

EIXO DINÂMICO LONDRINA/MARINGÁ - COMPETITIVIDADE E COOPERAÇÃO NO CAMINHO PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL E SUSTENTÁVEL.

WILLIAM ANTONIO BORGES¹
MÁRCIO MENDES ROCHA²

RESUMO: O presente trabalho tem como objetivo revelar as dinâmicas existentes no complexo pré-metropolitano do norte do Paraná - eixo Londrina-Maringá,- elucidando a necessidade de uma maior integração entre as gestões municipais e metropolitanas dos que integram essa pré-aglomeração linear, e também de promover um pensar frente às políticas de desenvolvimento para toda a região, deixando o atual modelo de competitividade entre as cidades na busca da criação de centros de excelência e de cooperação entre eles. O potencial é muito grande para ficar à mercê de uma disputa política, principalmente entre os dois pólos dinâmicos da região (Londrina e Maringá).

PALAVRAS-CHAVE: Dinâmica regional, rede urbana, políticas públicas, desenvolvimento regional, região metropolitana.

DYNAMIC AXIS LONDRINA/MARINGÁ: COMPETITIVENESS AND COOPERATION ON THE WAY TO SUSTAINABLE REGIONAL DEVELOPMENT

ABSTRACT: The present work aims to reveal the existent dynamics in the pre-metropolitan complex in northern Paraná – Londrina-Maringá axis, elucidating the need of a greater integration between the municipal and metropolitan administrations of those municipal districts which originate this linear pre-agglomeration, and also to promote a thinking facing the development policies for the region, leaving the present model of competitiveness among the cities, in the search of creating centers of excellency and of cooperation among them. The potential is too big to be at the mercy of a political dispute, mainly between the two dynamic poles in the region.

KEY WORDS: regional dynamics, urban network, public policies, regional development, metropolitan region.

1. INTRODUÇÃO

Como elucida a história, o Norte Central Paranaense, principalmente o eixo Londrina-Maringá, o qual me refiro como o complexo pré-metropolitano do norte, já nasceu dinâmico. Os dados referentes à participação do valor adicionado de 1975 apresentavam a região como o maior pólo econômico do estado, alcançando um índice de 25,71% contra 19,94% da Região Metropolitana de Curitiba, a segunda maior, mas sendo superada pela última já em 1980. Atualmente, se apresenta consolidado como o maior poderio econômico do interior do Paraná e um dos maiores do interior do Brasil, perdendo apenas para a grande Campinas, Baixada Santista (duas regiões metropolitanas já

¹ Bacharel em Administração e mestrando em Geografia, Análise Ambiental e Regional, Universidade Estadual de Maringá. Rua Paranaguá, 565, Residencial Cristóvão Colombo, bloco 01, apartamento 14, zona 07, Maringá/PR. E-mail: borgeswa@ig.com.br

² Prof. Dr. em Geografia Humana – Coordenador do NEMO – Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização, membro do Programa de pós-graduação Mestrado em Geografia – UEM e docente do departamento de Geografia UEM. E-mail: mmrocha@uem.br

consolidadas), Vale do Paraíba (os três no estado de São Paulo) e para o eixo Joinville-Itajaí-Blumenau-Jaraguá do Sul, em Santa Catarina, embora este último não se revele como uma mancha urbana contínua.

Apesar de apresentar uma intensa dinâmica regional por meio de uma forte interação e interdependência entre os centros urbanos que o compõe, algumas iniciativas de ordem política, de interesse da classe dominante, prevalecem em detrimento de uma maior interação social, política e econômica desse complexo. Um exemplo dessas barreiras que dificultam o pensar em promover um desenvolvimento de toda a região se encontra na criação das Regiões Metropolitanas de Londrina e de Maringá, que segrega o espaço político regional e instaura uma maior competição entre os dois centros que polarizam o norte do Paraná, ao invés de criar centros de excelência no intuito de promover uma complementaridade entre as cidades que integram o eixo.

Frente à riqueza do complexo mencionado, e do potencial que este representa, o presente artigo versa em uma elucidação da dinâmica regional e das redes que configuram o atual ambiente neoliberal, o qual exige uma interação global com base na tecnologia de comunicação e no mercado financeiro. Após uma discussão inicial, conhecendo o ambiente em que prevalecem os centros dinâmicos, e após um breve resgate histórico da colonização do norte do Paraná, o presente trabalho busca a compreensão da rede urbana do complexo pré-metropolitano do norte, elucidando quais municípios que integram esse corredor paranaense e revela a configuração e os respectivos papéis que assumem, tomando como base os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Na última parte, o objetivo maior do presente trabalho prevalece, justamente por se tratar de sugestões voltadas para um melhor aproveitamento do potencial do complexo metropolitano do norte paranaense, pensando em promover um desenvolvimento regional sustentado e com o intuito de inserir a idealizada metrópole bipolar em uma dinâmica cooperadora.

2. DINÂMICA REGIONAL E AS REDES: COMO FICAM AS METRÓPOLES?

No tocante à discussão de uma região que se promove por meio de uma integração urbana e comercial, instaurando uma relação de interdependência entre os centros urbanos e suas economias, cabe, primeiramente, tecer uma explanação referente à dinâmica regional, fazendo prevalecer as relações locais em meio à nova lógica das redes que viabilizam as trocas econômicas e financeiras entre os integrantes da aldeia global.

Toda região é dotada de um ou mais pólos que centralizam serviços, na sua prestação, distribuição de bens e estrutura necessária para impulsionar o seu desenvolvimento, apesar destes serem completamente dependentes das zonas periféricas, menos expressivas economicamente. Frente a essa discussão, Andrade (1987) elucida que, para Perroux, o pólo é o centro econômico dinâmico de uma região, de um país ou de um continente, e que o seu crescimento se faz sentir sobre a região que o cerca, criando fluxos centrípetos (da região para o centro) e centrífugos (do centro para a região). Dessa maneira, o autor afirma que o desenvolvimento regional está, assim, sempre ligado ao seu pólo.

Nesse contexto, cada pólo tem em torno de si uma área de influência, cujos limites estão ligados ao traçado das vias de transportes e de comunicações, exercendo maior força de atração nas áreas que lhes são próximos do que nas mais afastadas. Cada pólo de maior categoria exerce também influência na região polarizada diretamente sobre suas várias partes, e indiretamente por seus pólos-satélites.

Segundo Dias (*apud* CASTRO, 1996), a história da urbanização constitui, em grande parte, a história das redes técnicas. Com efeito, a dispersão das atividades econômicas pelo território e a concentração concomitante das funções de comando e de controle só foram possíveis no momento em que as relações sócio-espaciais adquiriram uma real fluidez. A mencionada autora elucida que nós tivemos, de início, as ferrovias e rodovias – eixos tangíveis e reais – que irrigavam o país com matérias-primas e mão-de-obra. Hoje, em cada dia se superpõem e se impõem os fluxos de informação – eixos invisíveis e imateriais certos, mas que se tornaram uma condição necessária a todo movimento de elementos materiais entre as cidades que articulam. Esse novo fluxo financeiro percorre pelas chamadas redes que se legitimam pelos nós ou centralidades dispersas pelo globo, embora em maior número e dinâmica nos países desenvolvidos, até mesmo por estes apresentarem uma melhor estrutura de comunicação e tecnologia, além de uma maior renda de população, fator essencial para a inclusão no consumo e utilização de serviços especializados.

"As redes podem ser definidas como um conjunto de elementos e relações que se estabelecem entre elementos (nós) que entre si mantêm determinadas atividades de intercâmbio e troca". Diferente do sistema, "a rede tem uma conotação espacial de extensão: ela é uma teia que não apenas representa ligações entre pontos abstratos, mas que contém uma dimensão de extensão (mais ou menos concreta-espacial) das relações" (MOURA in Boletim de Geografia, 1997, p. 27).

Apesar da dinâmica local, expressa em uma pequena porção territorial ao redor de um centro polarizador, revelar-se muito importante para o desenvolvimento dos centros urbanos que a integra e para a própria região, a nova realidade neoliberal, com base na tecnologia da informação superou, em certa instância, as relações com os espaços vizinhos, os quais, em alguns casos, se apresentam mais distantes do que uma outra centralidade a milhares de quilômetros de distância. Serve como exemplo a elucidação de Dias (*apud* CASTRO, 1996), o qual afirma que sem as tradicionais mediações dos degraus médios de hierarquia urbana as cidades de Parintins, Itacoatiara, Balsas e Alta Floresta "fogem", completamente, do controle regional e se ligam diretamente a São Paulo.

Esse modelo, que se perpetua através das redes, segundo Moura (1997), se encontra integrado em forma reticular, favorecido pela ampliação da oferta de aparatos tecnológicos e pelo barateamento de seu custo de operação, popularizando – relativamente – o acesso às redes de comunicações e reduzindo a importância da localização geográfica.

*"A aceleração dos ritmos econômicos pela busca dessa poupança de tempo deu livre curso a todo um jogo de novas interações espaciais. Ao contrário de algumas teses em voga, o espaço não se tornou uma noção em desuso ou desprovida de sentido, tampouco qualquer coisa de indiferenciado ou de homogêneo. Assistimos ao fortalecimento das vantagens locacionais e à diferenciação crescente dos lugares pelo seu conteúdo: recursos naturais, oferta de trabalho, redes de energia, de transportes e de telecomunicações" (HARVEY in DIAS *apud* CASTRO, 1996, p. 140).*

A revolução tecnológica, conhecida como a terceira Revolução Industrial, instaurou uma nova sociedade conhecida como neoliberal, na qual se encontra facilitada a comunicação em decorrência de modernos e eficientes meios que a possibilita; estes deixaram em segundo plano a importância da distância, fator fundamental até a década de 1980, época em que o mundo passou a vivenciar uma intensa comercialização que

transcorre por meios imateriais, que fluem por todo o globo, ou melhor, dentre os países que se inserem nessa nova realidade econômica.

O setor financeiro passou a ser requisitado, pois é justamente quem viabiliza as transações que começam a prevalecer em uma economia que denominam global. As grandes metrópoles travam verdadeiras disputas para se tornarem sedes de empresas transnacionais, principalmente ligadas ao sistema financeiro e de tecnologia, sedes de eventos e exposições importantes, em busca de uma centralidade, mesmo que momentânea, para assim se inserirem no mercado, e se transformarem em metrópoles globais, verdadeiros centros financeiros que integram o fluxo econômico originado pela globalização, no qual as empresas não passam de marcas, muitas vezes não produzindo sequer um tênis, como o exemplo da Nike, a qual terceiriza a produção para os mercados que oferecem o menor custo, como é o caso da China; dessa forma, a empresa obtém uma minimização do custo e uma maior lucratividade.

Nesse contexto, segundo Spósito (*in* Revista Território, 1998, p. 32),

"Os grandes conglomerados econômicos são administrados cada vez mais por seus interesses financeiros. O centro de atenção dos grupos que atuam no setor industrial já não é mais a fábrica, disseminada em múltiplos espaços e formas de produção, mas a gestão produtiva, financeira e de domínio tecnológico. A centralidade territorial do poder industrial aproxima-se mais e mais da centralidade que se produz pelo e para o setor comercial e de serviços".

As cidades, dentro dessa nova ordem, passam a buscar uma posição de centralidade, se conectando em rede, para participar da nova dinâmica que está além do limitado espaço regional.

"A rede urbana deixa de ser uma instância regional ou de traduzir o arranjo das cidades de um país. Uma análise do conceito de cidade global ressalta os laços existentes entre a cidade mundial de empresas e a das grandes cidades, sendo que estas devem ser consideradas centros geográficos privilegiados de uma economia capitalista transnacional. Descreve a existência de uma hierarquia funcional entre cidades no contexto da economia capitalista mundial e lhes reconhece funções supra-locais nas quais se possa buscar uma nova ordem hierárquica urbana (funções econômicas, financeiras e culturais). As grandes cidades que se destacam nessa hierarquia são as que exercem funções de comando transnacional e de alto nível e/ou as que localizam as instalações da rede internacional de empresas, que têm efeito multiplicador nas economias regionais" (MOURA, 1997, p. 28).

Ao mesmo tempo em que as redes permitem a comunicação instantânea à longa distância, tendem a ser um elemento-chave de estruturação dos espaços regidos por laços de proximidade geográfica. Assim, no Brasil, o espaço teleinformático é fortemente polarizado em torno de São Paulo, elucida Dias (*apud* CASTRO, 1996).

Apesar de muitos contestarem, São Paulo se transformou em cidade global por desenvolver uma infra-estrutura ligada à tecnologia, por contar com centros de pesquisa em sua proximidade, infra-estrutura de transporte (aéreo) e escoamento de produção intelectual, além de um importante centro financeiro, o maior da América Latina, onde estão as sedes dos maiores e importantes bancos do mundo. Segundo Masano (*in* LAHÓZ, Revista Exame, 20/set/2000), "é cada vez menos importante o processo de confecção de uma roupa, por exemplo, e cada vez mais relevante a inteligência em torno dela, seja no desenho, no desfile de moda, no marketing ou no atendimento". É neste sentido que São Paulo se apresenta como uma cidade dotada de tecnologia, de gestão e

estratégias, um verdadeiro centro de negócios. Segundo Lucca (*apud* SALOMÃO, Revista Exame, 11/dezembro/2002), "a tecnologia se tornou essencial para os negócios locais, cada vez mais internacionais".

Para Dias (*apud* CASTRO, 1996), tratando-se da metrópole paulista, a distribuição dos nós da rede no interior da região metropolitana aponta o peso impressionante das cidades de Osasco, Barueri, mas também de São Bernardo do Campo, de Santo André e de Guarulhos. Concebida para abrigar os CPDs (Centro de Processamento de Dados) de empresas localizadas na capital, o condomínio Alphaville (situado em Barueri) foi palco de grandes investimentos em energia elétrica e telecomunicações, instaurando-se como uma nova centralidade da grande São Paulo. Em decorrência disso, as cidades de Osasco e Barueri (zona oeste - à margem da rodovia Castelo Branco) exercem um comando que ultrapassa o da maioria das metrópoles brasileiras.

"Contrariando os princípios do zoneamento funcionalista, e a criação de "novas centralidades" contribuindo para lançar as bases de uma estrutura policêntrica de territórios ligados em rede à custa da perda da importância do centro tradicional e da estrutura monocêntrica de base hierárquica, ao mesmo tempo em que favorecem a proliferação de implantações de tipo pontual (centros comerciais, condomínios de luxo, grandes edifícios de escritórios, conjuntos de habitação social, parques temáticos), isoladas, ou no seio de territórios com outro uso, que adquirem grande visibilidade e se opõem à organização tradicional em manchas homogêneas" (SALGUEIRO in Revista Território, 1998, p.42).

Apesar de muitas metrópoles estarem vivenciando o processo de industrialização, como é o caso de Curitiba, trabalham concomitante a diversificação do mercado local, incentivam o desenvolvimento de tecnologias e equipamentos urbanos, tornam sede de empresas de tecnologia de ponta, e em decorrência, se transformam em centros financeiros de segunda ordem, embora competitivos, obtendo uma centralidade nacional, que se estende, muitas vezes, às economias de países vizinhos. Esse é o caso da capital paranaense e de Porto Alegre, as quais já mantêm vôos diários para Córdoba e Buenos Aires, na Argentina, e Santiago, capital do Chile.

Embora exista uma hierarquia entre os centros urbanos da era global, o que acarretou uma maior competição entre eles ao adentrar em uma rede, ou seja, passou a integrar como um dos nós de todo o fluxo de trocas financeiras, ela perde importância em detrimento de uma nova divisão, da qual surgem os incluídos e os excluídos à rede. E como o ambiente atual se apresenta extremamente caótico, pois a ordem só existe na sua incessante busca em meio à desordem, que exige mudanças constantes, tendo que praticar um ininterrupto processo de inovação para permanecer em rede, o que revela a alternância em que sofrem os denominados incluídos e excluídos, isso nos leva a perceber que não existe segurança quanto ao atual estado de pertencer à rede ou não.

Desse modo, apesar de ainda visualizarmos as cidades hierarquicamente, percebemos que essa metodologia de categorizar a importância dos centros urbanos vem se enfraquecendo em detrimento de uma percepção muito mais efêmera (quanto à inclusão) e imaterial, ou seja, um centro urbano passa a ser importante não pelo seu contingente populacional, mas sim pelas suas transações financeiras via meios imateriais, os quais prevalecem no novo contexto econômico.

Frente à pretérita elucidação, o presente trabalho busca compreender a dinâmica regional existente no complexo pré-metropolitano do norte paranaense no atual ambiente neoliberal.

3. O NORTE DO PARANÁ E SUA COLONIZAÇÃO: UMA BREVE ELUCIDAÇÃO HISTÓRICA

A convite do governo brasileiro, sabendo do interesse da Inglaterra por terras, visando à produção da coniconicultura para sustentar a matéria-prima no mercado inglês, uma comitiva liderada por Lord Simon Lovat adquire uma grande gleba de terras no Norte do Paraná, vislumbrado pela qualidade e riqueza da mesma.

A referida expedição não obteve sucesso no empreendimento devido à má qualidade das sementes de algodão, elucida Carvalho e Mendes (1999). Isso levou os membros da *Brazil Plantations Syndicate* a liderar um empreendimento imobiliário, dando origem a *Paraná Plantations Company*, que teve como subsidiária no Brasil a Companhia de Terras Norte do Paraná. A expedição obteve facilidades em adquirir terras na mesma região, por parte do governo estadual, que comandava, na época (final da década de 20), um processo de colonização da porção oeste do rio Tibagi, região norte do Paraná, conhecida como Norte Novo e Norte Novíssimo, no intuito de não perder as referidas terras, aliás devolutas, e caminhar rumo à colonização da área, já que, além disso, o estado paranaense obtería uma maior arrecadação.

A cultura que viabilizou o desenvolvimento da região foi o café, sendo necessária uma forte divulgação da região a fim de vendê-la para todo o país, forçando assim uma rápida colonização. Para tal feito e sua sustentabilidade, os lotes foram vendidos a um baixo preço. Além disso, segundo Negri (2001), para garantir o desenvolvimento das cidades, a Companhia doava terrenos urbanos para o poder público e para outras repartições ali se instalarem. Ainda segundo o autor: “*A mercantilização da economia nacional aliada a acumulação de capitais produtivos e comerciais oriundos do café aprofundara a divisão técnica do trabalho no campo e nas cidades, cedendo espaço para novos tipos de capital, industrial e bancário*” (NEGRI, 2001, p. 28).

Para Heidecke (2001, p. 34), “*A própria política da companhia colonizadora estabelecia que deveria favorecer-se e dar apoio aos pequenos fazendeiros, sem por isso deixar de levar em consideração aqueles que dispunham de maiores recursos*”.

A Companhia de Terras Norte do Paraná iniciou o processo de colonização fundando a cidade de Londrina, sede da referida empresa. Toda a área comandada pela companhia representava uma porção de 515.000 alqueires paulistas. A proposta se revelava tanto em lotes de caráter rural como urbano. Os lotes rurais eram de pequena dimensão (10, 15 e 20 alqueires), incentivando uma reforma agrária, voltada para a pequena propriedade, destinada a fortalecer as relações comerciais das cidades fundadas na própria região (sustentando o desenvolvimento destas) em decorrência do pequeno volume de produção auferido pelos produtores rurais, deixando-os inviabilizados de comercializar o pequeno montante colhido nos grandes centros como São Paulo, como lembram Carvalho e Mendes (1999).

Concomitante aos loteamentos rurais, os lotes urbanos surgiam como proposta de fundar cidades objetivando prestar serviços à população rural. No corredor que se formou ao longo da estrada de ferro, que adentrou a região norte do Paraná em continuidade dos trilhos que saíram de São Paulo em direção ao interior (Sorocaba e Ourinhos), e também ao longo da paralela rodovia que vinha ligando os mencionados loteamentos, se desenvolveram cidades equidistantes, com aproximadamente 15 km. E a cada 100 Km, obedecendo ao planejamento, localizaria uma cidade pólo, com o intuito de concentrar a comercialização regional e prestar serviços mais especializados, não encontrados nos pequenos núcleos urbanos.

Padis (*apud* ENDLICH in Boletim de Geografia, 1999) afirma que: “*Ao mesmo tempo em que eram construídas estradas que recortavam a área a ser colonizada, cuidava-*

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

Com o início da Segunda Guerra Mundial, por precaução, o governo brasileiro impediu a permanência de capital externo em território nacional, o que acarretou a venda da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) para um grupo de empresários paulistas e mineiros (CARVALHO e MENDES, 1999). Essa nova empresa passou a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná e deu continuidade ao empreendimento de colonização da região, adquirindo uma nova porção de terras (30.000 alqueires paulistas). Ressaltamos que a referida companhia não era a única presente no território norte paranaense, mas sim a maior delas.

O projeto de colonização seguiu as distâncias entre os centros urbanos que vinham sendo fundados e, nesse ínterim, as cidades criadas para exercer a função de pólo foram: Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama. Dentre estas, nos dias atuais apenas as duas primeiras exercem a função, com destaque para a grande ascensão da segunda, que se consolidou como um centro universitário e prestador de serviços.

Embora a cultura do café tenha sustentado o desenvolvimento regional, entrou em decadência na década de 1970 em decorrência de um forte incentivo por parte do governo estadual para substituí-la por soja, trigo e milho, na intenção de modernizar a agricultura, instaurar a mecanização para o aumento da produtividade de *commodities* mais rentáveis voltadas para a exportação. Outro fator prejudicial à produção cafeeira foram as sucessivas geadas.

Negri (2001) assevera que o desenvolvimento da agroindústria na região resultou da mudança da base de produção agrícola, reorganizando as cidades, as quais passaram a desenvolver o comércio, tornando-o mais intenso e dinâmico, a ponto de prestar serviços especializados.

Desse modo, os centros urbanos sofreram o reflexo da mudança da produção agrícola, totalmente mecanizada, a qual acarretou uma mobilidade do trabalho e uma intensa redução de emprego no setor, desviando o destino da mão-de-obra excedente que precisou ir em busca de emprego na cidade.

4. O COMPLEXO PRÉ-METROPOLITANO DO NORTE PARANAENSE: SUA REDE URBANA E PODERIO ECONÔMICO

Percebemos com a pretérita elucidação histórica referente à região, que as cidades que integram o eixo Londrina-Maringá, o qual denominamos complexo pré-metropolitano do norte paranaense, foram criadas pela companhia, e não surgiram de uma forma espontânea em decorrência de um posto comercial em uma antiga fazenda, ou entroncamento de rodovias, ou estação ferroviária, etc.

Segundo Rocha (1999), constata-se, nesse eixo, o estabelecimento de dois núcleos dinâmicos fundamentais (Londrina e Maringá), que formam uma zona de influência, polarizando capital e força de trabalho. E adjacentes a esses pólos se encontram cidades periféricas, reservatórios de mão-de-obra desqualificada que busca no centro hegemônico um emprego sazonal e precário.

De acordo com Andrade (1987), a existência de vários pólos, ligados uns aos outros por estradas e ocupando uma área dinâmica, tem uma repercussão sobre todas as atividades econômicas regionais e forma aquilo que chamamos zonas de desenvolvimento. As cidades se transformam não apenas pelo impulso do seu próprio dinamismo local, mas, cada vez

mais, pelo efeito dos circuitos dinâmicos das atividades e de estímulos que resultam de decisões e iniciativas que as ultrapassam, (MOURA, 1997).

Os centros urbanos que integram a pretensa metrópole linear – Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Cambira, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva, Sarandi, Maringá e Paçandu –, totalizam um contingente de 1.297.369 habitantes (segundo o censo 2000), e representam uma dinâmica região bipolar:

“Esse processo revelou-se mais uma iniciativa política para a metropolização do interior paranaense. O complexo Metropolitano Londrina/Maringá vem se consolidando como um dos núcleos de drenagem do capital regional, assim como, centro de inovações do meio técnico científico, centro universitário, econômico e populacional e saúde da Região Sul” (HEIDECHE, 2000, p. 39).

TABELA 1. Cidades que integram o complexo pré-metropolitano do norte paranaense: população, nº de empresas e de empregos formais, 1998 – 2000

Municípios	População (censo 2000)	Nº de empresas (IBGE – 1998)	Pop. ocupada no setor formal (IBGE – 1998)	Relação setor formal/pop. total
Londrina	447.065	16.868	110.411	24,7%
Ibiporã	42.153	971	5.703	13,5%
Cambé	88.186	1.854	12.902	14,6%
Total - Aglomeração de Londrina	577.404	19.693	129.016	22,3%
Rolândia	49.410	1.475	10.521	21,3%
Arapongas	85.428	2.239	20.283	23,7%
Apucarana	107.827	3.134	21.058	19,5%
Cambira	6.688	165	620	9,3%
Jandaia do Sul	19.676	653	3.869	19,7%
Mandaguari	31.395	930	5.606	17,9%
Total - eixo central	300.424	8.596	61.957	20,6%
Maringá	288.653	12.645	82.067	28,4%
Marialva	28.702	703	4.033	14,0%
Sarandi	71.422	1.344	6.648	9,3%
Paçandu	30.764	429	2.123	6,9%
Total - Aglomeração de Maringá	419.541	15.121	94.871	22,6%
Total do complexo	1.297.369	43.410	285.844	22,0%

Fonte: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1998 e 2000.

Org: BORGES W. A.

Segundo Moura (1997), a generalização dos fenômenos das aglomerações urbanas, com ocupação contínua que agrega mais de um município, introduz periferias distantes na maioria das vezes permeadas por vazios, expande perímetros urbanos sobre áreas rurais circundantes – eixos de intensa complexidade –, vêm reforçado seu grau de complexidade e intensificando a sua dinâmica.

“Para Perroux o pólo de desenvolvimento não existe como unidade isolada, mas está ligado à sua região pelos canais por onde se propagam os preços, os fluxos e as antecipações. Ocorre, porém, que para ele a noção de pólo de desenvolvimento “só tem valor no momento em que se torna instrumento de análise rigorosa e a ferramenta de uma política”. Daí dizer que o pólo de desenvolvimento se distingue do pólo de crescimento por ser um pólo desejado. Ainda acha o mestre francês que o desenvolvimento de um conjunto de territórios e de sua população só é obtido pela propagação consciente dos efeitos dos pólos de desenvolvimento. Esta propagação feita por um caminho que liga dois pólos dá origem ao que ele chama de eixo

de desenvolvimento, salientando porém que o eixo não é apenas uma estrada, um caminho e que, além disso, ligada à estrada, deve haver todo um conjunto de atividades complexas que indicam 'orientações determinadas e duráveis de desenvolvimento territorial e dependem sobretudo da capacidade de investimento adicional'. Assim, os eixos pressupõem a presença de outros bens complementares, como energia, crédito e competência técnica" (ANDRADE, 1987, p.66).

Sua complexidade pode ser considerada em relação aos múltiplos papéis que cada centro da rede desempenha, em face de divisão do trabalho entre os centros, conforme aponta Santos (*apud* CORRÊA *in* CARLOS, 1994).

Nesse dinâmico e complexo eixo pré-metropolitano, as cidades de Londrina e Maringá dividem a liderança da região, situando-se cada em ma num extremo do complexo, revelando-se cidades terciárias, ou seja, prestadoras de serviços, as quais drenam o capital de toda a área polarizada, se beneficiando e desenvolvendo o setor industrial voltado para a agroindústria, indústria mecânica, indústrias leves — couro, móveis, e têxtil — e de montagem de produtos eletrônicos e similares. O complexo pré-metropolitano do norte apresenta um grande potencial, com um poder aquisitivo que denuncia uma predominância da classe média, permitindo o desenvolvimento de um forte núcleo de serviços, comércio e micro-empresas.

Nessa declarada disputa, logo percebida para quem adentra nesse cenário pré – metropolitano, Londrina se sobressai, talvez em decorrência da sua maior dimensão (uma cidade de 447.065 habitantes), e por ter sido base da colonização de toda a região, ou seja, sempre foi hegemônica no cenário norte paranaense. Nessa cidade, se encontram os serviços mais especializados, 3/4 do movimento aéreo de todo o norte (370.362 pessoas embarcaram e desembarcaram no aeroporto de Londrina em 2002) e o parque industrial mais diversificado e produtivo do complexo (0,4 % de toda produção nacional, ocupando o 37º lugar dentre os municípios (segundo o IBGE, 2000), onde estão instaladas indústrias do setor de alimentos como a Cacique Café Solúvel e Moinho de Trigo Dona Benta. Dentre outras, segundo Heidecke (2001), estão as de atividades de maior agregação de valor e base tecnológica, como a indústria de embalagens Dixie Toga (investidores brasileiros e norte-americanos), Milênia Indústria Química, multinacional israelense com parte de capital nacional, Atlas Villares (fabricantes de elevadores), Global Telecom e Kumho (pneus).

Londrina também é reconhecida por ser um grande centro prestador de serviços bancário, médico, educacional e cultural, e sede do maior festival de teatro (internacional) do interior do Brasil.

No extremo oposto à Londrina, fazendo parte do eixo, se situa outro pólo, Maringá, reconhecido pela sua beleza urbanística - reflexo do seu planejamento – e pelas incontáveis áreas verdes (parques, praças e extensos canteiros centrais arborizados). Essa cidade também é um forte núcleo prestador de serviços especializados, se destacando como um importante centro educacional, comercial e agroindustrial. Sua população, segundo o censo 2000 realizado pelo IBGE, é de 288.653 habitantes. É conhecida como uma cidade que possui excelente qualidade de vida (embora essa qualidade possua um sentido muito relativo e particular). Dentre todos os municípios do norte do Paraná, Maringá foi classificado pela ONU (Organização das Nações Unidas) como detentora do melhor Índice de Desenvolvimento Humano dentre as cidades da região. E considerando o mapa da pobreza publicado pelo IPARDES (1997), o referido município aparece como o segundo menos carente do estado (15,43%), só perdendo para Curitiba.

Segundo Mendes (*apud* NEGRI, 2001, p. 133), “o comércio é a grande vocação da cidade de Maringá, sendo responsável por 51,3% das empresas, seguida da função de prestação de serviços, correspondendo as duas 95% da mão-de-obra ocupada da cidade,

na década de 1990". Outros setores muito fortes em Maringá são as indústrias têxtil, de alimentos, química e mobiliária. O total, o parque industrial maringaense produz 0,2 % do montante nacional, ou seja, exatamente a metade de Londrina, ficando na 64ª colocação, segundo o IBGE (2000).

Como vimos, as duas maiores cidades do interior do estado competem numa dinâmica que revela uma relação de interdependência. Embora detectamos relações que legitimam uma unidade dinâmica regional, uma interação urbana contínua de forte ocupação, o complexo pré-metropolitano do norte se apresenta segregado politicamente por duas Regiões Metropolitanas.

Ambas as Regiões Metropolitanas foram instituídas no segundo as considerações dos aspectos relacionados ao desenvolvimento local. No dia 17 de julho de 1998 o então governador Jaime Lerner sancionou a Lei complementar nº 81 (Região Metropolitana de Londrina) e lei. nº 83 (Região Metropolitana de Maringá), instituindo essas regiões.

Apesar da bipolarização desse eixo dinâmico, outras duas cidades se destacam como importantes centros industriais: Araçongas e Apucarana. A primeira se revela pólo da indústria moveleira, considerado o segundo maior do Brasil, e possui uma excelente infraestrutura para a realização de eventos ligados ao setor, a Expoara (Exposição de Araçongas), o segundo maior centro de eventos da região sul, perdendo para o Expotrade em Pinhais, na região metropolitana de Curitiba e, nacionalmente, para o Anhembi em São Paulo. Araçongas apresenta, segundo estudos realizados pelo IPEA/IPARDES/IBGE/UNICAMP, um grau de centralidade médio na composição da rede urbana norte central paranaense. Já a segunda, Apucarana, é possuidora de um grau de centralidade forte para médio e se apresenta como um importante pólo de confecções de bonês, centralizando a produção no estado, considerada uma das maiores produtoras do país. Apucarana, segundo o IBGE (2000), representa 0,2% da produção industrial do Brasil, um pouco abaixo de Maringá, na 71ª colocação. Podemos perceber que os dois centros urbanos também se destacam como centros sub-regionais para a região, devido talvez às suas respectivas dimensões populacionais, 85.428 e 107.827 habitantes, segundo o censo 2000.

Não fugindo à "regra" das consagradas metrópoles nacionais, no complexo do norte paranaense, podemos perceber cidades que nasceram e que ainda, de certo modo, exercem função de cidade-dormitório, retratando um espaço urbano degradado, uma periferia externa à cidade pólo, quais sejam: Sarandi e Paiçandu em relação à Maringá; e Cambé e Iporã em relação à Londrina.

O aglomerado urbano de Maringá, formado pela conurbação com Sarandi e Paiçandu, e em processo de conurbação de Sarandi com Marialva, nos revela que sua periferia cresceu justamente nos municípios adjacentes, se concentrando principalmente nas duas primeiras cidades. Isso se deveu às políticas segregadoras do espaço urbano maringaense, onde, proibidos os loteamentos ausentes de um mínimo de infraestrutura no município, com uma rigorosa lei que regulamenta o parcelamento do solo urbano, foi inviabilizado ou pelo menos dificultado o acesso dos mais carentes, que chegavam à cidade em busca de espaço para sustentar uma residência. Isso ocasionou uma crescente exploração imobiliária no entorno da cidade devido à fragilidade da gestão da ocupação do solo urbano nos municípios vizinhos, e assim surgiram rapidamente dois centros urbanos alojados e em continuidade à cidade pólo, em uma relação de extrema dependência, talvez, se caracterizando, inicialmente, como verdadeiros bairros periféricos da cidade de Maringá.

Sarandi é um município de 71.422 habitantes, apresentando um parque industrial limitado, que possui apenas pequenas empresas, com exceção da Truck Noma (carroceria para caminhões). Apesar de ter acolhido algumas empresas maringaenses, seu parque industrial possui apenas 149 estabelecimentos (Pref. Munic. de Sarandi - 2000). É uma cidade que apresenta uma relação de dependência com Maringá, onde percebemos uma

intensa mobilidade pendular entre os dois núcleos urbanos, os quais integram um mesmo aglomerado. Embora Sarandi tenha revelado um desenvolvimento de sua economia, esboçando um fortalecimento e tenha deixado de se submeter à situação de cidade-dormitório, ainda se apresenta parcialmente como tal, como podemos perceber pelo baixo índice de ocupação de sua população no setor formal do mercado de trabalho (9,3), levando à conclusão de que muitos moradores atuam no mercado de Maringá.

Do outro extremo do aglomerado urbano da grande Maringá (setor oeste), está Paiçandu, um município de 30.764 habitantes, também com características de sustentar uma posição de cidade-dormitório, que revela um índice de ocupação do setor formal de 6,9%, e se apresenta como extremamente residencial, possuidora de poucas empresas (429). Uma facilitadora dessa situação é a sua proximidade contígua à Maringá, em continuidade ao parque industrial da cidade pólo. As poucas indústrias presentes no solo de Paiçandu, segundo dados do próprio município, são agroindustriais, ou seja, indústrias do setor de alimentos (11), seguidas do setor mobiliário (9) e metalúrgicas (7). É pertinente lembrarmos que, segundo Negri (2001), na cidade reside uma considerável quantidade de bóias-frias, pessoas que, apesar de morar em um espaço urbano, trabalham na zona rural.

A aglomeração urbana da grande Londrina nos apresenta uma realidade diferente do aglomerado maringaense, pois enquanto em Maringá a periferia cresceu nos municípios vizinhos, em Londrina não foi adotada uma postura tão segregadora, com políticas públicas implementadas na gestão do solo urbano como em Maringá. Os "cinco conjuntos", zona norte da cidade, segundo Melchior e Silva (2002), representam uma extensa área de conjuntos habitacionais (COHAB) construídos para receber um grande contingente de migrantes que deixaram a zona rural em busca de emprego nos centros urbanos. Entretanto, os dois municípios adjacentes a Londrina também acolheram os mencionados migrantes, o que proporcionou a conurbação entre as três cidades, lembrando que Iporã e Londrina ainda estão em processo de conurbação.

A maior delas, Cambé, possui uma população de 88.186 habitantes (censo 2000), e se subdivide em duas regiões muito distintas, inclusive quanto à identidade de seus moradores. A porção que fica ao redor do centro da cidade se configura como a Cambé tradicional, onde ainda residem famílias dos muitos que a colonizaram. Já na porção que se estende na rodovia Celso Garcia Cid, conurbada com a zona oeste de Londrina, cresceu uma Cambé muito mais pertencente à cidade pólo do que ao seu próprio município. A população que lá reside, segundo Rocha (1998), mantém relação com o centro da cidade apenas quando necessita tratar de questões ligadas à prefeitura, como, por exemplo, o pagamento do IPTU, no mais, se passa por um bairro londrinense. Cambé é uma cidade que, apesar de servir como morada para um considerável contingente de trabalhadores que se deslocam diariamente até Londrina (podemos perceber um índice de apenas 14,6% de ocupação da sua população no setor formal do município), possui um expressivo parque industrial, o maior entre as cidades periféricas, e também está entre as maiores arrecadações do estado. O setor da economia que mais se destaca é o de alimentos.

Iporã, uma pequena cidade contígua à zona leste de Londrina, tem mais características de cidade-dormitório do que Cambé (13,5% de ocupação do mercado formal), apesar de também sediar algumas pequenas indústrias. Sua população é de 42.153 habitantes, mas grande parte de sua PEA (População Economicamente Ativa) trabalha em Londrina, tanto no mercado formal quanto no informal-pólo que agrega grande quantidade de camelôs.

As demais cidades, apesar de também contribuírem com a dinâmica regional do complexo do norte, o qual representa um verdadeiro corredor de oportunidades, ficam em segundo plano, pois mantêm uma posição de subalternidade aos centros mencionados, sendo detentores de uma baixa expressão regional, embora Rolândia e Jandaia do Sul se

destaquem – industrialmente tem-se Rolândia, e quanto à centralidade de porte médio, Jandaia do Sul é prestadora de serviços para o Vale do Ivaí, na frente de Mandaguari (sede de algumas indústrias metalúrgicas) e Marialva (economia baseada na fruticultura – uva). Nesse contexto, Cambira não passa de uma localidade, sem expressão econômica.

5. UM CORREDOR DE OPORTUNIDADES

Um corredor de oportunidades é como se revela o complexo pré-metropolitano do norte paranaense, conhecido também como eixo Londrina-Maringá. Essa importante região, que se destaca em nível nacional como uma das mais dinâmicas do interior do Brasil, denuncia uma competitividade entre os pólos através das políticas que ambos implementam frente ao desenvolvimento local.

Como centros dinâmicos, Londrina e Maringá estão entre os mais importantes do país. Segundo a revista Exame (11/12/02), Londrina aparece como a 16ª melhor cidade brasileira para se fazer negócios, ficando à frente de importantes centros como Joinville (SC), Goiânia (GO), Juiz de Fora (MG), São Caetano do Sul (SP) e Jundiá (SP). Nessa mesma publicação, Maringá ocupa a 30ª colocação, também à frente de importantes centros como Recife (PE), Salvador (BA), São José do Rio Preto (SP), Caxias do Sul (RS), Bauru (SP) e Uberlândia (MG). Para chegar ao *ranking* final, foram avaliados 253 municípios, os quais possuem uma população acima de 95.000 habitantes, e os respectivos quesitos: população e crescimento, distribuição de renda e classes sociais, potencial de consumo, educação e grau de escolaridade, saúde, estrutura empresarial, agropecuária, acesso a mercados, segurança e tendências de investimento. Vale lembrar que a revista Exame (Editora Abril) realizou a pesquisa em parceria com a Simonsen Associados.

Nessa pequena explanação demonstramos que as duas cidades, Londrina e Maringá, estão entre as que integram o conjunto das 30 melhores para se fazer negócios no Brasil. Apesar de representar um bom resultado, a referida região tem muito a desenvolver. E para isso, a primeira barreira a superar é a extrema relação de competitividade expressa pelos pólos, em que a marcante bipolaridade pode se revelar em extrema cooperação.

De acordo com os dados apresentados no item anterior em relação ao tamanho das cidades, percebemos que, além dos dois centros pólos-regionais, encontram-se 5 cidades com uma população acima de 50.000 habitantes, das quais uma delas, Apucarana, extrapola a marca dos 100.000. Podemos, dessa forma, perceber que é uma região com alta densidade populacional, justamente pelos centros urbanos se equidistarem, em média, 15 km. Outro fator preponderante ao discurso metropolitano, como já evidenciamos, é que toda a região possui uma população de 1.297.369 habitantes, representando talvez uma verdadeira metrópole linear.

Cabe ressaltarmos que, como bem afirma Moura (1994, p. 129),

"pode-se considerar Região Metropolitana, "uma unidade regional com distribuição de bens e serviços que extrapola 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".

Embora com quase todas as características de metrópole, o eixo Londrina-Maringá peca pela não-contígua mancha urbana (os municípios integrantes não se apresentam completamente conurbados) e pela não-existência de centros de excelência.

Frete às políticas adotadas pelos municípios, as quais denunciam uma concorrência pela hegemonia regional, se encontram as referentes ao tráfego aéreo. Nesse contexto, o aeroporto Santos Dumont de Londrina detém 3/4 do movimento aéreo do complexo pré-metropolitano do norte paranaense. Embora esteja consolidada essa posição há muitos anos, uma conhecida publicação, em um jornal da região, mencionava que 40% do movimento desse aeroporto pertencia a passageiros de Maringá e seu entorno (porção noroeste do estado). Contemporaneamente a essa publicação, o novo Aeroporto Regional de Maringá estava sendo inaugurado, possuindo esse uma maior capacidade e recursos do que o antigo supracitado aeroporto londrinense. Em pouco tempo, saiu outra publicação de que a Infraero, órgão que administra o aeroporto de Londrina, iria iniciar uma ampliação e modernização no seu terminal de passageiros, que aliás já se encontra em andamento.

Outro fato que denuncia a intensa disputa entre as cidades terciárias, característica desses dois pólos regionais, está ligado justamente ao comércio e aos serviços que elas prestam para toda região norte do Paraná, alcançando o sul do Mato Grosso do Sul e o oeste paulista (regiões de Presidente Prudente e Assis), conforme menção no material publicado pelo IPEA/IBGE/IPARDES/UNICAMP – Redes Urbanas Regionais: Sul. Apesar de Londrina dispor de serviços mais especializados do que Maringá, embora esta última seja um grande pólo comercial e prestador de serviços tanto quanto a primeira, travam uma intensa disputa voltada para a educação, setor em que ambas estão adotando políticas que incentivam a instalação de instituições de ensino superior, como, por exemplo, a PUC (Pontifícia Universidade Católica), que no ano passado se instalou em Londrina e agora, no ano de 2003, está abrindo novos cursos em Maringá.

No que concerne à mídia, é muito comum a veiculação de propagandas de shoppings e lojas de ambas as cidades ocorrer em “território alheio”, já que em cada uma há repetidoras próprias dos principais canais abertos.

São esses acontecimentos que predominam na pré-metrópole linear. Londrina e Maringá revelam uma rixa insuperável.

Enfim, é de extrema clareza que esse ocorrido não requer atenção a uma disputa declarada, mas sim representa políticas de sustentar ou conquistar uma posição hegemônica de ambas as cidades por parte de suas administrações. Tanto Londrina como Maringá, desde seus marcos fundadores, disputam pelo “mesmo espaço”, e puderam constatar, durante os últimos 50 anos, que há espaço suficiente para ambas, justamente existir uma relação de interdependência entre si, visto que seus desenvolvimentos estão calcados uns nos outros.

Apesar do rápido progresso, se existisse uma política voltada para criar centros de excelências e complementares, a região sairia ganhando, pois as demais cidades são ofuscadas pelas “poderosas metrópoles do norte”. Segundo Rocha (in Boletim de Geografia, 1999, p. 78), “a única forma institucional visível para a gestão privada do território em municípios mais periféricos são as Associações Comerciais e Industriais, que vivem com a estagnação de seus mercados em função da polarização de mercados maiores”. O autor exemplifica a relação entre Londrina e Cambé e aponta que, mesmo estando a última entre os quatro maiores municípios do norte central paranaense, apresenta seu mercado estrangulado pelas estratégias monopolísticas do capital comercial alocado em Londrina, núcleo dinâmico da região.

Apesar do pessimismo, o complexo unificado por políticas inteligentes voltadas para o desenvolvimento regional sustentaria o próprio desenvolvimento municipal dos integrantes, funcionando como um verdadeiro pólo-região, possuidor de dinâmica própria,

referente ao todo, e complementar entre os centros urbanos e a zona rural. Nesse contexto, a simples soma entre os municípios não expressa a dimensão que o complexo pré-metropolitano do norte paranaense alcançaria desenvolvendo o trabalho em completa sinergia, conquistado pela consciência política e social e voltado para a sua inclusão em uma nova ordem econômica, a ordem neoliberal da tecnologia e das redes.

Discorremos sobre as redes e sua importância para a economia neoliberal, com base nos avanços tecnológicos e tratamos o complexo pré-metropolitano do norte paranaense como uma promissora metrópole linear é adentrarmos em um discurso contemporâneo (com potencial de se realizar).

A grande distância que separa a região em questão de grandes e consolidados centros mundiais não impede de posicioná-los como referências de gestão regional de sucesso. As metrópoles globais multipolares, San Francisco, na Califórnia (EUA) e Dortmund-Essen, na Alemanha, representam aglomerados formados por dezenas de municípios polarizados por cidades médias. A primeira metrópole é polarizada por San Francisco (centro financeiro e prestador de serviços), cidade que dá o nome à aglomeração, por San José (onde se localiza o conhecido Vale do Silício – berço da indústria de informática, sendo a sede da Microsoft) e por Oakland (cidade industrial). A segunda metrópole é polarizada por Essen, Dortmund, Dussel-Dorf (sede do único aeroporto internacional), e ainda Duisburg e Bonchum; ou seja, uma metrópole pentapolar, que revela uma região onde se localiza a maior concentração industrial do mundo e exerce grande influência tanto sobre a economia alemã, quanto na dos países vizinhos, como nos informa Andrade (1987). As indústrias ali sediadas utilizam o porto de Roterdã (Holanda) para exportar seus produtos.

Sabemos que a área de influência de um pólo, a região polarizada, está na dependência da intensidade da ação das forças centrípeta – que fazem convergir para o pólo – e das forças centrífugas – que afastam do pólo, atenuando o seu poder de atração. O pólo terá a sua região mais ou menos extensa conforme a quantidade e a qualidade dos equipamentos industriais e de serviços que possui e a estrutura de transportes e comunicações que dispuser. Neste sentido, a agravante – competição regional em uma região bipolar, denota uma outra postura necessária para sua expansão, a qual se fortalece com a cooperação e especialização das cidades, criando centros de excelências.

A partir de seus estudos da década de 70, Santos (*apud* CORRÊA *in* CARLOS, 1994) comenta que a rede urbana não é freqüentada por todos e que ela existe realmente para aqueles que dispõem de renda. Comenta ainda que a própria noção de hierarquia urbana deve ser atualizada, cujas relações não têm mais um esquema “piramidal e militar”, comportando também relações entre centros de distintos níveis hierárquicos, haja vista os fluxos simultâneos existentes dentro de uma determinada região, concomitante a outros, ligando apenas uma das cidades com outras porções do globo. Toda essa dinâmica, que se utiliza da infra-estrutura urbana e material junto ao espaço virtual e imaterial, se caracteriza, para Corrêa (*apud* CASTRO, 1996), como uma rede de localidades centrais e se configura como um produto do capitalismo, sendo uma estrutura territorial ligada à acumulação capitalista e à reprodução de grupos sociais.

“Novos modelos de desenvolvimento urbano em relação aos centros urbanos fixos tornam-se possíveis através do desenvolvimento dos espaços eletrônicos. Estes centros urbanos, agora se apresentam como principais centros de demanda de comunicação. Mas isso apenas muda, não há necessariamente destruição dos caminhos tradicionais, nos quais o centro das cidades desenvolve-se como centro de controle e influência sobre outros lugares. Portanto o relacionamento entre tecnologia e sociedade urbana leva a um novo urbano antes de se pensar em um mundo pós-urbano. Na verdade,

para o estudo geográfico ganhou-se em qualidade, pois é um elemento a mais para a análise de espaço. Não há como desconsiderar a territorialidade dos fenômenos, porque na verdade o que a inovação tecnológica fez foi redefinir e não anular tais estudos" (BENADUCE in Boletim de Geografia, 2000, p. 62).

Para Pontes (2000), no curso dos últimos anos, as cidades médias passaram por substanciais transformações em face da implantação de novos serviços, sobretudo os logísticos, de informação, de comunicação, de transportes, de educação e de turismo. De outra banda, aparecem como alternativas de moradia, por venderem uma imagem que denota oferecer melhores condições e qualidade de vida em relação às áreas metropolitanas.

Como se refere Moura (1997), a mundialização permite a criação de lugares especializados e complexos, que geram preocupação por instaurar um redirecionamento das políticas públicas voltadas às cidades e às regiões, buscando uma transformação ou adequação à articulação neoliberal extremamente competitiva. Por se tratar de um pólo-região, modelo que caracteriza o complexo pré-metropolitano do norte paranaense (embora não haja um consenso em consolidar uma centralidade exercida por todo eixo), é necessário possibilitar a floração de múltiplas atividades localmente complementares e espacialmente distribuídas, cujo meio técnico seja diferenciado e adaptado para recebê-las.

"O novo sistema urbano passa a ser extremamente diferenciado e complexo. As pequenas cidades especializam-se para regular a vida no campo. O rural é mais suscetível à aceitação do novo capital, tornando-se o lócus do capital tecnológico. Para o campo se orientam as classes médias, enquanto a cidade recebe os pobres. Enquanto o campo produz, a cidade realiza a cooperação necessária a nova divisão do trabalho. O design das redes urbanas, das hierarquias funcionais do sistema urbano, assim como as zonas de influência das cidades devem ser repensados em função dos novos mecanismos geográficos. As similitudes dos estratos de tamanho desaparecem. As metrópoles regionais se diferenciam e se submetem à onipresença das metrópoles mundiais. São Paulo está presente em todos os pontos do território informatizado brasileiro, ao mesmo tempo e imediatamente" (MOURA in Boletim de Geografia, 1997, p. 29).

O fluir da economia em vias imateriais, derruba, num primeiro momento, a supremacia do espaço urbano sobre o rural. Com uma máquina que coloca o homem em contato com o mundo, permitindo-lhe trabalhar, comprar e ainda resolver todos os problemas, inclusive a incômoda e interminável fila de banco (embora em extinção), a qualidade de vida se apresenta como o centro para o qual se voltam as novas estratégias capitalistas. São empresas saindo dos grandes centros para se instalarem no interior, à margem de grandes rodovias e importantes entroncamentos rodoviários, e junto delas vão as pessoas habitar imensos oásis de tranquilidade, os quais denominam condomínios fechados.

Segundo Spósito (*apud* CARLOS e DOMIANI, 1999, p.90),

"essas novas formas de habitat urbano foram e são apresentadas como paraísos habitacionais, uma espécie de neo-villages nas quais se pode viver, ao mesmo tempo, fora e dentro das grandes áreas urbanas. São áreas residenciais unifamiliares, instaladas nas maiores regiões urbanas, o que, prematuramente, foi interpretado como o início de uma desurbanização, ou como um novo habitat metropolitano que se ruralizaria, sem considerar que se destinavam a famílias, do ponto de vista funcional e profissional, altamente

dependentes das atividades e equipamentos densamente concentrados nessas verdadeiras regiões urbanas".

Nesse contexto, em que não se percebemos o que vem a ser urbano e rural em regiões possuidoras de infra-estrutura que disponibilizam sua coexistência, as dinâmicas porções do território nacional atraem novos investimentos. Dessa forma, o complexo pré-metropolitano do norte paranaense deve procurar desenvolver uma infra-estrutura voltada para eles. Em Maringá e em Londrina estão sendo construídos condomínios da rede Alphaville, revelando as estratégias do mercado imobiliário, explorando o espaço rural, transformando-o em uma extensão do urbano, vendendo qualidade de vida.

"Assim, a aceleração de tendências globalizantes reforça a caracterização de uma nova metrópole: descentralizada, que mistura novas e velhas formas e desafia as visões do urbano, suburbano e rural. Nela, a dinâmica do desenvolvimento já não é determinada por um modelo singular de polarização, o padrão de ocupação não obedece a lógica da valorização linear a partir do centro, e os fluxos de relações e de pessoas passam a ser movidos por interesses que provocam conflitos entre global e local. A metrópole modificada repolariza-se, segmenta-se, restaura os extremos entre riqueza e miséria, permeando categorias étnicas, raciais, culturais, nacionais. A estrutura social desestabiliza-se e as classes tornam-se flutuantes e imprevisíveis politicamente. O espaço dessa nova metrópole transformada não se extingue com a aceleração contemporânea, mas apenas muda de qualidade" (MOURA, 1997, p. 28).

Nossas sugestões para transformar o complexo pré-metropolitano em questão em uma dinâmica cidade-região em busca de se consolidar como metrópole, no sentido de representar uma centralidade e referência de gestão inovadora, caracterizam nossa crença no potencial que o eixo Londrina-Maringá possui.

Teremos algumas considerações sobre os meios de transporte. Primeiramente, acreditamos que se tivesse existido um esforço e consciência estratégica de desenvolvimento direcionado ao contexto regional, em detrimento das melhorias realizadas nos aeroportos de Maringá e Londrina, como a construção de um aeroporto internacional entre as duas cidades, já que é extremamente cabível um aeroporto de maior dimensão, considerando o potencial de todo o eixo, que operasse com um maior número de vôos diários, instauraria essa região como uma centralidade em território nacional, e serviria como base para o transporte de cargas. A distância não se apresenta, nesse contexto, como um empecilho, já que muitos, hoje, se deslocam de uma cidade a outra para aproveitar promoções e horários de vôos de companhias aéreas que atuam em um único aeroporto, como exemplo, a Gol em Maringá e a Tam e Vasp em Londrina.

Junto ao aeroporto, poderia ser desenvolvida uma centralidade na rodovia PR 444, incentivando indústrias a se instalarem em possíveis parques, ou até mesmo cidades industriais nessa extensão, atraindo investimentos e tecnologia de empresas multinacionais, além de dotar de uma infra-estrutura para sediar eventos, feiras e exposições agropecuárias, da moda, industriais, e eventos típicos de cada município, bem como de um shopping center, parque temático e hotéis. Essa desconcentração da infra-estrutura regional dos pólos hegemônicos beneficiaria os demais municípios do eixo, sobretudo porque a rodovia corta os municípios de Araçongas, Apucarana e Mandaguari.

"Os interesses imobiliários e comerciais viabilizam o desenvolvimento de novas escalas de distribuição de bens e serviços, por meio da instalação de grandes equipamentos na periferia das grandes cidades

e em alguns nós rodoviários, redefinindo seus usos e conteúdos”
(SPÓSTRO in Revista Território, 1998, p. 30).

Para facilitar o acesso às duas metrópoles que mantêm forte relação com o eixo Londrina-Maringá (Curitiba e São Paulo), as rodovias, ou melhor, parte delas (Jataizinho-Ourinhos e Mandaguari-Ponta Grossa) necessitam de duplicação para facilitar o fluxo de trocas (comunicação material) entre as três áreas dinâmicas (respeitando as devidas proporções), e do complexo até os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

O papel de Londrina e Maringá continuaria sendo o de prestadoras de serviços para a região e ainda poderiam investir na infra-estrutura urbana, reproduzindo espaços mais agradáveis, inclusive nas cidades periféricas, além de investirem em eventos culturais como o teatro em Londrina (Festival Internacional de Teatro de Londrina) e a música em Maringá (Festival de Música Cidade Canção), além de se tornarem centros de excelência com a especialização em um determinado segmento no setor terciário.

Para isso, o principal é trabalhar com a população, resgatando sua identidade com a região, no intuito de vencer as diferenças, mas não as extinguindo, e criando um espaço coletivo para as municipalidades. Rocha esclarece essa postura como um caminho para amenizar as gritantes desigualdades, embora seu discurso contemple apenas a singularidade municipal.

“Em síntese, a descaracterização cultural regida por uma estratégia de desenvolvimento voltada para um modelo agrário-exportador, incide na dinâmica populacional, estabelecendo um fluxo sem volta para as grandes cidades. Como consequência aparecem as dificuldades urbanas nestes centros, incapacitados de administrar seus espaços de forma democrática, e na outra ponta, pequenos municípios esvaziados de população e com suas economias estagnadas. O repensar, buscando as particularidades destes municípios, resgatando sua referência cultural se apresenta como uma possibilidade que deve ser tratada de forma política” (ROCHA in Boletim de Geografia, 1999, p. 78).

O *city marketing* se revela como uma ferramenta para alcançar o desenvolvimento. Garcia (1999) postula que, embora as políticas de *city marketing* desenvolvam campanhas com aparente envolvimento de amplo espectro das populações locais, este envolvimento ocorre mais para formar um senso comum favorável às mudanças.

Adotar políticas voltadas para o *city marketing*, visando a um processo de modernização –reestruturação econômico-espacial deste final de século recai em uma intensa incorporação de novas tecnologias de comunicação e informação, as quais, profundamente vinculadas às novas políticas, interferem também na renovação das formas espaciais, pois determinam representações sociais que, por sua vez, imprimem marcas no espaço.

Esse modelo, que busca deflagrar um rápido desenvolvimento por “convencer” a população do benefício colhido por todos, pode se revelar totalmente perverso, pois apesar das cidades cada vez mais concorrerem para não serem excluídas de uma dinâmica mundial e dos benefícios que garante, é reservado apenas a uma minoria de “incluídos” (MOURA, 1997).

Outra razão existente da integração regional, com base no modelo metropolitano, no qual os municípios buscam a cooperação, se encontra no fortalecimento político, no intuito de auferir maior poder (apoio político) e capacidade de auferir maior quantidade de recursos (financeiro internacional), além dos já garantidos por lei, pois são fundamentais para implementar o processo de desenvolvimento regional sustentado. Desde o antigo Metronor (projeto de instituição da Metrópole Norte Paranaense), o qual se extinguiu sem

avanços até o “Londrina Tecnópolis”, um projeto recente com base na integração entre os municípios do entorno de Londrina na busca de instituir um pólo tecnológico, nunca o complexo pré-metropolitano do norte paranaense foi percebido, na prática, como detentor de um grande potencial, em decorrência da não-continuidade das poucas iniciativas e pela falta de consciência política e social, já que muitos municípios estão à margem do desenvolvimento competitivo das duas cidades pólos, embora as sustentem. Nesse contexto, as Regiões Metropolitanas de Londrina e de Maringá, jamais caminharam na promoção de um desenvolvimento regional por meio de uma integração e cooperação na gestão de políticas públicas.

Desse modo, abrangendo a discussão e se apresentando oportuno para retratar o desfecho da mesma, Moura aponta que,

“a rede urbana passa a ser diferentemente definida porque se constituirá de agora em diante pelos pontos de encontros, nós ou nódulos, pelas conexões entre esses diversos círculos da cooperação. É desse modo que se redistribuem geograficamente os capitais, o trabalho produtivo e o resultante de classes sociais” (MOURA in Boletim de Geografia, 1997, p. 29).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O espaço urbano se transformou, após a Primeira Revolução Industrial, no ideário de vida de uma sociedade ocidental que se rendeu ao capitalismo conveniente para os que alcançam o conforto por ele proporcionado. Assim, as cidades, em diversas regiões do planeta, emergiram com a função de sustentar a dinâmica neoliberal que passou a imperar. Primeiramente, compôs-se uma rede urbana hierarquizada conforme o tamanho de cada centro urbano inserido em determinada região, sempre havendo uma cidade-pólo.

Concomitantes à evolução tecnológica, as cidades foram adotando novas políticas de desenvolvimento e mudando tanto a composição intraurbana como a de toda uma região, na qual passou a inserir novas dinâmicas. Coexistindo às redes urbanas regionais foi ligada, territorialmente, uma outra rede composta por nós (cidades), conectando via imaterial o circuito que origina a aldeia global.

Embora o eixo Londrina-Maringá tenha se consolidado como a maior e mais dinâmica economia do interior paranaense, precisa adotar políticas de desenvolvimento regional sustentado, no intuito de implementar uma maior cooperação entre os centros integrantes, na busca de uma competitividade que leve em consideração um planejamento regional sustentado e ampliar seus horizontes de ação, criando centros de excelência, buscando uma identidade local e sustentando, assim, a dinâmica regional.

Para implementar a sustentabilidade, é necessário despertar uma consciência coletiva. O cidadão, habitante de uma determinada região, no caso, do eixo dinâmico Londrina-Maringá, tem de se perceber como um agente político, estimulado a participar e decidir sobre intervenções territoriais, econômicas e sociais, na busca de gerar Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável (FRANCO, 2000), pela formação ou capacitação do capital humano (boas condições de vida, conhecimento, dignidade resgatada, cidadania plena), do capital social (apoderamento, sociedade organizada, mobilização da sociedade, do Estado e das empresas locais), do capital empresarial (apoio às micros e pequenas empresas, em cooperação com as empresas maiores).

Não se gera desenvolvimento apenas dinamizando a economia regional. A evolução social não se mede pelo aumento do PIB ou pela maior centralidade, apenas. O enriquecimento tem de obedecer a uma distribuição justa entre os habitantes da cidade/região, melhorando a condição de vida de cada um.

O cidadão não se deve render às aparentes belezas construídas para seduzi-lo, levando-o a crer que habita um lugar desejável por todos, sendo ele um privilegiado. Como acontece em Curitiba, por mais que as avenidas, parques e toda inovação urbanística aparente cumpram sua funcionalidade, estas perpassam em meio à produção da desigualdade metropolitana. Com efeito, a beleza e a riqueza produzidas concomitantemente com a "produção" da pobreza incutem a percepção de uma administração ruim, por não satisfazer as necessidades de todos os seus habitantes, devendo ser este o maior propósito de qualquer gestor de cidades.

O desenvolvimento sustentável na cidade/região democrática perpassa pelo respeito e dever de saber o que a população almeja. Por acreditarmos nessa afirmação, as sugestões expressas neste texto convergem na tentativa de apontar como o complexo pré-metropolitano poderia se apresentar de forma mais competitiva frente ao cenário neoliberal através dos fluxos imateriais, tendo como base a cooperação intermunicipal e o resgate da identidade regional. Tais sugestões se cumpririam democraticamente ao serem solicitadas de forma consciente e viável, fruto de um resgate ou do despertar de um sentimento de pertencer à região, tendo sua população dele já se apoderado por meio de organizações sociais atuantes.

O complexo pré-metropolitano do norte paranaense, implementando políticas de desenvolvimento com base na cooperação intra e intermunicipal, apresentará oportunidades de emprego e inclusão social para todos seus habitantes. Embora pareça um idealizado sonho de cidade-região, a utopia se faz importante para a concretização de um avanço no espaço urbano / regional. Problemas certamente sempre existirão, mas iniciativa e ação, visando ao bem coletivo e social, mesmo de cunho econômico, são fundamentais para coexistir, em um mesmo espaço, capital e cidadania.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, Manuel Corrêa de, 1987. *Espaço polarização e desenvolvimento: uma introdução à economia regional*. São Paulo: Atlas.
- BENADUCE, Gilda Maria Cabral, 2000. Constituição e papel das redes no contexto da mundialização da economia. *Boletim de Geografia*, 18: p. 49-64.
- CARLOS, Ana Fani; DAMIAMI, A.; SEABA, Odete (orgs), 1999. *O espaço no fim de século*. São Paulo: Contexto.
- CARVALHO, Luiz D. M. de, MENDES, César Miranda, 1999. Considerações sobre a evolução da geografia urbana no Brasil e no Paraná. *Boletim de Geografia*, 17: p. 29 – 59.
- CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo C. C., 1996. *Brasil: Questões atuais da reorganização do território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- CORRÊA, Roberto Lobato, 1994. Hinterlândias, hierarquias e redes: uma avaliação da produção geográfica brasileira. In: *Os caminhos da reflexão sobre cidade e urbano* (CARLOS, Ana Fani Alessandri, org.), São Paulo: Edusp.
- ENDLICH, Ângela Maria, 1999. Maringá e a rede urbana regional: resgate histórico geográfico. *Boletim de Geografia*, 17: p. 01 – 22.
- FIGUEIREDO, Lauro César, 1997. A expansão urbana de Sarandi: algumas considerações. *Boletim de Geografia*, 15: p. 1-12.
- FRANCO, Augusto de, 2000. *Por que precisamos de Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável*. Brasília: Compukromus editoração e Assessoria Gráfica.

- GARCIA, Fernanda Éster Sánchez, 1997. *Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing*. Curitiba: Palavra.
- HEIDECHE, Sandra Cristina, 2001. *Um projeto ambicioso em busca de identidade : Shopping Royal Plaza em Londrina – PR*. Tese de Mestrado, Maringá: DGE, UEM.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), 2000. *Censos Demográficos*.
- IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESOR, IPARDES. *Caracterização e tendência da rede urbana no Brasil: redes urbanas regionais: sul*.
- IPARDES – Mapa da Pobreza, 1997.
- LAHÓZ, André, 2000. Grandes decisões. *Revista Exame*, 723: p.201.
- MELCHIOR, Lirian; SILVA, William Ribeiro, 2002. Estruturação urbana sob o contexto da mobilidade populacional em Londrina-Brasil. *Revista Bibliográfica de Geografia y Ciências Sociales*. Universidade de Barcelona, 7: nº 341. site: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-341.htm>, visitado em 10/01/2002.
- MOURA, Rosa. O urbano e as redes, 1997. *Boletim de Geografia*, 15: p. 25-34.
- NEGRI, Silvio Moisés, 2001. *A expansão da periferia na Região Metropolitana de Maringá – PR: cidade de Paiçandu, um estudo de caso*. Maringá: DGE, UEM.
- PONTES, Beatriz Maria Soares, 2000. As cidades médias brasileiras; os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional. *Boletim de Geografia*, 18: p. 01-28.
- Prefeitura Municipal de Sarandi, 2000.
- Prefeitura Municipal de Paiçandu, 2001.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (org), 2000. *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: FASE.
- ROCHA, Márcio Mendes, 1998. *A espacialidade das mobilidades humanas: um olhar para o norte central paranaense*. Tese de Doutorado, São Paulo: DG, USP.
- _____, 1999. Distribuição Populacional na mesoregião central paranaense: o perfil concentrador como resultante de um modelo de desenvolvimento econômico. *Boletim de Geografia*, 17: p. 73-9.
- SALGUEIRO, Teresa Barata, 1998. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. *Revista Território*, 4: p. 39-54.
- SALOMÃO, Alexa, 2002. São Paulo: sob os olhares do mundo. *Revista Exame*, 781: p.48.
- SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão, 1998. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. *Revista Território*, 4: p. 27-38.
- ULTRAMARI, Clóvis; MOURA, Rosa, 1994. *Metrópole: Grande Curitiba: teoria e prática*. Curitiba : IPARDES.