantes daquele onde as pessoas encontram-se fixadas. Deste modo, quais seriam os verdadeiros motivos responsáveis por estes fluxos de curto circuito? Poderíamos apontá-los, genericamente, como uma tendência em continuar residindo próximos a seus

³⁶ Foram considerados migrantes, para efeito da pesquisa, as pessoas de 5 anos e mais de idade que, em 1986, não residiam no município de nascimento na data do censo.

³⁷ KLEINKE, M. L. U.; DESCHAMP, M. *Para onde seguem os migrantes paranaenses?*. Internet: Ipardes, 31/10/1999.

familiares e amigos? Seria o baixo poder aquisitivo da população que participa deste processo a razão dessa dinâmica ou a insegurança de mudar para um lugar muito distante e, conseqüentemente, mais desconhecido? Esperança de que Londrina - uma “metrópole”, assim como é conhecida regionalmente - possa satisfazer todas as suas necessidades? Estes são alguns dos questionamentos que tentamos apontar nesta pesquisa e que merecem nossa reflexão, uma vez que auxiliam na compreensão da dinâmica socioeconômica, espacial e demográfica da Aglomeração Urbana de Londrina.

Neste sentido, como a tendência dominante das migrações intra aglomeração é de Londrina para as cidades menores, infere-se que os preços dos aluguéis e imóveis podem ser considerados como o principal fator deste tipo de deslocamentos.

Como pergunta final das enquetes, procuramos identificar a profissão, o nome da empresa que a pessoa trabalhava e o ramo de atividade no qual a mesma atuava. As duas tabelas a seguir demonstram o perfil dos usuários do transporte metropolitano relacionados a estas questões.

Dentre os 1.060 entrevistados, 113 pessoas, ou 10,66%, trabalhavam como empregadas domésticas ou diaristas. Embora praticamente todas as linhas apresentassem uma quantidade relativamente alta deste tipo de trabalhador, o Jardim Ana Elisa (situado em Cambé), com 28%, foi aquele que apresentou maior índice.

Segundo o Sindicato das Empregadas Domésticas de Londrina, trabalham como empregadas domésticas em Londrina cerca de 15 mil mulheres. “Não temos números detalhados e precisos. Mas, certamente, 10% destas mulheres residem em outras cidades e vêm trabalhar diariamente em Londrina.”³⁸

Faz-se necessário registrar que algumas empregadas domésticas residentes em Cambé (fato que, provavelmente, deve repetir-se também para Ibiporã e Rolândia) queixaram-se da existência de discriminação por parte das “patroas”. Por residirem em outra cidade e, dependendo da localização do local de trabalho, há que se utilizar dois passes de ônibus. Deste modo, o empregador tem que arcar com um custo maior de transporte, criando uma dificuldade a mais para se conseguir um emprego.

³⁸ Jornal Folha de Londrina, Londrina, 24 agosto 1997, p.4.

Pelas enquetes foi possível detectar 90 operários do setor industrial, o que representa 8,49% da massa de trabalhadores. Quanto aos vendedores e representantes comerciais, detectamos um total de 64, ou 6,04%, cujos dados podem ser observados na tabela 10, abaixo.

TABELA 10
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
PROFISSÕES E/OU OCUPAÇÕES DOS USUÁRIOS

Respostas	Linhas/Sentido														TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	Londrina A Rosa	Londrina Sto Am.	Cambé Shopping	Londrina A Eliza	Londrina J Silvino	Ibip-Lond (Av. Est.)	Londrina J Tupy	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(Nº)	(%)	
Doméstica e diarista	9	8	11	10	12	10	2	16	4	4	3	4	20	113	10,66	
Operário Indústria	7	6	7	3	4	4	3	4	8	2	1	15	26	90	8,49	
Estudante	6	8	10	4	6	7	16	7	5	1	0	6	9	85	8,02	
Do lar	3	9	13	8	5	9	1	5	7	0	0	5	9	74	6,98	
Pedreiro e servente	4	6	2	5	13	2	4	6	5	2	3	6	10	68	6,42	
Vendedor (a)	9	1	8	5	10	11	1	0	2	2	0	6	9	64	6,04	
Desempregado	7	6	4	3	7	2	0	1	2	3	0	5	7	47	4,43	
Aux Adm e escrit.	3	4	1	3	3	5	4	1	0	2	4	5	8	43	4,06	
Costureira e aux.	5	1	1	1	9	1	0	4	6	1	0	2	6	37	3,49	
Secretária	6	3	2	7	4	3	0	1	2	2	0	3	3	36	3,40	
Não informado	4	3	1	1	0	2	2	0	0	0	0	14	6	33	3,11	
Motorista	7	4	1	2	3	1	1	1	0	0	0	1	9	30	2,83	
Aposentado (a)	2	3	4	1	1	4	1	0	1	0	0	4	8	29	2,74	
Professor (a)	5	1	3	2	1	3	1	2	0	1	0	3	5	27	2,55	
Vigia e segurança	2	1	6	3	1	2	3	2	3	0	0	0	3	26	2,45	
Enfermeira e aux.	3	5	4	2	0	1	0	0	1	1	0	2	6	25	2,36	
Cabeleleiro (a)	2	1	1	1	4	2	0	1	0	0	0	2	6	20	1,89	
Outros	29	23	29	20	18	23	15	6	25	9	1	5	10	213	20,09	
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100	

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999,

Org.: Tavares, J. H., 1999,

Empregados na construção civil, como pedreiros, mestres de obras e serventes também apresentaram índices relativamente altos (6,42%). Nos Jardins Santo Amaro e Ana Elisa, ambos situados em Cambé, constatamos que mais de 10% dos entrevistados prestavam este tipo de serviço, seja como autônomo ou empregados registrados em construtoras.

Mediante destas duas classes de trabalhadores, verificamos que boa parte dos usuários de transportes inter-municipais, constituem-se de mão-de-obra não especializada e compõem a massa de trabalhadores que participam do mercado informal, atuando, sobretudo no setor terciário. Como este tema fugia de nosso foco de análise, não foi possível quantificar a participação destes trabalhadores, entretanto, deixamos esta janela para posteriores estudos.

Deste modo, detectamos que grande parcela dos entrevistados era composta de trabalhadores assalariados de baixa renda, alguns deles até possuíam carro próprio, mas

disseram que em razão do alto custo do combustível, somente utilizavam o veículo nos finais de semana ou em caso de urgência. Este fato ficou ainda mais evidente junto aos rolandenses, que necessitam percorrer uma distância maior para chegar até a cidade de Londrina.

Quanto ao número de desempregados, a pesquisa constatou que 47 pessoas, ou 4,43%, haviam sido demitidas e estavam à procura de emprego. Na realidade, acreditamos que este índice seja bem maior (devendo estar próximo à média nacional), no entanto, só registramos como desempregados aqueles usuários que afirmavam ou “admitiam” que se enquadravam como tal. Outros, ao contrário, pareceu-nos que preferiam negar ou “esconder” esta informação, talvez por constrangimento ou vergonha.

A enquete revelou ainda que, se comparado aos residentes em Ibiporã, uma parcela maior da população de Rolândia se dirige a Cambé em busca de emprego, demonstrando assim uma influência relativa deste núcleo urbano sobre as outras duas pequenas cidades.

Na linha Cambé-Shopping, 16 dos 52 entrevistados, o que corresponde a 30%, eram compostos por estudantes universitários que utilizavam o ônibus para se deslocar até a UEL.

Em virtude do curto intervalo de tempo que tínhamos para aplicação das enquetes e a intensidade do fluxo de passageiros nos horários de pico, sentimos muita dificuldade em determinar os setores da atividade econômica aos quais pertenciam os entrevistados. No entanto, constatamos que 19,25% constituíam-se de empregados cujas empresas atuavam no setor de prestação de serviços e 185 pessoas, ou 17,45%, exerciam suas atividades como autônomos (tabela 11)³⁹.

Há, entretanto, 9,91% dos entrevistados que, por algum motivo, não responderam ou, cujas informações não foram suficientes para determinar em qual das classes o mesmo ou a empresa na qual trabalhava se enquadrava.

³⁹ Quanto à tabela 11, salientamos, contudo, que os trabalhadores autônomos não estão contidos nos totais dos setores de atividade, pois muitos entrevistados não designaram em qual setor atuavam. Como o número é expressivo e não foi possível sua identificação dentre os vários segmentos, não coube outra opção senão apresentá-los de modo estratificado.

TABELA 11
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
PROFISSÕES E/OU OCUPAÇÕES DOS USUÁRIOS POR SETOR DE ATIVIDADES

Respostas	Linhas/Sentido													TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	Londrina A Rosa	Londrina Sto Am.	Cambé Shopping	Londrina A Eliza	Londrina J Silvino	Ibip-Lond (Av. Est.)	Londrina J Tupy	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(Nº)	(%)
Serviços	27	25	21	16	17	27	9	10	9	9	3	8	23	204	19,25
Indústria	13	13	17	12	18	10	13	5	16	5	4	15	31	172	16,23
Comércio	16	8	12	7	8	13	4	3	6	2	1	6	14	100	9,43
Autônomo (a)	17	17	18	14	28	15	6	26	12	8	4	5	15	185	17,45
Outros	18	26	31	16	19	22	18	13	15	4	0	43	69	294	27,74
Não identif./inf.	22	4	9	16	11	5	4	0	13	2	0	11	8	105	9,91
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999

Org.: Tavares, J. H., 1999.

Realizadas estas considerações acerca das enquetes, é preciso deixar claro que a proximidade entre estes municípios aliada à facilidade de comunicação e transporte, faz com que, muitas vezes, moradores de Ibiporã ou Cambé que trabalhem em Londrina (dependendo da localização de sua residência e utilizando-se o ônibus como meio de transporte), possam gastar menos tempo no seu deslocamento diário de casa para o trabalho que um outro trabalhador que more e também trabalhe em Londrina. Comparação que não pode ser aplicada aos trabalhadores residentes em Rolândia, devido à distância de sua cidade de residência ao núcleo urbano de Londrina.

Conforme destacou Johnson, “os movimentos pendulares têm assumido também um novo significado devido a expansão das áreas suburbanas, pois são resultado tanto do número de pessoas que intervêm neles como nas distâncias que estas têm de percorrer” (Johnson, 1974, p.198).

Assim, acreditamos que a mobilidade populacional em função das demandas sociais e econômicas diárias entre estas cidades tende a aumentar ainda mais, além do que outros municípios próximos também vão participar mais ativamente deste fluxo. A implantação de linhas de transporte metropolitano entre Jataizinho-Ibiporã-Londrina, Ibiporã-Sertãoópolis, Londrina-Cambé-Rolândia e Apucarana-Arapongas-Rolândia, são indícios deste processo.

É oportuno ressaltar que atualmente há um total de 54 horários disponíveis (entre ida e volta) para aqueles que necessitem se deslocar utilizando-se linha de ônibus metropolitana na ligação Rolândia, Cambé e Londrina. Não obstante, a quantidade de horários ultrapassa 80 na ligação Ibiporã, Londrina e Cambé.

Chegamos a constatar, ainda, que muitas pessoas que utilizam a linha metropolitana Rolândia-Londrina, residem em Arapongas ou Apucarana, e se utilizam, para um primeiro deslocamento, a linha metropolitana Apucarana-Rolândia, a qual passa por Arapongas. Ao chegar em Rolândia ao mesmo minuto que desembarcam, já ingressam no outro ônibus da linha metropolitana Rolândia-Londrina. Lembramos que as linhas são operadas pela mesma empresa (Viação Garcia), a qual proporciona horários coincidentes entre a chegada dos ônibus das linhas Apucarana-Rolândia e Rolândia-Londrina, o que estimula esta atitude por parte dos passageiros que, com apenas R\$ 2,00 deslocam-se de Apucarana a Londrina.

Em entrevista com funcionários da Viação Garcia, verificamos que, a partir da implantação da linha metropolitana ligando as cidades de Rolândia a Londrina, somente estão se utilizando das linhas tradicionais aqueles passageiros que estão com muita pressa, ou que não se sentem bem ao se deslocar em um ônibus no qual dificilmente viaja-se sentado. O preço da passagem, mais de 50% inferior ao da linha tradicional, torna a nova linha metropolitana irresistível perante ao nível do poder aquisitivo daqueles que necessitam deslocar-se entre estas cidades com muita frequência.

A entrevista também comprovou nossa hipótese: uma maior frequência de horários, aliada a uma considerável baixa no custo do transporte, fez com que os rolandenses passassem a se deslocar mais, especialmente para passear, divertir-se, visitar parentes e amigos. E, também, passam a percorrer uma distância maior para comprar, uma vez que o preço do deslocamento, o qual contribuía para onerar o preço final do produto, agora já não têm tanto peso.

Lembramos que uma das prioridades da Região Metropolitana de Londrina seria a criação de um terminal de passageiros, concentrando em um só local as linhas metropolitanas e municipais, barateando os custos dos transportes, além de garantir mais conforto e segurança aos usuários deste serviço. Atualmente, os ônibus que percorrem as linhas metropolitanas, por exemplo, desembarcam grande parte dos passageiros nas proximidades do Terminal Urbano de Londrina, os quais demarcaram seus respectivos pontos nas calçadas da avenida Leste-Oeste.

Finalizando, chamamos a atenção para o fato de que as dinâmicas entre as cidades que compõem o eixo Londrina-Maringá estão de tal modo estreitadas, que é possível uma pessoa se deslocar partindo de uma destas cidades à outra, utilizando somente a rede de transporte metropolitano.

Para ilustrar, pode-se afirmar que se o personagem deste deslocamento (Londrina-Maringá ou vice-versa) for uma pessoa que possui o direito de isenção de tarifa⁴⁰, tendo tempo e disposição, poderá percorrer todo o trajeto sem gastar sequer um real.

Cada tipo de fixo corresponde uma tipologia de fluxos. *“Um objeto geográfico, um fixo, é um objeto técnico mas também um objeto social, graças aos fluxos. Fixos e fluxos interagem e se alteram mutuamente”* (Santos, 1996, p.77-8). Apoiando-nos nesta concepção, passaremos agora a analisar outros elementos (fixos) que compõem e conduzem, com maior ou menor grau de participação, o processo de intensificação das inter-relações (fluxos) na Aglomeração Urbana de Londrina em tempos recentes.

⁴⁰ Por exemplo, a carteirinha que é concedida aos aposentado e/ou idosos.

4.2 ATIVIDADES ECONÔMICAS URBANAS

Como primeira consideração acerca do tema proposto, gostaríamos de registrar a dificuldade encontrada para conseguir e, posteriormente, sistematizar e tabular os dados aqui analisados. Na obtenção, porque, embora explicássemos detalhadamente o tipo de informação e a finalidade para qual se destinava, por várias vezes deparamo-nos com algumas que acreditávamos não corresponder à realidade daquele município e, novamente nos dirigíamos às prefeituras para esclarecer estas eventuais dúvidas. Para sistematização, porque o modo como os dados encontravam-se estratificados, fazia-nos acreditar que a metodologia utilizada para o cadastro de um estabelecimento ou prestador de serviço ou ainda, em outras palavras, as classes nas quais deveriam ser enquadradas estes estabelecimentos, não era a mesma adotada em todas as prefeituras. Soma-se a isto, a falta de fiscalização e/ou atualização destas informações junto aos responsáveis.

Realizados estes esclarecimentos, constatamos que, em se tratando das atividades econômicas urbanas, a aglomeração conta, atualmente, com um total de 46.631 prestadores de serviços, incluindo autônomos e profissionais liberais, dos quais 42.209 estão concentrados no município de Londrina. O comércio é composto por 14.141 estabelecimentos e representa 22,22% do total das atividades. Por sua vez, no setor secundário, encontram-se cadastradas 2.864 indústrias, segundo dados levantados nas prefeituras municipais e deste total, 78,84% estão instaladas em Londrina.

Observando-se a tabela 12, é possível verificar que as atividades encontram-se concentradas na cidade de Londrina, que congrega nada menos que 86,97% dos estabelecimentos comerciais, industriais bem como os segmentos ligados à prestação de serviços. Há de se considerar também que, nesse município, habitam 71,98% da população da aglomeração.

A cidade de Cambé, detentora de 13,81% da população da aglomeração, é responsável por 6,76% do total de estabelecimentos. Por sua vez, Rolândia e Ibiporã juntas, participam com apenas 6,27% dos estabelecimentos e profissionais prestadores de serviços,

mantendo-se, contudo, uma proporcionalidade entre sua população e as atividades econômicas urbanas.

**TABELA 12 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
POPULAÇÃO E ATIVIDADES ECONÔMICAS URBANAS: 1998**

Ativid./ Munic.	POPULAÇÃO		INDÚSTRIA		COMÉRCIO		SERVIÇOS		TOTAL	
	Nº Hab.	%	Nº Estab.	%	Nº Estab.	%	(Nº)*	%	Nº Estab.	%
Londrina	421.343	71,98	2.258	78,84	10.880	76,94	42.209	90,52	55.347	86,97
Cambé	80.867	13,81	273	9,53	1.525	10,78	2.503	5,37	4.301	6,76
Rolândia	44.379	7,58	144	5,03	1027	7,26	949	2,04	2.120	3,33
Ibiporã	38.798	6,63	189	6,60	709	5,01	970	2,08	1.868	2,94
Aglom.	585.387	100,0	2.864	100,0	14.141	100,0	46.631	100,0	63.636	100,0

Fonte: IBGE, 1996 e Prefeituras Municipais, 1998 - *in loco*

Org.: TAVARES, J. H.

* Inclusive autônomos e profissionais liberais

As informações constantes na tabela demonstram também que, mesmo possuindo um tamanho demográfico inferior a Rolândia, o município de Ibiporã, segundo dados das respectivas Prefeituras, apresenta uma maior quantidade de indústrias.

Todavia, os dados encarregam-se de reafirmar o papel de centro regional desempenhado por Londrina, cabendo destaque neste momento, além de sua função de prestadora de serviços, a importância e a área de influência do comércio local, o qual é composto por 76,94% dos estabelecimentos instalados na aglomeração.

Deste modo, cabe lembrar que a cidade desempenha a função de distribuidora de bens e mercadorias à uma vasta região. O comércio londrinense, seja varejista seja atacadista, atende a milhares de pessoas oriundas não somente de médios e pequenos municípios paranaenses, como também de estados vizinhos.

É oportuno salientar que o hipermercado Carrefour, situado nas instalações do Catuaí Shopping Center, recebe, freqüentemente, dezenas de ônibus repletos de consumidores. Há, ainda, os que convergem para outros pontos da cidade à procura de atacadistas do ramo de vestuário.⁴¹

⁴¹ Como exemplo, o Shopping Armazém da Moda havia registrado, no início da segunda quinzena de dezembro de 2000, um aumento no volume de vendas de 37%, em relação ao mesmo período do ano anterior. Cabe lembrar que este empreendimento possui 107 lojas, das quais 80% são fabricantes próprios, atuando no sistema de venda diretamente para lojistas.

Soma-se a isto, além dos tipos de serviços analisados anteriormente, a rede bancária, os serviços centralizados por órgãos estatais (Londrina sedia dezenas de delegacias e departamentos de instituições públicas estaduais e federais) e as atividades culturais da cidade que contribuem para acentuar ainda mais esta convergência de pessoas à “metrópole regional”. Com efeito, há uma maior acumulação de capital nos diversos segmentos da economia urbana londrinense, muitas vezes, reinvestidos para ampliar ainda mais estas atividades e reforçar, constantemente, o papel desempenhado pela cidade no cenário nacional.

Panizzi (1990) analisa que, ainda, são as grandes metrópoles brasileiras que continuam se caracterizando pela concentração das atividades econômicas mais modernas, fundamentalmente da grande indústria, dos serviços especializados, dos negócios financeiros e dos meios de comunicação assentados nas tecnologias de ponta. Permanecem sendo, nessas circunstâncias, o espaço privilegiado da produção do conhecimento técnico científico e das instâncias de decisão política.⁴²

Em se tratando do estado do Paraná, sabe-se que as maiores indústrias estão localizadas na Região Metropolitana de Curitiba - RMC, uma vez que, nos últimos anos, vultuosas somas de investimentos, sobretudo de capitais internacionais, têm se dirigido para esta região. Lembramos, contudo, que o tema "guerra fiscal" travada entre os municípios não é objeto de nossa análise, ficando somente sua referência dentro desse contexto. Entretanto, uma outra faceta desta moeda também deve ser levada em consideração, isto é, a industrialização gera um acelerado aumento populacional, causado pela imigração de pessoas que se dirigem para este centro à procura de emprego o que se reflete, entre outros fatores, em um crescente aumento de ocupações irregulares e áreas de subabitação.

Neste momento, não devemos nos esquecer do fenômeno da macrocefalia assinalado por Singer (1987), Corrêa (1988) e Santos (1989), pois as cidades incluídas nesta “categoria” se caracterizam por uma concentração mais que proporcional ao total de sua população, das categorias sociais de alto poder aquisitivo, assim como dos equipamentos e das atividades econômicas. Neste sentido, Santos (1989) destaca que “a macrocefalia tende a

⁴² PANIZZI, W. M. *Na urbanização brasileira, ainda o predomínio da metrópole*. In: _____. *Metropolização e rede urbana: perspectivas dos anos 90*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 1990, p.51.

*acentuar-se devido à lei dos grandes números. (...) qualquer que seja o tamanho da cidade, quanto mais povoado é um centro mais atrai para si os imigrantes de sua região”.*⁴³

Dando continuidade as análises, chamamos atenção para a tabela 13, a qual demonstra dados do ano de 2000 relativos ao sistema bancário. Verificamos que a Aglomeração Urbana de Londrina contém 71 agências bancárias, das quais 52 (distribuídas entre 23 bancos) encontram-se concentradas na cidade de maior porte.

Constata-se que, nos municípios de Londrina e Ibiporã, os percentuais entre agências bancárias e a população total praticamente permanecem equivalentes. No entanto, o segundo núcleo mais populoso da aglomeração que, em 2000, aglutinava 14,09% do total de habitantes, possui a mesma quantidade de agências bancárias (em número de sete), que a cidade de Rolândia, na qual residem quase a metade do número de habitantes que o outro município.

TABELA 13
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
POPULAÇÃO E AGÊNCIAS BANCÁRIAS: 2000

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO		AGÊNCIAS	
	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)
Londrina	446.849	71,30	52	73,24
Cambé	88.314	14,09	7	9,86
Rolândia	49.404	7,88	7	9,86
Ibiporã	42.182	6,73	5	7,04
Aglomeração	626.749	100,00	71	100,00
Fonte: IBGE e Prefeituras Municipais, 2000			Org.: TAVARES, J. H.	

Ainda com relação ao setor terciário da aglomeração urbana de Londrina, apresentamos a tabela 14 na qual demonstramos, de maneira estratificada, as categorias responsáveis pela prestação de serviços. Para tanto, realizamos uma subdivisão em três grandes grupos.

Desta forma, observa-se que os autônomos são responsáveis por 57,66% dos serviços prestados, ao passo que os menores índices são apresentados pelos profissionais liberais, que perfazem 16,96% do total.

⁴³ SANTOS, M. *Manual de geografia urbana*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989, p.158.

Conforme fonte de informações do Cadastro Mobiliário da Prefeitura Municipal de Londrina, do total dos 25.186 autônomos desta cidade, 74,3% não apresentavam nenhuma qualificação, 14,7% possuíam instrução de nível médio, ao passo que 10,9% compunham a faixa dos que detinham formação superior.

Neste sentido, não podemos nos esquecer que este perfil se refere há uma cidade onde se encontram instaladas a Universidade Estadual de Londrina - UEL, maior e mais reconhecida Universidade do interior do estado⁴⁴; a UNOPAR - Universidade Norte do Paraná, além de inúmeras faculdades e centros profissionalizantes.

**TABELA 14 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
SETOR DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS: 1998**

DISCRIMINAÇÃO	LONDRINA	CAMBÉ	ROLÂNDIA	IBIPORÃ	TOTAL	
	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	%
Autônomos	25.186	1.004	306	391	26.887	57,66
Estabelecimentos	9.493	1.408	484	450	11.835	25,38
Profissionais liberais	7.530	91	159	129	7.909	16,96
Aglomeracao	42.209	2.503	949	970	46.631	100,0

Fonte: Prefeituras Municipais, *in loco*

Org.: Tavares, J. H.

Como forma de revelar as mudanças ocorridas nas relações de produção, na década de 1970, as quais se refletiram na reorganização socioeconômica e espacial da aglomeração urbana de Londrina (como foi ressaltado nos capítulos anteriores), apresentamos a tabela 15, na qual demonstramos o valor adicionado por atividade econômica em dois momentos diferentes, em 1975 e 1990.

Note-se que, em 1975, com exceção de Londrina (cujo setor terciário era tão representativo que sucumbia a importância do meio rural à aglomeração), os outros três municípios apresentavam, proporcionalmente, maior valor adicionado no setor primário, momento no qual a indústria era responsável por índices que variavam entre 34,9% e 38,9%.

Todavia, analisando-se a relação entre as atividades, após percorrida uma década e meia, verificamos que o valor adicionado demandado do meio rural decaiu de 28%

⁴⁴ Esta Universidade conta atualmente com 40 cursos e oferece cerca de 1450 vagas por semestre. É responsável também pela formação de cerca de 1.000 profissionais a cada ano.

para 8%, em contrapartida, o setor secundário foi o que apresentou maior crescimento, ganhando destaque nos municípios de Cambé, Rolândia e Ibiporã.

**TABELA 15 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
VALOR ADICIONADO POR ATIVIDADE ECONÔMICA: 1975 E 1990**

(Em %)

ATIVIDADE	LONDRINA		CAMBÉ		ROLÂNDIA		IBIPORÃ		TOTAL AGL.	
	1975	1990	1975	1990	1975	1990	1975	1990	1975	1990
Primário	22,87	4,68	39,67	9,41	44,81	29,25	40,11	16,85	28,43	8,19
Secundário	25,78	36,49	37,65	59,25	38,95	46,32	34,93	53,55	29,24	40,90
Com./Serv.	51,35	58,83	22,68	31,34	16,23	24,43	24,96	29,60	42,33	50,90
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: IPARDES

Se, por um lado as cidade estudadas, até fins da década de 70 estavam ligadas diretamente com o meio rural, ou seja, os pequenos comerciantes urbanos estavam diretamente ligados à produção agrícola, por outro, verificamos um processo contínuo e cada vez mais intenso segundo o qual as cidades se remodelam, a fim de atender novas exigências.

Londrina, neste período, permaneceu com o maior valor adicionado relacionado aos setores de comércio e serviços, que sofreram um ligeiro aumento, passando de 51,3% para 58,8%.

A recente inauguração do Centro de Exposições e Eventos de Londrina (nas proximidades do Catuaí Shopping) veio alavancar ainda mais o calendário de eventos da cidade. Lembramos que a Exposição Agropecuária de Londrina tem apresentado um público que, nos últimos anos, tem se mantido entre 800 mil visitantes. O valor movimentado durante os 10 dias de exposição gira em torno de R\$ 25 milhões.

Durante o Vestibular da UEL (que acontece a cada semestre) a cidade recebe cerca de 2.000 candidatos de outras cidades, a projeção da Associação Comercial é que este evento represente a injeção de aproximadamente R\$ 2,5 milhões na economia local. Nestes dias há um aumento de aproximadamente 50% no Shopping Catuaí, em relação ao movimento normal.

Como Singer (1987) assinalou, quando a agricultura se torna capitalista aprofunda-se a divisão de trabalho entre campo e cidade, o que tem por consequência um aumento da demanda pelo produto urbano por parte da agricultura.

“a agricultura expande fortemente sua demanda por mercadorias oriundas da economia urbana: instrumentos de trabalho, insumos industriais (energia elétrica, combustíveis, adubos químicos, inseticidas, rações etc.), bens de consumo industrializados e serviços (de transporte, comerciais, financeiros etc.) produzidos a partir da cidade.”⁴⁵

Pode-se concluir, então, que o setor primário, seguindo uma tendência nacional, foi perdendo representatividade em relação aos setores urbanos. Dentre estes, observamos uma tendência na qual, paulatinamente, as atividades comerciais e de prestação de serviços passam a ganhar relevância no cenário urbano.

Verificamos, ainda na tabela 15, que Londrina é o único município da aglomeração que possui um valor adicionado menor no setor secundário, se comparado ao terciário, ambos com percentuais de 36,49% e 58,83, respectivamente.

Este painel segundo o qual a industrialização de Londrina, parece modesta, gerando pouco ICMS, faz com que os prefeitos busquem a compensação diretamente na comunidade. O fenômeno de urbanização acelerada, fez com que o Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU tivesse tanto peso que, em Londrina, transformou-se em moeda política: isenções e anistias já foram concedidas em troca de votos.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea recomendam que os municípios ricos devem avançar com os tributos de sua competência proporcionalmente à população de maior renda, entre os quais relaciona Londrina.⁴⁶ A tabela 16 demonstra que o município de Londrina arrecada em taxas e tributos municipais R\$ 99,4 por habitante. Na época da publicação destes dados (1998), Londrina era o sexto município brasileiro com a maior média anual, atrás de Curitiba que arrecada R\$ 159,3, sendo estas as únicas cidades da Região Sul, dentre as 13 com maior arrecadação neste segmento.

⁴⁵ SINGER, P. I. *Economia política da urbanização*. 11e. São Paulo: Brasiliense, 1987, p.45.

⁴⁶ SCHWARTZ, W. Cada londrinense vale 99,4 reais. *Jornal de Londrina*, Londrina. 15 julho 1998. p.4B.

TABELA 16
BRASIL: TRIBUTOS E TAXAS MUNICIPAIS
ARRECADAÇÃO POR HABITANTE: 1997

CLASS.	MUNICÍPIO	ESTADO	ARRECADAÇÃO (R\$)
1	Santos	São Paulo	295,4
2	São Paulo	São Paulo	202,3
3	Niterói	Rio de Janeiro	180,1
4	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	177,9
5	Curitiba	Paraná	159,3
6	Londrina	Paraná	99,4
7	Uberlândia	Minas Gerais	53,4
8	Mauá	São Paulo	39,1
9	São Gonçalo	Rio de Janeiro	31,4
10	Jaboatão dos Guararapes	Pernambuco	28,7
11	Campos dos Goytacazes	Rio de Janeiro	25,3
12	Feira de Santana	Bahia	16,4
13	São João de Meriti	Rio de Janeiro	14,6

Fonte: BNDES/Ipea - Estadão/Jornal de Londrina

Dando prosseguimento às nossas análises, acreditamos ser pertinente destacar a magnitude de algumas das indústrias instaladas há pouco tempo na aglomeração urbana de Londrina. No entanto, a indicação das empresas não implica que sejam as mais significativas, mas tomamo-as como ponto de partida para a compreensão do processo de desconcentração industrial que se verifica em escala nacional, originado inicialmente a partir do pólo dinâmico da Região Metropolitana de São Paulo, cujo reflexo pode ser sentido no interior do próprio Estado de São Paulo com uma maior intensidade, como também em outros estados do Sudeste e Sul do país.

Em reiteradas ocasiões, estudos apontam para o dinamismo do interior paulista, o qual ingressa na década de 1990 como segundo mais importante centro industrial do país, destacando-se o setor industrial da Região Sul e de Minas Gerais.

Em seu estudo sobre o desenvolvimento das Aglomerações Industriais Relevantes -AIRs⁴⁷, Diniz (1996), citado por Andrade & Serra (1998) mostra que das 57 novas AIRs que surgem durante as décadas de 1980 e 1990 (em 1970 existiam 33 AIRs em todo o território nacional), 25 localizaram-se no Estado de São Paulo, 11 em Minas Gerais, e duas no Espírito Santo.

Com base no mesmo estudo, ao abordar a evolução da distribuição espacial da indústria nacional no período de 1970 a 1991, o autor define um *polígono de desconcentração*, inserido entre a região central de Minas Gerais e o nordeste do Rio Grande do Sul, onde se concentram os investimentos nacionais externos à RMSP. Em 1970, as cidades médias brasileiras já se concentravam nesse polígono, certificando que a formação deste complexo sistema urbano tem raízes mais antigas que o processo de industrialização da década de 70.⁴⁸

Cabe ressaltar que este dinamismo econômico singular verificado no interior paulista, atinge também as regiões limítrofes de Minas Gerais e Paraná.

Neste sentido, a cidade de Londrina, por ser aquela que apresenta um maior aparato técnico, informacional e humano, consegue despertar mais interesse aos investidores externos, sejam eles nacionais ou estrangeiros, de pequeno ou grande porte. Desta forma, em 1998, o setor secundário passou a contar com mais algumas indústrias de grande porte, entre elas: a Dixie Toga, Itap-Bemis e a Elevadores Atlas, esta última fundada há 80 anos e líder no mercado brasileiro de elevadores (veja tabela 17).

Por sua vez, no ano de 1998, a Pado iniciou suas operações na cidade de Cambé. A empresa tem participação de 45% do mercado de cadeados e detém 25% do mercado nacional de fechaduras. Outro fato que também merece ser destacado é que o município de Cambé lançou, no final de 1998, mais um distrito industrial. O empreendimento compreende uma área de mais de 20 alqueires e possui capacidade para instalação de 50 empresas.

Em Rolândia encontra-se instalada, há 37 anos, a Cooperativa Agropecuária de Rolândia Ltda - COROL, empresa que apresentou no último ano um faturamento bruto de R\$ 196 milhões e resultado líquido de R\$ 1,253 milhão. Em 1998, a cooperativa detinha o 76º lugar entre as 100 maiores empresas do Sul do país, em receita operacional líquida.⁴⁹

A Wynny do Brasil, empresa que possui capital 100% mexicano e ocupa o quinto lugar no ranking dos maiores exportadores de couro no Brasil, encontra-se instalada em

⁴⁷ Neste estudo, as AIRs corresponderam aos territórios das microrregiões homogêneas com 10.000 ou mais pessoas ocupadas na indústria.

⁴⁸ ANDRADE, T. A., SERRA, R. V. *O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro*. Rio de Janeiro: Ipea. mar 1998. p.21.

Ibiporã, desde julho de 1996. Após dois anos e meio na cidade, a indústria havia investido 4,5 milhões de dólares. Em 1998 a empresa possuía clientes em 12 países, compreendendo três continentes.⁵⁰

Outra indústria que merece ser destacada neste município, pois demonstra grande potencial na indústria de artefatos de plásticos (a exemplo da Novel, Plaxjet etc.), é a PVC Brazil (sic), que iniciou sua produção em março de 1990 e que, atualmente, conta com uma fatia de 12% do mercado, figurando em 2º lugar no ranking das indústrias de transformação de tubos e conexões, sendo superada somente pela Tigre S.A., que detém cerca de 38% e está há mais de 60 anos no mercado.⁵¹

Neste contexto, é apropriado analisarmos a tabela 17, na qual sistematizamos os principais investimentos anunciados para a aglomeração urbana de Londrina nos últimos anos. É possível verificar nitidamente a polarização exercida por Londrina com relação aos empreendimentos que se instalam na região. Deste modo, observamos que este centro regional atraiu cerca de R\$ 1 bilhão em investimentos, o segundo maior município da aglomeração conquistou R\$ 35,2 milhões e em Rolândia, com a empresa Big Frango, serão investidos 13 milhões de reais. Constatamos, contudo, que mesmo com uma única empresa, cujo investimento é inferior a metade das cifras dirigidas a Cambé, o município de Rolândia abrangerá um número maior de empregos diretos e indiretos que o outro núcleo urbano.

Outro aspecto importante que a tabela 17 apresenta, refere-se à diversidade dos ramos da atividade econômica atraídos pela capital regional, reflexo do potencial técnico-científico-informacional que se encontra nela adensado. Dentre os vários investimentos, merece destaque o setor de telefonia e telecomunicações, o qual analisaremos mais especificamente no próximo capítulo.

Harvey (1992) salienta que a acumulação flexível explora uma gama de estratégias locais para obtenção de grandes ou pequenas vantagens.

“Diversas localidades oferecem variados recursos, o que gera competição entre as cidades, levando os governos locais a assumirem,

⁴⁹ Faturamento da Corol chega a 200 milhões. *Jornal de Londrina*, Londrina, 02 fevereiro 2001, p.5A.

⁵⁰ Indústria exporta couro para doze países. *Jornal de Londrina*, Londrina, 15 outubro 1998, p.7A.

⁵¹ KELLER, Roberto. PVC Brasil, de Ibiporã para todo o país. *Tribuna de Ibiporã*. 08 novembro 1998, p.12.

em muitos casos, um papel desenvolvimentista de criação de ‘clima favorável aos negócios’. Com isto, aumenta-se a fragmentação, a insegurança e o desenvolvimento desigual no interior da economia capitalista. A identidade dos lugares pode ser vendida como ‘imagem de marca’. É a ‘mercadificação’ da tradição, as vezes ilusória, já que é possível de forjar um passado para dar significado à identidade local.”⁵²

TABELA 17
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
PRINCIPAIS INVESTIMENTOS ANUNCIADOS - DESDE 1997

EMPRESAS	ANO	MUNIC.	INVEST. (Milhões)	EMPREGOS DIRETOS (Nº)	EMPREGOS INDIRETOS (Nº)	TOTAL EMPREGOS
Pado	1998	Cambé	30,00	650		650
Rota Brock	1998	Cambé	4,87	250	800	1.050
Tecnosul	1998	Cambé	0,35	35		35
Total Cambé			35,22	935	800	1.735
Dixie Toga (unid./ 1 e 2)	1998	Londrina	40,00	-	-	432
Ultragás	1997	Londrina	16,00	-	-	700
Herbitécnica (ampliação)	1999	Londrina	10,00	-	-	100
Super Muffato	1998	Londrina	-	-	-	250
Minasgás	1997	Londrina	5,30	-	-	600
Casa do Empreendedor	1997	Londrina	2,00	-	-	14
Kumho Tyres	-	Londrina	160,00	-	-	1.500
Elevadores Atlas	1998	Londrina	90,00	-	-	1.100
Itap-Bemis	1998	Londrina	65,00	-	-	350
Inepar (Tv Cabo - NET)	1998	Londrina	15,00	-	-	200
Cacique Solúvel (nova unid.)	1998	Londrina	30,00	-	-	100
Montasa	1998	Londrina	0,30	-	-	50
Global Telecom	1998	Londrina	600,00	-	-	815
Confecções Vox	1998	Londrina	1,20	-	-	140
Husmann Fast Frio	1999	Londrina	20,00	-	-	400
Hakme Indústria e Comércio	1999	Londrina	3,00	-	-	800
Cia. Norte Paran. de Bebidas	1999	Londrina	16,00	-	-	250
Diamond Ind. e Com.	1999	Londrina	0,30	-	-	160
DKS Com. de Bicicletas	1999	Londrina	0,50	-	-	30
Ágape Industrial	1999	Londrina	0,80	-	-	100
Total Londrina			1.075,00			8.091
Big Frango	1998	Rolândia	13	600	1200	1.800
TOTAL AGLOM.			1.123,22			11.626

- : Não anunciado

Fonte: Cambé e Rolândia: Seid - Secretaria do Estado da Indústria, Comércio e Desenvolv. Econômico, 1999

Londrina: CODEL - Companhia de Desenvolvimento de Londrina, *Folha Lond./Folha PR*, 25/05/1999, p.20.

Org.: TAVARES, J. H.

Esta competição entre as cidades e a criação de clima favorável aos negócios, por exemplo, na busca pela atração de empresas nacionais ou transnacionais, é um

⁵² HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992, p.112.

fenômeno que vem se acentuando nos últimos anos, podendo ser observado em todo território nacional, com maior ou menor intensidade. Em nossa pesquisa, Londrina, como pode ser observado na tabela, destaca-se como cidade que mais atrai investimentos, tornando cada vez mais freqüente a visita de grupos empresariais nacionais e estrangeiros interessados em conhecer o seu potencial técnico, científico e econômico. Nesta análise cabe ressaltar a equipe de pesquisadores, bem como os equipamentos que o poder público de Londrina disponibiliza pela Prefeitura Municipal, em órgãos como Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL, Companhia de Desenvolvimento de Londrina - CODEL, entre outros.

Embora o município de Ibiporã não conste na tabela, faz-se necessário ressaltar que o grupo português Sonae Distribuição Brasil S/A, o qual assumiu em 13 de outubro de 1999 a administração das nove lojas da rede Muffatão no Paraná, transferiu as unidades do Atacado, da Distribuidora e da Cesta Básica da empresa Pedro Muffato & Cia, de Londrina para Ibiporã. O motivo da mudança se pautou no fato de que o espaço físico e estrutura dificultava a sua operacionalização em Londrina. O grupo optou por Ibiporã porque o município doou o terreno de 28 mil metros quadrados às margens da BR-369, além da concessão de incentivos fiscais. Na área doada está sendo construído um imóvel com cerca de 13.000 m². Cabe ressaltar ainda que o raio de atuação do Atacado era de 300 quilômetros a partir de Londrina, incluindo o Paraná e interior de São Paulo.

Todavia, não podemos nos esquecer que o “capital” procura instalar-se apenas em locais onde possa contar com algumas facilidades, as quais proporcionem uma maior obtenção de lucro. Neste processo a exploração da mão-de-obra local e o usufruto (até quando ele achar conveniente) da infraestrutura de circulação, por exemplo, são inevitáveis.

Neste sentido, como bem ressaltou Lipetz (1978, 1979, p. 1778) citado por Santos (1997):

*“o desempenho das empresas supõe dois tipos de mediação: uma mediação jurídica e uma mediação técnica. Esta seria fornecida pelo sistema de transportes e telecomunicações que produz deslocamentos ou transferências (de mercadorias, de informações, etc.). É o que, amiúde, se chama ‘infra-estrutura’.”*⁵³

⁵³ SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 2.ed. São Paulo, 1997, p.183.

Dentro deste enfoque, cabe ressaltar que a aglomeração urbana de Londrina passará a contar, a partir dos próximos anos, com mais algumas alternativas para atrair novos investidores, sobretudo no setor industrial. Estamos nos referindo à chegada de ramal de Gasoduto⁵⁴, cujos estudos de viabilidade técnica para a extensão da rede de gás natural aos municípios do eixo Londrina-Maringá começaram em janeiro de 2000. Na região norte-paranaense, onze cidades, em uma extensão de 200 quilômetros, serão beneficiadas: Londrina, Cambé, Rolândia, Araongas, Apucarana, Cambira, Jandaia do Sul, Marialva, Mandaguari, Sarandi, e Maringá.

Com a disponibilidade do gás natural, projetos indicam a construção de uma usina termelétrica no norte do Paraná, possivelmente em Londrina (480 MW). A Compagás calcula um potencial de consumo na região de 2,5 milhões de metros cúbicos por dia. Destes, só a usina deverá consumir cerca de 2 milhões m³/dia.

Em suma, nos últimos anos o Estado do Paraná sofreu um grande salto industrial, pesquisas do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social - IPARDES apontam um investimento por parte da iniciativa privada em torno de 17 bilhões de dólares. Segundo este instituto, das 160.770 empresas em atividade no Paraná no início de 1999, 73.588 foram criadas nos últimos quatro anos. A estabilidade do Real, o processo de desconcentração industrial, localização estratégica em relação ao grande eixo do Cone Sul, além da boa infraestrutura, foram alguns dos fatores que contribuíram para este resultado.

Neste quadro, acreditamos que a aglomeração urbana de Londrina, fortemente articulada com o interior de São Paulo, deve intensificar a sua dinâmica econômica, desenvolvendo sobretudo, seu setor industrial. Assim sendo, na fase de implementação do Plano de Desenvolvimento Industrial (PDI)⁵⁵, a infraestrutura científica e tecnológica disponível em Londrina, desempenhará um papel fundamental.

Isto posto, segundo as análises que estamos desenvolvendo no decorrer deste capítulo, foi possível verificar que o setor terciário da cidade de Londrina exerce um

⁵⁴ No Paraná a distribuição do gás natural canalizado é de responsabilidade da Companhia Paranaense de Gás - COMPAGÁS, que possui 250 quilômetros de rede de distribuição. Como fonte de suprimento para a região, a Companhia estuda uma extensão do ramal do Gasoduto Bolívia-Brasil ou, ainda, o gás que existe na bacia de Pitanga, na região central do Estado do Paraná.

papel de destaque, sendo referência em escala extra-regional. Dentre seus vários segmentos, destacaremos a seguir os seus serviços médico-hospitalares, visto que estes são um dos grandes motivadores dos fluxos entre os habitantes dos municípios em destaque.

⁵⁵ O objetivo deste plano é buscar a dinamização industrial, gerando uma maior renda per capita e colocando a industrialização como carro-chefe da economia de Londrina. Segundo seus idealizadores, a projeção é que isso aconteça em 10 anos, beneficiando também o setor de comércio e serviços.

4.3 - OS FLUXOS E OS SERVIÇOS MÉDICO-HOSPITALARES

“Londrina é uma referência em termos de saúde - um elogio que se tornou problema. Todos os dias, pacientes de outras cidades, outros estados e até outros países chegam aos hospitais locais em busca de tratamento. A chegada constante de pacientes - que não encontram estrutura de atendimento nas cidades de origem - acaba por saturar os hospitais londrinenses. Autoridades do setor querem que os municípios paranaenses invistam mais em saúde, e menos em Kombis, para desafogar a rede metropolitana.”⁵⁶

Esta citação expressa a realidade vivida pelo sistema de saúde do município de Londrina, que possui o maior volume deste tipo de serviços no norte do Paraná, uma vez que, além de ter que suprir as demandas de uma população residente de mais de 440 mil habitantes, é responsável pelo atendimento de grande parte de pacientes provenientes de outras regiões.

Deste modo, quando se trata de atividades médico-hospitalares, Londrina aparece como centro de mais alto nível na rede dos serviços de saúde, cuja área de influência se expande ao ponto de extrapolar os limites estaduais, chegando a prestar atendimentos a pacientes de São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, entre outros.

Alguns dos hospitais de maior porte da cidade, foram instalados ainda na década de 1940. O mais antigo data de 1944 - Hospital Irmandade Santa Casa de Londrina e, em 1949, o Hospital Evangélico (entidade mantida pela Sociedade Evangélica Beneficente de Londrina) entra em operação. Em 1971, foi instalado o Hospital Universitário Regional Norte do Paraná - HURNP (comumente conhecido como H.U.), criado naquele momento, para prestar treinamento a alunos dos cursos de ciências da saúde da UEL, mas que hoje responde por cerca de sete mil atendimentos pelo Sistema Único de Saúde por dia.

Por outro lado, os estabelecimentos de saúde localizados nos outros municípios pesquisados, somente atendem a sua população local. Na maioria dos casos

prestam atendimentos de urgência ou aqueles serviços mais comuns, isto é, procurados freqüentemente. Quando os pacientes necessitam de clínicas e laboratórios especializados ou ainda de tratamentos que requerem equipamentos mais sofisticados, em sua grande maioria, são obrigados a deslocar-se até o município vizinho, que desempenha esta função em escala regional.

Se, por um lado, sabemos que a localização da oferta de bens e serviços traduz-se em uma diferenciação entre os municípios (ou localidades centrais, se considerarmos a teoria de Christaller), esta diversificação tem relação com o tamanho do mercado e/ou demanda, refletindo-se em níveis hierárquicos entre os centros. Por outro, diante dos avanços proporcionados pelo período técnico-científico-informacional, os fluxos não mais se processam como na década de 1960, quando as inter-relações se davam entre um centro e outro situado em um nível imediatamente superior, ou seja, atualmente, esta hierarquia, necessariamente, não mais se expressa de modo rígido ou piramidal.

O que estamos querendo afirmar é que mesmo existindo uma certa hierarquia, este fato não impede, por exemplo, que um cidadão de Cambé dirija-se à cidade de Maringá para determinado tratamento, mesmo que em Londrina ele possa contar com a especialidade médica a qual necessita.

Com a difusão dos transportes e das comunicações cria-se a possibilidade da especialização produtiva, conforme destacou Santos (1996a):

*“Regiões se especializam, não mais precisando produzir tudo para sua subsistência, pois, com os meios rápidos e eficientes de transporte, podem buscar em qualquer outro ponto do país e mesmo do Planeta, aquilo de que necessitam.”*⁵⁷

No entanto, não devemos nos esquecer que este “tudo” ao qual se refere Santos, no atual estágio social-histórico de nossa sociedade, compreende não apenas bens de consumo (duráveis ou não duráveis), mas toda diversidade de serviços, tecnologia, informação, etc, enfim, este “tudo” ganha outra dimensão, até porque as “necessidades” de hoje são maiores e mais diversificadas.

⁵⁶ SAÚDE: Londrina atrai milhares de pacientes. *Jornal Folha de Londrina*, 14 setembro 1997.

⁵⁷ SANTOS, 1996a, op. cit., p.50.

Deste modo, de acordo com reportagem do Jornal Folha de Londrina de 1997, a Região Metropolitana de Londrina - R.M.L, possuía no total 25 hospitais e 82 postos de saúde, cerca de 1.100 leitos comuns e mais 101 leitos em Unidades de Tratamento Intensivo - UTIs. Só em Londrina, atuavam mais de mil médicos, somando-se outros 3.500 trabalhadores nos setores de apoio.⁵⁸ A tabela a seguir demonstra um pouco o perfil do setor de serviços hospitalares da Aglomeração Urbana de Londrina, o qual encontra maior expressão seja em termos de equipamentos ou de profissionais especializados⁵⁹, no município de Londrina.

A tabela 18 demonstra o perfil do sistema de saúde dos principais hospitais do município de Londrina, esta concentração de estabelecimentos hospitalares e de atendimentos auxiliam na comprovação da centralidade exercida por esta cidade perante toda a região norte-paranaense.

Deve ser ressaltado que, em julho de 1997, o Hospital Londrina, localizado no município de Cambé, foi responsável por 300 internações, 250 cirurgias, 2100 pacientes passaram pelo seu pronto socorro e foram efetuados 5000 atendimentos ambulatoriais. No entanto, não apresentamos estes dados na tabela porque este estabelecimento foi desativado por falta de investimentos, no final daquele ano, permanecendo fechado até o presente momento. Todavia, lembramos que possuía 42 leitos normais, 06 leitos em UTI e uma equipe médica composta por 105 profissionais.

Estes dados referentes ao Hospital Londrina devem ser utilizados para demonstrar a quantidade de atendimentos que passaram a engrossar o fluxo de pacientes em direção a Londrina, uma vez que as outras unidades hospitalares de Cambé não conseguiriam absorver todos estes pacientes.

Analisando a tabela 18 constatamos que, em Londrina, são realizadas mais de 8.000 internações e mais de 3.000 cirurgias por mês. Somando-se os atendimentos

⁵⁸ Jornal Folha de Londrina, 1997, op. cit., s/p.

⁵⁹ Segundo pesquisa realizada pelo Instituto Canadá, a pedido da Associação Médica de Londrina - AML, foi traçado um perfil dos médicos que atuam em Londrina. Dos cerca de mil médicos que atuam na cidade, 61% têm curso de especialização, 9% possuem mestrado e 8% terminaram o doutorado.

realizados nos pronto socorros e ambulatoriais, chegamos a um total de 70.589 pacientes, o que representaria 16,75% da população do município de Londrina⁶⁰.

TABELA 18 - LONDRINA: PRINCIPAIS HOSPIAIS - JULHO DE 1997

	H.U.	Evangélico Santa Casa ⁽¹⁾	Zona Norte	I.C.L.	Zona Sul	Londrina	TOTAL	
Internações	1.025	1.432	1.700	200	3.876	161	300	8.694
Atendimentos no Pronto Socorro	7.478	3.282	6.500	3.464	-	4.717	2.100	27.541
Atendimentos ambulatoriais	10.290	10.305*	**	2.742	21.106	705	5.000	50.148
Cirurgias	614	738	900	200	536	238	250	3.476
Leitos normais	284	240	314	42	214	30	42	1.166
Leitos em UTI: (adulto/criança)	17/14	21/7	20/8	-	8	-	6	101
Médicos	265	489	855	42	110	31	105	1.897

Fonte: Direção dos hospitais, Jornal Folha de Londrina 14/09/97.

Adaptado por: TAVARES, J.H., 1999

(1) Compreendem os serviços prestados no Hosp. Infantil, Hosp. Mater Dei, Colégio de Enfermagem Mater Ter Admirabilis, todos da Irmandade Santa Casa de Londrina.

* Compreende também os atendimentos realizados no Hospital Alto da Colina.

** Neste índice está computado também os atendimentos do P.S.

Chamamos atenção para a quantidade de atendimentos prestados no pronto socorro, realizados nos hospitais situados na periferia desta cidade. Procuraram o Hospital Zona Norte 3.464 pacientes e o Hospital Zona Sul prestou, em julho de 1997, nada menos que 4.717 atendimentos emergências.

O Hospital Evangélico e a Santa Casa de Londrina (excluindo-se o H.U), são os mais bem equipados e possuem as equipes médicas mais especializadas, ambos localizam-se na área central da cidade. Contudo, seus atendimentos ao S.U.S são limitados, revezando-se em plantões alternados, cujas receitas provém também de inúmeros pacientes atendidos por intermédio de planos de saúde, ou ainda em caráter particular.

Constata-se, ainda, que o Instituto do Câncer é responsável por cerca de 50% de todos os atendimentos ambulatoriais. Ressaltamos que este fato se torna possível porque o Instituto é especializado em procedimentos para o tratamento do câncer, concentrando conseqüentemente, pacientes de toda região.

Quanto ao fluxo de pacientes para os hospitais de Londrina, o médico Agajan Der Bedrossian, superintendente da Autarquia Municipal de Saúde, afirma:

⁶⁰ Todavia, lembramos que nem todos estes pacientes são moradores da cidade de Londrina.

“aproximadamente 20% de todos os serviços médico-hospitalares prestados em Londrina são para pacientes vindos de outras regiões do Paraná e do interior de SP, MS e até SC. Outros 30% dos doentes viriam dos 18 municípios da 17ª Regional; os 50% restantes seriam londrinenses.”⁶¹

Do total de internações realizadas em hospitais de Londrina, aproximadamente 5 mil mensais são encaminhadas por meio da Central de Leitos (CL) da 17ª Regional de Saúde, órgão vinculado ao Governo do Estado, que congrega outros 18 municípios da região norte do estado. A Central de Leitos trabalha para organizar e racionalizar a ocupação dos cerca de 1.300 leitos dos 41 hospitais da região. Perto de 65% das internações realizadas por meio da CL da 17ª Regional são de pacientes vindos de outras cidades para os hospitais de Londrina.

Mesmo diante deste quadro, constatamos que informações quanto à procedência dos pacientes ainda não têm despertado interesse dos dirigentes de hospitais e órgãos de saúde do município. Dirigimo-nos a vários destes estabelecimentos para coleta de dados, no entanto, constatamos que estes estabelecimentos não possuíam informações sistematizadas quanto às cidades de procedência de seus pacientes. Este fato também se aplica à Associação Médica de Londrina - AML. A este respeito, a reportagem publicada pelo Jornal Folha de Londrina, destaca que *“nos hospitais e nos órgãos públicos do setor, não há registros precisos nem como quantificar com exatidão as procedências de todos os pacientes.”*

Mesmo diante destas dificuldades, foi possível obter alguns dados junto aos Departamentos de Estatística do H.U. e do H.E.L., como também junto à Diretoria de Auditoria, Controle e Avaliação - DACA, órgão responsável pelo controle das internações realizadas por intermédio do S.U.S., localizado na cidade de Londrina.. Entretanto, no H.E.L., conseguimos apenas o número total de pacientes internados em 1997 e 1998, bem como a procedência dos internados no mês de outubro de 1997.

Lembramos, contudo que propositadamente, não fazem parte desta coleta de dados os hospitais situados nas cidades de Cambé, Ibitiporã e Rolândia, visto que nosso

⁶¹Jornal Folha de Londrina, 1997, op. cit., s/p.

objetivo consistia em determinar até que ponto a cidade de Londrina presta atendimento hospitalar a pacientes/habitantes destas outras três cidades. Aliás, sabemos também que os hospitais destas outras cidades não possuem estes dados sistematizados, o que consumiria muito tempo para organizá-los.

Deste modo, conforme levantamento realizado no Hospital Universitário - H.U., verificamos que nos últimos seis anos, o hospital prestou atendimento a pacientes residentes em treze estados brasileiros, excetuando-se o Paraná. Entretanto, cabe ressaltar que estes pacientes representam uma média anual de apenas 0,55% daqueles atendidos por este hospital.

A tabela 19 e a figura 26 demonstram a procedência dos pacientes internados no período de 1994 a 1998, no Hospital Universitário.

**TABELA 19 - HOSPITAL UNIVERSITÁRIO
PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES INTERNADOS: 1994-1998**

CIDADE DE PROCEDÊNCIA	1994	1995*	1996	1997	1998	1994/1998	
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(Nº)	(%)
Londrina	76,08	75,43	74,15	72,03	70,61	-195	-2,34
Cambé	6,58	8,06	7,89	8,06	8,85	299	41,52
Ibiporã	1,97	1,83	2,33	3,40	3,89	232	107,40
Rolândia	1,16	0,93	1,13	1,20	1,26	18	14,17
Outros Munic. PR	13,66	13,24	13,96	14,72	14,82	212	14,19
Outos Estados	0,54	0,51	0,53	0,58	0,56	6	10,16
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	572	

Fonte: Hospital Universitário Regional Norte do Paraná, 1999.

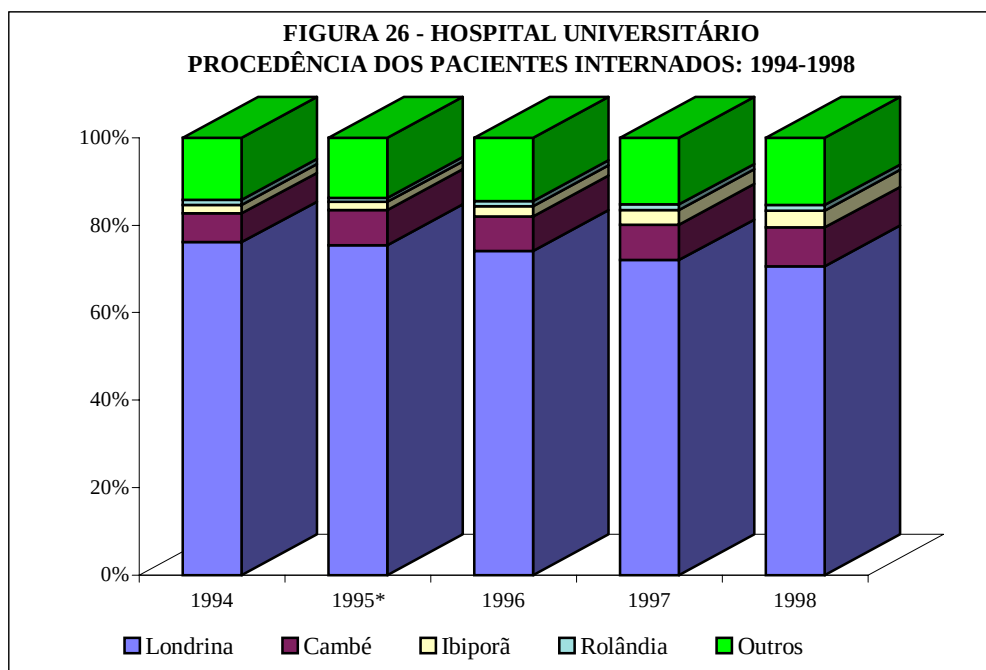
Org.: Tavares, J. H., 1999.

* Não inclui o mês de fevereiro

Se observarmos a variação entre os pacientes internados neste período, verificamos em termos relativos, que o número de pacientes residentes em Londrina apresentou, paulatinamente, um pequeno decréscimo. Em contrapartida, os pacientes provenientes de Ibiporã dobraram em volume, passando de 216 para 448 internações em 1998.

Os pacientes de Cambé, por sua vez, aumentaram em 299, número superior, portanto, aos de Ibiporã (232), mas em termos percentuais o índice de variação dos cambeenses foi de 41,52%. Já os habitantes de Rolândia, nestes últimos cinco anos

apresentaram o mesmo aumento que os pacientes procedentes dos demais municípios paranaenses, ou seja, 14,1%.



Fonte: Hospital Universitário Regional Norte do Paraná, 1999

* Não inclui o mês de fevereiro

Somando-se estes índices, constata-se que dos cerca de 11.000 pacientes internados anualmente no H.U, cerca de 85% ou aproximadamente 9.500 pessoas residem na Aglomeração Urbana de Londrina, das quais 1.550 têm origem nos municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia.

Nas duas tabelas que se seguem (tab. 20 e 21) é possível constatar a relação entre o coeficiente dos pacientes internados e a população de cada município que compõem a aglomeração. A primeira, refere-se aos internados em 1996 no H.U, a segunda apresenta o total das internações em outubro de 1997 no Hospital Evangélico de Londrina - H.E.L.⁶².

Deste modo, observamos que são os municípios de Cambé e Ibiporã que apresentam maior dependência ao serviço médico-hospitalar de Londrina. Rolândia, por sua

⁶² Se, por um lado, a tabela do H.E.L. demonstra os pacientes internados em apenas um único mês, por outro lado, este hospital é responsável tanto por internações particulares como convênios e também pelo S.U.S.

vez, apesar de possuir 5.500 habitantes a mais que Ibiporã, apresenta um número de internações (realizadas no H.U.) duas vezes menor que o outro município.

No entanto, é preciso relativizar esta constatação em pelo menos três pontos. Primeiro, a cidade de Rolândia encontra-se cerca de 10 Km mais distante de Londrina que Ibiporã. Em segundo lugar, os habitantes de Ibiporã contam com uma maior facilidade de deslocamento no que se refere ao transporte inter-municipal, uma vez que a cidade de Rolândia apresentava, até pouco tempo, um número menor de partidas de ônibus se comparado à Ibiporã.⁶³

TABELA 20 - LONDRINA
POPULAÇÃO E PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES INTERNADOS
HOSPITAL UNIVERSITÁRIO: 1996

CIDADE DE PROCEDÊNCIA	PACIENTES		POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO	PAC./POP. (%)
	(Nº)	(%)		
Londrina	8.467	74,15	421.343	2,01
Cambé	901	7,89	80.867	1,11
Ibiporã	266	2,33	38.798	0,69
Rolândia	129	1,13	44.379	0,29
Outros Munic./Estados	1.655	14,49	-	-
TOTAL	11.418	100,00	-	-

Fonte: Hospital Universitário Regional Norte do Paraná, 1999.

Org.: Tavares, J. H., 1999.

Um outro fator diz respeito à distribuição do número de leitos hospitalares nestas duas cidades. Neste sentido, Ibiporã conta com apenas dois hospitais, o Hospital Cristo Rei e o Hospital Santa Terezinha, sendo que, atualmente, somente o primeiro realiza atendimentos pelo SUS. Por sua vez, no município de Rolândia, estão localizados cinco hospitais, quais sejam: Hospital Fundação Arthur Thomaz, Hospital Jorge Daher, Hospital e Maternidade São Lucas, Hospital São Judas Tadeu e Hospital São Paulo.

Verificou-se, também, que os habitantes de Sertanópolis, Bela Vista do Paraíso, Jataizinho, Arapongas, entre outros, compõem em grande parte o total dos pacientes

⁶³ Com a implantação, no final de 1998, de uma linha de transporte metropolitano interligando Londrina e Rolândia, os habitantes desta cidade tiveram ampliadas a frequência de partidas de ônibus com destino a Londrina, soma-se a este fato também a diminuição no preço das passagens. Deste modo, acreditamos que estes fatores podem vir influenciar em um possível aumento no número de pacientes da cidade de Rolândia, atendidos nos hospitais de Londrina.

provenientes de outros municípios do Paraná atendidos no H.U., pois, todos estes centros encontram-se localizados nas áreas circunvizinhas ao município de Londrina. Demonstraremos a espacialização deste fluxo adiante.

Se compararmos o percentual de pacientes residentes e atendidos em hospitais de Londrina nos dias atuais, com aqueles de vinte anos (tabelas 21 e 22, abaixo), verificamos que estes índices diminuíram em aproximadamente 20%, cedendo, em contrapartida, espaço aos pacientes provenientes de outras localidades. Este fato está estritamente vinculado à ampliação do grau de acessibilidade, isto é, ao desenvolvimento do sistema de transporte e de comunicação, que torna mais rápido e barato o deslocamentos dos usuários do sistema de saúde e o acesso às informações por telefone.

**TABELA 21 – LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES
INTERNADOS
HOSPITAL EVANGÉLICO: OUT./1997**

CIDADE DE PROCEDÊNCIA	PACIENTES (Nº)	(%)	POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO	PAC./POP. (%)
Londrina	890	68,62	421.343	0,211
Cambé	95	7,32	80.867	0,117
Ibiporã	33	2,54	38.798	0,085
Rolândia	41	3,16	44.379	0,092
Outros Munic./Estados	238	18,35	-	-
TOTAL	1.297	100,00	-	-

Fonte: Hospital Evangélico, 1998

Org.: Tavares, J. H., 1998.

TABELA 22 - LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES - 1968

HOSPITAIS	Nº TOTAL AMOSTRAG.	LONDRINA (%)	NORTE PR. (%)	OUT. MUN. PR. (%)	OUT. ESTADOS (%)	(%)
Santa Casa	4.825	91,29	8,25	0,04	0,42	100,00
Hosp. Evangélico	809	77,50	21,88	0,12	0,50	100,00
Hosp. S. Leopoldo	297	68,01	31,65	0,34	-	100,00
Hosp. Infantil	336	84,23	15,48	0,29	-	100,00
TOTAL	6.267	88,03	11,50	0,08	0,39	100,00

Fonte: NAKAGAWARA, Y., 1972

Outra características que podemos apontar refere-se ao fato de que, já em 1968, muitas pessoas se dirigiam a Londrina para algum tipo de tratamento de saúde, comprovando sua função de centro regional quanto aos serviços médico-hospitalares.

Esta dependência crescente aos serviços de saúde prestados por Londrina é reflexo da mudança no perfil dos atendimentos médico-hospitalares, havendo maior presença do meio técnico-científico-informacional no setor, gerando maior centralização do atendimento.

Como destacou Castells (1999) os serviços de saúde representam um excelente exemplo da dialética emergente entre a concentração e a centralização relacionada aos atendimento de usuários.

“Por um lado, sistemas especializados, comunicações on-line e transmissão de vídeo de alta resolução permitem a interconexão de assistência médica à distância. (...) Por outro lado, na maioria dos países os principais complexos médicos surgem em locais específicos, em geral, nas grandes áreas metropolitanas. Normalmente organizados em torno de um grande hospital, com frequência conectados a faculdades de medicina e enfermagem, incluem em sua proximidade física clínicas particulares chefiadas pelos médicos mais importantes do hospital, centros radiológicos, laboratórios para exames, farmacêuticos especializados e, não raramente, lojas de presentes e funerárias para atender a toda a gama de possibilidades.”⁶⁴

Estes complexos médicos expressam de forma clara a importante força cultural e econômica presentes nas cidades onde estão localizados.

Neste sentido, o município de Londrina foi aquele que apresentou, nos últimos anos, um acentuado dinamismo de expansão no setor de saúde, podendo ser observado empiricamente a concentração deste tipo de serviço em algumas áreas da cidade, bem como constata-se uma concentração de serviços de apoio diagnóstico e terapêuticos ao redor dos grandes hospitais.

Em Londrina podemos claramente localizar dois destes complexos médicos que na verdade devido à sua extensão, acabam se tornando um único. Estamos nos referindo aos adensamentos que compreendem as proximidades da Santa Casa em particular na avenida Souza Naves, que se estende até o outro complexo formado pela concentração do Hospital

Evangélico, Hospital Mater Dei e Instituto do Câncer, abarcando toda a extensão da avenida Bandeirantes.⁶⁵

Com efeito, como estamos tentando demonstrar, estes fatores geram um intenso fluxo de pessoas que convergem para Londrina à procura de atendimentos ligados aos serviços de saúde.

4.3.1- Espacialização das internações pelo S.U.S

Preocupado com a atual situação do sistema de saúde regional, o superintendente da Autarquia Municipal de Saúde, em entrevista ao Jornal Folha de Londrina, ressaltou que falta uma melhor distribuição dos recursos do S.U.S por parte do Governo Federal e às autoridades municipais maior empenho na busca destes recursos, como também na procura de soluções para os problemas que afligem a saúde pública local.

Visando minimizar a superlotação e o estrangulamento dos hospitais de Londrina, no início de março de 1999, vereadores de Londrina, Cambé, Ibiporã, Arapongas e Rolândia assinaram um documento que foi encaminhado ao governador do estado, no qual solicitam a reabertura do Hospital Londrina, situado em Cambé e desativado no final de 1997. A intenção é do hospital atender, sobretudo pelo S.U.S, passando a funcionar como um “filtro”, uma vez que antes de encaminhar pacientes para Londrina, estes seriam atendidos neste hospital.

Entretanto, até hoje este impasse ainda permanece sem solução, isto é, as secretarias municipais e regionais não puderam informar como será o desfecho desta “história” que parece ainda estar em seus capítulos iniciais.

Segundo divulgou a imprensa, antes de fechar, o Hospital Londrina tinha um custo mensal médio de R\$ 250 mil com plantão e laboratório. Como a reativação envolve uma

⁶⁴ CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 2.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1, p.421-2.

⁶⁵ Para saber mais sobre a tendência à concentração e centralização dos serviços médico-hospitalares, consultar a dissertação de Raul B. Guimarães “*O transbordar do hospital pela cidade: tecnologia, saúde e produção do espaço*”. FFLCH/USP, 1994.

questão política, econômica além de interesses dos mais variados tipos, fica realmente difícil prever quando e como será solucionado este problema.

O aumento do tamanho demográfico das cidades, reflete diretamente no crescimento da demanda por serviços médicos. A população de Londrina e região, após muitos anos de espera, em 1994, passou a contar com o Hospital das Clínicas da Universidade Estadual de Londrina, que presta atendimentos ambulatoriais, vindo a suprir um pouco da defasagem entre procura e oferta dos serviços médico-hospitalares que atingia, especialmente, a população de baixa renda.

No entanto, a realidade da saúde pública na região norte-paranaense é bastante crítica. Para se ter uma idéia, em 26 de dezembro de 1999 o Hospital Evangélico fechou seu pronto socorro para os pacientes do S.U.S.⁶⁶ Nos primeiros dez dias desta paralisação, a média diária de pacientes atendidos no Hospital Universitário saltou de 200 para 250. Com efeito, em 06/01/2000 no H.U., todos os leitos do hospital estavam lotados e havia 37 pacientes em macas, bancos e sofás e mais 36 em leitos de observação, aguardando uma vaga para serem removidos. Desabafo do superintendente do H.U retrata o caos que se instalou na cidade “trabalhar com 20 a 30 macas é rotina, mas com quase 40, aí fica impossível administrar o hospital.”

Outro exemplo desta problemática poderá ser verificado ao se consultar uma reportagem de 08 de abril de 2000, publicada pelo Jornal de Londrina, na qual são apresentados alguns depoimentos de moradores que participaram de uma enquete, quando expressaram suas insatisfações perante ao sistema público de saúde londrinense.

Neste contexto, vale lembrar que, a partir de dezembro de 1995, a Prefeitura Municipal de Londrina passou a auto-gerenciar os recursos provenientes do Sistema Único de Saúde. Deste modo, junto a Diretoria de Auditoria, Controle e Avaliação - DACA, departamento encarregado de fiscalizar e acompanhar mais de perto a documentação dos atendimentos, conseguimos levantar o total de pacientes internados pelo S.U.S, no conjunto dos hospitais de Londrina, entre os anos de 1998 e 2000. Como registro, no anexo “F” (página

⁶⁶ Depois de várias semanas sem atender pacientes do S.U.S. em seu pronto socorro, o Hospital Evangélico foi descredenciado para este tipo de atendimento. Hoje, este hospital somente realiza internações por intermédio deste convênio.

238) apresentamos três tabelas nas quais pode ser visualizada a quantidade de pacientes internados mês a mês, no decorrer desses três anos.

Desta forma, com a finalidade de entendermos um pouco mais a dinâmica dos fluxos originados por meio dos atendimentos médico-hospitalares na Aglomeração Urbana de Londrina, apresentamos a tabela 23 e a figura 27.

A princípio verificamos que estas informações vêm praticamente confirmar aquelas já apresentadas, as quais se referiam às internações realizadas exclusivamente no Hospital Universitário. No entanto, é possível constatar uma análise mais contundente, em especial quanto à procedência de pacientes originários de Ibiporã e Rolândia.

Neste sentido, observa-se que, embora Ibiporã participe deste fluxo com um número de pacientes duas vezes maior que Rolândia, a quantidade de doentes vindos deste último município aumentou em 43%, nestes três anos, ao passo que o deslocamento de pacientes residentes em Ibiporã cresceu 27%, ou seja, cerca de um terço a menos que Rolândia.

Acreditamos que uma parcela dos pacientes de Rolândia dirigem-se ao município vizinho, Arapongas. A distância entre estes dois municípios é praticamente a metade que aquela apresentada entre Rolândia a Londrina. Ressaltamos que a cidade de Arapongas é do porte de Cambé, mas como não abarca a área de pesquisa, não podemos apresentar dados que comprovem esta nossa hipótese.

Em contrapartida, o fluxo de pacientes internados em Londrina cuja origem seja o município de Cambé permaneceu praticamente estável, isto é, em 2000 foram internados apenas 52 pacientes cambeenses a mais que em 1998.

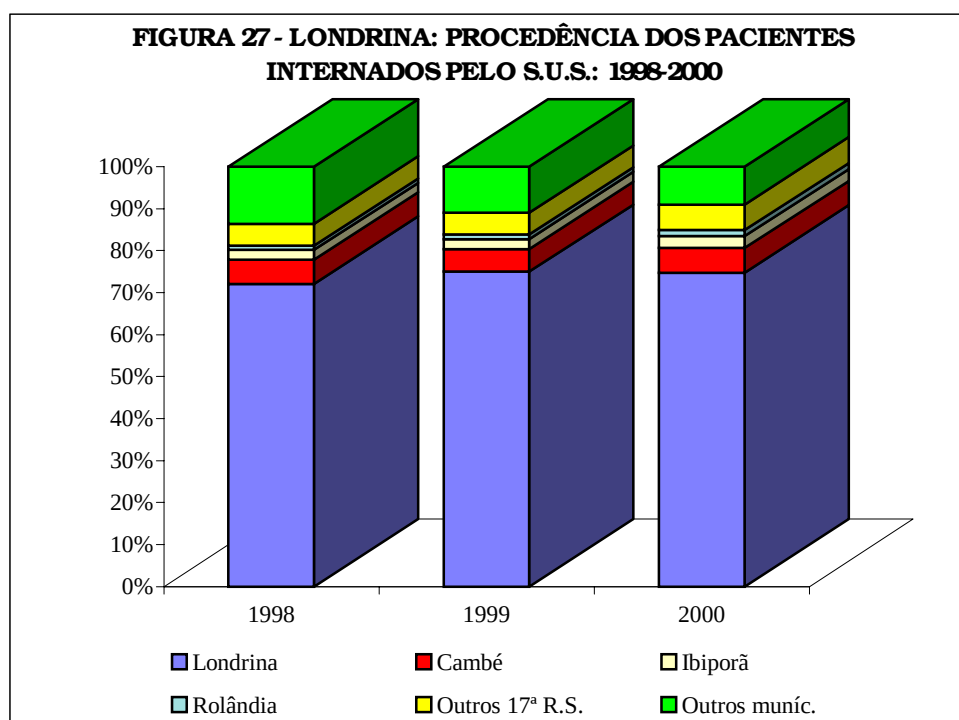
Nesta tabela ainda pode ser observado o fluxo de pacientes originado de outras cidades que compõem a 17ª Regional de Saúde (R.S.), as quais remeteram em 2000, 19,6% doentes a mais que em 1998. Contudo, os deslocamentos vindos de outras R.S. diminuíram em 31,6% nos últimos três anos.

**TABELA 23 - LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES
INTERNADOS PELO S.U.S.: 1998/2000**

PROCEDÊNC.	1998		1999		2000		1998/2000	
	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)
Londrina	31.899	72,12	34.055	74,98	33.610	74,79	1.711	5,36
Cambé	2.542	5,75	2.460	5,42	2.594	5,77	52	2,05
Ibiporã	1.007	2,28	1.046	2,30	1.285	2,86	278	27,61
Rolândia	466	1,05	522	1,15	667	1,48	201	43,13
Outros 17ª R.S.	2.301	5,20	2.348	5,17	2.752	6,12	451	19,60
Outras R.S.	5.899	13,34	4.917	10,83	4.031	8,97	-1.868	-31,67
Outras U.F.	119	0,27	73	0,16	0	0,00	-119	-100,00
TOTAL	44.233	100,00	45.421	100,00	44.939	100,00	706	1,60

Fonte: Diretoria de Auditoria, Controle e Avaliação - D.A.C.A.

Org.: TAVARES, J.H.



Fonte: Diretoria de Auditoria, Controle e Avaliação - D.A.C.A.

Org.: TAVARES, J.H.

Na página 172, apresentamos uma nova tabela (24) na qual demonstramos de modo estratificado todos os 19 municípios que compõem a 17ª Regional de Saúde, cuja sede é o município de Londrina. Lembramos que, embora tenhamos destacado apenas o mês de dezembro para a próxima análise, tomamos o cuidado de avaliar o conjunto dos dados e podemos afirmar que esta nossa sistematização expressa a realidade do fenômeno estudado.

Assim sendo, constatamos os três municípios que mais remetem pacientes para Londrina são Cambé, Ibiporã e Rolândia. Em seguida, e também por apresentarem um tamanho demográfico superior aos demais municípios da 17ª R.S., Bela Vista do Paraíso, Sertãoópolis e Porecatu, engrossam o fluxo com 5,35%, 4,28% e 3,97%, respectivamente.

Verificamos, ainda, um crescente aumento no fluxo de pacientes que residem no recém emancipado município de Tamarana, de onde partem 3,4% dos pacientes. Salientamos que esta cidade se localiza a mais de 80 quilômetros ao sul da cidade de Londrina.

Como causas principais deste intenso fluxo de pessoas que se dirigem a cidade de Londrina para tratamento de saúde, podemos resumir:

- Excetuando-se os municípios estudados, os demais municípios apresentam uma população que não ultrapassa 20.000 habitantes, sendo que na maioria encontramos algo abaixo de 10.000;
- Pelo seu porte, as cidades não comportam certas especialidades médicas, ou por ser mais onerosa, ou porque tais necessidades são procuradas com menos frequência;
- Os municípios não investem em novos equipamentos ou ainda na manutenção daqueles já existentes, os quais com o tempo tornam-se obsoletos;
- Os municípios não têm representatividade política, dificultando a obtenção de recursos;
- As características do atual modelo brasileiro de distribuição do orçamento entre a federação, os estados e os municípios, não favorecem estas pequenas localidades, que em sua grande maioria encontram-se sucateadas, endividadas, mal administradas etc;
- Os responsáveis pelos poderes públicos municipais destes pequenos núcleos urbanos, sabendo do potencial existente em Londrina, acomodam-se no sentido de dirigir recursos, quando muito, para atendimentos de urgência;

Salientamos ainda que estes fatores estão todos interagindo no espaço, dificilmente podem ser analisados e/ou compreendidos separadamente, ao mesmo tempo que são causa e consequência. Neste contexto, a relativa facilidade para o deslocamento e a proximidade territorial de Londrina contribuem para este quadro.

**TABELA 24 - LONDRINA: 17ª REGIONAL DE SAÚDE
INTERNAÇÕES PELO S.U.S. - DEZEMBRO DE 1998, 1999 E 2000**

MUNICÍPIOS	DEZEMBRO (Nº)			DEZEMBRO		
	1998	1999	2000	MÉDIA	TOTAL	
1 Alvorada do Sul	10	12	7	9,7	29	1,83%
2 Bela Vista do Paraíso	15	39	31	28,3	85	5,35%
3 Cafeara	4	2	1	2,3	7	0,44%
4 Cambé	150	255	202	202,3	607	38,22%
5 Centenário do Sul	16	14	11	13,7	41	2,58%
6 Florestópolis	14	24	20	19,3	58	3,65%
7 Guaraci	6	9	14	9,7	29	1,83%
8 Ibiporã	69	107	81	85,7	257	16,18%
9 Jaguapitã	13	21	18	17,3	52	3,27%
11 Lupionópolis	7	4	6	5,7	17	1,07%
12 Miraselva	2	8	6	5,3	16	1,01%
13 Pitangueiras	5	7	2	4,7	14	0,88%
14 Porecatu	17	22	24	21,0	63	3,97%
15 Prado Ferreira	4	5	4	4,3	13	0,82%
16 Primeiro de Maio	12	12	19	14,3	43	2,71%
17 Rolândia	31	49	55	45,0	135	8,50%
18 Sertãoópolis	14	30	24	22,7	68	4,28%
19 Tamarana	12	20	22	18,0	54	3,40%
Subtotal (exceto Lond.)	401	640	547	529,3	1.588	100,00%
10 Londrina*	2.245	2.572	2.473	2.430,0	7.290	
TOTAL GERAL	2.646	3.212	3.020	2.959,3	8.878	

* Percentual calculado sobre o total geral acumulado

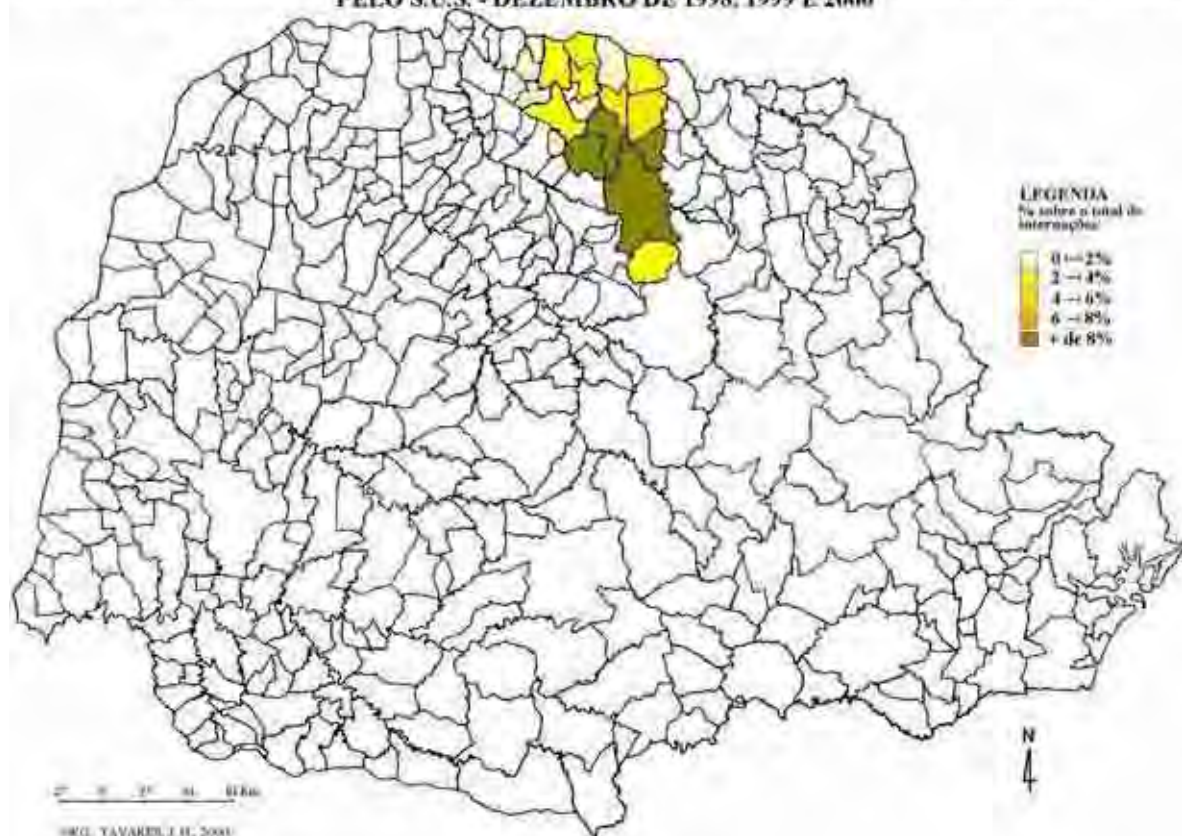
Fonte: Diretoria de Auditoria, Controle e Avaliação - D.A.C.A.

Org.: TAVARES, J.H.

Na tentativa de possibilitar melhor visualização da origem e intensidade dos fluxos motivados pelos pacientes participantes do sistema público de saúde na Aglomeração Urbana de Londrina, partindo-se dos 19 municípios que compõem a 17ª Regional de Saúde do Estado do Paraná, espacializamos os dados apresentados da tabela anterior, os quais estão mapeados na próxima figura (28).

Para efeito de comparação, em seguida apresentamos a figura 29, segundo a qual é possível verificar a procedência de todos os pacientes atendidos no Hospital Universitário e no Ambulatório Hospital das Clínicas (A.H.C.) no decorrer do ano 2000. Chamamos a atenção para o fato de que nessa figura também encontram-se espacializados os sete municípios que mais demandaram pacientes para Londrina neste ano, os quais pertencem a outras Regionais de Saúde. São eles, por ordem decrescente de número de pacientes: Arapongas, Jataizinho, Apucarana, Cornélio Procópio, Assaí, Bandeirantes e São Jerônimo da Serra, conforme pode ser observado na tabela “C” do anexo “G” (página 241).

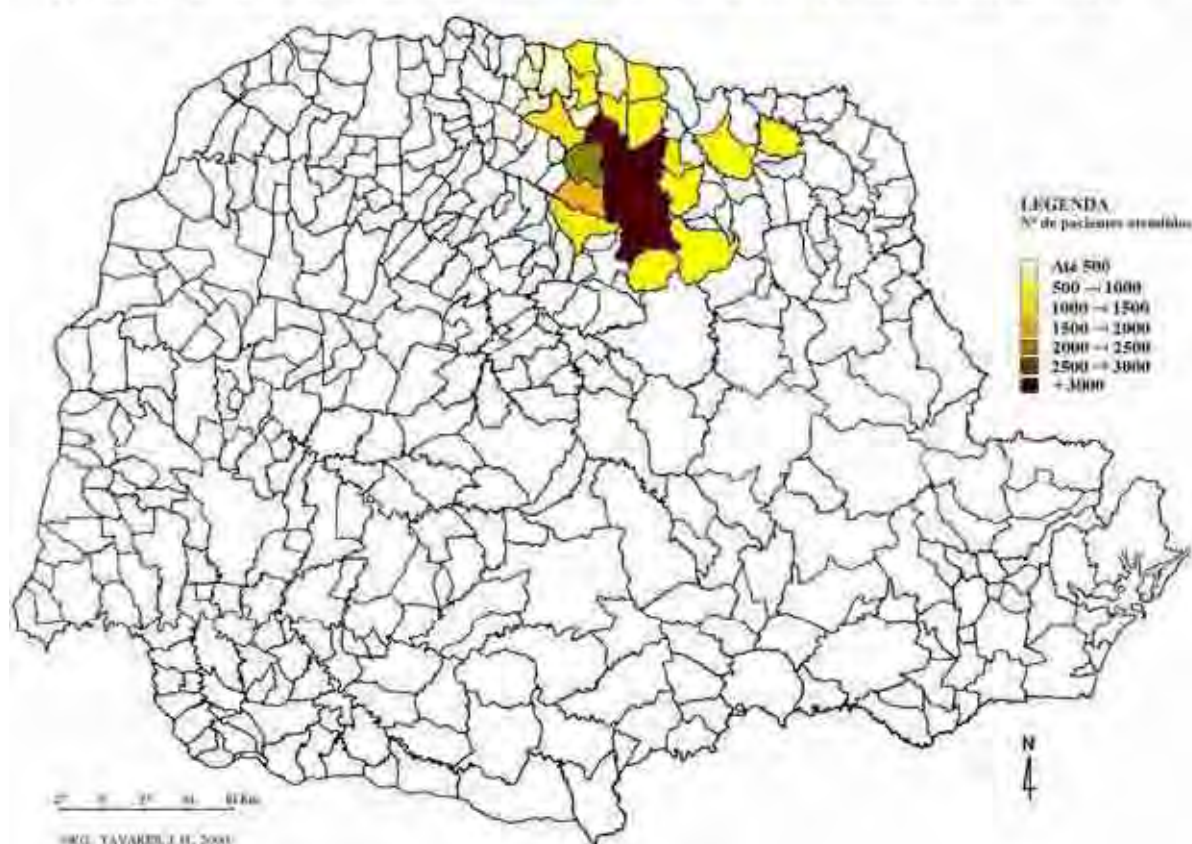
FIGURA 28 - LONDRINA: 17ª REGIONAL DE SAÚDE - PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES INTERNADOS PELO S.U.S. - DEZEMBRO DE 1998, 1999 E 2000



Fonte: Diretoria de Auditoria, Controle e Avaliação

Com a implantação “de fato” (porque concretamente ela só existe no papel) da Região Metropolitana de Londrina, esperamos que os representantes da sociedade regional se organizem e procurem alternativas que, efetivamente, sejam capazes de promover um desenvolvimento integrado e não apenas localizado ou pontual, a exemplo daqueles que costumam ser implantados e que somente beneficiam uma única cidade.

FIGURA 29 - LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES ATENDIDOS NO ILUR.N.P. E NO A.I.C. - 2000



Fonte: Departamento de Estatística – Hospital Universitário

Desta forma, Johnson (1974), ao abordar a limitação da extensão das cidades, lança uma sugestão que, de certa forma, expressa o que estamos tentando destacar.

*“Antes de impedir por completo o crescimento urbano de uma região metropolitana, poderia ser mais conveniente limitar a expansão da cidade central e permitir, a troca, o desenvolvimento de uma série de núcleos satélites. Estes núcleos se beneficiarão economicamente da presença da cidade central e, por conseguinte, diminuirá o número de movimentos pendulares diários. Ao mesmo tempo a vida seria mais agradável que nas intermináveis áreas suburbanas (...)”*⁶⁷

Isto posto, constatamos que a população dos municípios da Aglomeração Urbana de Londrina apresentaram um crescimento de 8,3% a 11,3% entre os anos de 1996 e 2000. Não obstante, os serviços médico-hospitalares não seguem o mesmo ritmo, ou melhor,

⁶⁷ JOHNSON, J. H. *Geografia Urbana*. Barcelona: Oikos-tau, 1974, p.207.

apresentam-se praticamente estacionados, desenhando-se um quadro crítico que se expressa por meio do aumento da demanda e declínio da qualidade desses serviços.

Lembrando Milton Santos não existe homogeneidade do espaço, como, também, não existe homogeneidade das redes. *“E onde as redes existem, elas não são uniformes. Num mesmo subespaço há uma superposição de redes, que inclui redes principais e redes afluentes ou tributárias, constelações de pontos e traçados de linhas.”*⁶⁸

Esta densa rede do sistema médico-hospitalar participa do conjunto de redes que conformam a Aglomeração Urbana de Londrina. Há redes que servem uma grande massa de usuários que consomem os serviços públicos. Há também redes das quais participam uma pequena parcela da sociedade, que pertencem a uma outra esfera. Neste conjunto de redes superpostas e heterogêneas, cuja expressão se materializa na cidade, Londrina apresenta-se como nó da rede dos serviços médico-hospitalares, em contrapartida, aproveitando-se do fato de comporem uma mesma mancha urbana, os municípios de Cambé, Ibiporã e Rolândia, usufruem das facilidades proporcionadas pelo município de maior porte.

Contudo, verifica-se que a grande rede do sistema médico-hospitalar na Aglomeração Urbana de Londrina - AUL contribui para a intensificação de uma outra rede, que vamos chamar de deslocamentos pendulares cotidianos, na qual está contida a rede de deslocamentos pendulares cotidianos de pacientes, que necessitam, para poder participar da megarede, utilizar-se de um outra rede - circulação/transporte. Partindo do princípio que para toda rede há uma velocidade e que, para cada necessidade, há uma intensidade, e ainda que a fluidez no interior de uma mesma rede é condicionada de um lado, pelo aparato técnico-científico e humano, de outro lado pela quantidade de usuários, consumidores e motivadores deste fluxo, pergunta-se: a qual velocidade deve operar a rede médico-hospitalar da AUL para que nenhuma vida seja perdida? A partir dessa incógnita acreditamos que a verdadeira solução esteja na consciência, ao passo que a origem da realidade atual está pautada na inconseqüência...

Finalizando, observa-se através das desigualdades do espaço urbano, que nesta complexa rede médico-hospitalar há o fenômeno da apartação social. Em vista desta

⁶⁸ SANTOS, 1997, op. cit., p.214.

constatação, utilizando-nos da expressão de Liauzu citada por Arantes (1998, p.140), resta saber se estamos diante de um problema de explosão ou de implosão urbana.

Realizadas estas análises sobre as atividades econômicas urbanas e a circulação de pessoas, passaremos agora a delinear algumas considerações a respeito das implicações do meio técnico-científico-informacional na Aglomeração Urbana de Londrina, momento em que centralizamos nossas análises na circulação de informações.

Capítulo 5

ATIVIDADES ECONÔMICAS E CIRCULAÇÃO DE INFORMAÇÕES

5.1 CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA

Partindo-se do princípio que o consumo de energia elétrica é um dos indicadores utilizados para determinar a situação econômica de uma cidade, bem como o nível da qualidade de vida de seus habitantes, vimos por bem adotar este índice como uma das variáveis analisadas em nossa pesquisa.

Deste modo, a tabela 25 retrata o mercado de energia elétrica na aglomeração urbana de Londrina, tomando como base os dados fornecidos pelo IBGE e Companhia Paranaense de Energia Elétrica - COPEL, ano de 1996. É possível verificar que se estabelece, para cada município, uma relativa proporção entre o número de habitantes, o total de energia consumida e o número de consumidores, cujo percentual varia entre 0,5% e 1,5%. Note-se que Londrina, cidade que desempenha a função de centro regional, concentra 71% dos habitantes da aglomeração, conseqüentemente, também é o município de maior demanda de energia elétrica, consumindo 725.199 Mwh, em 1996.

Se por um lado, os municípios de Londrina e Cambé apresentam percentual de consumidores relativamente menor se comparado com o número de habitantes, por outro, esta relação se inverte nas cidades Rolândia e Ibiporã, onde existe aumento superior a um ponto percentual nesta proporção.

Este fato demonstra, em primeira análise, que os habitantes destas duas cidades de menor porte estariam melhor atendidos por este tipo de serviço.

Entretanto, faz-se necessário ressaltar que na aglomeração, o município de Ibiporã é o que apresenta, relativamente, maior consumo de energia elétrica. De acordo com a tabela, verificamos que Ibiporã, mesmo com 5.500 habitantes a menos que Rolândia, chega a consumir 1.042 Mwh a mais que este outro município.

**TABELA 25 -AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA: 1996**

CIDADES	POPULAÇÃO		CONSUMO		CONSUMIDORES	
	Nº Hab.	%	Mwh	%	Nº	%
Londrina	421.343	71,98	725.199	72,42	136.878	71,34
Cambé	80.867	13,81	127.283	12,71	23.699	12,35
Rolândia	44.379	7,58	73.943	7,38	16.553	8,63
Ibiporã	38.798	6,63	74.985	7,49	14.728	7,68
TOTAL	585.387	100,00	1.001.410	100,00	191.858	100,00

Fonte: COPEL, IBGE.

Org.: Tavares, J. H.

Relacionando-se os dados da aglomeração urbana, em 1996, com o total do estado, temos que estes quatro municípios compõem 6,5% da população total do Paraná, consumindo 6,74% da energia demandada pelo estado, no entanto, o número de consumidores da aglomeração urbana de Londrina representa 7,42% do total dos usuários estaduais. Conclui-se, portanto, que os habitantes das cidades pesquisadas são bem atendidas por este tipo de serviço.

A tabela 26 demonstra, no ano de 1997, o consumo de energia elétrica de modo estratificado, isto é, por tipo/classe de consumo. Chamamos a atenção para o fato de que ela revela algumas especificidades entre os municípios estudados.

Como primeira análise, destacamos que em todas as cidades da aglomeração urbana de Londrina, a classe residencial apresenta maior percentual de consumo se comparada à média estadual, que é de 26,1%.

Se, por um lado, o maior consumidor de energia elétrica em escala estadual é o setor industrial¹, o mesmo não acontece com os municípios de Londrina e Rolândia. O município de maior porte apresenta-se como maior consumidor desse segmento, ou seja, 36,4%. Por sua vez o município de Rolândia apresenta, por uma diferença de 463 Mwh (1,79%), maior consumo nas residências que as indústrias aí instaladas.

Verifica-se também dentre os municípios estudados, que Cambé e Ibiporã destacam-se como aqueles que apresentam, em termos relativos, o maior índice de consumo

¹ Como esclarecimento, gostaríamos de ressaltar que a COPEL considera como de uso industrial a energia consumida durante a etapa de construção de uma edificação (que perdura até sua efetiva conclusão/ocupação). Assim sendo, este consumo é contabilizado como indústria da construção civil. Partindo da realidade de nossa pesquisa, esta metodologia não interfere no resultado final das análises. No entanto, chamamos a atenção para que dependendo da dimensão ou localização da área estudada ou ainda os objetivos de uma pesquisa, as análises podem ficar comprometidas.

industrial, ambos participando com percentuais que excedem 43,4%, que é a proporção consumida por este setor no estado.

Vale ressaltar que, embora o setor comercial e industrial de Londrina apresente demandas equivalentes a 22%, há que se destacar o setor terciário desta cidade, o qual é responsável por um consumo de energia elétrica bem acima daquele apresentado pelo estado. Todavia, as indústrias instaladas neste município consomem, proporcionalmente, apenas a metade da média do Paraná.

**TABELA 26 - PARANÁ E AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA - 1997**

CLASSE	PARANÁ		LONDRINA		CAMBÉ		ROLÂNDIA		IBIPORÃ	
	Mwh	%	Mwh	%	Mwh	%	Mwh	%	Mwh	%
Residencial	4.070.787	26,1	275.555	36,4	39.056	31,6	25.828	31,4	21.875	27,9
Industrial	6.776.928	43,4	169.639	22,4	57.098	46,1	25.365	30,9	35.071	44,6
Comercial	2.164.594	13,9	166.644	22,0	12.254	9,9	11.000	13,4	6.211	7,9
Rural	1.019.254	6,5	19.287	2,6	4.900	4,0	9.199	11,2	6.146	7,8
Poderes Públicos	381.826	2,5	27.257	3,6	1.988	1,6	1.979	2,4	1.968	2,5
Iluminação Pública	664.329	4,3	38.719	5,1	6.327	5,1	5.024	6,1	4.281	5,5
Serviços Públicos	468.453	3,0	57.578	7,6	2.107	1,7	3.780	4,6	2.837	3,6
Próprio	62.857	0,4	1.457	0,2	20	0,0	21	0,0	170	0,2
TOTAL	15.609.028	100,0	756.136	100,0	123.750	100,0	82.196	100,0	78.559	100,0

Fonte: COPEL

Org.: Tavares, J. H.

Por possuírem as menores taxas de urbanização da aglomeração, os municípios de Rolândia e Ibiporã são também aqueles que apresentam maior consumo de energia elétrica no meio rural. Note-se que, no primeiro, a demanda é, relativamente, quase duas vezes maior que a média paranaense. Em contrapartida, o comércio de Rolândia demanda um terço a mais de energia elétrica, em relação ao mesmo setor da cidade de Cambé.

Quanto à energia elétrica consumida com iluminação pública, a aglomeração urbana de Londrina apresenta proporções semelhantes entre os municípios, estando ainda estes, relativamente, acima da média paranaense. Como destacamos anteriormente, o eixo da BR-369 (pista dupla) compreendido entre as cidades de Ibiporã, Londrina e Cambé apresenta-se todo iluminado.

Comprovando sua característica como cidade que possui um setor de prestação de serviços amplamente desenvolvido e altamente diversificado (inclusive no que se

refere à órgãos públicos/governamentais), note-se que, em Londrina, a demanda de energia elétrica destinada aos serviços públicos é nada menos que duas vezes e meia maior que a taxa consumida por este segmento em escala estadual. Cabe ressaltar ainda que, para os poderes públicos, o consumo também é relativamente maior.

Na Aglomeração Urbana de Londrina, em se tratando de consumo utilizado pelos poderes públicos e serviços públicos, verificamos que o município de Cambé é aquele onde menores taxas de energia elétrica são demandadas.

Realizadas estas considerações acerca do mercado de energia elétrica e, visando dar prosseguimento às análises dos dados que possibilitem melhor compreensão da dinâmica dos fluxos que se processam entre as cidades que compõem a Aglomeração Urbana de Londrina, centralizaremos nossas abordagens no setor de telefonia e telecomunicações e por conseguinte, nas redes de informações.

É importante ressaltar, todavia, que, embora nossas análises apareçam separadas em sub-itens, no corpo da dissertação, este fato não quer dizer que elas devam ser vistas individualmente, ao contrário, realizamos esta disposição apenas com finalidade didática, uma vez que as variáveis escolhidas para análise encontram-se inter-relacionadas dialeticamente no espaço urbano por meio de suas várias manifestações, não podendo ser compreendidas indissociavelmente.

Neste sentido, a perspectiva de análise de nossa pesquisa assenta-se na concepção destacada por Ferreira (1996), segundo a qual se procura *“a articulação entre os processos vividos no Paraná com aqueles percebidos no espaço nacional, visto que a produção do espaço (urbano-industrial-rural) só pode ser entendida a partir de uma inter-relação mais ampla.”*²

² FERREIRA, Y. N. *Paraná urbano: raízes, processos e problemas*. (Relatório de projeto integrado de pesquisa). Londrina, 1996. p.20.

5.2 - DA TELEFONIA FIXA AO TECNÓPOLO: MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

No atual estágio de desenvolvimento do sistema capitalista, o papel desempenhado pela tecnologia na transformação das formas urbanas é indiscutível. Vale lembrar, no entanto, que o desenvolvimento dos meios de comunicação não elimina o obstáculo “espaço”, o que pode, de fato, é minimizar-se o fator distância, quando as infraestruturas e equipamentos assim o permitirem.

Apoiando-nos nesta concepção, adotamos também como variável para o estudo das relações socioeconômicas e funcionais, o serviço de telefonia e telecomunicações, tendo em vista constituírem uma parcela das inter-relações que envolvem os municípios estudados. No decorrer de nossas abordagens o leitor verificará que este tipo de serviço também constitui um fator que coloca a cidade de Londrina como um centro regional, exercendo, de acordo com alguns tipos de serviços especializados e que envolvem uma tecnologia mais avançada, uma ampla influência sobre as cidades vizinhas.

Beaujeu-Garnier (1983), destaca a importância deste tipo de análise nas pesquisas que envolvem os fluxos interurbanos.

“muitas pesquisas sobre a importância das cidades têm sido baseadas nos fluxos de chamadas telefônicas, como um dos critérios a ter em consideração no medir a extensão e a intensidade da influência urbana sobre a sua periferia.”³

O sistema de telefonia e telecomunicação nas cidades pesquisadas é de competência de duas empresas. A Telecomunicações do Paraná S.A. - TELEPAR é a empresa responsável pelos serviços nos municípios de Ibiporã, Cambé e Rolândia. Em contrapartida, no município de Londrina, o SERCOMTEL S.A. - Telecomunicações presta este tipo de serviço à população local, desde a década de 1960.⁴

³ BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia urbana*. Lisboa, 1983, p.183.

⁴ Com a privatização das telecomunicações no Brasil, a Telecomunicações do Paraná S.A. - TELEPAR objetivando a ampliação de sua área de cobertura realizou várias parcerias com outras empresas do ramo, havendo mudança em sua razão social, passando a denominar-se TELEPAR BrasilTelecom S.A. Em 1998, foi

Visando determinar e compreender um pouco melhor o fluxo de “informações”, a intensidade e o nível de relações que se processam atualmente entre estas cidades, solicitamos junto a estas duas prestadoras de serviços, dados quanto ao número e destino das ligações, como também a quantidade de terminais (fixos e móvel), aparelhos ou linhas telefônicas instaladas e/ou em operação nas respectivas cidades.

Todavia, faz-se necessário registrar que nos deparamos com muitas dificuldades durante o processo de obtenção dos dados. Este fato está estreitamente vinculado ao processo de privatização do sistema de telefonia e de telecomunicações em escala nacional, iniciado no ano de 1998. Assim sendo, as empresas de telefonia da região, temendo a concorrência e, alegando sigilo, não forneceram a contento informações as quais solicitamos.

Desta forma, após muita insistência junto à TELEPAR, conseguimos obter apenas números relativos e aproximados, mas que, segundo palavras do Eng.º Justo *“embora não podendo fornecer valores absolutos, estes dados expressam, de certa forma, a atual realidade da telefonia nos municípios de Ibiporã, Cambé e Rolândia.”*. No entanto, os dados quanto à telefonia móvel celular não foram informados.

Neste sentido, no que se refere ao Sercomtel, conforme ofício assinado pelo Diretor de Marketing e Serviços (anexo H, p. 242), a empresa forneceu apenas o número total de terminais do sistema fixo e móvel celular em operação, no início de 1999, no município de Londrina. Quanto ao fluxo de chamadas destinadas e recebidas entre as localidades de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia, o diretor afirma que *“torna-se inviável o fornecimento das mesmas devido à indisponibilidade de registros.”* O fato de sabermos do atual quadro de recursos humanos e tecnológicos desta empresa, leva-nos a dar pouca credibilidade a essa informação. Assim, permanecemos perseverantes na perspectiva de obter mais alguns dados a este respeito.

Na tentativa de minimizar esta problemática, durante o 6º Simpósio Nacional de Geografia Urbana, realizado em Presidente Prudente, entramos em contato com vários pesquisadores que desenvolviam estudos os quais envolviam análises de dados desta natureza, sobretudo o conceituado geógrafo Roberto Lobato Corrêa (ponto de referência para quem trabalha com a noção de rede urbana), o qual informou que, além de não dispor de

criada a Sercomtel Celular, momento no qual o Ministério das Telecomunicações estabeleceu a separação entre a prestação do serviço de telefonia móvel e a fixa.

nenhum dado a este respeito, reforçou a idéia que não havia possibilidade de obtermos informações quanto ao fluxo de chamadas ou qualquer outro dado que pudesse ser considerado de cunho estratégico para as empresas de telecomunicações.

Assim sendo, com a finalidade de complementar os dados que conseguimos, utilizamos outros, coletados pela geógrafa Gilda M. C. Benaduce durante a sua tese de doutoramento, na qual analisou a intensificação das redes de informações e as novas espacialidades no Paraná, concluída em 1999.

Entretanto, antes de desenvolvermos nossas análises, consideramos necessário apresentar algumas idéias com as quais tentaremos contextualizar a temática em evidência.

Primeiramente, apresentaremos um breve relato sobre a ação do poder público dos municípios da aglomeração, tendo em vista a elaboração de um plano para pleitear junto ao governo federal a redução dos custos das tarifas telefônicas nas chamadas intermunicipais entre as cidades estudadas.

5.2.1 - Tarifação do serviço público em áreas conurbadas

Durante a pesquisa, verificamos que, mesmo modestamente, têm havido alguns contatos entre os prefeitos das cidades circunvizinhas a Londrina, objetivando uma melhor integração regional.

Assim sendo, em 07/01/93, foi realizada uma reunião na Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Londrina, na qual os prefeitos trataram, entre outros temas, do projeto de criação da Região Metropolitana de Londrina.

O terceiro item da pauta desta reunião fazia referência à implantação de uma área conurbada. Este projeto estava baseado na portaria nº 87 de 19/03/92, do Ministério da Infra-Estrutura, que tinha aprovado a Norma 001/92, que por sua vez tratava da Tarifação do Serviço Telefônico Público em áreas conurbadas.

Em 15 de janeiro, foi assinado um protocolo de intenções no qual os prefeitos de Londrina, Cambé e Ibiporã propunham-se a liderar um movimento neste sentido.

Desta forma, os prefeitos de Ibiporã, Londrina e Cambé, objetivando um melhor relacionamento entre as entidades de pesquisa, ensino, saúde, indústria e comércio sediados nos seus municípios, solicitaram à Telepar, que junto com o Sercomtel, procedessem estudos que viabilizassem a criação de área conurbada entre os municípios de Londrina, Cambé e Ibiporã.

O Sercomtel, após ter desenvolvido os estudos preliminares que lhe competem, foi favorável ao pleito e com o apoio da Telepar, elaboraram um trabalho conjunto na tentativa de fazer que estes municípios fossem beneficiários desta legislação, isto é, que conseguissem a diminuição da tarifa interurbana.

Como resultado deste esforço, em 05 de setembro de 1995, o Ministério das Comunicações divulgou uma portaria aprovando a conurbação entre Londrina e Cambé. Este fato proporcionou aos usuários o benefício da redução no custo das ligações telefônicas entre os dois municípios.

É oportuno ressaltar que a conurbação telefônica entre Londrina e Cambé foi possível porque apenas estas duas cidades satisfazem do item 2.3 da Norma 1/92, o qual determina que as zonas urbanas de duas ou mais cidades devam ter se tornado limítrofes uma das outras por uma distância de até mil metros. Por não atender a este requisito indispensável determinado pela norma, o município de Ibiporã não se beneficiou desta legislação.

Conforme informações do setor de tarifação da Telepar, em março de 1999, o custo por minuto e em horário comercial das ligações telefônicas entre Cambé e Londrina era de R\$ 0,06 (seis centavos), ao passo que entre Ibiporã, Rolândia e estas outras cidades era de R\$ 0,14 (quatorze centavos), ou seja, uma diferença de oito centavos, quantia que representa 133%.

Isto posto, realizaremos uma pequena abordagem sobre o serviço de telecomunicações do município de Londrina. Como não podemos fazer referência a todas as instituições, empresas ou estabelecimentos de grande magnitude (nem é este nosso objetivo ou pretensão) situados neste município, os quais são responsáveis em grande parte, pelo desempenho do seu papel de pólo regional, elegemos como exemplo, então, o Sercomtel, que representa todas estas “empresas” detentoras de grandes capitais, qualidade nos serviços prestados e possuidora de alta tecnologia.

Como se não bastasse, o Sercomtel pode ser entendido como um laboratório onde se manifestam as complexas transformações proporcionadas pelo impacto da globalização. Esse fenômeno cria um mercado competitivo e ágil, no qual as empresas precisam ampliar seu leque de atuação, passando a operar em várias áreas. Neste processo, reforçamos a idéia de que, da mesma forma que o papel da informação é crucial o da flexibilidade operacional também se torna indispensável.

5.2.2 - Londrina e a criação do próprio serviço de telecomunicações

Em 1964, a Prefeitura do Município de Londrina criou o Departamento de Serviços Telefônicos. No ano seguinte, o Departamento foi transformado em Autarquia, adotando o nome de SERCOMTEL - Serviço de Comunicações Telefônicas de Londrina. No dia 06 de julho de 1968 foi ativada a primeira central telefônica automática, com 7280 linhas. Em 1976, ativava o serviço de Discagem Direta Internacional - DDI.

Confirmando sua característica de empresa que possui tecnologia de ponta, o Sercomtel, em 1992, foi a quarta empresa brasileira e a primeira do interior a implantar a telefonia móvel celular. Em 1996, Londrina foi a pioneira no Brasil a empregar tecnologia digital neste tipo de serviço. Hoje, 100% das centrais em operação utilizam-se de sistemas digitais.

No ano de 1996, em virtude do processo de transformação jurídica pelo qual passou a empresa, ocorreram mudanças na estrutura legal. Neste ano, o Serviço de Comunicações Telefônicas de Londrina transformou-se em sociedade por ações e passou a ser denominado Sercomtel S.A. - Telecomunicações.

O Ruracel tem garantido o acesso à telefonia na área rural. A empresa também possui serviços exclusivos direcionados às empresas, como o de Discagem Direta Gratuita (0800), Discagem Direta a Ramal (DDR), e também linhas dedicadas para transmissão de dados, voz e imagens em altíssimas velocidades utilizando a mais moderna tecnologia em fibras ópticas. Para grandes empreendimentos, com necessidade de utilização de 150 ou mais linhas telefônicas, a Sercomtel tem o Plano Alternativo Corporativo.

O referencial de qualidade e a diversidade dos produtos oferecidos pela Sercomtel colocam Londrina num patamar privilegiado. Seus recursos na área de telecomunicação em tempo real atendem às atuais exigências das empresas modernas. Em suma, com o trabalho realizado ao longo de 30 anos, hoje a Sercomtel tornou-se referência nacional quando o assunto é telecomunicações.

Desta forma, em 1997, a Sercomtel foi autorizada a participar da constituição e do capital social de outras empresas que operem ou prestem serviços nas áreas de telecomunicações, informática, transmissão de dados e voz. Além de conquistar o certificado de qualidade ISO 9002, que representou um avanço efetivo no processo de adequação ao novo cenário competitivo do mercado de telecomunicações.

Objetivando situar a aglomeração urbana de Londrina diante das recentes transformações ocorridas no sistema de telecomunicações, em nível nacional, reflexo de um processo amplo e complexo, como por exemplo a privatização do sistema Telebrás, é que destinamos os próximos parágrafos de nossa dissertação.

Em 07 de abril de 1998 o consórcio Globaltelecom venceu a licitação para operar telefonia celular na Banda B no Paraná e Santa Catarina, e a cidade de Londrina foi escolhida como sede da empresa.⁵ Este consórcio era formado por cinco megagrupos de empresas⁶.

Simultaneamente a esse processo, foi aprovada a criação de uma sociedade anônima mista que desmembrou a Sercomtel em duas empresas: a Sercomtel Celular S.A., especificamente para o sistema de telefonia celular e a Sercomtel S.A. - Telecomunicações, que permaneceu com a telefonia fixa.

⁵ “O Globaltelecom ofereceu R\$ 773,9 milhões pela concessão, com ágio de 134,5% sobre o preço mínimo de R\$ 330 milhões. Haverá reajuste de aproximadamente 18,5% (...). O valor da proposta deverá chegar a R\$ 917 milhões e, considerando os gastos com infra-estrutura, deverão ser investidos em torno de R\$ 1,5 bilhão.” *Jornal de Londrina*, 08 de abril de 1998, s/p.

⁶ A saber: 1) Inepar: grupo paranaense, sediado em Curitiba, atua nos países latino-americanos nas áreas de energia e telecomunicações; 2) Companhia Suzano de Papel e Celulose: conglomerado de empresas que atua em diversos segmentos da economia brasileira, com destaque para os setores de celulose, petroquímicos e reflorestamento; 3) DDI Corporation: fundada em 1985, hoje é a segunda maior operadora de telecomunicações do Japão; 4) Motorola: líder mundial em equipamento de comunicação, detém hoje mais de 50% do mercado de aparelhos celulares no Brasil; e 5) Nissho Iwai: *trading* japonesa que movimenta mais de 90 bilhões de dólares ao ano. A Nissho está presente no Brasil há mais de 40 anos, apostando sobretudo em projetos dos mercados de mineração e exploração petrolífera. *Jornal de Londrina*, 08/04/1998. Cidade. s/p.

Em 14 de maio do mesmo ano, a COPEL - Companhia Paranaense de Energia Elétrica, comprou 45% das ações da Sercomtel por R\$ 186 milhões, pagando 40% de ágio sobre o preço mínimo de venda.⁷

5.2.3 - Mercado competitivo e redes de cooperação

Quanto à estrutura física da Sercomtel, segundo informações da empresa, em 1999, haviam 11 centrais digitais, uma central de trânsito (com capacidade para 5471 troncos) e 40 centros de fios. No que se refere aos recursos humanos, 28% possuem 3º grau completo, 17% do quadro pessoal já cursaram pós-graduação.⁸

A globalização, conforme destacou Corrêa (1999) manifesta-se pelo espraiamento do capital produtivo vinculado a poderosas corporações que atuam em escala global. Partindo-se desta concepção, podemos dizer que as corporações podem ser caracterizadas, entre outros aspectos, pela ampla escala de operações, pela diversificação de suas atividades, pela segmentação de suas unidades componentes e pelas múltiplas localizações de unidades produtivas direta ou indiretamente controladas (Corrêa, 1997).

Este cenário competitivo e dinâmico somado às profundas mudanças no setor de telecomunicações, obrigou a Sercomtel a diversificar suas atividades e estabelecer associações estratégicas. Hoje a empresa se tornou um conglomerado e possui negócios nas áreas de TV por assinatura (ADATEL), Internet (Onda), Call Center - centrais de atendimento (ASK!) e Comunicação Via Satélite (Teleporto). Mesmo na área de telefonia fixa, a intenção é atuar em regiões fora de Londrina.

Em 1997, a Sercomtel decidiu expandir sua área de atuação e ampliar a oferta de serviços por meio da participação em licitações de outorgas de TV por assinatura. Atendendo à nova legislação, foi constituído o Consórcio Adatel com a participação de empresas da iniciativa privada, que posteriormente foi transformado na empresa Adatel.

A Sercomtel em parceria com a Copel, Inepar e Gazeta do Povo, constituíram o provedor de Internet denominado “Onda”. Utilizando rede de fibras ópticas da

⁷ *Jornal de Londrina*, Londrina, 31 dezembro 1998. Retrospectiva. p.4C.

⁸ SERCOMTEL. *Relatório Anual - 1999*, Sercomtel, Londrina, 1998, p.18.

Copel e operando a uma velocidade de 155 megas/atm, o Onda atua em 27 cidades no Paraná. Com tecnologia de última geração, o provedor possuía no final de 1999, 70 mil assinantes, sendo acessado diariamente por cerca de 50 mil pessoas.

No início de 2000, a Sercomtel contratou a Companhia Nacional de Call Center - Ask! para prestar vários tipos de serviços⁹, como também o de telemarketing eventual.

Investimentos pesados em alta tecnologia permitiram à Sercomtel passar a oferecer serviços de telecomunicações, via satélite, através do Teleporto, um projeto realizado em parceria com a Impsat, empresa argentina do ramo de telecomunicações que atua em vários países. A rede de satélite da Impsat e o Teleporto, interligados ao anel óptico da Copel, representam o que há de mais moderno em serviços de telecomunicações.

O Teleporto pode ser entendido como um centro avançado de integração de redes de telecomunicações, isto é, reúne em um só local vários serviços para transmissão e recepção de voz, dados e imagens via satélite, que pode ser compartilhado por diferentes empresas.

Diante deste desempenho e sabendo de suas reais possibilidades, a empresa desenvolve várias pesquisas e tem respondido, com tecnologia avançada, aos desafios das telecomunicações brasileiras e mundiais.

Uma das tecnologias que a Sercomtel está lançando é a ADSL (*Assymetric Digital Subscriber Line*) que possibilita a transmissão de dados em alta velocidade. Uma das grandes vantagens do ADSL é possibilitar o uso da linha telefônica mesmo estando conectado à Internet.

Outro projeto importante, em fase final de desenvolvimento, é a implantação da tecnologia RDSI (Rede Digital de Serviços integrados) que transforma linhas convencionais em digitais, possibilitando comunicação de dados, voz e imagens com uma velocidade quase duas vezes maior, passando de 56 Kbps para 128 Kbps.

Realizadas estas abordagens preliminares, passaremos as análises dos dados coletados, com as quais tentaremos traçar um painel das redes de informação na região norte-paranaense e, de modo especial, na Aglomeração Urbana de Londrina.

⁹ A saber: serviços de 101 (interurbano via telefonista), 107 (interurbano a cobrar), 103 (solicitação de reparos), 104 (solicitação de serviços), 375 (pabx/sercomtel), 1409 (caixa postal).

5.2.4 - As redes de informação norte-paranaense

As tabelas 27 a 31 expressam o perfil do sistema de telefonia dos municípios que compõem a Aglomeração Urbana de Londrina. Na primeira, verificamos que os terminais residenciais representam 75% do total, ao passo que os de uso comercial perfazem um percentual de 23%. Por sua vez, os telefones públicos instalados não ultrapassam 2% dentre aqueles em operação na aglomeração, em 1999.

Se estratificarmos os 25.000 terminais instalados na área de competência da Telepar, ou seja, em Ibiporã, Cambé e Rolândia, verificaremos que 50% encontram-se em operação no município de Cambé. Por sua vez, em cada uma das outras duas cidades, estão instalados aproximadamente a mesma proporção de terminais, ou seja, cerca de 25%. Em outras palavras, Ibiporã e Rolândia, mesmo possuindo diferentes tamanhos demográficos, segundo informações da operadora, apresentariam os mesmos números de terminais do sistema fixo.

**TABELA 27 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
TERMINAIS TELEFÔNICOS EM OPERAÇÃO - SISTEMA FIXO: 1999**

CLASSE	LONDRINA		CAMBÉ*		ROLÂNDIA*		IBIPORÃ*		TOTAL	
	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)
Residencial	84.761	75,49	9.375	75,00	4.688	75,00	4.688	75,00	103.512	75,40
Comercial	26.193	23,33	2.875	23,00	1.437	23,00	1.437	23,00	31.942	23,27
Tel. Público	1.321	1,18	250	2,00	125	2,00	125	2,00	1.821	1,33
TOTAL	112.275	100,0	12.500	100,0	6.250	100,0	6.250	100,0	137.275	100,0

Fonte: Sercomtel S.A - Telecomunicações, e Telepar - Telecomunicações do Paraná S.A, 1999

* Números aproximados obtidos através de entrevista. Não forneceram dados precisos alegando sigilo, devido à concorrência de mercado.

Mesmo não dispondo de dados mais atualizados em mãos, empiricamente é possível verificar que a Telepar, através de terceirização de parte de seus serviços e depois de um período no qual a empresa concentrou suas forças tentando dotar a região com uma melhor infraestrutura no que se refere à cabos e afins, a partir de meados do ano 2000, quando iniciou uma intensa instalação de linhas telefônicas nas cidades próximas a Londrina.

Desta forma, observa-se tendência quanto ao interesse crescente da população em adquirir uma linha telefônica em sua residência, o qual está diretamente

relacionado à baixa no preço do acesso à telefonia fixa, reflexo das transformações no sistema de telecomunicações, em escala nacional. A tabela 28, embora refira-se aos dados da Sercomtel, permite, contudo, fazer também uma analogia para o quadro atual observado junto à Telepar.

TABELA 28 - LONDRINA: PREÇO DA TELEFONIA FIXA - 1997 A 2000

DATA	PREÇOS (R\$)	MODALIDADE
Até 30/04/1997	900,00	Autofinanciamento
02/05/1997	307,17	Habilitação
02/11/1997	82,16	Habilitação
02/07/1999	40,00	Habilitação
29/06/2000	48,86	Habilitação
14/02/2000	20,00	Habilitação

Fonte: Sercomtel, relatório 1997-2000

Lembramos que este fato deve contribuir ainda mais para o processo de intensificação dos fluxos, especialmente entre os moradores das cidades estudadas.

Prosseguindo com nossas análises, chamamos a atenção para o fato de que o município de Londrina, com uma população equivalente a 71,97% do total da aglomeração (tabela 29), concentra no entanto, 81,78% dos terminais em operação.

Faz-se necessário ressaltar ainda que, além do sistema fixo, Londrina contava ainda neste período, com cerca de 30.000 terminais do sistema móvel celular.

**TABELA 29 - AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA
TERMINAIS EM OPERAÇÃO POR HABITANTE - SISTEMA FIXO EM 1999**

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO	RESIDENCIAL		COMERCIAL		TEL. PÚBLICO	
	Nº	Nº	T/P ⁽¹⁾	Nº	T/P ⁽¹⁾	Nº	T/P ⁽¹⁾
Londrina	421.343	84.761	4,97	26.193	16,09	1.321	318,96
Cambé*	80.867	9.375	8,63	2.875	28,13	250	323,47
Rolândia*	44.379	4.688	9,47	1.437	30,88	125	355,03
Ibiporã*	38.798	4.688	8,28	1.437	27,00	125	310,38

Fonte: IBGE, 1996; Sercomtel S.A - Telecomunicações, e Telepar - Telecomunicações do Paraná S.A, 1999

* Números aproximados obtidos através de entrevista, não forneceram dados absolutos alegando sigilo, devido a concorrência de mercado

(1) Número de terminais telefônicos por habitante

Observamos, também, que o município de Londrina é o que apresenta a melhor distribuição de telefones residenciais, isto é, há um telefone para cada 4,9 habitantes,

ao passo que para os demais municípios, a proporção é superior à 1 para 8. Em se tratando de linhas comerciais, o centro regional apresenta um índice quatro vezes e meia maior, se comparado aos outros municípios. No entanto, a proporção entre as quatro cidades é praticamente equivalente quando se trata dos telefones públicos que servem à população.

Na tabela 30 apresentamos a relação entre o total de terminais instalados e a população residente nas regiões administrativas estabelecidas pela Telepar, abrangendo todo o Estado do Paraná.

Constatamos que o distrito de Londrina (divisão setorial da Telepar), contido na região norte do estado, apresenta, excetuando-se a Região Metropolitana de Curitiba RMC, o maior número de terminais instalados. Embora a população represente 10,5%, a quantidade de terminais supera 18%. Quando analisamos a proporção entre terminais e população, verificamos que os moradores da região de Londrina são os mais bem servidos de todo o Paraná.

**TABELA 30 - REGIÕES E DISTRITOS DA TELEPAR-PR
RELAÇÃO ENTRE POPULAÇÃO E TERMINAIS EM SERVIÇO - 1997**

REGIAO	DISTRITOS	TERMINAIS*		POPULAÇÃO		TERM/POP
		(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	
Curitiba	Metropolitana	411.462	37,52	2.449.191	27,37	0,168
	Paranaguá	27.771	2,53	237.462	2,65	0,117
	Total Reg.	439.233	40,05	2.686.653	30,02	0,163
Noroeste	Campo Mourão	26.318	2,40	390.997	4,37	0,067
	Maringá	79.403	7,24	612.680	6,85	0,130
	Paranavaí	19.911	1,82	253.125	2,83	0,079
	Umuarama	37.517	3,42	450.924	5,04	0,083
	Total Reg.	163.149	14,88	1.707.726	19,08	0,096
Norte	Londrina**	205.641	18,75	940.267	10,51	0,219
	Apucarana	28.651	2,61	352.480	3,94	0,081
	Jacarezinho	28.931	2,64	437.334	4,89	0,066
	Total Reg.	263.223	24,00	1.730.081	19,33	0,152
Sudoeste	Cascavel	62.285	5,68	1.023.670	11,44	0,061
	Foz do Iguaçu	42.139	3,84	276.170	3,09	0,153
	Pato Branco	36.288	3,31	202.968	2,27	0,179
	Total Reg.	140.712	12,83	1.502.808	16,79	0,094
Sul	Guarapuava	34.208	3,12	438.571	4,90	0,078
	Ponta Grossa	56.200	5,12	883.416	9,87	0,064
	Total Reg.	90.408	8,24	1.321.987	14,77	0,068
TOTAL GERAL		1.096.725	100,00	8.949.255	100,00	0,123

Fonte: TELEPAR, 1997; SERCOMTEL, 1997

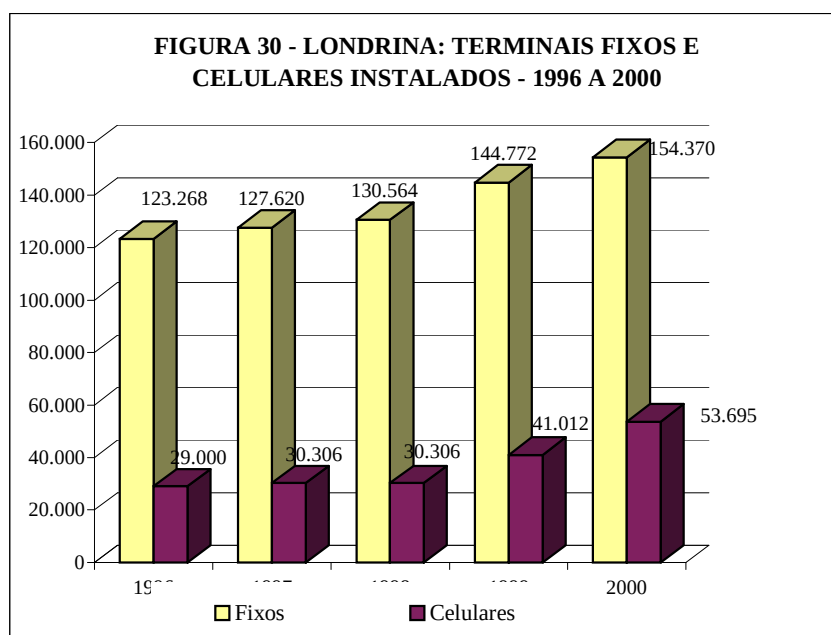
Adaptado de: BENADUCE, 1999

* Esses totais englobam: usuário residencial, usuário não residencial, usuário de tronco, público tp, público postos de serviço, usuário adm e usuário central.

** Estão incluídos os terminais telefônicos da SERCOMTEL (158.000 terminais).

Ainda podemos verificar que os 205.641 terminais em serviço somente no distrito de Londrina é um número maior que a soma total de todos os aparelhos existentes em três regiões paranaenses, quais sejam: noroeste, sudoeste e sul.

A figura 30 demonstra a evolução do número de telefones fixos e celulares instalados em Londrina entre os anos de 1996 e 2000. Verificamos que, neste período, foram instalados 31.102 telefones fixos e 24.695 móveis. No entanto, se analisarmos o percentual de crescimento destes terminais, constataremos que os fixos apresentaram um aumento de 25%, ao passo que os aparelhos celulares, mesmo tendo havido pouca variação entre os anos de 1996 e 1998, tiveram um abrupto crescimento da ordem de 85% nestes últimos cinco anos.



Fonte: Sercomtel, relatório 1997-2000

Org.: TAVARES, J. H.

Entretanto, não podemos nos esquecer do fato que a Globaltelecom, a partir de 1998, fixou-se em Londrina, ingressando no mercado de telefonia móvel com bastante agressividade e, atualmente, detém uma razoável fatia deste mercado, no qual as empresas participantes têm investido cifras milionárias nos últimos anos.

Quanto ao fluxo de ligações telefônicas, segundo informações fornecidas informalmente (pelos motivos estratégicos apontados anteriormente) pela Telepar, do total de chamadas originadas na aglomeração urbana estudada, para Londrina convergem cerca de

60%, ao passo que este município seria responsável pela emissão de aproximadamente 40% das ligações destinadas às outras três localidades.

Este fluxo de ligações de modo intenso no sentido à cidade de Londrina, está sobretudo relacionado à dependência destes municípios perante os setores urbanos da economia desta cidade-pólo. Um exemplo é o comércio, seja varejista ou atacadista de Londrina, uma vez que ela desempenha a função de distribuidora de bens e mercadorias à região. O setor de serviços (em especial os públicos, bancários e médicos) que se encontra amplamente diversificado também contribui para estes fluxos.

De acordo com a regionalização estabelecida pela companhia paranaense de telecomunicações, a Região Norte é composta por quatro sub-regiões administrativas, a saber: Jacarezinho (composta por 33 municípios), Cornélio Procópio (16 mun.)¹⁰, Londrina (19 mun.) e Apucarana (29 mun.).

Analisando-se os fluxos de ligações que se destinam a estas sub-regiões, no período de maio de 1996 a fevereiro de 1997 (tabela 31 e figura 31), verificamos que o distrito de Londrina é aquele que recebe a maior parte das chamadas originadas no Estado do Paraná, ou seja, 5,32%, seguida, em ordem de importância, por Apucarana (4,06%), Jacarezinho (3,77%) e Cornélio Procópio (2,53%), onde os fluxos são menos intensos.

TABELA 31 - LIGAÇÕES PARANAENSES DESTINADAS À REGIÃO NORTE-PR - MAI/1996 A FEV/1997

DESTINO	T.M.C. (min)	CHAMADAS (%)
Distrito Cornélio Procópio	1,98	2,53
Distrito Jacarezinho	2,06	3,77
Distrito Apucarana	2,01	4,06
Distrito Londrina*	1,96	5,32
Cidade de Londrina (Sercontel)	2,06	9,33

Fonte: Telepar e Sercontel, 1997

Org.: TAVARES, J. H.

* Dados obtidos através da Telepar (não compreende Sercontel)

T.M.C.= Tempo Médio de Conversação

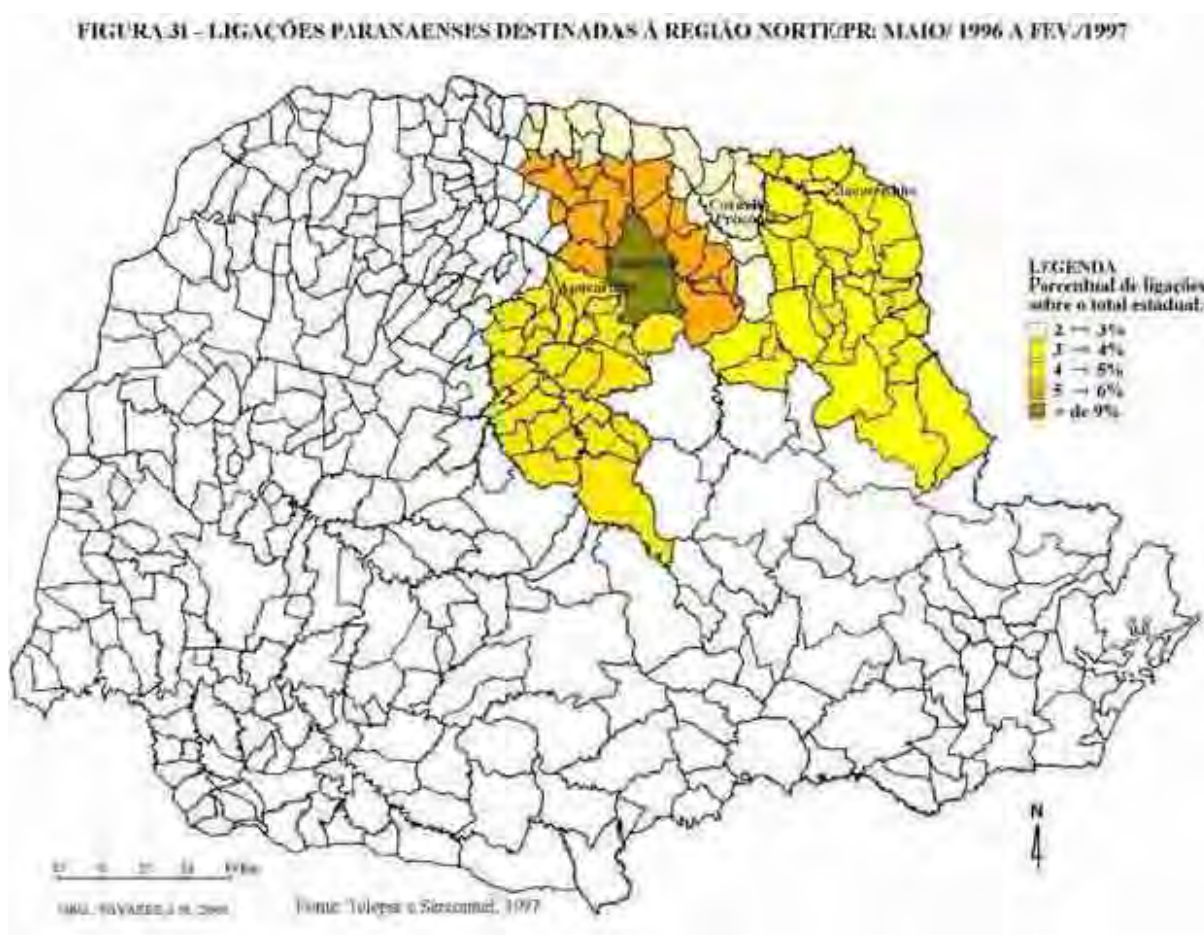
Ao analisarmos os dados relativos a Sercomtel, é possível considerarmos apenas as ligações destinadas ao município de Londrina e, com efeito, constatamos que este

¹⁰ Município que, assim como Francisco Beltrão e Toledo (localizados no sudoeste paranaense), pelo volume de ligações telefônicas tornaram-se distritos da Telepar em 1996.

fluxo é ainda mais intenso, uma vez que somente esta localidade concentra nada menos que 9,33% das ligações originadas no Paraná.

Com relação ao tempo médio de conversação, constatamos que há uma pequena variação entre 1,96 e 2,06 minutos, ou seja, uma amplitude de apenas 10 segundos entre os vários distritos.

No entanto, ao analisarmos as chamadas telefônicas realizadas no Paraná e destinadas à Região Norte (conforme delimitação da Telepar), verificamos que o distrito de Londrina concentrou 68,7% do volume das chamadas destinadas a esta região em 1995 e 15,54% no ano seguinte.



Neste sentido, ao avaliarmos a relação entre chamadas recebidas e o total da população de cada região e/ou distrito da Telepar, constatamos que o distrito de Londrina, em 1996, supera inclusive a capital do estado, cada qual apresentando índices de 1,79% e 0,91%,

respectivamente. Contudo, se levarmos em consideração o percentual da Região Norte este percentual decresce para 1,3%, mesmo assim superando aquele conquistado por Curitiba.

Para uma melhor compreensão desta dinâmica, apresentamos no anexo “I” (página 243) várias tabelas, segundo as quais demonstramos o Tempo Médio de Chamadas – T.M.C., intensidade e os destinos das ligações telefônicas no Estado do Paraná, no período entre 1995 e 1997.

Todas estas abordagens são fruto de um processo bastante amplo e complexo por intermédio do qual é possível verificar uma especialização funcional, proporcionada pelo aumento na possibilidade de trocas. Assim sendo, podemos dizer que as telecomunicações auxiliam no processo de integração funcional das grandes organizações, reforçando o caráter de centralidade sobretudo dos pólos de maior complexidade e dinamicidade.

Com efeito, se, em um primeiro momento, a fluidez do espaço só era possível do ponto de vista real, as novas tecnologias possibilitaram fluxos virtuais, ou imateriais, transformando-se as idéias de hierarquias rígidas. Sobre este ponto, Santos (1994) realiza uma análise apropriada.

“Como se produzem cada vez mais valores de troca, a especialização não tarda a ser seguida pela necessidade de circulação. O papel desta, na transformação da produção do espaço, torna-se fundamental. Os fluxos de informação são responsáveis pelas novas hierarquias e polarizações e substituem os fluxos de matéria como organizadores dos sistemas urbanos e da dinâmica espacial.”¹¹

Neste sentido, apresentamos as tabelas 32 e 33 (páginas 197 e 199, respectivamente) as quais demonstram a participação dos municípios de Cambé, Ibiporã, Londrina e Rolândia nas redes de informação Tansdata e Renpac no Paraná, no ano de 1997. Lembramos que estes serviços são oferecidos pela EMBRATEL a empresas que necessitam constantemente transmitir ou receber dados em alta velocidade, a qual pode variar, dependendo das demandas de cada cliente.

No circuito Renpac (rede de pacote), o usuário paga uma taxa mensal fixa e mais um percentual que é proporcional à utilização do serviço. Já o circuito Transdata é

¹¹ SANTOS, M. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo, Hucitec, 1994, p.54.

dedicado aos usuários mais ativos, isto é, que necessitam manter-se “ligados” o tempo todo a outros “pontos” que pertencem a esta rede, uma vez que este sistema está disponível 24 horas por dia. Para o sistema bancário, por exemplo, o serviço Transdata é mais indicado e atraente.

A transmissão dos dados nesses circuitos acontecem da seguinte forma: do cliente até a EMBRATEL processa-se através de via fixa e a partir de então pode ser transmitida via satélite, por intermédio de fibras ópticas, microondas etc, de acordo com a necessidade do cliente.

Benaduce (1999), em sua pesquisa, analisou o comportamento destas redes de informação no Paraná, chegando a constatar que:

“as inovações tecnológicas no estado do Paraná acontecem com rapidez mostrando, por sua vez, o fortalecimento da economia. São as redes de telecomunicações que hoje representam o principal vetor da difusão e utilização dessas novas tecnologias e novos materiais (cerâmicos, fibras óticas, ligas, supercondutores, laser etc.). A produção de novas tecnologias é também informação. Sua personificação em bens e serviços, em decisões e em procedimentos é o resultado da aplicação de sua produção de cunho informacional.”¹²

Isto posto, na tabela 32 sintetizamos o circuito Transdata no Paraná, estratificando apenas a região de Londrina. Salientamos que a “linha” que parte de Ibiporã possui na cidade de Franca o seu destino, já o único usuário de Cambé apresenta-se “ligado” com outro, localizado na cidade de São Paulo; por sua vez Arapongas está inter-conectada com Farroupilha, ressaltamos que nenhum destes circuitos pertencem a instituições bancárias. No entanto, verificamos que a velocidade (Kbps - Kilobytes por segundo) utilizada pelo usuário de Ibiporã excede a soma entre os Kbps destas outras duas cidades. Lembramos ainda que as unidades existentes em Ibiporã, Arapongas e Cambé foram instaladas em 1996, 1995 e 1991, respectivamente.

É possível constatar, ainda, que a cidade de Londrina concentra nada menos que 86% da rede de informação do circuito Transdata na região onde ela está inserida. Contudo, verifica-se que é a região de Maringá que detêm um maior volume de Kbps, superando Londrina em 72.000, o que representa um excedente de aproximadamente 30%.

TABELA 32 - PARANÁ: CIRCUITO TRANSDATA - 1997

Regiões	Localidade	Quantidade	(Kbps)	(% total)	(% região)
Londrina	Londrina	42	210.000	6,88	86,21
	Ibiporã	1	19.200	0,63	7,88
	Arapongas	1	9.600	0,31	3,94
	Cambé	1	4.800	0,16	1,97
	TOTAL REG.	45	243.600	7,98	100,00
Cascavel	TOTAL REG.	33	166.800	5,46	100,00
Ponta Grossa	TOTAL REG.	20	118.800	3,89	100,00
Maringá	TOTAL REG.	26	315.600	10,33	100,00
Curitiba	TOTAL REG.	325	2.209.200	72,34	100,00
TOTAL GERAL		449	3.054.000	100,00	

Fonte: EMBRATEL - Paraná, 1997

Org.: TAVARES, 2000 - Adaptado de: BENADUCE, 1999

Na seqüência apresentamos uma figura 32 segundo a qual é possível visualizar os principais fluxos do circuito Transdata realizados a partir da cidade de Londrina, cuja conformação pode ser resumida com base nas constatações de Benaduce (1999):

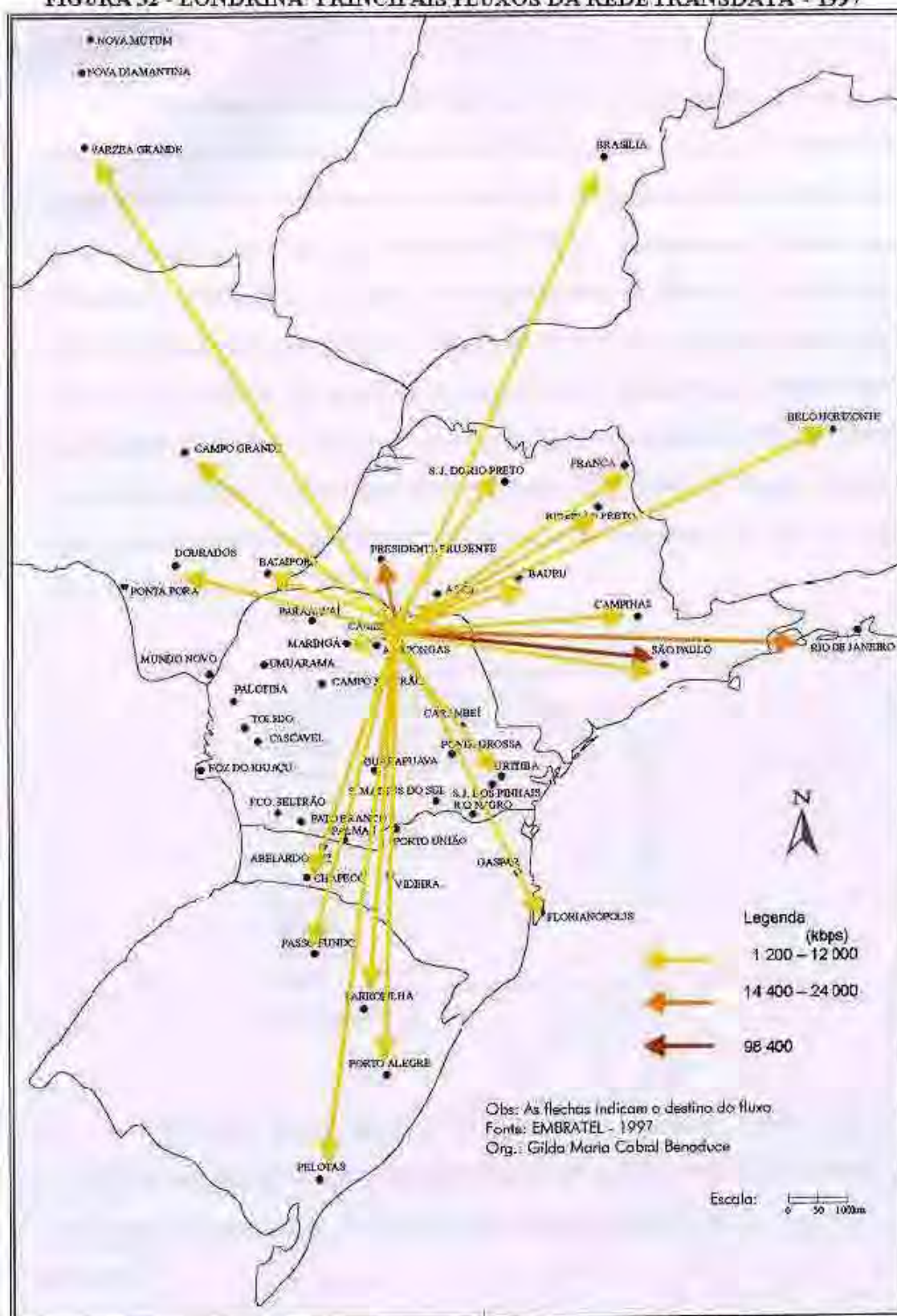
“A rede de informação - transdata na região de Londrina sobressai em relação às demais cidades do Paraná, tanto no número de cidades articuladas, quanto na grandeza dos fluxos com todas as áreas do centro sul do Brasil. Embora o tráfego de kbps seja menor que Maringá, a quantidade de fluxos que a cidade de Londrina comanda ilustra a intensa conexão com os estados de SP, MT, MS, SC, RS. Um dos maiores usuários dessa rede estão os estabelecimentos bancários pois, dos 49 circuitos existentes na região, 18 pertencem a estes estabelecimentos.”¹³

Na tabela 33 demonstramos a rede de informação constituída mediante o circuito Rempac no Paraná. Novamente estratificamos apenas a região de Londrina, uma vez que nosso objetivo principal é compreender qual é a participação das cidades de sua Aglomeração Urbana neste sistema.

¹² BENADUCE, G. M. C. *Intensificação das Redes de Informação e Novas Espacialidades a partir de Maringá - PR*. Relatório de exame de qualificação. Presidente Prudente, 1999, p. 67-8.

¹³ BENADUCE, 1999, op. cit., p.73.

FIGURA 32 - LONDRINA: PRINCIPAIS FLUXOS DA REDE TRANSDATA - 1997



Fonte: BENADUCE, 1999, p.149

Assim sendo, verificamos que o município de Rolândia, o qual não se ligava à rede Transdata, aparece aqui com uma maior representatividade, se comparado a Cambé e Ibiporã. Em relação ao total de Kbps da região de Londrina, esses municípios apresentam uma participação de 3,4%, 2,7% e 0,6%, respectivamente.

Comparando-se a rede Renpac com a Transdata, excluindo-se a região onde se localiza a capital do estado, constatamos que a região de Cascavel (12,09%) passa a ter maior representação no circuito Renpac, por sua vez, as posições entre a região de Londrina (11,67%) e Maringá (7,60%) se invertem.

TABELA 33 - PARANÁ: CIRCUITO RNPAC - 1997

Regiões	Localidade	(Kbps)	(% total)	(% região)
Londrina	Londrina	979.600	7,26	62,20
	Apucarana	106.800	0,79	6,78
	Arapongas	90.000	0,67	5,72
	Cornélio Procopio	88.800	0,66	5,64
	Jacarezinho	57.600	0,43	3,66
	Rolândia	54.000	0,40	3,43
	Cambé	43.200	0,32	2,74
	Jaguariaiva	38.400	0,28	2,44
	Ibaiti	33.600	0,25	2,13
	Sto. A. da Platina	19.200	0,14	1,22
	Arapoti	9.600	0,07	0,61
	Faxinal	9.600	0,07	0,61
	Bandeirantes	9.600	0,07	0,61
	Kaloré	9.600	0,07	0,61
	Ibiporã	9.600	0,07	0,61
	S. Pedro do Ivaí	9.600	0,07	0,61
	Cambará	2.400	0,02	0,15
	Tamarana	1.200	0,01	0,08
	Sertanópolis	1.200	0,01	0,08
	Assaí	1.200	0,01	0,08
	TOTAL REG.	1.574.800	11,67	100,00
Cascavel	TOTAL REG.	1.632.000	12,09	100,00
Ponta Grossa	TOTAL REG.	868.800	6,44	100,00
Maringá	TOTAL REG.	1.026.000	7,60	100,00
Curitiba	TOTAL REG.	8.392.800	62,19	100,00
TOTAL GERAL		13.494.400	100,00	

Fonte: EMBRATEL - Paraná, 1997

Org.: TAVARES, 2000 - Adaptado de: BENADUCE, 1999

Em contrapartida, se procedermos uma análise mais específica observando apenas as cidades que se encontram como nós da rede, verificaremos que o circuito Renpac demonstra que a densidade informacional para a região de Londrina foi de 11,67% da transmissão total de dados no Paraná, em 1997, e destes 7,26% coube à cidade de Londrina,

longe da densidade da capital, mas superior às cidades de Cascavel, Foz Iguaçu e Maringá (Benaduce, 1999, p.152).

Ao final de suas análises, Benaduce (1999) conclui que a configuração dos fluxos de informação que ligam as cidades paranaenses chama a atenção pela centralização do comando em poucos pontos do território brasileiro e pelo fraco comando da capital sob o território paranaense. A região metropolitana de Curitiba embora seja a principal aglomeração urbana do Paraná não mantém muitos fluxos com as cidades paranaenses.¹⁴

Neste sentido, se realizarmos uma análise das redes de informação compreendendo toda a região norte do Paraná e deixando de lado a densidade informacional reinante em centros como Londrina e Maringá, constataremos que das centenas de municípios localizados nesta porção do território, percebemos que apenas cerca de um terço participa desta rede. Dentre esses, e embora com modestos índices, encontram-se os municípios de Cambé, Ibitiporã e Rolândia. Logicamente, esta participação está sendo beneficiada por suas localizações geográficas, isto é, suas proximidades com a cidade de Londrina e, conseqüentemente, com sua tecnologia e facilidades nas mais variadas esferas.

Partindo desta constatação e sabendo que no cerne dos movimentos dos fluxos e na existência dessas densas e elitizadas redes de informação estão as grandes corporações (que cada vez mais estão atuando em escala global), tudo faz-nos crer que o primeiro passo já foi dado, ou seja, os municípios analisados conseguiram ingressar na rede.

A próxima etapa deve ser ampliar suas respectivas fatias nestes fluxos, uma solução seria a soma de forças, em um primeiro momento em escala regional, que pode ser obtida muitas vezes por intermédio de cooperações. Com objetivo de situarmos a Aglomeração Urbana de Londrina nesta nova perspectiva regional é que delineamos as considerações que se seguem.

5.2.5 - Tecnopolo, redes de cooperação e a busca de novas perspectivas

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, 1983, p.31-2). Assim sendo, observamos que a cidade de Londrina apresenta-se mais estruturada, isto é, possui uma maior diversidade de papéis urbanos que as demais cidades da região, motivo pelo qual esta pode beneficiar-se quanto à localização de futuros empreendimentos que necessitem, entre outros, de um maior aparato técnico-científico-informacional.

Em sua obra *“Metamorfoses do espaço habitado”* Santos (1988) destacava que quanto mais as cidades apresentarem-se ligadas às inovações tecnológicas, mais elas se especializam, refletindo-se em fluxos cada vez mais intensos e com melhores níveis de qualidades. Neste processo, as cidades tem que se adaptar para pertencer às novas relações que se estabelecem em cada momento histórico.

Desta forma, podemos dizer que embora as grandes cidades ou as cidades médias mais bem “aparelhadas”, tenham maior possibilidade de participar desse processo estendemos ainda esta condição para as pequenas cidades, as quais podem se favorecer uma vez que saibam aproveitar o aparato técnico-científico-informacional existente em escala regional.

Neste sentido, gostaríamos de desenvolver algumas abordagens a respeito do projeto denominado *“Londrina Tecnópolis”*, idealizado por um grupo de pesquisadores da Associação de Desenvolvimento Tecnológico de Londrina - ADETEC e que se encontra atualmente em fase de discussão/elaboração, contando com o apoio de alguns órgãos e empresas.

No entanto, cabe ressaltarmos que não é fácil definir o tecnopolo. Como destacou Benko (1995) o termo aparece regularmente na literatura no final dos anos 1970.

“ouve-se em todos os lábios o termo tecnopolos, mas na realidade este se integra na definição já antiga de pólo de desenvolvimento, que é um aglomerado de empresas inovadoras, dinâmicas, motrizes, e em que o investimento nas empresas mais rentáveis (em renda per capita e emprego) teria efeitos importantes em toda a economia regional (Benko, 1986).”¹⁵

¹⁴ BENADUCE, 1999, op. cit., p.69.

¹⁵ BENKO, G. *Economia espaço e globalização na aurora do século XXI*. São Paulo: Hucitec, 1995, p.153.

Assim sendo, o estudo deste autor indica que os tecnopolos são, normalmente, realizações utilizadas por cidades cujas estratégias de desenvolvimento econômico se apoiam na valorização de seu potencial universitário e de pesquisa, esperando-se que este provoque uma industrialização nova por iniciativa de empresas de alta tecnologia, criadas no local ou para lá atraídas.

No que se refere ao projeto, o primeiro passo para a concretização foi dado em 10 de dezembro de 1999 quando foi assinado um termo de cooperação entre várias instituições ligadas ao setor de tecnologia e informática, visando transformar Londrina em um centro de apoio e difusão de tecnologia.

Assim sendo, pode-se dizer que o principal objetivo do projeto é “promover um ambiente de cooperação entre as universidades e as empresas da região, capaz de remover gargalos tecnológicos e gerar inovações nos produtos e serviços produzidos no Norte do Paraná.”

Em uma etapa inicial, visando determinar o potencial de oferta e procura por tecnologia na região, os técnicos do projeto selecionaram, três segmentos, quais sejam: alimentos, químicos e eletro-infocomunicação (sic); de acordo com os pesquisadores estes são setores nos quais já existem uma base industrial e ativos de inovação tecnológica. Posteriormente foi realizado um levantamento das empresas que utilizavam e/ou desenvolviam tecnologias¹⁶, como também as instituições vinculadas ao ramo de C&T (ciências e tecnologia) da região.

Neste contexto, é oportuno resgatar o pensamento de Santos quando diz que “a ciência, a tecnologia e a informação estão na base mesma de todas as formas de utilização e funcionamento do espaço, da mesma forma que participam da criação de novos processos vitais e da produção de novas espécies” (Santos, 1994, p.51).

Em um segundo momento, foram realizadas várias entrevistas e visitas técnicas nas empresas e instituições previamente selecionadas. Como área de abrangência do projeto “*Londrina Tecnópolis*”, foi traçado, inicialmente, o eixo Apucarana-Cornélio Procopio, abarcando, além destas duas cidades, outras como: Arapongas, Rolândia, Cambé, Londrina, Ibiporã e Jataizinho.

¹⁶ Diante do critério que as empresas deveriam estar desenvolvendo novas tecnologias, segundo fomos informados, foi bastante difícil encontrar empresas que apresentasse esta característica.

Após uma primeira análise dos dados coletados, com a finalidade de avaliar e também validar o trabalho que estava sendo desenvolvido, foi realizada uma reunião coordenada pela Equipe Gestora e aberta à comunidade.

Na sequência, os técnicos do projeto elaboraram uma primeira versão do Plano Estratégico de Desenvolvimento Tecnológico de Londrina e Região, no qual identificaram os “gargalos” e as potencialidades de cada setor. De conformidade com o cronograma de trabalho estabelecido inicialmente, este plano foi discutido e aprovado pelas empresas e instituições participantes da pesquisa, durante um *workshop* realizado pela ADETEC.

Em novembro de 2000, durante a realização da VII Jornada Tecnológica Internacional, os coordenadores do projeto “*Londrina Tecnópolis*” apresentaram o Plano Estratégico para ser debatido junto a comunidade regional, por meio do qual havia sido traçada uma radiografia dos segmentos industriais de alimentos, eletroeletrônicos, informática e produtos químicos/fármacos/veterinários, os quais foram escolhidos em razão do seu elevado potencial de atração de empresas para Londrina, identificado pelo Plano de Desenvolvimento Industrial - PDI, realizado pela *Andersen Consulting*, sob encomenda da Prefeitura, em meados da década de 1990.

Embora o segmento metal-mecânica esteja fora da área de atuação do projeto, podemos assim estratificar os grandes grupos de competências tecnológicas, identificados na “região” de Londrina:

1. Grupo de eletro-eletrônica: eletromecânica, eletroquímica, eletrotécnica e eletrônica;
2. Grupo de informática: telecomunicações, *software* e automação microprocessada;
3. Grupo de metal-mecânica: refrigeração, hidromecânica, pneumática e usinagem; e
4. Grupo de química: agroquímica, fármaco-químico, bioquímica e fitoterápicos.¹⁷

Com esta iniciativa do projeto, a ADETEC pretende “impulsionar a criação de um pólo de inovação tecnológica, tornando a região competitiva em nível internacional, atraindo investimentos e criando empregos qualificados, sem prejuízo da excelente qualidade de vida que se tem aqui.”¹⁸

¹⁷ *Jornal de Londrina*, Londrina, 10 dezembro 2000. Londrina 66 anos. p.10.

¹⁸ Declaração realizada pelo presidente da Adetec em entrevista ao *Jornal de Londrina*. *Jornal de Londrina*: Londrina, 10 dezembro de 2000. Londrina 66 anos. p.10.

Para tanto os idealizadores do “Londrina Tecnópolis” realizarão uma projeção da cidade, com disposição de tecnologia para os próximos 10 anos, na tentativa de chegar ao final desta década (2010) entre as regiões mais prósperas do Brasil e do Mundo, reunindo condições de uma “Região Classe Mundial”, tais como:

- ⇒ Uma população engajada no processo de construção da “tecnópolis”, preparada para trabalhar com as novas tecnologias;
- ⇒ Um ambiente receptivo a investimentos externos e competitivo em escala mundial;
- ⇒ Agentes públicos e privados integrados em projetos de desenvolvimento científico e tecnológico;
- ⇒ Lideranças políticas e empresariais esclarecidas, comprometidas com os interesses da região;
- ⇒ Excelente qualidade de vida.¹⁹

Com base nos ideais deste projeto, lembramos que ao se referir à natureza e ao funcionamento dos tecnopolos, Benko (1995) realiza uma análise conclusiva, na qual destaca que

“O tecnopolo é o lugar de uma nova organização econômica; a aplicação da nova lógica da produção é favorecida pela pesquisa de vínculos entre a indústria inovadora, a pesquisa pública ou privada e as formações superiores. A transferência de tecnologia é uma das razões de ser dos tecnopolos. (...) A organização tecnopolitana pode assim explicar-se como tentativa de aumentar a criação tecnológica minimizando os custo de transação associados à colocação em relação de agentes coagidos pela institucionalização de suas relações anteriores. Ela se inscreve numa análise das novas formas assumidas pela divisão espacial do trabalho com respeito às novas tendências da organização industrial.”²⁰

Partindo-se da perspectiva que hoje, a noção de região inclui-se num contexto mais amplo, no qual, também, não podemos mais falar da clássica noção de rede urbana, segundo Santos (1988):

“Não podemos mais referir-nos às clássicas noções de cidade-campo. Não é que não existam ainda hoje estas relações, mas mudaram de conteúdo e forma. Hoje, uma cidade pode não manter intercâmbio

¹⁹ Extraído do prospecto *Londrina Tecnópolis*. Londrina: Adetec. Versão 01. maio 2000. s/p.

²⁰ BENKO, 1995, op. cit., p.160-1.

importante com sua vizinha imediata e, no entanto, manter relações intensas com outras muito distantes, mesmo fora de seu país.”²¹

No atual momento histórico, no qual o papel da informação é crucial, os representantes do poder público local estão centrando esforços na tentativa de resgatar a “vocação industrial” de Londrina, os quais afirmam que esta será revigorada com a implementação do Plano de Desenvolvimento Industrial (PDI) e pelos projetos da infovia e do teleporto, que é um centro integrado de redes de telecomunicações, permitindo maior agilidade na transmissão de dados, voz e imagem.

Neste sentido, Castells (1999) analisando os processos de localização industrial, citando como exemplo o Vale do Silício, destacava que a onda mais recente de industrialização está pautada na tecnologia da informação.

“O que resta como lógica característica da nova localização industrial é sua descontinuidade geográfica, paradoxalmente formada por complexos territoriais de produção. O novo espaço industrial é organizado em torno de fluxos de informação que, ao mesmo tempo, reúnem e separam - dependendo dos ciclos das empresas - seus componentes territoriais.”²²

Por outro lado, chamamos a atenção para o fato de que para podermos identificar um tecnopolo, Benko (1995) destaca a necessidade de identificar e inter-relacionar vários indicadores:

“a proporção de empregados cientistas e técnicos no emprego total, o volume dos gastos com a pesquisa e o desenvolvimento (mas notemos que esse indicador não nos informa sobre o nível tecnológico do produto), o nível de aperfeiçoamento do produto fabricado no ramo industrial e seu lugar na nomenclatura, a taxa de crescimento de empregos no interior do setor. Utilizando a combinação desses dados estatísticos variados, temos a possibilidade de distinguir o conteúdo das diferentes zonas de atividades e de separar os ‘verdadeiros’ dos ‘falsos’ espaços tecnopolitanos, que não raro ostentam aparências físicas similares.”²³

Realizadas estas considerações, acreditamos que seja válida para a região norte do Paraná a iniciativa adotada pela Adetec através da elaboração do projeto “Londrina Tecnópolis”, oferecendo um plano de desenvolvimento tecnológico à região. As etapas

²¹ SANTOS, M. *Metamorfoses do espaço habitado*. 4.ed. São Paulo: Hucitec, 1996, p.49.

²² CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 2.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1, p.419.

²³ BENKO, 1995, op. cit., p.155.

desenvolvidas até o momento possibilitaram a identificação do potencial de oferta e procura por tecnologia na região.

Cabe agora viabilizar as propostas do Plano Estratégico de Desenvolvimento Tecnológico, tornando possível determinar quais parceiros deverão agir para superar as deficiências, bem como para que sejam desenvolvidos os primeiros projetos previstos neste plano.

A partir desse momento acreditamos que seja proporcionado o encontro entre os diversos vértices desse sistema, especialmente entre o setor produtivo e as instituições científicas, instaurando a noção de cooperação, e constituindo uma dinâmica de redes de redes.

Sobre esta questão Camagni (1993) citado por Sposito (1996 e 1999) destaca que a potencialidade de natureza tecnológica aliada às imposições competitivas do capitalismo contemporâneo geram novos paradigmas de comportamento econômico que se definem mais pela cooperação entre empresas e instituições, e portanto entre cidades, do que por condutas de competição e pela organização hierárquica da rede urbana.

Em seu estudo sobre os novos espaços industriais e os tecnopolos Benko (1995) salienta ainda que a acolhida das empresas pode ser considerada como a função mínima de um tecnopolo, que é antes de tudo uma **zona de urbanização** que induz estratégias de promoção (econômica, industrial, imobiliária e mesmo social) orientada para a implantação de entidades tecnológicas.²⁴

Finalizando, ao passo que Castells (1999) realça que as megacidades são os nós da economia global, em uma outra escala, nossa pesquisa aponta para que a cidade de Londrina (e por consequência, a forma: Aglomeração Urbana de Londrina) é o nó da economia regional, destacando-se como o centro de maior dinamicidade e complexidade do interior do estado, tendo reforçado esta característica no decorrer dos anos.

Realizadas estas análises sobre as implicações do meio técnico-científico-informacional em nossa área de pesquisa, como também de todas as considerações relacionadas as referências teórico-metodológicas de nosso estudo, momento em que efetuamos as análises dos dados coletados, passaremos, agora, para a última parte de nossa dissertação, na qual traçaremos algumas constatações evidenciadas durante o processo de

pesquisa como também tentaremos ensaiar algumas primeiras proposições à Aglomeração Urbana de Londrina.

²⁴ BENKO, 1995, op. cit., p.155.

PALAVRAS FINAIS: para não concluir

As modificações espaciais ocorridas no setor agrário, a atração e influência que as indústrias exercem sobre a população, acarretaram migração em massa do campo para a cidade, em especial para os centros urbanos grandes e médios. Este fator aliado a outros de ordem econômica, social e política desencadearam mudanças em todos os níveis, inclusive novos padrões de interações espaciais. Em escala regional, observamos um processo de reorganização da rede urbana, uma vez que as articulações entre os “lugares” não mais aconteciam da mesma forma. Em escala intra-urbana, refletiram, em um primeiro momento, na expansão da malha urbana, seguida de redefinição das estratégias de localização de equipamentos comerciais e de serviços, bem como novas configurações do habitat urbano.

Esta evolução imprime-se no espaço por uma luta dialética entre tendências à concentração e tendências à dispersão.

Neste sentido, as análises revelaram que há uma contradição interna imperando na Aglomeração Urbana de Londrina. Assim sendo, verificamos que a partir do momento no qual as cidades se integram funcionalmente na rede urbana regional, aparece também uma (des)integração do tecido urbano, que está ligada à natureza e ao próprio tipo de expansão urbana.

Roulleau-Berger (1989) citado por Sposito (1998), analisando as recentes transformações/configurações do espaço urbano, destaca que:

“A intensificação da fluidez representaria a tentativa/possibilidade de produção da continuidade, que não existe no tecido. As especializações, as diferenças, as concorrências e oposições produzidas no contexto fragmentário de uma centralidade multiplicada podem ser analisadas, como uma configuração que combina espaços fortemente estruturados, separados territorialmente por intervalos, e menos estruturados, ligado por redes múltiplas.”¹

¹ SPOSITO, M. E. B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. *Território*, n.4, 1998, p. 32.

As cidades se expandem em direções privilegiadas pela rede de comunicação. O crescimento depende dos meios de transporte que as diversas classes sociais têm à disposição. Deste modo, assistimos um contínuo desenvolvimento dos sistemas de transporte e à ampliação das formas de circulação, possibilitando maior fluidez no espaço geográfico e, conseqüentemente, um processo constante de intensificação de fluxos, isto é, maior dinâmica populacional e maior intensificação das atividades econômicas entre as diversas cidades.

Neste caso, a pesquisa demonstrou a intensidade e a direção dos deslocamentos pendulares cotidianos que se processam entre os diversos núcleos da aglomeração, revelando a participação de cada um na estrutura da rede urbana articulada por Londrina.

Desta forma, consideramos que a lógica de circulação encontra-se no interior do processo evolutivo da rede urbana. Em outras palavras, os fluxos sempre existiram, mas as transformações ocorridas no espaço urbano/regional em diferentes períodos históricos, motivadas por decisões/interesses econômicos, sociais e políticos, modificaram, a partir da expansão do tecido urbano, a lógica destes deslocamentos.

Neste caso, nossa pesquisa aponta para uma centralidade inter-urbana, demonstrada por meio da constatação de que os fluxos não têm a mesma direção, ou seja, constatamos que mais de 80% deles se dirigem para Londrina. Assim, este centro exerce grande influência sobre os demais núcleos urbanos da aglomeração, sobretudo, no que se refere à inserção no mercado de trabalho e ao consumo de bens e serviços.

Sobre este aspecto, cabe lembrar que o fluxo originado por intermédio dos trabalhadores de Cambé, Iporã e Rolândia em direção a Londrina, deve ser entendido mais como inter-relações ligadas a complementaridade ou interdependência, que uma dependência propriamente dita. Ao contrário, os deslocamentos motivados para o consumo de bens e serviços, já carregam um certo grau de dependência por parte dos núcleos de menor porte.

Por conseguinte, estes intensos deslocamentos pendulares podem ser considerados como a materialização das ligações socioeconômicas que unem estas cidades.

Foi possível constatar, também, que a cidade de Londrina exerce uma força centrípeta que atua influenciando na forma e/ou direção da expansão do tecido urbano dos

demais municípios estudados, isto é, nossa pesquisa demonstrou mediante as cartas apresentadas, que as áreas periféricas sobretudo, dos núcleos urbanos de Cambé e Ibiporã tendem a se expandir rumo às áreas urbanizadas da cidade pólo.

A pesquisa revelou também que a cidade de Rolândia, pelo fato de localizar-se um pouco mais distante de Londrina e também sua área urbanizada não apresentar-se contígua a este núcleo, abre a possibilidade de seus moradores, dependendo do grau de especialização de suas necessidades recorrerem à cidade de Cambé que, além de estar mais próxima, detém praticamente o dobro do tamanho demográfico de Rolândia. No entanto, lembramos que a ampliação crescente da acessibilidade deste município com Londrina, pode vir a influenciar a dinâmica existente, no sentido de diminuir gradativamente esta centralidade exercida por Cambé em relação aos habitantes de Rolândia.

Corrêa (1999) ao estudar os reflexos da globalização na reestruturação da rede urbana, destacou que a refuncionalização atinge, em graus distintos, todos os centros. O autor demonstra, sobretudo, que a refuncionalização das pequenas cidades, segundo pesquisas, se realiza por meio de duas possibilidades maiores.

A primeira diz respeito à perda, relativa ou absoluta, de centralidade, acompanhada em muitos casos pelo desenvolvimento de novas funções não-centrais e ligadas diretamente à produção no campo. A segunda possibilidade refere-se à transformação do pequeno núcleo tomando-se por base novas centralidades, induzidas de fora ou criadas internamente, que conferem uma especialização produtiva ao núcleo preexistente, inserindo-o diretamente na rede urbana, introduzindo nela uma mais complexa divisão territorial do trabalho.²

Não tentando procurar modelos para explicar a realidade das pequenas cidades da Aglomeração Urbana de Londrina, porém acreditamos que a segunda possibilidade pode ser utilizada para demonstrar o quadro atual verificado em nossa área de pesquisa.

Dessa forma, se, em um primeiro momento, os pequenos núcleos atendiam em particular às demandas básicas de sua população urbana e sobretudo rural em termos de bens e serviços, a partir do instante no qual iniciou-se o processo de modernização da

² CORRÊA. R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana - uma nota sobre as pequenas cidades. *Território*. Rio de Janeiro: Garamond. n.6. jan./jun. 1999. p. 48-51 passim.

agricultura, causa e consequência das transformações demandadas dos diversos níveis de decisão, novas funções foram requeridas e, para atender esta nova dinâmica (e continuar participando da rede urbana regional), estes pequenos núcleos tiveram que se adequar/reestruturar internamente, adquirindo concomitantemente, novas funções urbanas.

Com efeito, se por um lado, estes centros urbanos ainda apresentam um pequeno comércio varejista e serviços estreitamente dirigidos à sua população, por outro lado, no município de Ibiporã encontram-se instaladas várias indústrias de plásticos, pvc e derivados, demonstrando uma relativa especialização; em Rolândia, apesar de se apresentar um potencial para o turismo, verifica-se que os segmentos de alimentos, móveis, metalurgia, confecções e de couro são os mais representativos de sua economia. O município de Cambé, por sua vez, pautado em uma política de atração industrial iniciada na década de 1960, embora apresente um setor secundário bastante diversificado (assim como o comércio varejista), o poder público local têm centrado esforços para reforçar ainda mais este setor, sobretudo no campo das indústrias metalúrgicas. A contigüidade com a cidade de Londrina explica, em parte, seus relativamente modestos desenvolvimentos como lugares centrais.

Neste painel, verificamos que os municípios analisados estão começando a apresentar indícios da atual fase de desconcentração territorial das atividades de produção, tendência a qual favorece a todos os núcleos urbanos da aglomeração, visto que a proximidade territorial com Londrina, aliada a fluidez no sistema de transporte e telecomunicações, não impede que alguns investimentos sejam efetuados também nas cidades pequenas, uma vez que, mesmo estando instaladas fisicamente nestes núcleos menores, as empresas podem, ao mesmo tempo, utilizar-se das facilidades humanas, científicas e tecnológicas presentes na capital regional.

Partindo do princípio que todos estes núcleos urbanos estão inseridos em um mesmo espaço urbanizado, “atravessam” a mesma problemática, anseiam os mesmos ideais, verifica-se que uma alternativa é socializar, beneficiando toda a região, o potencial técnico, científico e informacional concentrado em um único ponto do território. Nessa perspectiva subentende-se que se deve deixar de pensar individualmente os problemas locais que, na maioria das vezes, também são visíveis nos outros municípios e começar a dividir as tarefas,

concentrar as forças políticas em um projeto único e sólido, que beneficie a todos - uma rede de cooperação, respeitando as desigualdades e valorizando as potencialidades.

No entanto, para a consecução dessa proposta, não podemos ignorar uma força contrária que está pautada no fato de que *“o pós modernismo é por definição menos crente nos grandes planos e muito favorável à liberdade de iniciativa empresarial”* (Salgueiro, 1998, p.47).

Sob este aspecto, observamos que a cidade de Londrina convive com problemas das grandes concentrações urbanas, nas quais as desigualdades sociais e econômicas tendem a exacerbar-se, agravadas por dificuldades de gestão graças à complexidade do espaço urbano. Nas áreas circunvizinhas, localizam-se os municípios que surgiram para estruturar a rede urbana norte-paranaense, mas que, atualmente, com menor participação na dinâmica econômica em escala estadual, têm menos oportunidades de atração, seja de investimentos, de população, de inovações tecnológicas etc. Assim sendo, uma sugestão seria repensar as propostas de política pública e gestão do território, na tentativa de encontrar e implementar aquela que contemple a nova realidade socioeconômica e espacial da região como um todo. Neste aspecto, a implantação de fato, sem interesses particulares, da Região Metropolitana de Londrina - RML, seria um primeiro passo.

Neste contexto, observa-se na cidade de Londrina algumas características de metrópole, isto é, *“a influência que ela exerce, em termos funcionais, econômicos e sociais, num dado conjunto territorial, isto implica em que uma metrópole insere-se portanto numa rede urbana (ou articulação de sistemas regionais), em cujo interior ela representa um dos pontos fortes...”* (Castells, 1983, p.34).

De fato, no interior de um espaço, encontramos uma gama de atividades como produção, consumo (no sentido amplo: reprodução da força de trabalho), troca e gestão. Nas cidades analisadas, estas atividades encontram-se difundidas e concentradas, especialmente no que se refere às funções urbanas e as sedes sociais de empresas, na cidade de Londrina, a qual possui sua interdependência segundo uma dinâmica própria, que lhe confere a possibilidade de participar de inúmeras e qualitativamente diferentes redes.

A dimensão e complexidade do espaço urbano londrinense torna este núcleo mais susceptível às mudanças de natureza econômica e das lógicas locacionais, que se

refletem em novas formas de centralidade e uma recomposição contínua da estrutura interna desta cidade.

Neste contexto, se até a década de 1950, a expansão do tecido urbano se dava em forma de “mancha de óleo”, a partir dos anos de 1970, observa-se um novo padrão de crescimento urbano no qual as cidades crescem de forma descontínua, favorecendo, sobretudo, os interesses fundiários e imobiliários.

Esta nova configuração do espaço urbano, deve ser entendida em diferentes escalas, dentre as cidades estudadas, uma vez que este fenômeno de especulação imobiliária se processa com maior intensidade nas cidades de Londrina e Cambé. Assim sendo, a pesquisa revelou uma tendência, cada vez mais evidente, nas ocupações em áreas descontínuas, que por sua vez localizam-se progressivamente em áreas mais distantes da parte central da cidade, possibilitando o surgimento de grandes vazios urbanos.

Mais recentemente é possível observar no espaço urbano de Londrina uma nova dinâmica que, assim como definiu Sposito (1998), se expressa sob diferentes formas de expansão e de periferização do tecido urbano:

“abertura de novos loteamentos urbanos, destinados a engendrar diferentes padrões ocupacionais; construção de grandes conjuntos habitacionais, associados ou não à instalação de pequenos equipamentos para a realização de um consumo imediato; aparecimento de grandes equipamentos comerciais e de serviços (shopping centers e hipermercados) e, mesmo, de outros centros de atividades mais complexos, que incluem a presença de sedes de empresas, serviços de hotelaria e espaços para a realização de eventos de toda a natureza.”³

Diante desse processo dialético de concentração e desconcentração, centralidade e descentralidade, centro e periferia, o conjunto de nossas análises tentou mostrar que é possível observar, em diversos setores do espaço urbano de Londrina, novas localizações periféricas em formação (zona próxima ao Catuaí Shopping Center) e novas centralidades em constituição (zona Norte). Fato este que, em virtude dos tamanhos demográficos (que é a consequência de suas estruturas internas), atinge muito modestamente o município de Cambé e que não são evidenciados nos outros dois centros de menor porte.

³ SPOSITO, M. E. B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. *Território*, n.4, p.30, jan./jun. 1998.

Em suma, a cidade de Londrina, além de concentrar as atividades tecnológicas, humanas, científicas e informacionais, está localizada geograficamente em uma posição estratégica, apresentando-se como nó de redes e fluxos, sejam materiais e imateriais. Dotada de uma rede viária densa, a qual interliga não somente o norte do Paraná à capital do Estado e ao porto de Paranaguá, mas também é ponto de inter-conexão dos fluxos que se originam sobretudo, nos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul à região Sul do Brasil e aos países do Mercosul. O comércio varejista, atacadista e seu setor de serviços (tanto públicos como privados) são referências extra-regionais, reforçando a centralidade desta capital regional. Estes fatores associados conferem-lhes a posição de terceira maior cidade do sul do país.

Entretanto, considerando seu porte, complexidade e diversidade de papéis urbanos desempenhados, acreditamos que Londrina deixa a desejar quando o assunto é gestão do território. Mais uma vez, a implantação da RML pode lhe conferir esta característica, para a qual possui potencial.

Sabemos que, hoje, o motor da divisão do trabalho, tornada claramente internacional, é a informação (Santos, 1997). Ao analisar a transformação da forma urbana, Castells (1999) faz referência a cidade informacional, defendendo a concepção de que:

“por causa da natureza da nova sociedade baseada em conhecimento, organizada em torno de redes e parcialmente formada de fluxos, a cidade informacional não é uma forma, mas um processo, um processo caracterizado pelo predomínio estrutural do espaço de fluxos.”⁴

Esta nova fase que se apresenta, assim como aquelas que a precederam, continuam exigindo flexibilidade⁵ por parte das atividades urbanas daqueles centros que precisam mais uma vez se reestruturar e adequar-se as novas necessidades que o momento histórico impõe, caso desejem continuar participando funcionalmente da rede urbana.

Neste processo, acreditamos que a Aglomeração Urbana de Londrina (polarizada pela cidade de Londrina), que continuamente tem tido reforçada a sua

⁴ CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 2.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1, p.423.

⁵ Característica que, graças a natureza das mudanças, torna-se agora mais importante do que antes, uma vez que o fator tempo passa a ter outra dimensão.

centralidade, apresenta grandes possibilidades - em razão dos inúmeros fatores destacados no presente trabalho, de ampliar ainda mais sua função de capital regional, tendo em vista que as relações não se processam mais de forma rígida e hierarquizada, visto que o novo momento histórico caracteriza-se por fluxos de dimensão planetária.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Maurício de Almeida. Contribuição ao estudo do papel do Estado na evolução da estrutura urbana. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE. v.43, n.4, p.577-85, out./dez. 1981.
- ABREU, Maurício de Almeida. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação. Contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro. In: CARLOS, Ana F. A. (org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.
- ANDRADE, Thompson Almeida., SERRA, Rodrigo Valente. *O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro*. Rio de Janeiro: Ipea, 1998. mar, 27p. (texto para discussão n.554).
- ANEL de Integração Rodoviária: uma moderna infra-estrutura viária garantindo o desenvolvimento do Paraná. *Gazeta do Povo*, Curitiba, 27 junho 1998. Suplemento Especial Mercosul-PR. p.6.
- ARANTES, Otília. *Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. São Paulo: Edusp. 1998.
- A REALIDADE dos extremos de Londrina. *Jornal de Londrina*, Londrina, 10 dezembro 2000. Cidade. p. 5A.
- BANDEIRANTES é referência para Zona Oeste. *Jornal de Londrina*, Londrina,. 28 dezembro 2000. Nosso Bairro. p. 10A.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *Geografia urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkin, 1983. 444p.
- BENADUCE, Gilda M. Cabral. *Intensificação das redes de informações e novas espacialidades*. Presidente Prudente, 1999. 215p. Tese (Doutorado em Geografia – Desenvolvimento Regional) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”.

- BENKO, Georges. *Economia espaço e globalização na aurora do século XXI*. São Paulo: Hucitec, 1995. 265p.
- BRAGUETO, Cláudio Roberto. *A inserção da microrregião geográfica de Londrina na divisão territorial do trabalho*. São Paulo, 1996. 323p. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- CACIQUE investe R\$ 28 mi em nova fábrica. *Jornal de Londrina*, Londrina, 01 julho 2000. Economia. p.8A.
- CAMBÉ quer espaço no Mercosul. *Folha de Londrina/Folha do Paraná*, Londrina, 25 maio 1999. Folha Especial. p.11.
- CARTER, Harold. *El estudio de la geografía urbana*. Madrid: Instituto de estudios de administración local, 1974. 381p.
- CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. (pensamento crítico; v.48).
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. 2.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1, 617p.
- CATUAÍ faz 10 anos, crescendo 12% este ano. *Jornal de Londrina*, Londrina, 21 novembro 2000. Economia. p.1B.
- CIA. MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. *Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná*, 1975.
- CIDADE tem 1 veículo para 2,8 habitantes. *Jornal de Londrina*, Londrina, 20 setembro 1998. Cidade. p.7A.
- CODEM - Londrina. *A situação 66*. Curitiba, 1966.
- COHAB-LD foi modelo do BNH para o país. *Jornal de Londrina*, Londrina, 26 dezembro 2000. Especial. p. 10A.
- CORAGGIO, José Luis. Dilemas da investigação urbana a partir de uma perspectiva popular na América Latina. *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, ano VII, v.1, n.23, p.50-67, 1988.
- CORRÊA, Roberto Lobato. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE. ano 50, n.2, p.107-124, abr./jun. 1988.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989. 96p. (princípios).

- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. 2.ed. São Paulo: Ática, 1993. 94p. (princípios).
- CORRÊA, Roberto Lobato. Hinterlândias, hierarquias e redes: uma avaliação da produção geográfica brasileira. In: CARLOS, Ana F. A. (org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: Edusp, 1994. p.323-62.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Globalização e reestruturação da rede urbana - uma nota sobre as pequenas cidades. *Território*. Rio de Janeiro: Garamond. ano IV, n.6, p.43-53. jan./jun. 1999.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Região: globalização, pluralidade e persistência conceitual*. s.d. (mimeo).
- COSTA, Osmani. Trabalho e negócios unem populações. *Jornal Folha de Londrina*, Londrina, 24 de agosto de 1997. Folha Reportagem. p.4.
- DAMIANI, Amélia Luisa. A crise da cidade: os termos da urbanização. In: DAMIANI A. L. et. al. (org.). *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p.118-31.
- DAVIDOVICH, Fany. Mesa Redonda: *Urbanização e esvaziamento dos territórios*. ENCONTRO INTERNACIONAL: O NOVO MAPA DO MUNDO. *Anais...* São Paulo: ANPUR, 1992.
- DUARTE, Haidine da Silva B. Estrutura Urbana do Estado do Rio de Janeiro: Uma análise no tempo. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE. ano 43, n.4, p.477-560. out./dez. 1981.
- ECO, Umberto. *Como se faz uma tese*. São Paulo: Perspectiva, 1988. 170p.
- ENCONTRA-SE de tudo na Avenida Saul Elkind. *Jornal de Londrina*, Londrina, 13 novembro 2000. Geral. p. 5A
- ENCONTRO de prefeitos aponta prioridades. *Jornal de Londrina*, Londrina, 15 julho 1998. p.7A.
- ENDLICH, Angela Maria. *Maringá e o tecer da rede urbana regional*. Presidente Prudente, 1998. 221p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho."
- FATURAMENTO da Corol chega a 200 milhões. *Jornal de Londrina*, Londrina, 02 fevereiro 2001. Regional. p.5A.

- FERREIRA, Yoshiya Nakagawara. Industrialização e Urbanização no Paraná. *Geografia*. Londrina, v.3, p.113-128. 1985/1986.
- FERREIRA, Yoshiya Nakagawara. *Paraná urbano: raízes, processos e problemas*. Relatório de projeto integrado de pesquisa. Londrina, 1996.
- FERREIRA, Yoshiya Nakagawara. Londrina vive impulso industrial. *Jornal de Londrina*, Londrina, 17 abril 1996.
- FERREIRA, João Carlos Vicente. *O Paraná e seus municípios*. Maringá: Memória brasileira, 1996. 728p.
- FERRARI, Célson. Regiões de planejamento e planejamento regional. In: _____. *Curso de planejamento municipal integrado*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1977. p.173-204.
- FRESCA, Tânia M. *A dinâmica funcional da rede urbana do oeste paulista. Estudo de casos: Osvaldo Cruz e Inúbia Paulista*. Florianópolis, 1990. 282p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano) - Universidade Federal de Santa Catarina.
- GEORGE, Pierre. *Geografia urbana*. São Paulo: Difel, 1983. 236p.
- GERARDI, L. H. de O., SILVA, B. C. N. *Quantificação em Geografia*. São Paulo: Difel, 1981.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1993. 307p.
- GUIMARÃES, Raul Borges. *O transbordar do hospital pela cidade: tecnologia, saúde e produção do espaço*. São Paulo, 1994. 127p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992. 349p.
- HÁ 70 anos nascia Londrina, a “filha de Londres”. *Gazeta do Povo*, Curitiba, 21 agosto 1999. Informe. p.20.
- HIJJAR, Elizabeth Aiub. *Conjuntos Habitacionais e deslocamentos para trabalho e compras*. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 4., 1980, Rio de Janeiro, Anais ... p. 103-117
- IBGE, *Regiões de influência das cidades*. (Revisão atualizada do estudo: divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas). Rio de Janeiro: IBGE-DGC, 1987. 212p.

- INDÚSTRIA exporta couro para doze países. *Jornal de Londrina*, Londrina, 15 outubro 1998. p.7A.
- JOHNSON, James. H. *Geografía Urbana*. Barcelona: Oikos-tau, 1974. 279p.
- KELLER, Roberto. PVC Brasil, de Ibiporã para todo o país. *Tribuna de Ibiporã*, Ibiporã, 08 novembro 1998. p.12.
- KLEINKE, Maria de Lourdes U.; DESCHAMP, Marley. *Para onde seguem os migrantes paranaenses?*. Internet: Ipardes, 31/10/1999.
- KOSMINSKY, Ethel Volfzon. *Rolândia, a terra prometida: judeus refugiados do nazismo no norte do Paraná*. São Paulo: FFLCH/Centro de Estudos Judáicos, 1985. 149p. (Judaica Brasil, 4).
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Documentos, 1986.
- LEI aprovada em 98 ainda não saiu do papel. *Jornal de Londrina*, Londrina, 09 novembro 2000. p. 7A.
- LONDRINA sediará operadora do PR e SC. *Jornal de Londrina*, Londrina, 08 abril 1998. Cidade.
- MAGALHÃES, Marisa Valle. A migração no Paraná nas duas últimas décadas: um balanço preliminar. *Análise Conjuntural*. Curitiba, v.14, n.11-12. p.3-9. nov./dez. 1992.
- MORO, Dalton Áureo. O êxodo rural e o crescimento populacional da cidade de Maringá no período de 1970 a 1980. *Boletim de Geografia*. Maringá: UEM, v.6, n.1, p.19-31, jun. 1988.
- MORO, Dalton Áureo. *Substituição de culturas, modernização agrícola e organização do espaço rural, no norte do Paraná*. Rio Claro, 1991. 353p. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Câmpus de Rio Claro.
- NAKAGAWARA, Yoshiya. *As funções urbanas de Londrina e sua área de influência*. São Paulo, 1972. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- NAKAGAWARA, Yoshiya. Questões agrárias e urbanas - interdependência e subordinação - O caso norte-paranaense. *Terra e Cultura. Londrina*. v.1, n.1, p.93-115. 1981.

- NAKAGAWARA, Yoshiya. Transformações estruturais regionais. In: *Aglomerado urbano Londrina-Maringá*. UEL/UEM/SEPLAN, 1982.
- OBERDIEK, Herman Iark. *Fugindo da Morte: imigração de judeus alemães para Rolândia-PR, na década de 1930*. Londrina: Ed. UEL, 1997. 150p.
- OLIVEIRA, Francisco de. *O Estado e o Urbano no Brasil*. 1978. p.22 (mimeo).
- PADIS, Pedro Calil. *Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná*. São Paulo, 1970. Tese (Doutorado em Economia e Planejamento) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- PADIS, Pedro Calil. *Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná*. São Paulo: Hucitec; Curitiba: Sec. da Cultura e do Esporte do Gov. do Est. do Paraná, 1981. 235p.
- PADUAN, Silvia Maria. *A produção do espaço urbano de Ibiporã/PR de 1960 a 1995*. Londrina, 1995. 80p. Monografia (Trabalho de conclusão de curso) - Departamento de Geociências, Universidade Estadual de Londrina.
- PANIZZI, W. M. Na urbanização brasileira, ainda o predomínio da metrópole. In: *Metropolização e rede urbana: perspectivas dos anos 90*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 1990.
- PARANÁ 2000. A força dos municípios. *Folha de Londrina*, Londrina, 24 julho 1996. Suplemento especial. 68p.
- PARANÁ, DIÁRIO OFICIAL. *Lei Complementar nº 81*. Curitiba: imprensa oficial, 17 jun. 1998.
- PINTAUDI, Silvana Maria. A cidade e a crise. In: DAMIANI A. L. et. al. (org.). *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p.132-6.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMBÉ. *Plano de complementação urbana*. Cambé, 1978.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. *Plano Diretor de Londrina*: documento para discussão, 1997. s.p.
- PRIVATIZAÇÃO impulsiona setor ferroviário. *Jornal de Londrina*, Londrina, 30 outubro 2000. Economia. p.1A.
- PROJETO quer criar região metropolitana. *Jornal de Londrina*, Londrina, 19 dezembro 2000. p.6A.

- PRÜSER, Friedrich. *Roland und Rolândia*. Bremen: Internationale Verlagsgesellschaft. 1957. 161p.
- ROCHA, Alexandre Souza. da. Espaço e política na centralidade da periferia. In: DAMIANI A. L. et. al. (org.). *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p.160-4.
- SALGUEIRO, Teresa Barata. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. *Território*, n.4, p. 39-53, jan./jun. 1998.
- SANTOS, Milton. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979. 345p.
- SANTOS, Milton. *Manual de geografia urbana*. 1. ed. São Paulo: Hucitec, 1981. 203p.
- SANTOS, Milton. *Manual de geografia urbana*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989. 214p.
- SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994a. 190p. (Geografia: Teoria e Realidade 25)
- SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Educ, 1994b. 145p. (Estudos urbanos).
- SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. 4.ed. São Paulo: Hucitec, 1996a. 124p. (Geografia: Teoria e Realidade 16 - "Linha de Frente").
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. 3.ed. São Paulo: Hucitec, 1996b. 157p. (Estudos urbanos).
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1997. 308p.
- SAÚDE: Londrina atrai milhares de pacientes. *Jornal Folha de Londrina*, Londrina, 14 setembro 1997.
- SCHWARTZ, W. Cada londrinense vale 99,4 reais. *Jornal de Londrina*, Londrina, 15 julho 1998. p.4B.
- SERCOMTEL. *Relatório Anual - 1997*. Londrina: SERCOMTEL, s.p.
- SERCOMTEL. *Relatório Anual - 1999*. Londrina: SERCOMTEL, 25p.
- SERCOMTEL S.A. TELECOMUNICAÇÕES. *Sercomtel - Transformações*. Londrina: Sercomtel, s.p.

- SERCOMTEL S.A. TELECOMUNICAÇÕES. *Relatório 1997-2000*. Londrina: Sercomtel, 2001, s.p.
- SILVEIRA, Ricardo de Jesus. *Planejamento urbano participativo: a experiência de Cambé*. Cambé: Local, 1989. 148p.
- SINGER, Paul I. *Economia política da urbanização*. 11ed. São Paulo: Brasiliense, 1987. 152p.
- SOARES, Beatriz Ribeiro. *Uberlândia: da cidade jardim ao portal do cerrado - imagens e representações no triângulo mineiro*. São Paulo, 1995. 277p. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. *Território*, n.4, p.27-37, jan/jun. 1998.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais*. In: DAMIANI A. L. et. al. (org.). *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p.83-99.
- TOPALOV, Christian. Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965. *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, ano vii, v.1, n.23, p.5-30. 1988.
- TRISÓGLIO, Maria José. *Normas para apresentação do Trabalho científico*. (org.). Presidente Prudente, 1997. 28p. (mimeo)
- ULTRAMARI, Clovis, MOURA, Rosa. *Metrópole - Grande Curitiba: teoria e prática*. (org.). Curitiba: IPARDES, 1994. 154p.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA/Coordenadoria Geral de Biblioteca e Editora UNESP. *Normas para publicações da Unesp*. São Paulo: Ed. UNESP, 1994. 60p.
- UYEOKA, Cristina Yukiko. *O trabalhador “sazonal” e “pendular”*. Análise das formas de organização e suas relações com a legislação - (periferia urbana de Londrina e Cambé - PR). Londrina, 1994. 108p. Monografia (Trabalho de conclusão de curso) – Departamento de Geociências, Universidade Estadual de Londrina.

ANEXOS

ANEXO A – Diário Oficial – Lei Complementar nº 81

ANEXO B – Aglomeração Urbana de Londrina: Transporte Comercial de Passageiros – Total de passageiros: outubro de 1996 a dezembro de 1997

ANEXO C – Modelo da enquete - mobilidade populacional (transporte metropolitano)

ANEXO D – Cambé, Ibiporã e Londrina: Transporte Metropolitano - Movimento diário de passageiros, por sentido das linhas: outubro de 1997

- Linha Londrina-Cambé (Jd. Silvino – via Cacique)
- Linha Londrina-Cambé (Jd. Silvino – via Bandeirantes)
- Linha Londrina-Cambé (Jd. Ana Eliza – via PR 445)
- Linha Londrina-Cambé (Jd. Ana Eliza – via Cacique)
- Linha Londrina-Cambé (Jd. Santo Amaro)
- Linha Londrina-Cambé (Jd. Ana Rosa)
- Linha Londrina-Cambé (Shopping Catuaí)
- Linha Londrina-Cambé (Jd. Tupy)
- Linha Londrina-Ibiporã (via Av. dos Estudantes)
- Linha Ibiporã-Cambé (Ibiporã-Londrina-Cambé)

ANEXO E – Tabela A: Aglomeração Urbana de Londrina - Transp. Metropolitano - Questão “D” da Enquete – Sexo

Tabela B: Aglomeração Urbana de Londrina – Transp. Metropolitano - Questão “E” da Enquete – Idade

Tabela C: Aglomeração Urbana de Londrina – Transp. Metropolitano - Questão “H” da Enquete – Sentido do deslocamento partindo da residência

Tabela D: Aglomeração Urbana de Londrina – Transp. Metropolitano - Questão “J” da Enquete – Qual o outro motivo que o leva a se deslocar?

Tabela E: Aglomeração Urbana de Londrina – Transp. Metropolitano - Questão “L” da Enquete – Qual a frequência deste tipo (questão H) de deslocamento?

Tabela F: Aglomeração Urbana de Londrina – Transp. Metropolitano - Questão “M” da Enquete – Há quanto tempo realiza este tipo (questão I) de deslocamento?

Tabela G: Aglomeração Urbana de Londrina – Transp. Metropolitano - Questão “N” da Enquete – Há quanto tempo reside em sua cidade?

ANEXO F – Tabela A: Londrina – Procedência dos pacientes internados pelo S.U.S em 1998

Tabela B: Londrina – Procedência dos pacientes internados pelo S.U.S em 1999

Tabela C: Londrina – Procedência dos pacientes internados pelo S.U.S em 2000

ANEXO G – Tabela A: Procedência dos pacientes atendidos no HURNP e AHC em 1998

Tabela B: Procedência dos pacientes atendidos no HURNP e AHC em 1999

Tabela C: Procedência dos pacientes atendidos no HURNP e AHC em 2000

ANEXO H – Ofício nº 002/99 – Sercomtel S.A. - Telecomunicações

ANEXO I – Destino das ligações paranaenses: 1995 a 1997

ANEXO A

Diário Oficial

Nº 5272 ANO LXXXIV CURITIBA, QUARTA-FEIRA, 17 DE JUNHO DE 1998 EDIÇÃO DE HOJE - 32 PÁG.

SUMÁRIO

Poder Legislativo	
Poder Executivo	
Chefe de Gabinete do Governo	01
Governo	
Casa Civil	
Casa Militar	
Procuradoria Geral do Estado	
Tribunal de Contas	06

SECRETARIAS DE ESTADO

Administração	
Agricultura e do Abastecimento	
Ciência, Tecnologia e Ensino Superior	09
Comunicação Social	09
Criança e Assuntos da Família	
Cultura	11
Desenvolvimento Urbano	
Educação	11
Emprego e Relações do Trabalho	11
Esporte e Turismo	11
Política Habitacional	
Fazenda	11
Indústria, Comércio e do Desenvolvimento Econômico	
Junta e da Cidadania	18
Meio Ambiente	18
Obras Públicas	18
Planejamento e Coordenação Geral	
Segurança Pública	20
Saúde	20
Transportes	24
Municípios	28
Boletim Federal	30
Publicações Diversas (Avisos, Editais e Sociedades)	30

PODER EXECUTIVO

Lei COMPLEMENTAR Nº 81

Data 17 de junho de 1998.

Súmula: Inicial e Região Metropolitana de Londrina, constituída pelos municípios que especifica.

A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná

decretou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º. Fica instituída, na forma do art. 25, § 3º, da Constituição Federal e art. 21 da Constituição Estadual, a Região Metropolitana de Londrina, constituída pelos municípios de Londrina, Cambé, Jataizinho, Iporã, Rolândia e Tamarana.

Art. 2º. A Região Metropolitana de Londrina terá um Conselho Deliberativo e um Conselho Consultivo.

§ 1º. O Conselho Deliberativo constituir-se-á de 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice feita pelo Prefeito de Londrina e outro mediante indicação dos demais municípios integrantes da Região Metropolitana.

§ 2º. O Conselho Consultivo 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.

§ 3º. Incumbe ao Estado prover, mediante recursos orçamentários, as despesas de manutenção do Conselho Deliberativo e do Conselho Consultivo.

Art. 3º. Compete ao Conselho Deliberativo:

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.

Art. 4º. Compete ao 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.

Art. 5º. Reputam-se 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 de água, rede de esgoto e serviço de limpeza pública;

AVISO AO PÚBLICO

Os Diários Oficial, da Justiça, Comércio, Indústria & Serviços e Atos do Município, passam a ter uma linha direta com seus usuários.

Através do telefone 352-2477, o interessado ouvirá uma mensagem gravada que o informará das opções. Em seguida o mesmo deverá discar o número 4 para ser atendido quando poderá fazer sua reclamação ou sugestão à funcionária Atendente.

No caso de informações sobre matérias publicadas, o ramal a ser acionado é o de nº 5.

AVISO AO PÚBLICO

Todas as matérias do Diário Oficial, Comércio & Indústria para publicação no dia 12/06/1998 serão recebidas até as 12:00hs do dia 09/06/1998; as referentes ao dia 16/06/1998 deverão ser enviadas até 12/06/1998 às 12:00hs e as referentes ao dia 23/06/1998 igualmente até as 12:00hs do dia 19/06/1998.

ANEXO B
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA - TRANSPORTE COMERCIAL DE PASSAGEIROS
TOTAL DE PASSAGEIROS: OUTUBRO DE 1996 A DEZEMBRO DE 1997

LIGACÃO			CÓD EMP	LINHA	MÊS/ANO												TOTAL	MÉDIA MÊS		
DE	PARA	maio/96			jun/96	dez/96	jan/97	fev/97	mar/97	abr/97	mai/97	jun/97	jul/97	ago/97	set/97	out/97			dez/97	
Caribé	Rolândia	7	002,0182-500	126	157	194	154	179	138	191	142	155	171	171	171	162	177	222	2.552	170
Caribé	Rolândia	7	001,0212-500	14.283	11.955	13.225	13.110	12.447	13.447	13.191	13.120	12.966	15.408	13.859	13.973	12.900	12.783	13.217	201.599	13.418
Caribé	Rolândia	7	003,0223-500	358	307	331	279	241	316	290	128	183	201	163	125	143	130	154	3.367	224
Caribé	Rolândia	1	001,0164-500	201	188	200	180	146	198	168	161	128	157	153	161	136	168	157	2.534	168
Caribé	Rolândia	24	003,0284-500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Caribé	Rolândia	37	006,0287-500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Caribé	Rolândia	37	001,0287-500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Caribé	Rolândia	37	004,0353-500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	43	57	145	10
Caribé	Rolândia	37	001,0308-500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55	49	74	178	12
Caribé	Rolândia	37	001,0308-500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Caribé	Rolândia	48	002,0238-500	81	39	57	45	41	71	69	57	41	77	38	36	80	52	41	747	50
Caribé	Rolândia	45	004,0855-500	270	306	263	208	370	252	188	217	232	231	271	276	258	180	249	3.635	242
TOTAL				15.293	15.052	14.270	14.236	13.361	14.442	14.099	13.830	15.705	16.242	14.505	13.792	14.740	13.538	14.314	214.471	14.294
Londrina	Rolândia	7	002,0182-500	251	287	280	222	199	213	215	206	241	220	182	506	568	571	309	3.013	370
Londrina	Rolândia	7	001,0212-500	29.790	18.650	22.011	18.668	16.527	18.985	19.571	18.456	16.221	19.054	17.881	16.703	18.473	16.617	20.187	278.594	18.586
Londrina	Rolândia	7	003,0223-500	1.365	1.213	1.570	1.237	1.062	1.305	1.240	1.291	1.113	1.214	1.186	1.115	1.224	967	1.270	1.232	1.232
Londrina	Rolândia	24	001,0164-500	706	306	660	553	556	633	79	676	618	553	419	457	431	439	506	7.824	522
Londrina	Rolândia	37	003,0284-500	19	18	25	66	36	37	83	88	87	143	132	114	65	69	69	1.634	71
Londrina	Rolândia	37	006,0287-500	133	132	188	170	121	122	171	128	129	201	171	166	134	123	166	3.777	125
Londrina	Rolândia	37	001,0287-500	294	218	455	408	438	373	269	399	318	416	355	352	349	243	310	5.105	340
Londrina	Rolândia	57	001,0353-500	588	392	611	351	457	463	600	485	376	409	458	457	681	643	847	7.703	517
Londrina	Rolândia	57	001,0308-500	337	338	483	428	351	355	354	361	201	370	324	299	317	283	335	8.232	349
Londrina	Rolândia	37	002,0308-500	4	4	6	5	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	20	118	8
Londrina	Rolândia	57	001,0308-500	241	242	366	306	225	236	226	276	328	343	329	283	202	199	259	3.891	259
Londrina	Rolândia	43	002,0238-500	484	179	573	665	409	412	367	423	466	504	111	144	132	162	184	4.874	323
Londrina	Rolândia	48	004,0855-500	2.007	2.712	3.718	3.253	3.189	3.406	3.753	3.593	3.745	3.608	3.443	3.610	4.078	3.544	4.104	34.786	3.632
TOTAL				29.019	20.161	30.574	26.227	23.573	25.842	27.069	26.132	23.473	27.231	25.494	24.189	26.377	23.811	30.250	385.809	26.387

Continua

ANEXO B
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRIANA - TRANSPORTE COMERCIAL DE PASSAGEIROS
TOTAL DE PASSAGEIROS: OUTUBRO DE 1996 A DEZEMBRO DE 1997

Continuação

LIGACÃO			COD EXIP	LINHA	MÊS/ANO																		TOTAL	MÉDIA
DE	PARA				out/96	nov/96	dez/96	jan/97	fev/97	mar/97	abr/97	mai/97	jun/97	jul/97	ago/97	set/97	out/97	nov/97	dez/97					
Londrina	Itaporã		29	001/0673-500	11	10	30	11	7	105	11	0	11	13	7	5	3	6	9	249	10			
Londrina	Itaporã		29	001/0676-500	56	26	46	33	35	92	45	39	36	76	79	75	28	50	81	836	55			
Londrina	Itaporã		25	001/0271-500	54	60	45	60	55	17	62	49	14	51	33	40	45	50	67	749	50			
Londrina	Itaporã		25	004/0273-500	25	28	21	30	24	17	20	19	34	29	10	15	31	11	20	523	23			
Londrina	Itaporã		25	001/0282-500	38	64	40	34	30	31	31	32	19	39	23	34	24	23	44	539	26			
Londrina	Itaporã		25	006/0292-500	36	43	38	30	19	19	29	26	31	44	38	15	17	10	40	489	30			
Londrina	Itaporã		25	003/0292-540	27	19	27	23	17	36	17	23	36	20	10	23	17	24	20	341	23			
Londrina	Itaporã		25	001/0294-500	1.568	1.118	1.215	1.066	1.141	938	1.024	856	53	527	1.070	525	532	575	728	12.504	840			
Londrina	Itaporã		25	001/0876-500	77	76	90	60	63	63	69	60	892	68	54	45	44	31	72	764	118			
Londrina	Itaporã		25	001/0876-550	29	29	25	28	14	10	21	24	53	0	0	0	-	-	-	233	19			
Londrina	Itaporã (Av. Estadual)		218	002/0236-400	33.266	0	31.454	31.761	27.971	31.628	32.269	30.872	33.445	34.531	31.883	32.960	33.396	29.446	26.841	440.715	2938			
TOTAL					35.187	1.473	33.024	33.251	29.378	32.996	33.603	31.600	33.624	35.400	33.210	35.743	34.139	30.245	27.912	458.725	30.589			

Londrina	Caribe (Id. Turp.)	218	002/0173-480		9.117	9.091	8.218	9.787	8.272	9.533	9.971	9.444	9.650	10.474	9.020	9.789	9.525	8.562	7.170	139.055	9.270
Londrina	Caribe (Pq. Ara. Russ.)	218	001/1179-400		104.290	120.155	109.104	100.634	90.936	16.380	107.047	98.558	97.764	103.172	98.331	97.784	99.696	91.657	96.650	1.497.560	99.857
Londrina	Caribe (Id. São Amaro)	218	001/1180-400		94.329	91.179	96.736	87.900	81.643	92.095	96.359	90.511	89.255	90.607	87.996	85.156	85.525	77.650	79.933	1.327.844	88.523
Londrina	Caribe (Id. Sionoi/Itand.)	218	001/1181-400		38.526	36.633	40.025	34.140	32.265	36.285	34.821	34.903	34.643	35.750	33.463	32.441	32.798	40.804	33.328	520.251	14.715
Londrina	Caribe (Id. Sionoi/Cacaj)	218	002/1181-400		38.206	37.468	41.057	39.434	34.689	37.091	37.059	35.918	35.002	35.557	34.364	33.526	34.058	33.026	34.444	543.099	35.297
Londrina	Caribe (Av. Elzeu/Croque)	218	005/0375-400		5.541	5.385	3.642	3.631	3.236	7.676	3.808	3.578	3.899	2.796	3.560	4.047	3.081	3.208	2.895	54.501	3.640
Londrina	Caribe (Av. Elzeu/PR 415)		003/0375-400		48.619	46.093	49.623	58.085	44.129	45.179	49.796	49.523	49.786	53.011	50.153	48.432	49.518	45.851	47.372	330.624	48.768
Londrina	Caribe (Shop. Cacaj)	218	001/0113-440		35.143	46.910	44.678	37.518	36.640	47.615	46.098	51.003	51.896	50.361	62.843	68.679	66.695	61.424	59.016	781.850	57.123
TOTAL					352.171	370.912	394.614	361.639	332.113	376.004	385.263	375.578	376.758	398.729	380.721	375.854	381.194	352.262	360.948	5.595.767	323.024

Itaporã	Caribe	218	002/0173-400		448.086	435.828	439.695	417.105	383.527	431.733	449.231	413.622	415.250	450.271	436.256	427.790	442.556	408.335	432.757	6.471.503	451.418
TOTAL					448.086	435.828	439.695	417.105	383.527	431.733	449.231	413.622	415.250	450.271	436.256	427.790	442.556	408.335	432.757	6.471.503	451.418

Fonte: DSTC - Divisão dos Serviços de Transporte Comercial

- Não informado

Nota: Itaporã - Rolândia - Não existe movimento na ligação

ANEXO C - MODELO DA ENQUETE

ENQUETE Nº _____

() A. Data: ____/____/ 1998

() B. Horário: ____:____

() C. Dia da Semana: (1) Dom. (2) Seg. (3) Ter. (4) Qua. (5) Qui. (6) Sex. (7) Sab.

() D. Sexo: (1) Mas. (2) Fem.

() E. Idade: (1) 06-10 (2) 11-15 (3) 16-20 (4) 21-25 (5) 26-30 (6) 31-35 (7) 36-40 (8) 41-50 (9) + 51 anos

() F. Nome e sentido da Linha de ônibus: _____

() G. Cidade que reside: (1) Ibiporã (2) Londrina (3) Cambé (4) Rolândia (5) outra: _____

() H. Deslocamento partindo da residência:

(1) I-L (2) I-C (3) I-R (4) L-I (5) L-C (6) L-R (7) C-I (8) C-L (9) C-R (10) R-I (11) R-L (12) R-C

() I. Motivo do deslocamento: (1) trabalho (2) compras (3) estudo (4) lazer (5) saúde (6) outro: _____

() J. Qual outro motivo que o leva a se deslocar: (1) trabalho (2) compras (3) estudo (4) lazer (5) saúde (6) outro (7) nenhum

() K. E para qual cidade: (1) Ibiporã (2) Londrina (3) Cambé (4) Rolândia (5) todas (6) nenhuma

() L. Frequência *deste tipo* de deslocamento (1) diário (2) semanal (3) quinzenal (4) mensal (5) fins semana (6) esporádico

() M. Há quanto tempo realiza *este* deslocamento (item I): (1) - de 1 ano (2) 1-2 (3) 3-5 (4) 6-8 (5) 9-11 (6) + de 11 anos

() N. Há quanto tempo reside em sua cidade : (1) - de 1 ano (2) 1-2 (3) 3-5 (4) 6-8 (5) 9-11 (6) 12-15 (7) + de 15 anos

() O. Por que veio morar na sua atual cidade: (1) habitação (2) família (3) trabalho (4) nascido na cidade (5) outro: _____

() P. Já residiu em algumas destas cidades: (1) Ibiporã (2) Londrina (3) Cambé (4) Rolândia (5) não

Profissão: _____ Nome da empresa: _____ Ramo de atividade: _____

ENQUETE Nº _____

() A. Data: ____/____/ 1998

() B. Horário: ____:____

() C. Dia da Semana: (1) Dom. (2) Seg. (3) Ter. (4) Qua. (5) Qui. (6) Sex. (7) Sab.

() D. Sexo: (1) Mas. (2) Fem.

() E. Idade: (1) 06-10 (2) 11-15 (3) 16-20 (4) 21-25 (5) 26-30 (6) 31-35 (7) 36-40 (8) 41-50 (9) + 51 anos

() F. Nome e sentido da Linha de ônibus: _____

() G. Cidade que reside: (1) Ibiporã (2) Londrina (3) Cambé (4) Rolândia (5) outra: _____

() H. Deslocamento partindo da residência:
(1) I-L (2) I-C (3) I-R (4) L-I (5) L-C (6) L-R (7) C-I (8) C-L (9) C-R (10) R-I (11) R-L (12) R-C

() I. Motivo do deslocamento: (1) trabalho (2) compras (3) estudo (4) lazer (5) saúde (6) outro: _____

() J. Qual outro motivo que o leva a se deslocar: (1) trabalho (2) compras (3) estudo (4) lazer (5) saúde (6) outro (7) nenhum

() K. E para qual cidade: (1) Ibiporã (2) Londrina (3) Cambé (4) Rolândia (5) todas (6) nenhuma

() L. Frequência *deste tipo* de deslocamento (1) diário (2) semanal (3) quinzenal (4) mensal (5) fins semana (6) esporádico

() M. Há quanto tempo realiza *este* deslocamento (item I): (1) - de 1 ano (2) 1-2 (3) 3-5 (4) 6-8 (5) 9-11 (6) + de 11 anos

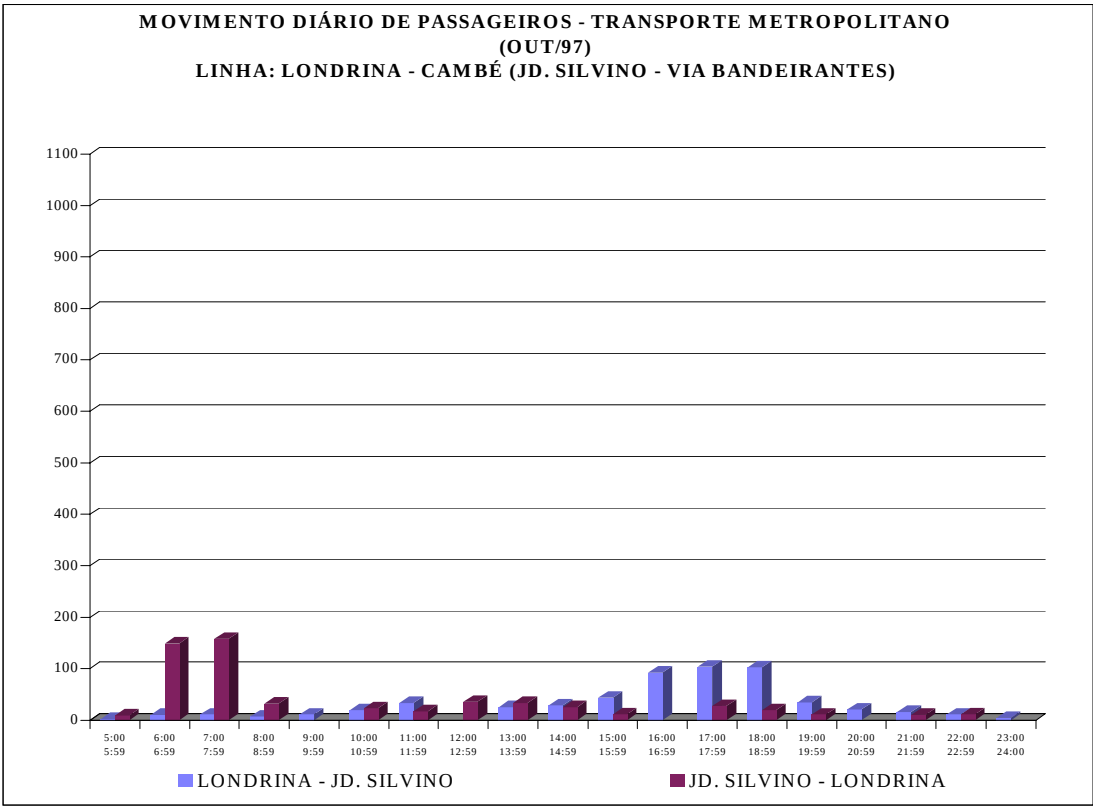
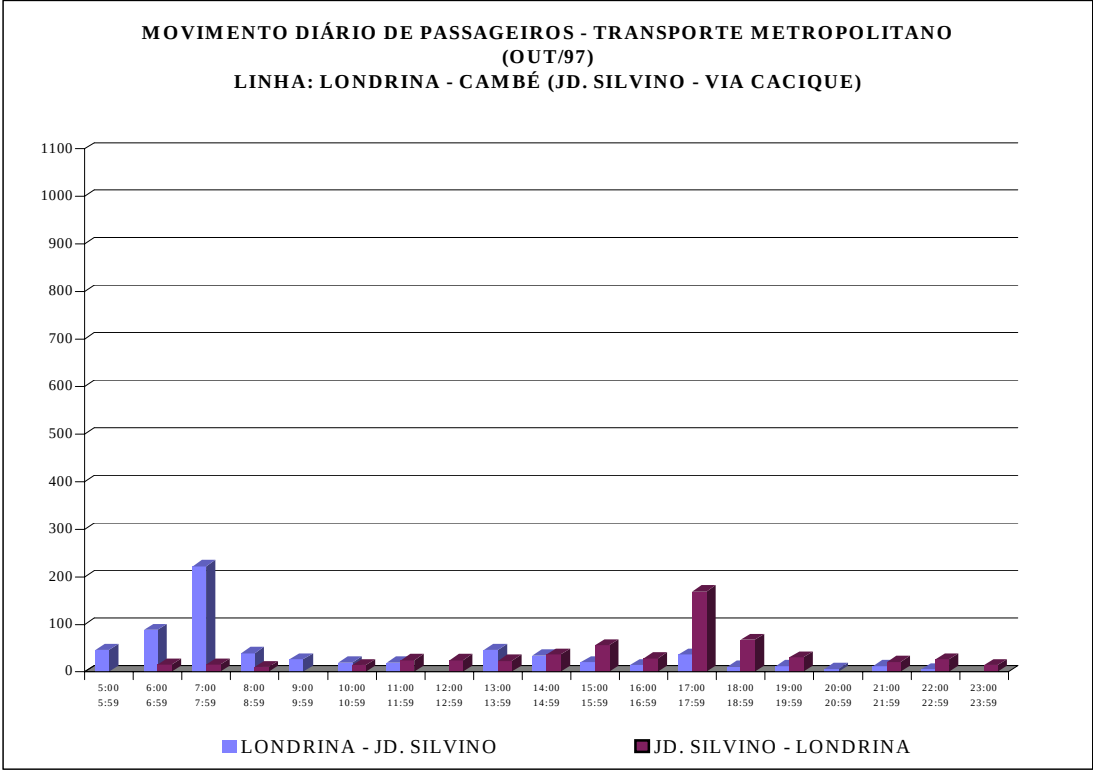
() N. Há quanto tempo reside em sua cidade : (1) - de 1 ano (2) 1-2 (3) 3-5 (4) 6-8 (5) 9-11 (6) 12-15 (7) + de 15 anos

() O. Por que veio morar na sua atual cidade: (1) habitação (2) família (3) trabalho (4) nascido na cidade (5) outro: _____

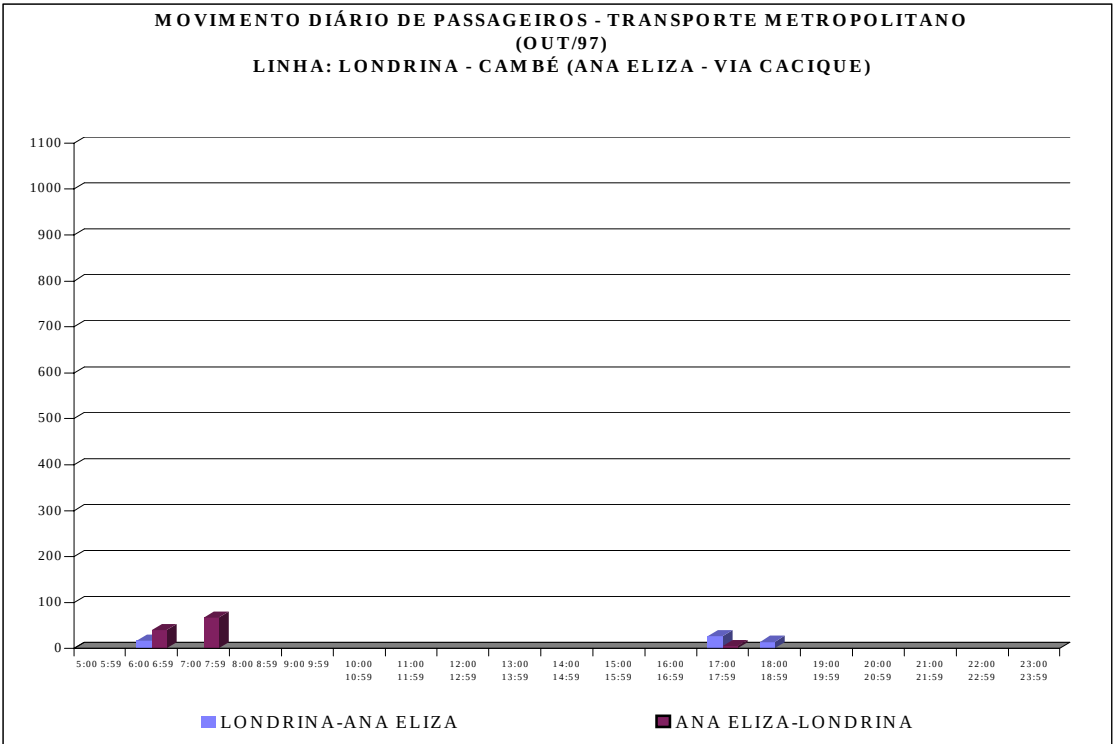
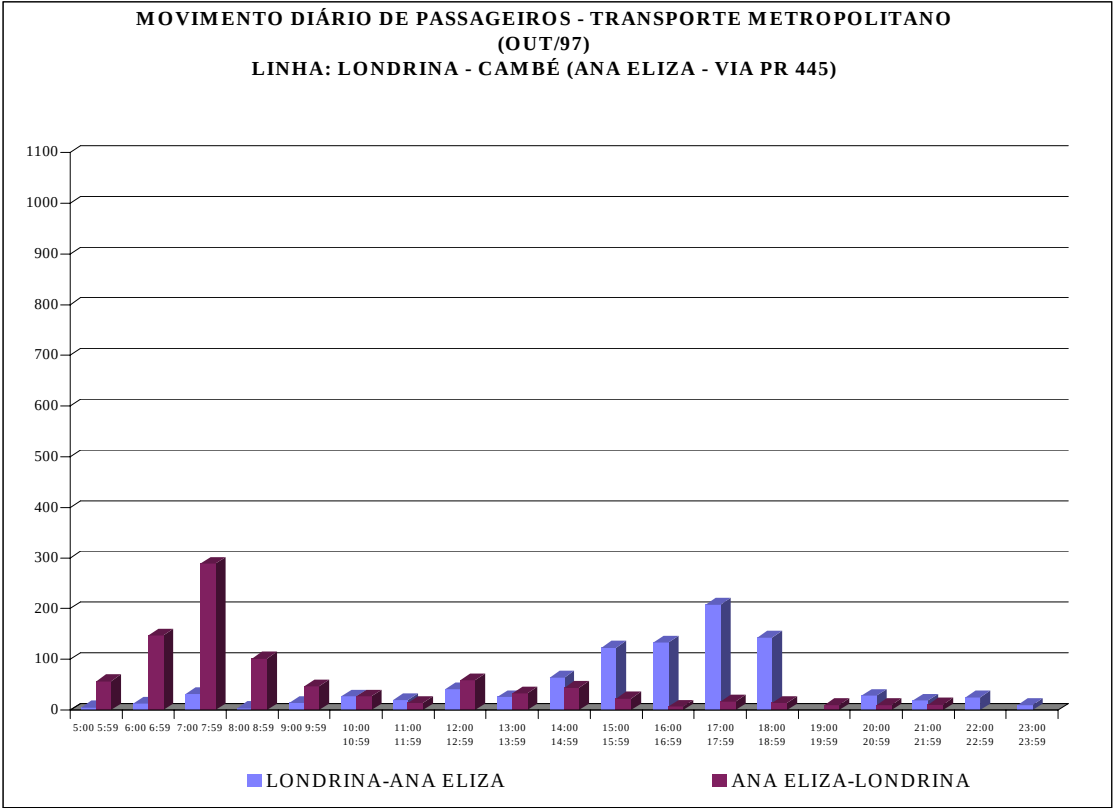
() P. Já residiu em algumas destas cidades: (1) Ibiporã (2) Londrina (3) Cambé (4) Rolândia (5) não

Profissão: _____ Nome da empresa: _____ Ramo de atividade: _____

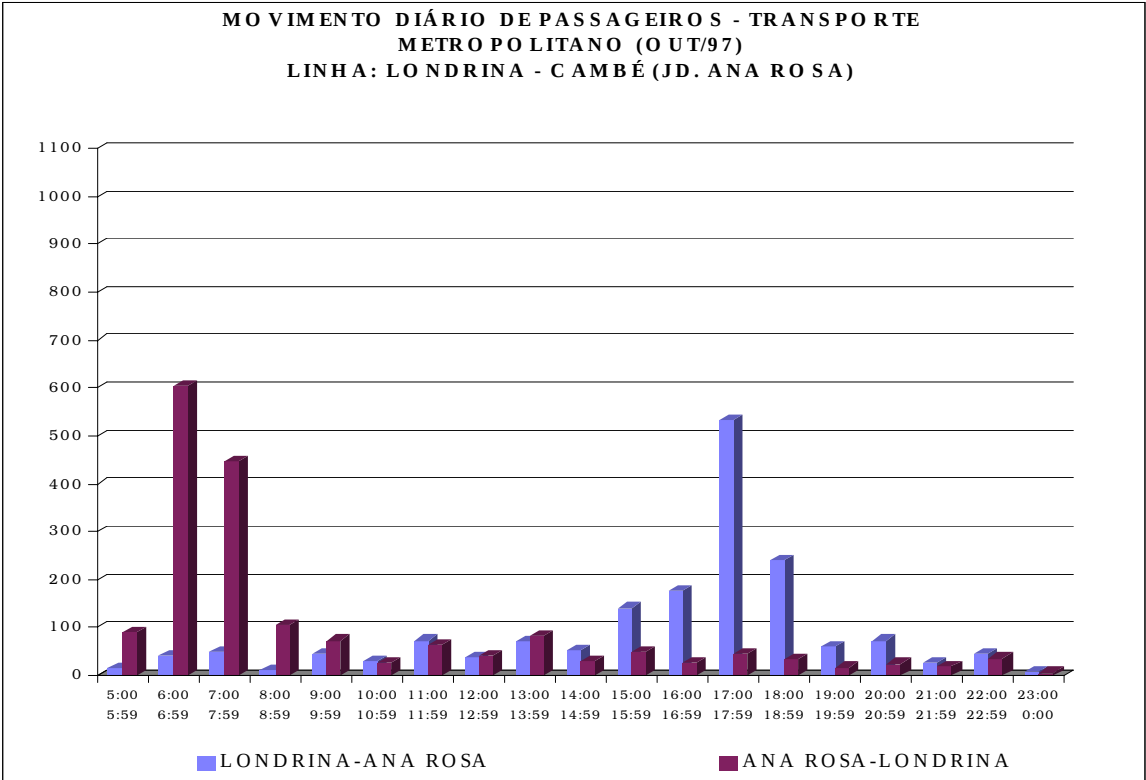
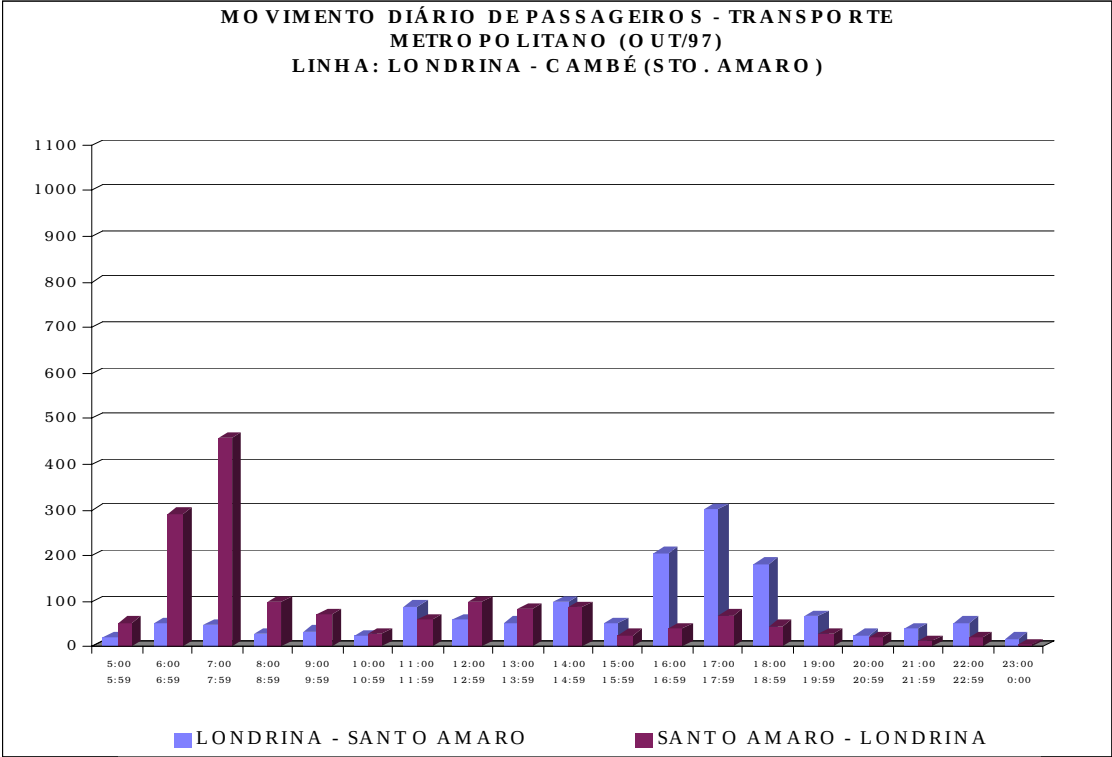
ANEXO D



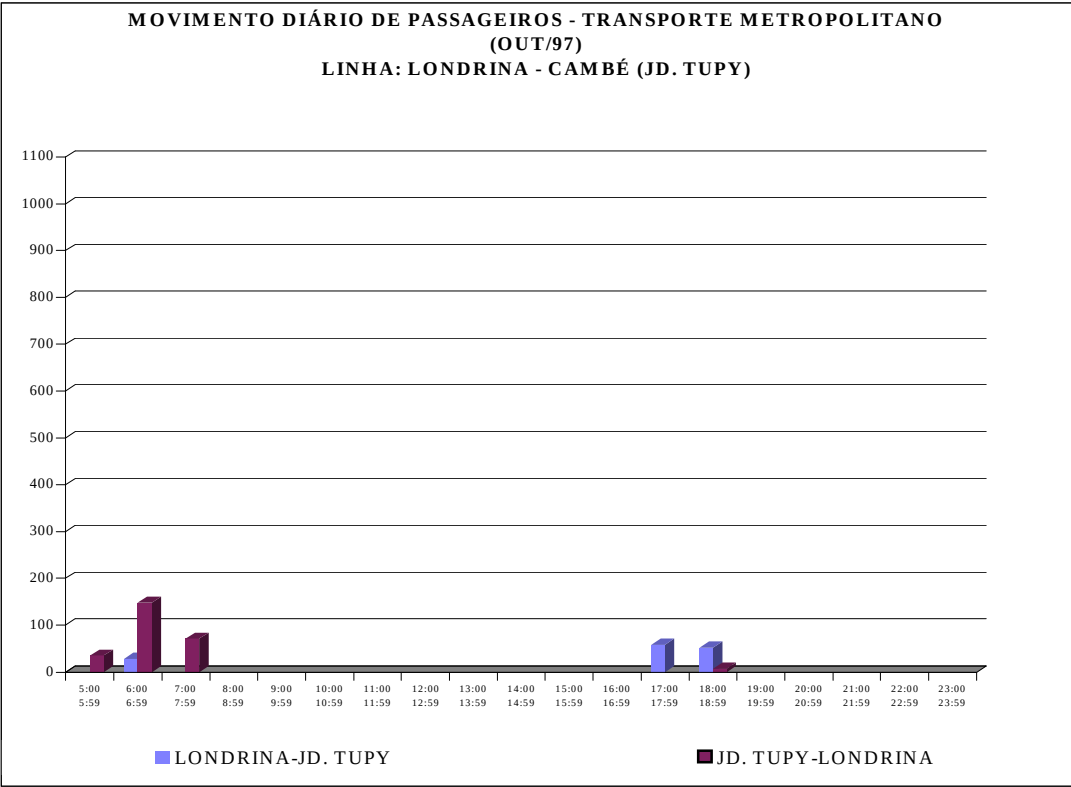
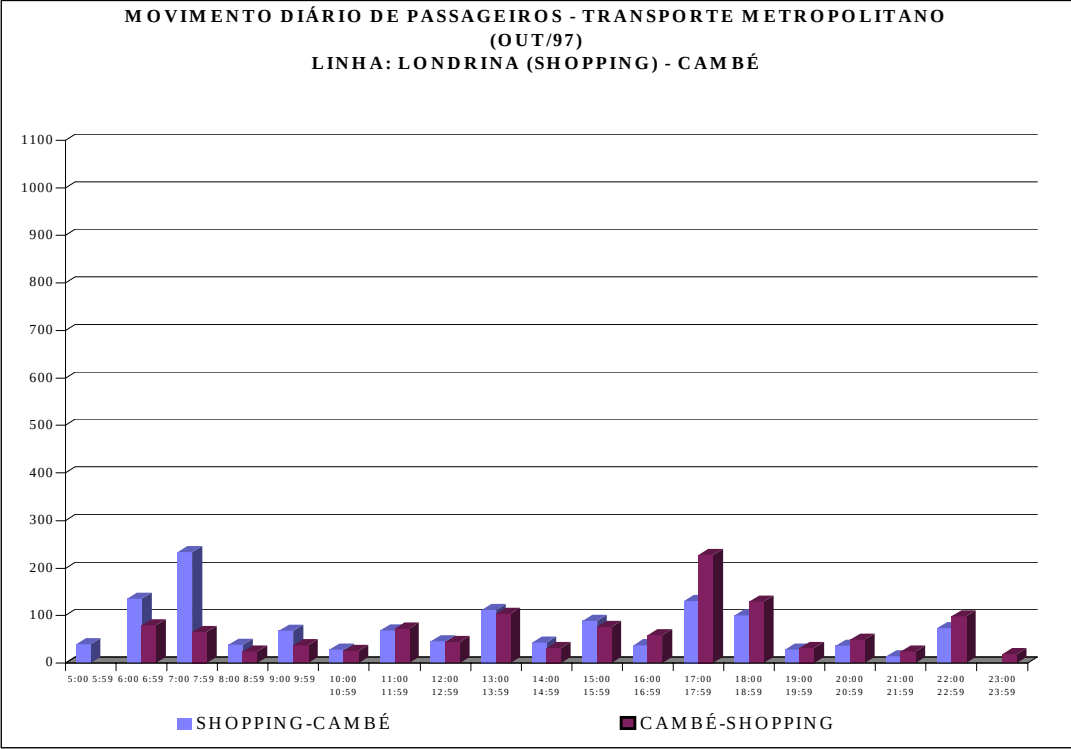
ANEXO D



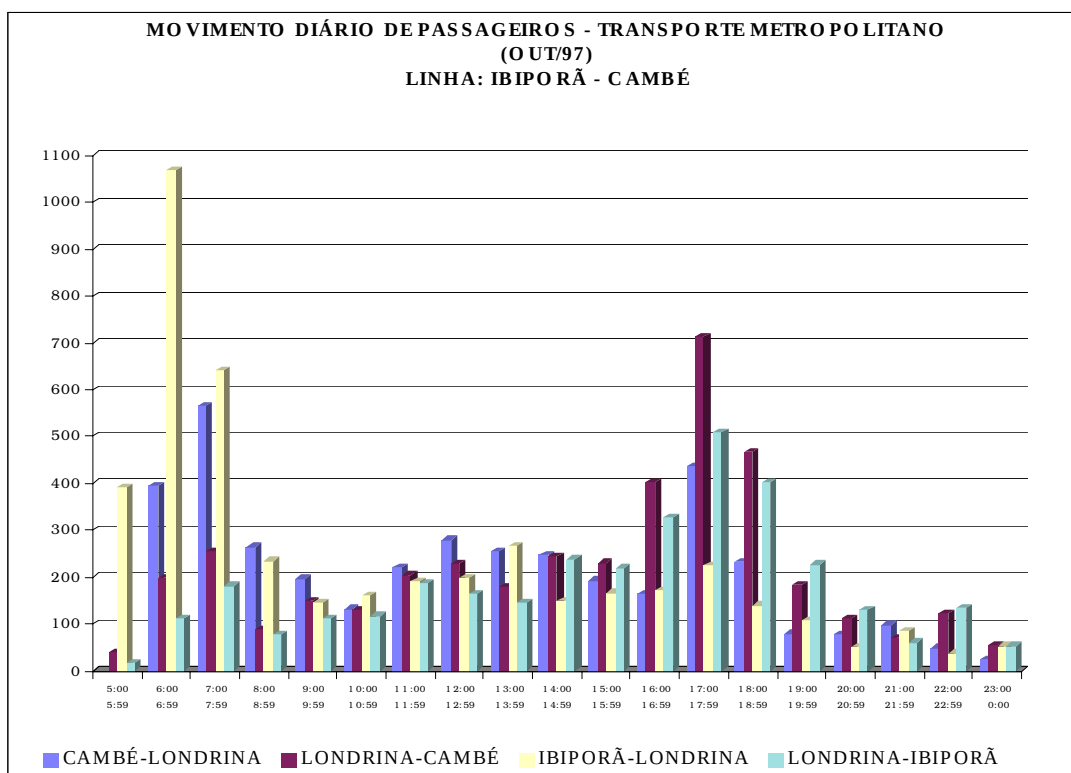
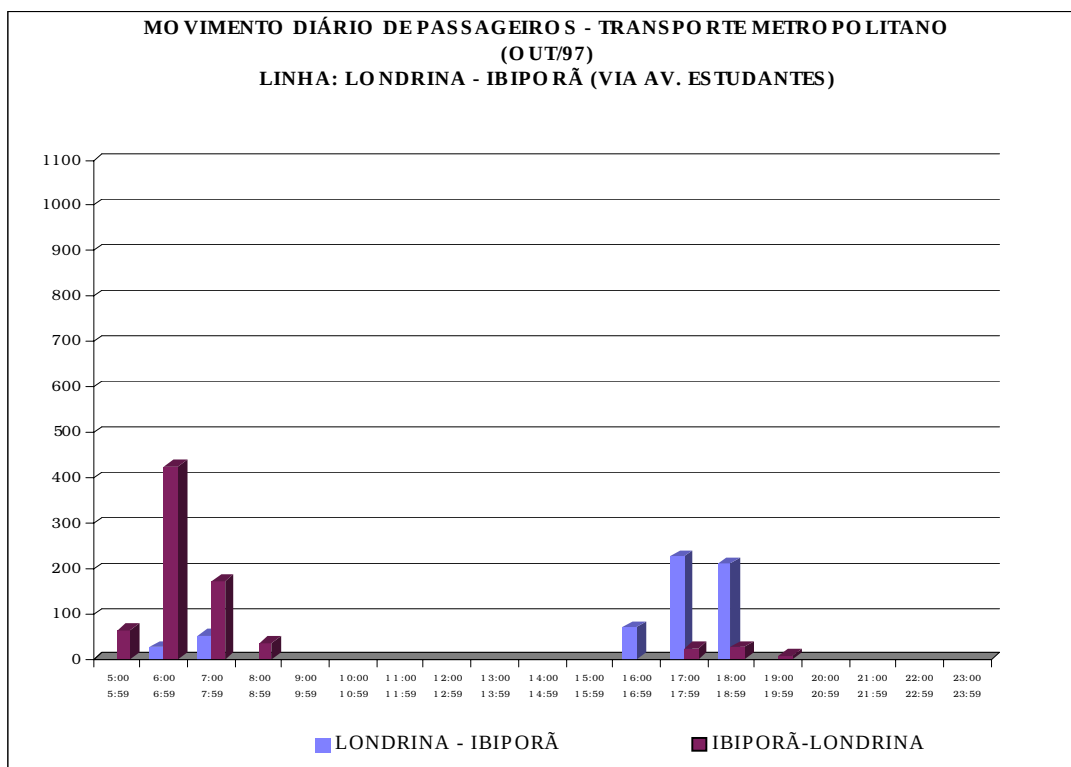
ANEXO D



ANEXO D



ANEXO D



ANEXO E

TABELA A
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: TRANSP. METROPOLITANO
QUESTÃO: "D" - Sexo

OPÇÕES de Respostas	LINHAS / SENTIDOS (IDA E VOLTA)													TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	A Rosa Londrina	Sto Am. Londrina	Cambé Shopping	A Eliza Londrina	J Silvino Londrina	Ibip-Lond (Av. Est.)	J Tupy Londrina	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(N°)	(%)
1 Masculino	47	48	52	37	43	33	31	22	40	11	5	53	104	526	49,62
2 Feminino	66	45	56	44	58	59	23	35	31	19	7	35	56	534	50,38
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999

Org.: Tavares, J. H., 1999

TABELA B
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: TRANSP. METROPOLITANO
QUESTÃO: "E" - Idade

OPÇÕES de Respostas	LINHAS / SENTIDOS (IDA E VOLTA)														TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	A Rosa Londrina	Sto Am. Londrina	Cambé Shopping	A Eliza Londrina	J Silvino Londrina	Ibip-Lond (Av. Est.)	J Tupy Londrina	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(N°)	(%)	
1 06 a 10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	
2 11 a 15	2	3	3	0	4	6	3	1	3	0	0	3	5	33	3,11	
3 16 a 20	15	12	18	13	17	17	10	7	12	6	1	10	19	157	14,81	
4 21 a 25	24	17	15	9	16	19	13	9	8	5	1	15	26	177	16,70	
5 26 a 30	17	12	10	11	12	10	11	7	13	8	2	11	23	147	13,87	
6 31 a 35	13	13	12	12	15	9	8	10	3	5	1	11	20	132	12,45	
7 36 a 40	12	10	14	10	9	6	3	9	7	1	2	8	15	106	10,00	
8 41 a 50	16	9	18	14	17	12	2	7	16	3	4	12	26	156	14,72	
+ de 51	14	17	18	12	11	13	4	7	9	2	1	18	26	152	14,34	
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0	

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999

Org.: Tavares, J. H., 1999

TABELA C
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: TRANSP. METROPOLITANO
QUESTÃO "H" - DESLOCAMENTO PARTINDO DA RESIDÊNCIA

OPÇÕES de Respostas	LINHAS / SENTIDOS (IDA E VOLTA)														TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	A Rosa Londrina	Sto Am. Londrina	Cambé Shopping	A Eliza Londrina	J Silvino Londrina	Ibip-Lond (Av. Est.)	J Tupy Londrina	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(Nº)	(%)	
1 I-L	98		2	49					1	30				180	16,98	
2 I-C	1	1	2	1	2									7	0,66	
3 I-R												1	3	4	0,38	
4 L-I	11			25										36	3,40	
5 L-C	1	36	18		7	10	5	5	3					85	8,02	
6 L-R												1	23	24	2,26	
7 C-I	1		2	6				1	2					12	1,13	
8 C-L	1	55	84		92	82	49	51	65		12			491	46,32	
9 C-R												19		19	1,79	
10 R-I													3	3	0,28	
11 R-L		1										38	131	170	16,04	
12 R-C												29		29	2,74	
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0	

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999

Org.: Tavares, J. H., 1999

TABELA D
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: TRANSP. METROPOLITANO
QUESTÃO: "J" - QUAL O OUTRO MOVITO QUE O LEVA A SE DESLOCAR?

OPÇÕES de Respostas	LINHAS / SENTIDOS (IDA E VOLTA)														TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	A Rosa Londrina	Sto Am. Londrina	Cambé Shopping	A Eliza Londrina	J Silvino Londrina	Ibip-Lond (Av. Est.)	J Tupy Londrina	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(Nº)	(%)	
1 trabalho	3	6	5	2	4	4	5	4	9			9	17	68	6,42	
2 compras	20	22	21	19	35	39	17	29	29	16	10	15	27	299	28,21	
3 estudo	8	1	3	1	3	3	3		3	1		4	8	38	3,58	
4 lazer	24	11	25	10	15	15	14	6	6	5		23	42	196	18,49	
5 saúde	8	3	14	2	8	3	2	8	2	1	1	4	8	64	6,04	
6 outro	2	4	1	2	1	1	3	3	4	1	1	1	3	27	2,55	
7 nenhum	48	46	39	45	35	27	10	7	18	6		32	55	368	34,72	
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0	

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999

Org.: Tavares, J. H., 1999

ANEXO E

TABELA E
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: TRANSP. METROPOLITANO
QUESTÃO: "L" - QUAL A FREQUÊNCIA DESTE TIPO (QUESTÃO H) DE DESLOCAMENTO?

OPÇÕES de Respostas	LINHAS / SENTIDOS (IDA E VOLTA)														TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	A Rosa Londrina	Sto Am. Londrina	Cambé Shopping	A Eliza Londrina	J Silvino Londrina	Ibip-Lond (Av. Est.)	J Tupy Londrina	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(Nº)	(%)	
1 diário	69	52	50	53	63	62	34	36	47	21	12	51	95	645	60,85	
2 semanal	13	13	24	13	14	12	7	15	11	7	0	13	25	167	15,75	
3 quinzenal	11	5	8	1	8	4	4	4	2	0	0	6	9	62	5,85	
4 mensal	5	8	13	5	8	6	8	1	5	2	0	10	17	88	8,30	
5 fins seman	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,09	
6 esporádico	14	15	13	9	8	8	1	1	6	0	0	8	14	97	9,15	
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0	

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999

Org.: Tavares, J. H., 1999

TABELA F
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: TRANSP. METROPOLITANO
QUESTÃO: "M" - HÁ QUANTO TEMPO REALIZA ESTE TIPO (QUESTÃO I) DE DESLOCAMENTO?

OPÇÕES de Respostas	LINHAS / SENTIDOS (IDA E VOLTA)														TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	A Rosa Londrina	Sto Am. Londrina	Cambé Shopping	A Eliza Londrina	J Silvino Londrina	Ibip-Lond (Av. Est.)	J Tupy Londrina	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(N°)	(%)	
1 menos de 1	35	39	29	24	27	27	6	9	15	4	1	28	51	295	27,83	
2 1 a 2	21	18	22	19	14	23	23	12	12	7	4	21	39	235	22,17	
3 3 a 5	23	20	20	14	16	16	14	8	9	6	2	21	35	204	19,25	
4 6 a 8	8	2	5	5	17	8	5	10	8	4	2	4	8	86	8,11	
5 9 a 11	13	5	6	2	11	5	1	7	8	3	2	3	8	74	6,98	
6 + de 11	13	9	26	17	16	13	5	11	19	6	1	11	19	166	15,66	
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0	

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999

Org.: Tavares, J. H., 1999

TABELA G
AGLOMERAÇÃO URBANA DE LONDRINA: TRANSP. METROPOLITANO
QUESTÃO: "N" - HÁ QUANTO TEMPO RESIDE EM SUA CIDADE?

OPÇÕES de Respostas	LINHAS / SENTIDOS (IDA E VOLTA)														TOTAL GERAL	
	Ibiporã Londrina	Londrina Cambé	Cambé Londrina	Londrina Ibiporã	A Rosa Londrina	Sto Am. Londrina	Cambé Shopping	A Eliza Londrina	J Silvino Londrina	Ibip-Lond (Av. Est.)	J Tupy Londrina	Rolândia Cambé	Rolândia Londrina	(Nº)	(%)	
1 menos de 1	1	4	7	4	5	10		3	3	1		4	7	49	4,62	
2 1 a 2	11	4	10	8	6	11	4	6	4	4	1	6	11	86	8,11	
3 3 a 5	12	11	5	6	10	20	8	5	11	3	3	13	24	131	12,36	
4 6 a 8	7	11	7	5	23	7	7	10	8	3	1	7	13	109	10,28	
5 9 a 11	7	6	7	8	13	10	5	8	12	2	1	12	23	114	10,75	
6 12 a 15	13	6	12	14	13	8	6	2	7	2	2	11	15	111	10,47	
7 + de 15	62	51	60	36	31	26	24	23	26	15	4	35	67	460	43,40	
TOTAL	113	93	108	81	101	92	54	57	71	30	12	88	160	1.060	100,0	

Fonte: Pesquisa *in loco*, nov.1998 e mai/jun.1999

Org.: Tavares, J. H., 1999

ANEXO F

TABELA A
LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES INTERNADOS PELO S.U.S.: 1998

PROCED.	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	TOTAL	
Londrina	2.571	2.309	2.737	2.780	2.765	2.613	2.856	2.685	2.708	2.769	2.861	2.245	31.899	72,12%
Cambé	237	180	255	226	228	194	220	201	227	199	225	150	2.542	5,75%
Ibiporã	85	72	80	91	101	81	98	72	106	76	76	69	1.007	2,28%
Rolândia	59	44	41	44	39	30	40	38	20	39	41	31	466	1,05%
Outros 17ª R.S.	197	145	172	205	199	185	192	216	210	217	212	151	2.301	5,20%
Total 17ª R.S.	3.149	2.750	3.285	3.346	3.332	3.103	3.406	3.212	3.271	3.300	3.415	2.646	38.215	86,39%
Outras R.S.	469	436	524	546	543	522	558	484	487	506	464	360	5.899	13,34%
Outras U.F.	9	4	15	14	11	8	16	11	7	4	11	9	119	0,27%
TOTAL	3.627	3.190	3.824	3.906	3.886	3.633	3.980	3.707	3.765	3.810	3.890	3.015	44.233	100,0%

Fonte: Diretoria de Auditoria, Controle e Avaliação - D.A.C.A.

Org.: TAVARES, J.H.

TABELA B
LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES INTERNADOS PELO S.U.S.: 1999

PROCED.	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	TOTAL	
Londrina	2.745	2.598	2.709	3.155	2.752	3.039	3.143	2.876	3.006	2.743	2.717	2.572	34.055	74,98%
Cambé	175	187	214	217	152	224	195	229	205	207	200	255	2.460	5,42%
Ibiporã	81	87	86	78	76	104	86	83	77	88	93	107	1.046	2,30%
Rolândia	41	38	41	59	43	44	34	47	42	52	32	49	522	1,15%
Outros 17ª R.S.	184	189	183	217	199	211	177	193	182	199	185	229	2.348	5,17%
Total 17ª R.S.	3.226	3.099	3.233	3.726	3.222	3.622	3.635	3.428	3.512	3.289	3.227	3.212	40.431	89,01%
Outras R.S.	450	423	393	460	506	455	338	459	391	335	336	371	4.917	10,83%
Outras U.F.	7	7	8	12	7	5	6	8	3	4	6	0	73	0,16%
TOTAL	3.683	3.529	3.634	4.198	3.735	4.082	3.979	3.895	3.906	3.628	3.569	3.583	45.421	100,0%

Fonte: Diretoria de Auditoria, Controle e Avaliação - D.A.C.A.

Org.: TAVARES, J.H.

TABELA C
LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES INTERNADOS PELO S.U.S.: 2000

PROCED.	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	TOTAL	
Londrina	2.590	2.370	2.963	2.840	3.241	2.858	2.992	2.712	2.774	2.892	2.905	2.473	33.610	74,79%
Cambé	261	205	246	241	273	217	120	213	244	103	269	202	2.594	5,77%
Ibiporã	93	76	103	111	91	113	95	90	89	256	87	81	1.285	2,86%
Rolândia	46	51	56	58	75	40	41	52	53	103	37	55	667	1,48%
Outros 17ª R.S.	201	198	239	225	242	233	322	222	233	192	236	209	2.752	6,12%
Total 17ª R.S.	3.191	2.900	3.607	3.475	3.922	3.461	3.570	3.289	3.393	3.546	3.534	3.020	40.908	91,03%
Outras R.S.	332	301	328	367	390	333	350	325	336	340	326	303	4.031	8,97%
Outras U.F.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
TOTAL	3.523	3.201	3.935	3.842	4.312	3.794	3.920	3.614	3.729	3.886	3.860	3.323	44.939	100,0%

Fonte: Diretoria de Auditoria, Controle e Avaliação - D.A.C.A.

Org.: TAVARES, J.H.

ANEXO G

TABELA A

LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES ATENDIDOS NO HURNP E AHC: 1998

CIDADES	AMBULATÓRIO				P. S.		INTERNAÇÕES		TOTAL GERAL	
	AHC		HURNP							
	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)
MUNICÍPIOS DA 17ª REGIONAL DE SAÚDE DO PARANÁ										
Londrina	59.873	70,94	30.378	77,88	65.248	85,28	8.126	70,60	163.625	77,39
Cambé	7.976	9,45	2.956	7,58	5.368	7,02	1.019	8,85	17.319	8,19
Ibiporã	2.615	3,10	981	2,51	1.787	2,34	448	3,89	5.831	2,76
Rolândia	1.150	1,36	410	1,05	330	0,43	145	1,26	2.035	0,96
Sertanópolis	407	0,48	275	0,71	186	0,24	84	0,73	952	0,45
Florestópolis	434	0,51	115	0,29	173	0,23	86	0,75	808	0,38
Bela V. Paraíso	420	0,50	120	0,31	117	0,15	72	0,63	729	0,34
Jaguapitã	418	0,50	107	0,27	106	0,14	53	0,46	684	0,32
Porecatu	278	0,33	138	0,35	152	0,20	35	0,30	603	0,29
Primeiro de Maio	282	0,33	178	0,46	74	0,10	41	0,36	575	0,27
Centenário do Sul	272	0,32	70	0,18	68	0,09	38	0,33	448	0,21
Alvorada do Sul	199	0,24	129	0,33	72	0,09	34	0,30	434	0,21
Tamarana	69	0,08	72	0,18	147	0,19	68	0,59	356	0,17
Guaraci	132	0,16	28	0,07	43	0,06	32	0,28	235	0,11
Miraselva	84	0,10	25	0,06	11	0,01	7	0,06	127	0,06
Lupionópolis	73	0,09	14	0,04	13	0,02	10	0,09	110	0,05
Prado Ferreira	47	0,06	13	0,03	31	0,04	16	0,14	107	0,05
Cafeara	43	0,05	12	0,03	8	0,01	5	0,04	68	0,03
Pitangueiras	22	0,03	17	0,04	7	0,01	2	0,02	48	0,02
Total 17ª R.S.	74.794	88,62	36.038	92,39	73.941	96,64	10.321	89,67	195.094	92,27
OUTROS MUNICÍPIOS COM MAIOR NÚMERO DE PACIENTES										
Arapongas (16ª R.S.)	1.134	1,34	323	0,83	351	0,46	118	1,03	1.926	0,91
Jataizinho (18ª R.S.)	596	0,71	147	0,38	368	0,48	75	0,65	1.186	0,56
Apucarana (16ª R.S.)	673	0,80	177	0,45	145	0,19	65	0,56	1.060	0,50
Assaí (18ª R.S.)	431	0,51	150	0,38	116	0,15	43	0,37	740	0,35
Cornélio Procopio (18ª R.S.)	405	0,48	174	0,45	62	0,08	43	0,37	684	0,32
Astorga (15ª R.S.)	346	0,41	80	0,21	54	0,07	34	0,30	514	0,24
Bandeirantes (18ª R.S.)	311	0,37	56	0,14	63	0,08	37	0,32	467	0,22
Total outros Mun.	3.896	4,62	1.107	2,84	1.159	1,51	415	3,61	6.577	3,11
OUTRAS REGIONAIS DE SAÚDE DO PARANÁ										
(19 R.S. COM 194 MUNIC)	5.509	6,53	1.703	4,37	1.268	1,66	711	6,18	9.191	4,35
OUTROS ESTADOS										
(13 ESTADOS COM 107 M)	200	0,24	159	0,41	146	0,19	63	0,55	568	0,27
TOTAL GERAL	84.399	100,00	39.007	100,00	76.514	100,00	11.510	100,00	211.430	100,00

Fonte: HURNP, Setor de Estatística

ANEXO G

TABELA B

LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES ATENDIDOS NO HURNP E AHC: 1999

CIDADES	AMBULATÓRIO				P. S.		INTERNAÇÕES		TOTAL GERAL	
	AHC		HURNP							
	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)
MUNICÍPIOS DA 17ª REGIONAL DE SAÚDE DO PARANÁ										
Londrina	63.776	70,18	34.435	83,18	59.748	88,27	9.536	73,24	167.495	78,64
Cambé	8.822	9,71	2.543	6,14	3.507	5,18	919	7,06	15.791	7,41
Ibiporã	2.834	3,12	835	2,02	1.289	1,90	470	3,61	5.428	2,55
Rolândia	1.236	1,36	239	0,58	249	0,37	164	1,26	1.888	0,89
Sertanópolis	518	0,57	242	0,58	176	0,26	111	0,85	1.047	0,49
Jaguapitã	502	0,55	129	0,31	115	0,17	76	0,58	822	0,39
Bela V. Paraíso	534	0,59	64	0,15	101	0,15	85	0,65	784	0,37
Florestópolis	449	0,49	124	0,30	80	0,12	52	0,40	705	0,33
Primeiro de Maio	343	0,38	86	0,21	63	0,09	44	0,34	536	0,25
Porecatu	313	0,34	63	0,15	62	0,09	45	0,35	483	0,23
Centenário do Sul	290	0,32	63	0,15	49	0,07	32	0,25	434	0,20
Tamarana	174	0,19	49	0,12	102	0,15	99	0,76	424	0,20
Alvorada do Sul	256	0,28	89	0,21	39	0,06	22	0,17	406	0,19
Guaraci	131	0,14	9	0,02	36	0,05	20	0,15	196	0,09
Miraselva	100	0,11	18	0,04	19	0,03	15	0,12	152	0,07
Lupionópolis	69	0,08	20	0,05	14	0,02	16	0,12	119	0,06
Cafeara	63	0,07	1	0,00	8	0,01	6	0,05	78	0,04
Pitangueiras	39	0,04	18	0,04	9	0,01	8	0,06	74	0,03
Prado Ferreira	33	0,04	5	0,01	18	0,03	12	0,09	68	0,03
Total 17ª R.S.	80.482	88,56	39.032	94,28	65.684	97,04	11.732	90,10	196.930	92,46
OUTROS MUNICÍPIOS COM MAIOR NÚMERO DE PACIENTES										
Arapongas (16ª R.S.)	1.570	1,73	257	0,62	257	0,38	142	1,09	2.226	1,05
Jataizinho (18ª R.S.)	700	0,77	169	0,41	292	0,43	87	0,67	1.248	0,59
Apucarana (16ª R.S.)	605	0,67	180	0,43	122	0,18	78	0,60	985	0,46
Cornélio Procopio (18ª R.S.)	482	0,53	171	0,41	62	0,09	56	0,43	771	0,36
Assaí (18ª R.S.)	460	0,51	131	0,32	48	0,07	33	0,25	672	0,32
Bandeirantes (18ª R.S.)	365	0,40	84	0,20	62	0,09	51	0,39	562	0,26
São J. da Serra (18ª R.S.)	260	0,29	136	0,33	80	0,12	39	0,30	515	0,24
Total outros Mun.	4.442	4,89	1.128	2,72	923	1,36	486	3,73	6.979	3,28
OUTRAS REGIONAIS DE SAÚDE DO PARANÁ										
(20 R.S. COM 200 MUNIC	5.779	6,36	1.182	2,86	953	1,41	740	5,68	8.654	4,06
OUTROS ESTADOS										
(17 ESTADOS COM 106 N	176	0,19	57	0,14	125	0,18	63	0,48	421	0,20
TOTAL GERAL	90.879	100,00	41.399	100,00	67.685	100,00	13.021	100,00	212.984	100,00

Fonte: HURNP, Setor de Estatística

ANEXO G

TABELA C

LONDRINA: PROCEDÊNCIA DOS PACIENTES ATENDIDOS NO HURNP E AHC: 2000

CIDADES	AMBULATÓRIO				P. S.		INTERNAÇÕES		TOTAL GERAL	
	AHC		HURNP							
	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)	(Nº)	(%)
MUNICÍPIOS DA 17ª REGIONAL DE SAÚDE DO PARANÁ										
Londrina	61.571	71,61	32.503	80,16	56.379	86,62	10.113	75,99	160.566	78,35
Cambé	7.213	8,39	2.385	5,88	3.509	5,39	856	6,43	13.963	6,81
Ibiporã	2.663	3,10	1.125	2,77	1.254	1,93	366	2,75	5.408	2,64
Rolândia	1.405	1,63	377	0,93	380	0,58	165	1,24	2.327	1,14
Jaguapitã	614	0,71	204	0,50	158	0,24	82	0,62	1.058	0,52
Sertanópolis	507	0,59	227	0,56	162	0,25	92	0,69	988	0,48
Bela V. Paraíso	513	0,60	146	0,36	114	0,18	57	0,43	830	0,41
Porecatu	438	0,51	130	0,32	105	0,16	70	0,53	743	0,36
Florestópolis	379	0,44	130	0,32	117	0,18	67	0,50	693	0,34
Tamarana	299	0,35	49	0,12	194	0,30	114	0,86	656	0,32
Primeiro de Maio	356	0,41	130	0,32	83	0,13	46	0,35	615	0,30
Centenário do Sul	297	0,35	64	0,16	68	0,10	42	0,32	471	0,23
Alvorada do Sul	246	0,29	125	0,31	43	0,07	31	0,23	445	0,22
Guaraci	210	0,24	10	0,02	84	0,13	32	0,24	336	0,16
Miraselva	107	0,12	25	0,06	28	0,04	19	0,14	179	0,09
Pitangueiras	103	0,12	35	0,09	25	0,04	14	0,11	177	0,09
Lupionópolis	85	0,10	31	0,08	27	0,04	17	0,13	160	0,08
Prado Ferreira	77	0,09	20	0,05	29	0,04	15	0,11	141	0,07
Cafeara	59	0,07	11	0,03	16	0,02	4	0,03	90	0,04
Total 17ª R.S.	77.142	89,72	37.727	93,04	62.775	96,45	12.202	91,68	189.846	92,64
OUTROS MUNICÍPIOS COM MAIOR NÚMERO DE PACIENTES										
Arapongas (16ª R.S.)	1.072	1,25	229	0,56	229	0,35	104	0,78	1.634	0,80
Jataizinho (18ª R.S.)	658	0,77	262	0,65	347	0,53	93	0,70	1.360	0,66
Apucarana (16ª R.S.)	541	0,63	299	0,74	168	0,26	82	0,62	1.090	0,53
Cornélio Procopio (18ª R.S.)	415	0,48	145	0,36	84	0,13	39	0,29	683	0,33
Assaí (18ª R.S.)	362	0,42	156	0,38	91	0,14	45	0,34	654	0,32
Bandeirantes (18ª R.S.)	345	0,40	93	0,23	51	0,08	36	0,27	525	0,26
São J. da Serra (18ª R.S.)	207	0,24	152	0,37	98	0,15	46	0,35	503	0,25
Total outros Mun.	3.600	4,19	1.336	3,29	1.068	1,64	445	3,34	6.449	3,15
OUTRAS REGIONAIS DE SAÚDE DO PARANÁ										
(21 R.S. COM 217 MUNIC	5.084	5,91	1.424	3,51	1.117	1,72	626	4,70	8.251	4,03
OUTROS ESTADOS										
(21 ESTADOS COM 124 N	159	0,18	61	0,15	128	0,20	36	0,27	384	0,19
TOTAL GERAL	85.985	100,00	40.548	100,00	65.088	100,00	13.309	100,00	204.930	100,00

Fonte: HURNP, Setor de Estatística

ANEXO H

Sercomtel

DMKS.002/99

15 de janeiro de 1999.

À

UNESP – Universidade Estadual Paulista
 Faculdade de Ciências e Tecnologia
 Sr José Humberto Tavares
 Mestrando em Geografia

Prezado Senhor:

Em resposta à correspondência encaminhada a esta Empresa, solicitando informações sobre dados estatísticos da telefonia em Londrina, área de abrangência da Sercomtel, segue quadro abaixo:

Quantidade de Terminais em Operação – Sistema Fixo	
Residencial	84.761
Comercial	26.193
Telefone Público	1.321
Total	112.275
Quantidade Terminais em Operação – Sistema Móvel Celular	
Celular	28.311

Quanto ao fluxo de chamadas destinadas e recebidas entre as localidades apontadas (Cambé, Ibiporã e Londrina), torna-se inviável o fornecimento das mesmas devido à indisponibilidade de registros.

Sem mais para o momento.

Atenciosamente,

Walter Campanelli Junior
 Diretor de Marketing e Serviços

c.c. arq/febm

SERCOMTEL S.A. - TELECOMUNICAÇÕES

RUA PROFESSOR JOÃO CÂNDIDO, 555 CEP 86010-000 LONDRINA - PARANÁ - BRASIL

ANEXO I - LIGAÇÕES PARANAENSES

DESTINADAS À REGIÃO NORTE-PR: TELEPAR - 1995

	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	2,00	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	2,00	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	2,08
CHAMADAS (%)	16,14	15,50	14,44	16,09	15,73	16,10	15,49	16,00	16,19	16,05	15,35	16,47	15,80

DESTINADAS À REGIÃO NORTE-PR: TELEPAR - 1996

	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	2,10	2,00	2,20	2,10	2,00	2,00	2,00	1,90	2,00	2,00	2,00	2,00	2,03
CHAMADAS (%)	15,64	12,50	12,67	15,67	14,97	14,98	15,38	15,83	15,98	18,19	15,46	15,60	15,24

CELULAR - DESTINADAS À REGIÃO NORTE-PR: TELEPAR - 1996

	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,30	1,20	1,30	1,20	1,10	1,30	1,30	1,28
CHAMADAS (%)	0,66	0,50	0,39	0,69	0,64	0,67	0,72	0,89	0,86	0,85	0,70	0,78	0,70

DESTINADAS AO DISTRITO CORNÉLIO PROCÓPIO: TELEPAR - MAI/1996 A FEV/1997

	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	JAN.	FEV.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	2,00	2,00	2,00	1,90	2,00	1,90	2,00	2,00	2,00	2,00	1,98
CHAMADAS (%)	2,38	2,50	2,74	2,57	2,58	3,19	2,37	2,46	2,25	2,30	2,53

DESTINADAS AO DISTRITO JACAREZINHO: TELEPAR - MAI/1996 A FEV/1997

	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	JAN.	FEV.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	2,10	2,10	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	2,10	2,10	2,10	2,06
CHAMADAS (%)	3,79	3,44	3,62	4,11	3,79	4,32	3,73	3,85	3,44	3,60	3,77

DESTINADAS AO DISTRITO APUCARANA: TELEPAR - MAI/1996 A FEV/1997

	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	JAN.	FEV.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	2,10	2,00	2,10	1,80	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,10	2,01
CHAMADAS (%)	4,02	4,05	3,92	3,83	4,25	4,57	3,97	4,21	3,77	4,00	4,06

DESTINADAS AO DISTRITO LONDRINA: TELEPAR - MAI/1996 A FEV/1997

	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	JAN.	FEV.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	2,00	1,90	2,00	1,90	2,00	1,90	2,00	2,00	1,90	2,00	1,96
CHAMADAS (%)	7,73	4,94	5,07	5,10	5,12	5,95	5,22	4,89	4,64	4,50	5,32

DESTINADAS AO MUNICÍPIO DE LONDRINA: SERCOMTEL - MAI/1996 A FEV/1997

	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	JAN.	FEV.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	2,10	2,20	2,10	2,10	2,10	2,00	2,00	2,10	1,90	2,00	2,06
CHAMADAS (%)	10,10	9,10	9,77	10,40	14,40	10,70	9,93	9,76	4,64	4,50	9,33

DESTINADAS AO MUNICÍPIO DE LONDRINA: SERCOMTEL - 1995

	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	2,30	2,20	2,20	2,20	2,30	2,20	2,30	2,20	2,20	2,20	2,20	2,10	2,22
CHAMADAS (%)	9,95	10,00	9,42	9,46	9,41	9,65	9,28	9,82	9,45	9,68	9,72	10,30	9,68

DESTINADAS AO MUNICÍPIO DE LONDRINA: SERCOMTEL - 1996

	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.	MÉDIA
T.M.C. (min.)	2,10	2,10	2,50	2,20	2,10	2,20	2,10	2,10	2,10	2,00	2,00	2,10	2,13
CHAMADAS (%)	9,76	7,01	6,16	10,00	10,10	9,10	9,77	10,40	14,40	10,70	9,93	9,76	9,76

Fonte: TELEPAR e SERCOMTEL, fornecidos à BENADUCE, G. M. C.

Org.: TAVARES, J. H., 2000

T.M.C. = Tempo Médio de Conversação