GT – "19": "Rede urbana e urbanização regional: agentes, processos, interações escalares e complexificação das formas"

PLANEJAMENTO TERRITORIAL PARA INTEGRAÇÃO DOS EIXOS REGIONAIS DE DESENVOLVIMENTO NORTE E OESTE DO PARANÁ

Iara Schnaider Bortolotto

Doutoranda Programa Associado UEM/UEL de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

E-mail: iarasbortolotto@gmail.com

Karen Alessandra Solek Soares

Doutoranda Programa Associado UEM/UEL de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

E-mail:karensolek@gmail.com

Fabíola de Souza Castelo Cordovil

Professora da Universidade Estadual de Maringá

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Programa Associado UEM/UEL de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

E-mail: fcscordovil@uem.br

RESUMO:

O presente artigo discute a formação dos Eixos industriais Norte e Oeste do Paraná e sua posterior integração sob a concepção rodoviarista. Apesar dos processos de colonização dos eixos terem sido organizados de modos distintos e das dinâmicas regionais produtivas terem ocorrido de formas diferenciadas, na década de 1960 e 1970, ambos os eixos foram submetidos a políticas conjuntas que visaram a industrialização do país e a formação de corredores de exportação. Utilizando-se de metodologia qualitativa, verificaram-se os planos e políticas de planejamento Estadual e Federal que fomentaram a industrialização dessas áreas e a sua integração a outras regiões do país. Após o estabelecimento da comunicação entre os Eixos Industriais Norte e Oeste pela BR-369, observa-se a integração tanto de mercados internos do Estado e do país, consolidados na década de 1990, quanto das áreas historicamente isoladas do Paraná.

Palavras-chave: Eixo Industrial Norte, Eixo Industrial Oeste, Desenvolvimento Regional.

1. INTRODUÇÃO

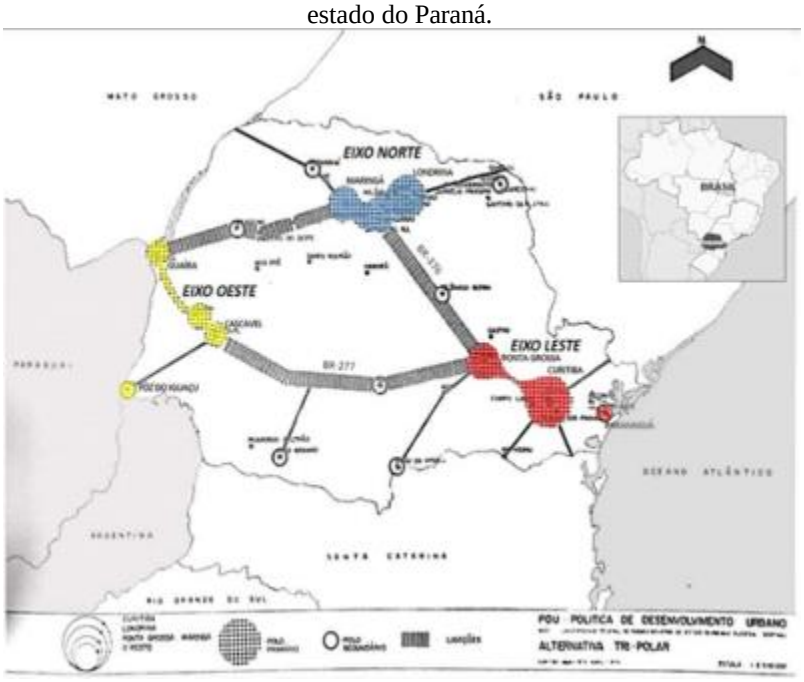
O período da ditadura civil-militar (1964-1985) marcou o processo de transformação da base econômica e de institucionalização do planejamento territorial no Paraná. A modernização e a diversificação agrícola e os incentivos à industrialização definiram a organização do estado. A partir da consolidação do Sistema Estadual de Planejamento nos anos 1970, ampliou-se a criação de órgãos estaduais e a formulação de planos territoriais de abrangência estadual, regional e urbano que se alinharam às diretrizes relacionadas ao I e II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) (Izepão, 2013; Cordovil e Faria, 2022). Na década de 1970, a Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Paraná (PDU/PR), coordenada pelo Sistema supracitado, teve como objetivo propor alternativas para o equilíbrio dos centros urbanos mais dinâmicos (UFPR, 1973). Como proposta da política, apresentou-se alternativas formuladas a partir de levantamentos que consideravam as diferentes interações entre as cidades e visavam atingir o equilíbrio territorial, originando as propostas, como a do Sistema Tripolar.

O documento preliminar da PDU/PR definiu três Polos Axiais nos quais foram contempladas as regiões de dinâmica econômica do Estado, para onde deveriam se concentrar os esforços públicos para o incentivo ao Setor Secundário (Peris, 2002). Tais centralidades se configuraram para duplas de cidades, quais sejam, em torno da capital, Curitiba, até Ponta-Grossa (mancha vermelha, figura 1); entre as cidades de Maringá e Londrina (mancha azul, figura 1); e intencionalidades entre Cascavel e Guaíra (mancha amarela, figura 1) (UFPR, 1973). Assim, considerando as potencialidades econômicas, a PDU/PR, dentre as alternativas de desenvolvimento urbano, propôs um sistema tripolar a partir de eixos de desenvolvimento, quais sejam: Leste, Norte e Oeste (UFPR, 1973).

Partindo do entendimento de que a PDU/PR evidenciou o esforço do governo estadual em articular a política de desenvolvimento econômico e o planejamento urbano e regional a partir dos eixos de centralidades mencionados, tem-se como objetivo deste artigo desenvolver uma análise sobre os desdobramentos para a integração dos Eixos Industrial Norte (EIN) e o Eixo Industrial Oeste (EIO). Ou seja, visou-se refletir sobre a conjuntura econômica e territorial que levou à proposta para a integração entre o eixo mais dinâmico e o ainda em formação.

Apesar dos documentos tratarem de três eixos industriais ou de desenvolvimento, no escopo desse artigo, a análise se deu nos Eixo Industrial Norte e Oeste, com a intenção de compreender como se deu a articulação entre cidades e a integração do interior do Paraná.

Figura 1. Sistema tripolar: destaque para as ligações de cidades dos Eixos Norte, Oeste e Leste no estado do Paraná.



Fonte: UFPR (1973, v.5, p. 42), adaptado pelas autoras, 2024.

A metodologia de caráter qualitativo se baseia em pesquisa bibliográfica e documental, com levantamento de planos e projetos em diversos acervos, e no conteúdo teórico. Abordou-se referenciais teóricos, entre eles os utilizados para elaboração da PDU/PR (UFPR, 1973), articulados aos projetos estaduais concebidos pelo governo paranaense, como o Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná (PROEI) (IPARDES, 1975), os Planos Regionais Industriais Leste, Norte e Oeste do Paraná (PRI) (UFPR, 1975), complementados pelo plano de Objetivos e Metas de Desenvolvimento (OMD) (Paraná, 1975). Além dos planos estaduais, analisou-se os planos de nível federal, quais sejam: os Planos Nacionais de Desenvolvimento do I e II PND (Brasil, 1971; Brasil, 1974). Por meio da análise das propostas formuladas para a formação dos seus três Eixos Industriais que culminaram na integração dos Eixos Norte-Oeste por meio da ligação com Campo Mourão, no Paraná, a pesquisa visa contribuir para a historiografia do planejamento territorial no Paraná.

A partir de 1977, as ações de planejamento do governo do Paraná alinharam a sua estratégia de desenvolvimento territorial ao II PND e ao Programa Cidade de Porte Médio (CPM), financiado pelo Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) - CPM/BIRD, que previam a desconcentração econômica em direção às cidades de porte médio. Entre 1976 e 1986, as cidades receberam significativos subsídios, por meio da atuação do Banco Nacional de Habitação (BNH), com os programas habitacionais e de infraestrutura que transformaram o seu território. Neste sentido, destaca-se a pesquisa desenvolvida para o Eixo Norte a partir da Metronor (Metrópole Linear Norte do Paraná) e da produção do Escritório Metronor, existente entre 1977 e 1989, que abrangeu treze cidades ao longo deste Eixo na elaboração, principalmente, de ações e propostas de melhoria da circulação rodoviária e de incremento das atividades industriais para o território da Metronor. Já no Eixo Oeste, a emblemática negociação internacional de implantação e construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu (1966-1982), em Foz do Iguaçu, fortaleceu a sua ligação com Cascavel em detrimento de Guaíra, especialmente após a submersão das Sete Quedas.

O artigo foi organizado, além de suas partes introdutória e de considerações finais, em partes conceituais considerando a configuração do processo de industrialização do Eixos, as propostas individuais conforme a dinâmica dos eixos industriais Norte e Oeste, bem como a análise sobre a efetiva integração destes eixos, finalizado com as propostas de ligação interna Estado, ao que veio configurar na década de 1990 o Anel de Integração Viário do Paraná.

2. A CONFIGURAÇÃO DO PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DOS EIXOS

As décadas de 1950, 1960 e 1970 marcaram no Paraná momentos diferentes de pujança econômica em sua história. Assim, os produtos principais de exportação paranaense como o café, madeira e erva-mate, entre outros, fizeram parte do processo de colonização no Norte do Paraná, da ocupação do Oeste do estado, posteriormente da modernização do campo e processo de industrialização. Esses processos foram subsidiados por uma melhoria na infraestrutura de energia e telecomunicações, seguida da infraestrutura do transporte rodoviário (Trintin, 2006; Izepão, 2013; Augusto, 2017).

A década de 1950 marcou um momento de intenções de integração regional, pois autores como Trintin (2006) e Padis (2006) afirmam que um dos pontos de estrangulamento da

economia paranaense, que impedia a expansão industrial, era a precariedade da infraestrutura de transporte (rodovias e ferrovias), tendo em vista a falta de conexão entre as áreas do estado, e do estado com o Brasil. Os governantes se preocupavam com a evasão de renda da agricultura, notadamente a cafeeira, devido à evidente conexão econômica do norte do Estado com o estado de São Paulo (Oliveria, 2002; Trintin, 2006, Augusto, 2017).

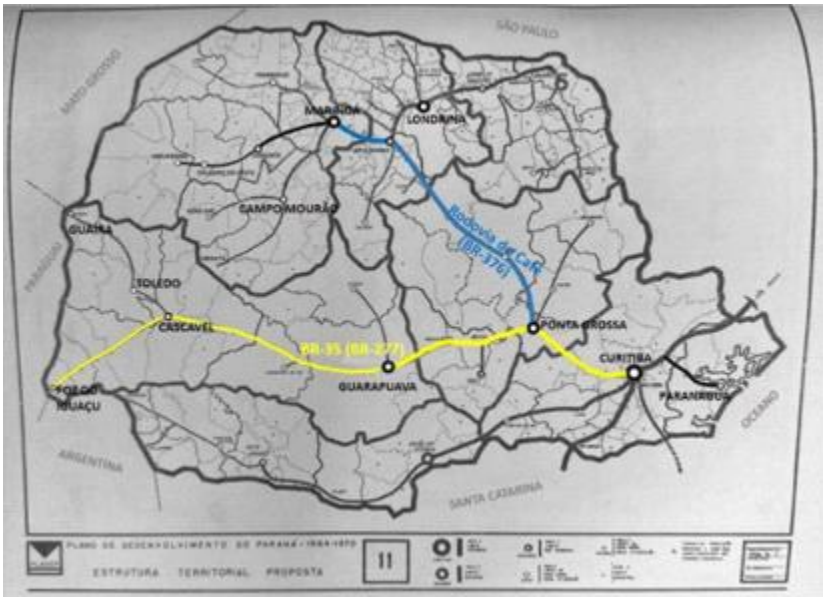
No caso do estado do Paraná, tal preocupação se relacionou, principalmente, à relação típica centro-periferia, ou "economia periférica", que fazia com que o estado se concentrasse na atividade primária, enquanto São Paulo desenvolvia o setor industrial e se tornava o centro dinâmico da economia (Padis, 2006). Essa perspectiva mudou com o processo de industrialização iniciado na década de 1950, efetivado na década de 1970, e incentivado, principalmente, pelos planos e projetos industriais deste período, que orientavam a expansão industrial por meio de diversas propostas para criação de áreas e distritos industriais.

Na tentativa de melhorar a relação econômica do Paraná, a partir da década de 1950, o Paraná investiu na expansão da malha rodoviária para garantir que o escoamento da safra de café ocorresse pelo Porto de Paranaguá, estabelecendo o Plano Rodoviário de 1951. Institucionalmente, criou-se o Departamento de Estradas e Rodagem (DER/PR) para sua gestão. A falta de integração do território estadual, em consequência das frentes de ocupação desenvolvidas em períodos diferentes e em porções distintas do território, motivou a política rodoviarista em estabelecer e reforçar as conexões viárias existentes no Estado, como a estruturação das atuais BR-376 (Rodovia do Café com extensão entre os eixos Norte-Leste) e BR-277 (antiga rodovia transversal BR-35, na extensão Leste-Oeste, alinhada ao Plano Rodoviário Nacional de 1944) (ver figura 2).

A teoria dos "polos de crescimento", de François Perroux, e os modelos de desenvolvimento econômico da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), foram utilizados nos estudos de propostas para a industrialização regional paranaense. Tais concepções influenciaram órgãos, meios acadêmicos e empresariais na formação de instituições para o fomento do planejamento (Cordovil e Faria, 2022). Dentro dessas concepções, foi elaborado o Plano de Desenvolvimento do Paraná (PDP), cuja vigência deveria ocorrer entre 1964 e 1970. O PDP foi produzido pela Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (SAGMACS), contratada pelo Conselho Consultivo do Planejamento Econômico do Paraná (PLADEP). Entre os objetivos do plano,

estava a integração territorial, com o fortalecimento da ligação com a capital Curitiba, bem como a industrialização subsidiada pelo Estado. O PDP organizou o território em sete regiões territoriais hierarquizados (regiões e sub-regiões, polos e subpolos). Londrina e Maringá já se apresentavam como polo/região. De forma diferente, Cascavel e Campo Mourão estavam dentro de outras regiões, sendo Cascavel integrada à região de Guarapuava e Campo Mourão à região de Maringá (SAGMACS,1963). Apesar de tais distinções, essas cidades foram indicadas como de "polarização regional em formação" no mapa com a análise de atração da população, indicando claramente a tendência para sua maior dinamização (SAGMACS, 1963).

Figura 2: Mapa com a ordem de importância das ligações rodoviárias de interesse estadual. Em amarelo, a extensão da BR-35; em azul, a Rodovia do Café. O traço, conforme a espessura, indica a intensidade do tráfego pelas rodovias. O mapa ressalta a falta de integração rodoviária do Estado entre as regiões Norte e Oeste, mas indica possibilidades ligação via Guaíra e Campo Mourão.



Fonte: SAGMACS, 1963, adaptado pelas autoras, 2024.

Já na década de 1970, os investimentos em transporte rodoviário constituíram-se na principal prioridade do Estado para viabilizar o escoamento da produção rural em direção ao Porto de Paranaguá (Vargas e Scatolin, 2007). Priorizou-se, também, a conexão da região produtora (Norte do Paraná) com a região consumidora e exportadora (Paraná, 1975).

Essa década marcou, também, conforme Cordovil e Faria (2022), a consolidação do Sistema Estadual de Planejamento no Paraná, assim denominado a partir da criação de Secretaria de Estado especializada em planejamento e, com ela, a formulação da Política de Desenvolvimento Urbano (PDU/PR), ambos instituídos em 1973, como já mencionado. A partir

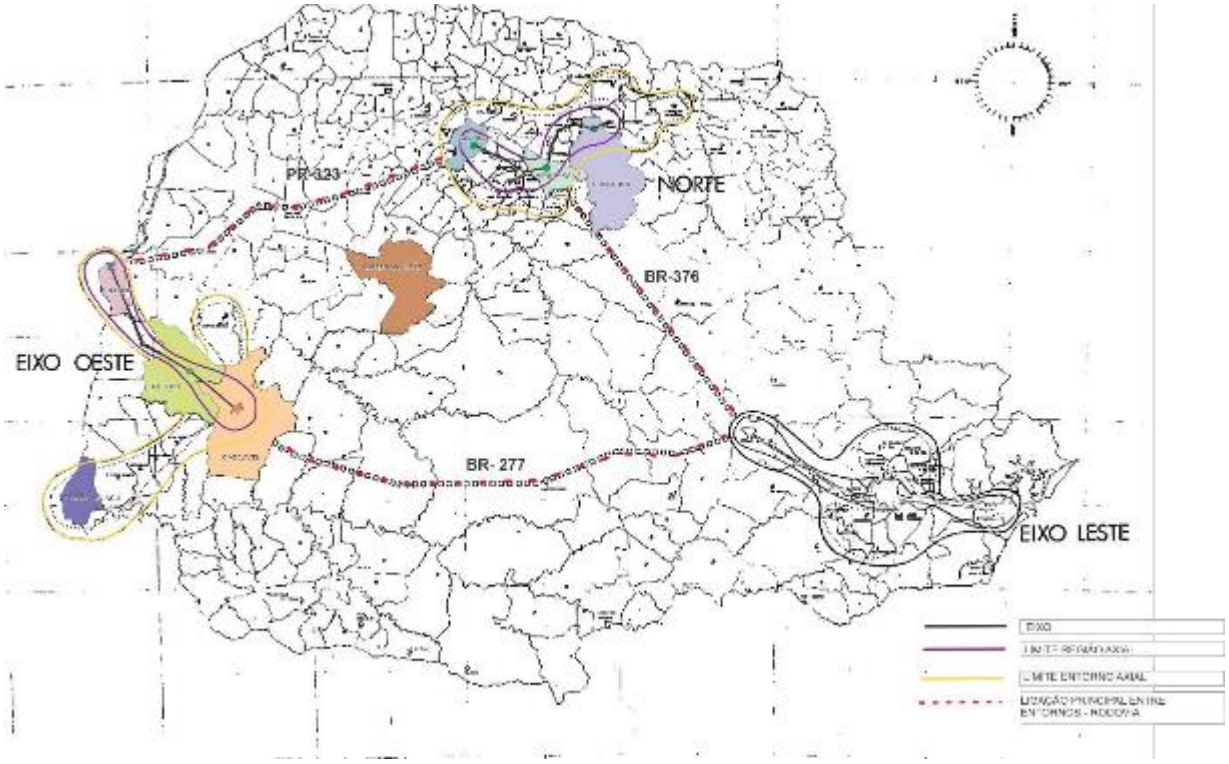
desse momento, o planejamento se voltou para o desenvolvimento do estado a partir de Eixos de desenvolvimento ou Eixos Industriais, com a elaboração de planos regionais, como: o Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná (PROEI) (IPARDES, 1975) e Planos Regionais Industriais (PRI) (UFPR, 1975), ambos publicados em 1975. Para garantir a elaboração e as propostas desses planos, com foco na industrialização a partir de Eixos, no plano de gestão do governador Jaime Canet (1975-1978), intitulado Objetivos e Metas de Desenvolvimento (OMD), apontaram-se esforços para contribuir com o desenvolvimento do país, principalmente, a partir da melhoria da infraestrutura de transporte, notadamente a ampliação da rede rodoviária (Paraná, 1975).

No PROEI, foram avaliados os municípios tidos como capazes de "receber o impacto de um desenvolvimento da atividade industrial" (IPARDES, 1975, p.22). O estudo tinha como objetivo compreender os esforços dos municípios no processo de industrialização e a capacidade de expansão industrial desses municípios. Com isso, o PROEI apontou o desenvolvimento a partir de três eixos industriais propostos para o estado (Leste, Norte e Oeste) (IPARDES, 1975). Igualmente, o PRI, dando continuidade ao PROEI, teve como objetivo descentralizar as indústrias paranaenses na mesma proposta de três eixos, aproveitando as vantagens locacionais comparativas da Região Sul (ver figura 3) (UFPR, 1975). Analisou-se que a integração dos Eixos Industriais Norte e Oeste ocorreu a partir de Campo Mourão, uma cidade polo/sede, conforme apresentado no PDP de 1963 (plano que organizou territorialmente o estado).

Os planos formulados pelo Estado – mesmo apontando deficiências de infraestrutura, a fragmentação interna das regiões e a pouca diversificação produtiva – tentaram atingir os objetivos de descentralização do parque industrial expresso no Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), com vigência entre 1972-1974, e no II PND, vigente entre 1975-1979, a partir das propostas do Eixos industriais.

Os planejamentos que se sucederam objetivaram traçar racionalmente as definições de investimento para uma hierarquia urbana estruturada em cidades-polo, fortalecendo-as regionalmente para, com isso, evitar a migração populacional para os grandes centros. A partir dessas diretrizes, foram levantadas as características e potencialidades que definiram as cidades-polo e as possibilidades para os eixos sobre os quais são apresentadas suas especificidades.

Figura 3: Apresentação dos Eixos Industriais e os entornos axiais (polarização), destacando o Eixo Norte e Oeste para o estudo. Destaca-se em cores a delimitação político administrativa dos municípios; as linhas em preto indicam os Eixos, as linhas vermelhas tracejadas mostram a ligação principal entre os entornos; em marrom a delimitação do município de Campo Mourão.



Fonte: IPARDES (1975, p. 33), reorganizado e redesenhado pelas autoras, 2024.

3. O EIXO INDUSTRIAL NORTE (EIN)

Historicamente, a ocupação do Norte do Paraná foi organizada por companhias privadas e pelo Governo do Estado. Em especial, a região que formaria o Eixo Industrial Norte teve o processo de ocupação iniciado em 1925, com a Companhia de Terras Norte do Paraná -CTNP (empresa de capital britânico), que depois passou a ser denominada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná -CMNP (empresa de capital brasileiro). O processo de colonização deliberado e organizado pela CTNP/CMNP contribui para a criação e o fortalecimento da rede de cidade, resultando em uma dinâmica rede de cidades, reforçadas pelo sistema rodoferroviário.

A consolidação da ocupação ocorreu na década de 1940. A década de 1950 marcou o início do processo de industrialização, sendo efetivado na década de 1970. A década de 1960 marcou o período de inexistência de terras para serem ocupadas e o período de regionalização

a nível federal e estadual, no qual as duas principais cidades do Eixo, Londrina e Maringá, destacavam-se ora como polos regionais, ora como sede de região. As cidades se localizam uma em cada extremo do Eixo, privilegiadas pela produção agrícola (café, soja e outros) e infraestrutura urbana e regional.

O território que compôs o Eixo Norte teve seu processo de colonização marcado pela implantação de uma série de cidades planejadas (o sistema de cidades ou rede de cidades) e pela produção do café (economia baseada no setor primário). Posteriormente, a dinamização do Eixo prosseguiu devido ao processo de industrialização e da agroindústria. Os ciclos econômicos (do café, da soja e da industrialização) conduziram, de certa forma, uma determinada organização desse espaço regional.

No contexto de organização do espaço regional paranaense, entendendo as potencialidades industriais oferecidas pelo estado, o governo do Paraná volta o olhar para o processo de industrialização, direcionando políticas, projetos e planos, como o PDU/PR, o PROEI e o PRI, na tentativa de reforçar outros polos regionais no estado. Esses documentos destacam o Eixo Norte como o mais coeso dos três eixos do estado do Paraná, constituindo a região metropolitana mais efetiva do estado naquele momento.

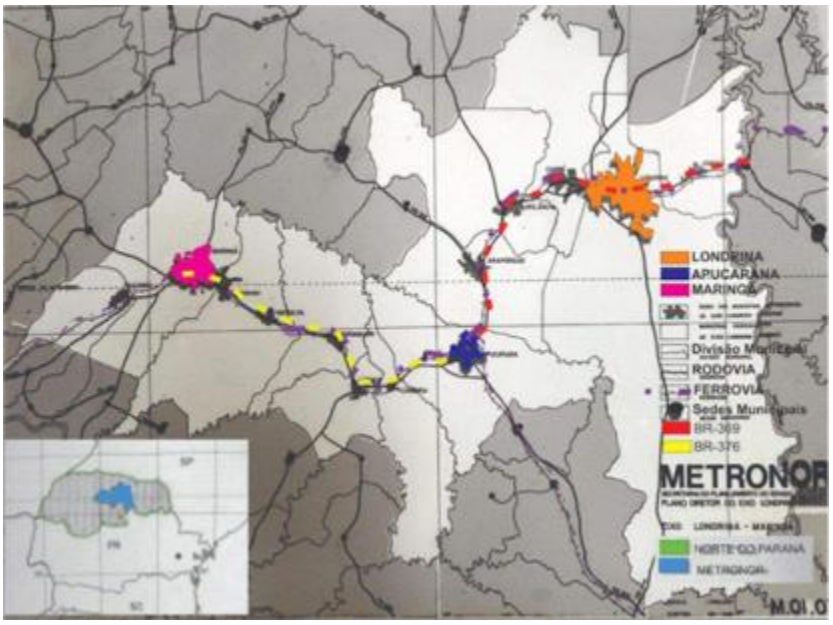
Apesar das potencialidades do Eixo Industrial Norte, foi no Eixo Leste que o processo de industrialização ocorreu rapidamente, por conta da capital (Curitiba), da Região Metropolitana de Curitiba (RMC), da criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e do Distrito Industrial de Ponto Grossa. Porém, foi a partir da experiência de Curitiba, que o Eixo Industrial Norte receberia o mesmo tratamento dado ao Eixo Leste (Paraná, 1980).

Como se observou, a região denominada na década de 1970 de Eixo Norte, localizada no Norte do Paraná, foi marcada pela implantação de novas cidades e reforçada pelo sistema rodoferroviário. Economicamente, foi impulsionada por ciclos econômicos (café, soja e trigo, industrialização), pela modernização da agricultura e teve um crescimento vertiginoso[1]. Assim, compreendida como uma região próspera, o estado do Paraná empreendeu ações para fomentar o seu crescimento. Com isso, conforme apresentado na PDU/PR, PROEI e PRI, sugeriu-se a concretização da Metrópole Linear Norte do Paraná (Metronor).

[1] A população do Norte do Paraná na década de 1960 era 2.293.33 habitantes, representando 53,7% da população total do Paraná, passa para 3.691.940 habitantes, na década de 1970, representando 52,43% da população. Na década de 1970, a população do Eixo Norte era de 404.863 habitantes e passa para 609.177 habitantes, na década de 1980.

A Metronor foi proposta praticamente ao centro do Norte do Paraná, as BR-376 e BR-369 ligavam as cidades extremas do Eixo. Paralelamente às rodovias está a ferrovia (EF-369). Composta inicialmente por 11 municípios, na década de 1980, Paiçandu e Sarandi foram adicionados, somando 13 municípios (ver Figura 4).

Figura 4: Na imagem menor, abaixo à esquerda, observa-se a localização do território da Metronor (cor azul) no estado do Paraná, o Norte do Paraná está delimitado pela cor verde na figura a esquerda. Na figura maior, representa-se a área da Metronor e suas cidades componentes, destacadas ao longo das rodovias (BR-369 na cor amarela e BR-376 na cor vermelha). A ferrovia, EF-369, está na cor azul.



Fonte: Paraná (1980, p.66 e 73), reorganizado pelas autoras, 2024.

A proposta da Metronor foi implementada mediante convênio entre o Governo Estadual e o Governo Federal, cujo objetivo principal era propor um plano regional e integrado para o Eixo Londrina-Maringá. Com isso, pretendia-se que a expansão industrial se consolidasse ao longo do eixo viário (BR-376 e BR-369), prevendo a proteção dos fundos de vale em toda a região do Eixo. O Eixo Londrina-Maringá foi entendido como "elemento polarizador e estruturador de todo o desenvolvimento da região norte do Paraná" (Cunha, 2005, p. 118).

Diferente de outras regiões metropolitanas brasileiras na época, a região do território da Metronor se estendia de forma linear, apresentando forte tendência de crescimento linear. Esta linearidade era decorrente do posicionamento das cidades maiores e menores com certa proximidade ao longo da rede rodoferroviária. Além disso, conforme aponta Paraná (1980), a

intenção da Metronor era impulsionar as atividades industriais, promovendo a integração econômica e regional pelo desenvolvimento dos setores econômicos do Eixo (Paraná, 1980).

A rede rodoferroviária era, ao mesmo tempo, o elemento de conexão e o principal motor do desenvolvimento do Eixo, com o papel de "veículo estruturador de todo o espaço" (Paraná, 1980, p. 164), fato este que reforçava as vantagens locacionais pelo alcance de suas atividades terciárias, pelo tamanho dos mercados de trabalho e pela economia de urbanização (Paraná, 1980).

A rodovia passa a ser um elemento estruturador e de desenvolvimento no Eixo Norte ou Eixo Londrina-Maringá. Isso porque, tanto as tendências de crescimento das indústrias indicadas no PROEI, quanto às propostas de áreas e distritos industriais do PRI se localizavam ao longo da rodovia. Como também, a proposta de expansão industrial da Metronor era ao longo da rodovia.

A pretensão era que todas as cidades se equiparassem em relação ao desenvolvimento econômico e social. Com a Metronor, pretendia-se propor um zoneamento para o Eixo Londrina-Maringá que ia além de ordenamento territorial, indicando a proteção dos fundos de vale e os tipos de indústrias (nocivas e não nocivas), a preocupação com a poluição dos rios que abasteciam as cidades e aqueles que recebiam os efluentes dos municípios, direção dos ventos, dentre outros.

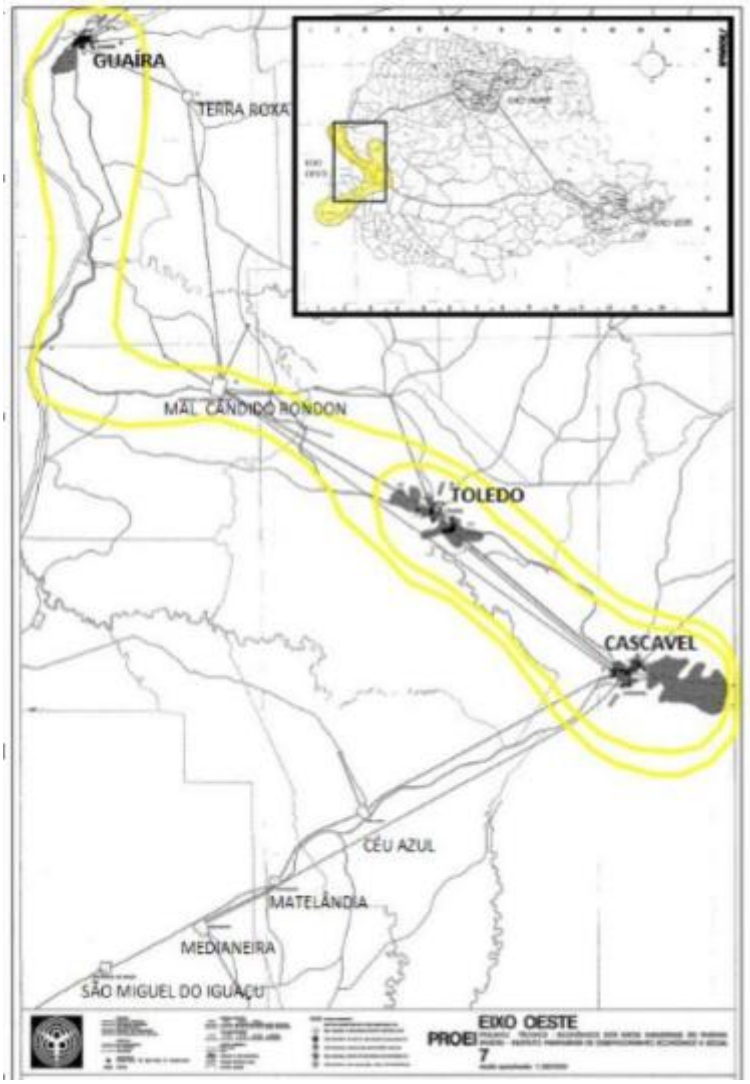
4. O EIXO INDUSTRIAL OESTE (EIO)

A porção Oeste do Paraná foi umas das últimas áreas a sofrerem com o processo de colonização. Com os incentivos às colonizadoras públicas e privadas para a ocupação de terras devolutas da política de interiorização, entre os anos 1940 até 1960, a fronteira Oeste recebeu fluxos significativos de migrantes dos estados brasileiros (Oliveira, 2013). A ocupação organizada por Colônias Estaduais e por Planos de Colonização, em meados da década de 1940 e 1950, fundamentou-se na exploração da madeira com beneficiamento procedido por serrarias, extração integrada à ocupação direcionada à agricultura de subsistências.

A dinâmica regional de expansão colonizadora aliada à extração e beneficiamento da madeira, diversificou o setor terciário, favoreceu o comércio, o setor de serviços e a expansão das vilas que se tornaram cidades na década de 1950. Foram as atividades diversificadas, mas vinculadas ao setor primário das produções agrícolas desenvolvidas que indicaram o diferencial

para a proposição do Eixo Industrial Oeste (EIO) (Augusto, 2017). Contudo, estudos do PROEI apontavam que o Eixo Oeste era o menos coeso dos três propostos para o desenvolvimento estadual justificados na falta de infraestrutura (IPARDES, 1975). Apesar dessas indicações, a opção dos estudos para a industrialização configura-se no eixo apontado entre Cascavel/Guaíra, pelo incipiente desenvolvimento industrial (ver figura 5).

Figura 5: Mapas constantes do PROEI, com o do Paraná destacando a abrangência do Eixo Axial Oeste em amarelo e o destaque das cidades que compõem o Eixo entre Cascavel e Guaíra.



Fonte: IPARDES (1975, p.33 e 221), reorganizado pelas autoras, 2024.

Com a decadência da base econômica da extração da madeira e escassez de terras virgens para a expansão extrativista ou de agricultura, a troca de culturas incentivada pelo

Governo Federal para a implantação da soja, procedeu grandes efeitos sobre a urbanização e a industrialização do Oeste (IPARDES, 2006, Reolon, 2007).

Vários autores (Tschá et al, 2010; Reolon, 2007; Belusso, 2014) apresentam justificativas sobre a rápida transição e acomodação às novas inclinações produtivas da região Oeste. As justificativas encontram-se sobre a condição do solo favorável à mecanização de vastas áreas, a facilidade de escoamento da safra pela BR-277, o rodízio de culturas e diversificação com a criações animais já presente na região, e a manutenção da pequena propriedade ligados às cooperativas as quais facilitaram o acesso ao crédito bancário, garantiram um grau de competitividade em diferentes segmentos do mercado (Soares, 2016).

Em outra esfera, em complemento ao intento desenvolvimentista, no início da década de 1960, os alinhamentos de políticas entre Brasil e Paraguai formaram oportunidades com a ocupação das fronteiras agrícolas paraguaias com o início da *Marcha Del Este* (1961-1990) a qual intensificou-se nos anos 1970, juntamente com o processo de modernização da produção agrícola no sul do Brasil. Houve a implantação de um conjunto de obras, nas proximidades com a fronteira entre os dois países, que se estendiam da capital paraguaia (Asunción) aos portos do Brasil. Diante do interesse da exportação de produções paraguaias com saída para o oceano Atlântico, atingindo outros mercados, os dois países planejaram juntos o fortalecimento da ligação Leste-Oeste, por meio de um processo de modernização por objetos técnicos que constituíram um "corredor de exportação" com saída pelo território brasileiro.

Nesse sentido, a instalação da Ponte Internacional da Amizade (1961-1965), a readequação da rodovia BR-277 (1958-1969) e a instalação da Usina Hidrelétrica Binacional de Itaipu (1975-1982), representaram para o Paraguai o caminho aberto para o Atlântico, com a possibilidade de exportação via o porto de Paranaguá, tendo em vista os altos custos de escoamento de produtos e matérias-primas via Bacia do Prata (Laino, 1979). Destaca-se as propostas de maior abertura de cooperação econômica e integração física em projetos binacionais contidas no II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) (BRASIL, 1974).

A parceria internacional entre Brasil e Paraguai soma-se às justificativas do aumento populacional dos municípios da região Oeste paranaense que conseguiram fortalecer a transição entre o urbano-rural para o urbano-industrial. Justificaram-se também na atração de contingente de trabalhadores para a construção da Usina Hidrelétrica Binacional de Itaipu e viabilização da produção de energia elétrica renovável, com início das obras em 1975 e investimentos explícitos

no II PND (1975-1979). Alguns dos municípios que se fortaleceram na produção de bens de consumo e serviços foram Foz do Iguaçu, Toledo e Cascavel, a última como polo regional, receptora do afluxo regional.

Os planos formulados do PROEI e PRI dão indícios dos esforços do Estado em amadurecer a proposta de extensão do Eixo com Guaíra, cidade turística com acesso precário por vias ainda sem pavimentação, na iminência de perder seus atributos conforme intenções manifestas na Ata das Cataratas, em 1966. As divergências no EIO permaneceram entre o prolongamento desse até Guaíra, ou na consideração entre as cidades de Cascavel-Toledo devido a dinâmica já instaurada próximas à rodovia BR-277 (Solek e Cordovil, 2024).

A integração do "corredor de exportação" acabou ocorrendo na ligação rodoviária Leste-Oeste, pela BR-277, via terrestre de Foz do Iguaçu aos portos brasileiros, estendida aos países vizinhos. A BR-277 veio a assumir importância internacional na década de 1980, exportando produtos paraguaios e argentinos pelo porto de Paranaguá, diminuindo as situações de rivalidade entre os países vizinhos, forçando ações de integração e possibilitando uma nova era geopolítica dos países do Mercosul (Mercado Comum do Sul) (Zugaib, 2006). Como a racionalidade do sistema técnico modernizador instalado (fábricas, portos, estradas, hidrelétrica etc) encontrava-se no Brasil, o lugar da regulação das atividades agrícolas, mesmo que paraguaias, encontrou apoio nas cidades do lado brasileiro pelas forças do mercado hegemônico (Santos, 1994).

5. A INTEGRAÇÃO NORTE - OESTE: PASSAGEM POR CAMPO MOURÃO

A década de 1970 foi marcada por ações e propostas de desenvolvimento regional, social, econômico, tanto em nível federal quanto estadual. Dentre o escopo de ações, estratégias e propostas no estado do Paraná estava, principalmente, o processo de industrialização, reforçado ora pela criação de novos polos regionais, ora pela desconcentração industrial. Esses polos ou Eixos Industriais eram conectados por rodovias, fortalecendo a conexão entre as regiões do Paraná e do Brasil. Como também, se alinhavam as propostas do Governo Federal, entre 1972 e 1979, presentes no I e II PND, como já mencionado.

Na década de 1980, o sistema viário do Estado do Paraná era composto por quatro grandes canais de circulação, constituídos pelas rodovias federais, a saber: BR-116, BR-277,

BR-369 e BR-376 (Paraná, 1983). O Eixo Norte localiza-se em posição estratégica na rede de circulação estadual, pois encontra-se na intersecção de dois desses quatro troncos rodoviários e principais corredores de exportação (BR-369 e BR-376). Já o Eixo Oeste, apesar do aparente isolamento, também se beneficia da posição em dois de 4 grandes troncos rodoviários (BR-369 e BR-277) e a sua ligação com mercados internacionais.

As especulações iniciais quanto à integração do Eixo Industrial Norte ao Oeste passando por Campo Mourão tem seu traçado marcado no PDP de 1963, posteriormente nas propostas de industrialização ao longo dos Eixos Industriais, articuladas pelas rodovias, como já mencionadas, apresentadas tanto no PROEI quanto no PRI. Para Castro Neto (2012) na PDU/PR, os eixos urbanos tinham a intenção de se interligarem por um anel rodoviário, “de modo a estruturar as centralidades adequadas aos seus entornos adjacentes [...]” (Castro Neto, 201, p. 131). Dessa forma, esses documentos que trataram da organização do território paranaense, ou do desenvolvimento a partir de Eixos, corroboram e fortalecem a figura da rodovia no desenvolvimento o estado, consequentemente, o discurso de conectar as regiões do estado.

Portanto, no PRI, uma das alternativas sugere que o anel de desenvolvimento industrial ficaria posicionado ao longo de Cianorte, Umuarama e Guaíra, a partir do Eixo Norte e em direção Oeste. Já a outra alternativa sugere um anel principal de industrialização conectando as principais cidades do Eixo Norte ao Eixo Oeste por Campo Mourão (ver Figura 6).

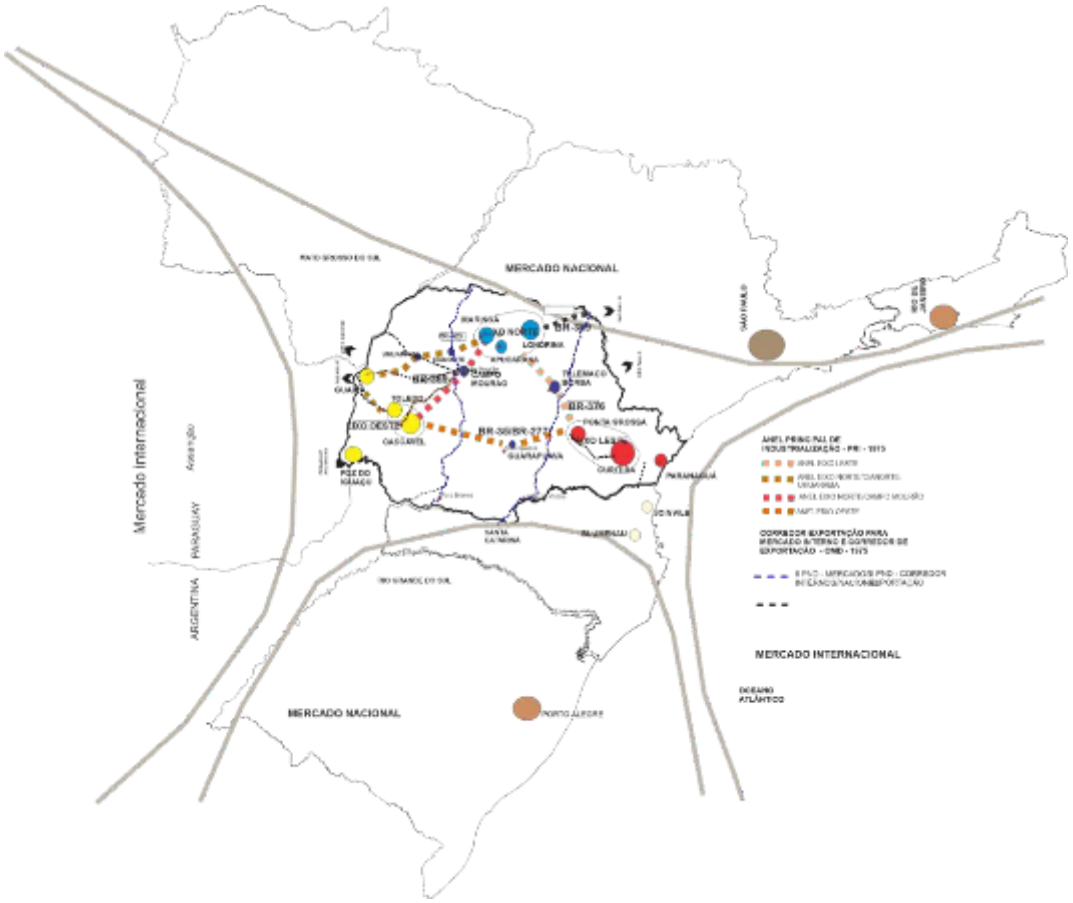
No mesmo período, o plano do Governador Jaime Canet (1975-1978), denominado Objetivos e Metas de Desenvolvimento (OMD), no item de programas prioritários para o setor rodoviário, aponta a consolidação dos Eixos Agroindustriais do Paraná, por meio da duplicação dos trechos das rodovias Curitiba-Ponta Grossa (BR-277), Londrina-Maringá (BR-369) e a construção dos trechos Cascavel-Toledo-Guaíra (BR-467). Essa consolidação se daria por meio das propostas dos corredores de exportação indicadas no II PND, como também a consolidação do corredor de exportação paras os mercados internos (ver Figura 6). Contudo, com as propostas de instalação da Usina Hidrelétrica de Itaipu, as forças de integração penderam para o município de Foz do Iguaçu, ocorrendo a valorização do eixo em conexão com Cascavel como ponto nodal, estruturando a BR-369.

O final da década de 1970 foi marcado com a abertura de rodovias importantes, como a BR-369 entre Cascavel e Londrina, passando por Campo Mourão, e entre Cascavel e Toledo,

com a BR-467. Contudo, a ligação da BR-467 de Cascavel à Guaíra completa-se somente no ano de 1998, com a inauguração da ponte Ayrton Senna ligando Guaíra ao estado do Mato Grosso do Sul e fazendo uma segunda conexão com o Paraguai, anteriormente mantida por meio de balsa no rio Paraná. Essas rodovias foram propostas no plano do governador Jaime Canet, por meio dos programas voltados principalmente para melhorar a infraestrutura de transporte focada no setor rodoviário, consolidando nas palavras de Izepão (2013, p. 113, aspas da autora) os chamados “corredores de exportação”.

Essas propostas permitiriam a conexão do Eixo Oeste com o Eixo Norte por Campo Mourão (anterior BR-87, atual trecho da BR-369). Como, também, dos respectivos eixos com o Porto de Paranaguá pelas BR-277 e BR-376 (ver Figura 6). Assim, se iniciou uma articulação de rodovias com multifunções que, além de escoar a produção, também estruturaram as indústrias ao longo dos eixos industriais.

Figura 6: Proposta do anel principal de industrialização-(PRI) e os corredores de exportação (II PND) indicados no OMD, ambos de 1975. As linhas tracejadas mais espessas indicam as propostas do PRI, e as linhas tracejadas mais finas o OMD. Destacando a conexão do Eixo Oeste e Norte por Campo Mourão pela BR-369



Fonte: UFPR (1975, p. 256 e 261), Paraná (1975, p.31 e 32), redesenhado e reorganizado pelas autoras, 2024.

A partir da década de 1980, as cidades polo e as suas expansões começam a dar indícios de processo de metropolização. Ao final da década de 1990, a reconfiguração espacial das atividades econômicas na desconcentração seletiva do parque industrial paranaense, nos corredores da indústria de transformação, interliga-se com a configuração do Anel de Integração Viária Estadual (Reolon, 2010), reforçando a almejada integração do interior do território paranaense.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa discutiu a formação dos Eixos industriais Norte e Oeste do Paraná e sua posterior integração, sob a concepção rodoviarista, visando a formação dos corredores de exportação e a integração do mercado interno ao Estado. Apesar dos processos de colonização de ambos os eixos terem sido organizados de modos distintos e das dinâmicas regionais produtivas ocorrerem de formas diferenciadas, na década de 1960 e 1970, os dois eixos foram submetidos a políticas conjuntas que visaram a industrialização do país e a formação de corredores de exportação explícitos nos planos e políticas de planejamento Estadual e Federal que fomentaram a industrialização destas áreas e a sua integração a outras regiões do país. Observa-se que os Eixos Industriais Norte e Oeste, comunicados pela BR-369, foram desenvolvidos com a intenção de integração de mercados internos do Estado e do país ao mercado externo, que se consolidou na década de 1990. Ao mesmo tempo, visou integrar as áreas historicamente isoladas do Paraná. Apesar das propostas de alinhamentos dos planos paranaenses aos planos de desenvolvimento nacional, avalia-se que houve pouca aderência ou continuidade dos projetos estaduais, prevalecendo a proposta de integração por meio de sistemas e redes de infraestrutura atendendo ao mercado exportador. Tais projetos, devido às diferenças de temporalidades e de implantação, desvelam uma elaboração sem o devido cuidado sobre seus efeitos locais no que tange os eixos de industrialização Norte e Oeste do Paraná.

Cabe nessa análise abordar dois pontos importantes. O primeiro, que a ligação Cascavel (cidade do Eixo Oeste) com Maringá (cidade do Eixo Norte), na década de 1960, ocorria da seguinte forma: trecho Cascavel/ Goioerê - PR- 180, trecho Goioerê/ Maringá – PR-317. A rodovia federal, BR-369 – Rodovia dos Cereais, nesse mesmo período, no estado do Paraná, tinha extensão de Jacarezinho até Apucarana. A conexão Foz do Iguaçu/Cascavel, passando

por Campo Mourão em direção a Londrina, BR-369, consolida-se praticamente na década de 1990.

Portanto, a aparente ligação de cidades do Eixo Oeste com o Eixo Norte, por Campo Mourão em direção a Maringá, ocorria por rodovias estaduais. Porém, ao tratar das questões de industrialização e das relações com o estado, essas conexões passaram a acontecer pelas rodovias federais, projetadas longitudinal e diagonalmente para escoar e ligar estas regiões, conforme indicado no II PND e nos programas do Governo Estadual, deixando claro o alinhamento entre os governos na época.

AGRADECIMENTO

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. As autoras agradecem o apoio dos órgãos de fomento à pesquisa: a Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). O CNPq apoia esta pesquisa por meio da Chamada CNPq/MCTI/FNDCT Nº 18/2021. As autoras também agradecem o apoio do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Estadual de Maringá.

5. REFERÊNCIAS

AUGUSTO, M. H. **Intervencionismo estatal e ideologia desenvolvimentista:** estudo sobre a CODEPAR (Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná). Curitiba: Ed. UFPR, 2017.

BELUSSO, Diane. **A formação das cooperativas agrícolas e a expansão da avicultura de abate no oeste paranaense** (1970-2010). in: BOSI, Antônio P. (Org.). Trabalho e trabalhadores no processo de industrialização recente no oeste do Paraná (1970-2010): estudos sobre a cadeia avícola. Jundiaí: Paco Editorial, 2014. p.39-62.

BRASIL. **I Plano Nacional de Desenvolvimento** (I PND): 1972-1974. Brasília, 1971.

BRASIL. **II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND)**:1975-1979. Brasília, 1974.

CASTRO NETO, V. F. Paraná: políticas urbanas, metropolização e humanização das cidades - visão sob o enfoque territorial. **Revista Paranaense de Desenvolvimento** - RPD(122), pp. 123-145, 2012.

CUNHA, F. C. A. **A metrópole de papel: a representação "Londrina Metrópole" na institucionalização da região metropolitana de Londrina.** Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2005.

CORDOVIL, F. C. S.; FARIA, R. S. A dimensão territorial no planejamento do Paraná: planos e instituições nas décadas de 1960 e 1970. In: Seminário de investigação, ensino e difusão do Laboratório Colaborativo: dinâmicas urbanas, património, artes, VIII, 2022, Mértola, Portugal. **Anais**. Portugal: Instituto Universitário de Lisboa, v. 1. p. 31-44.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **PROEI**: Projeto técnico econômico dos Eixos Industriais do Paraná. Curitiba, 1975.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Paraná:** economia e sociedade. Curitiba: IPARDES, 2006. (Coleção clássicos da economia e sociedade paranaense).

IZEPÃO, R. L. **O Planejamento governamental no Paraná. Economia, estado e política econômica**. Maringá: Eduem, 2013.

OLIVEIRA, D. **Urbanização e industrialização no Paraná.** Curitiba: SEED, 2002. (Coleção história do Paraná; textos introdutórios).

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco.** São Paulo, Boitempo, 2013.

PADIS, P. C. **Formação de uma economia periférica: o caso paranaense** (2ª ed.). Curitiba: IPARDES,2006.

PARANÁ. **Objetivos e metas de desenvolvimento (OMD)**. Curitiba: Estado do Paraná, 1975.

PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento/Coordenadoria de Estudos e Projetos. **METRONOR: Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá.** (Vol. I). Curitiba, 1980.

PARANÁ. SEPL. Unidade de Administração de Subprojeto (UAS). SUDESUL/SDU/ MINTER. ***Perfil cidades - METRONOR***. Apucarana,1983

PERIS, A.F. **Trilhas, rodovias e eixos:** um estudo sobre desenvolvimento regional. Cascavel: Edunioeste, 2002. (Coleção Thésis).

REOLON, C.A. Colonização e urbanização da mesorregião oeste do Paraná (1940-2000). **RA'E GA** (on line). Curitiba: UFPR, n.13, p.49-57, 2007.

REOLON, C.A. A desconcentração espacial e a produção do espaço paranaense a partir de meados da década de 1990. in: PEREIRA, S.R.; COSTA, B. P.; SOUZA, E. B. C. (Org.). **Teorias e práticas territoriais:** análises espaço-temporais. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p.147-163

SAGMACS. **Plano de desenvolvimento do Paraná:** documento preliminar**.** [S.I], 1963.

SANTOS, M. **Técnica espaço e tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitex, 1994.

SOARES, K.A.S. **Produção da irregularidade urbana:** gestão, agentes, processos e práticas espaciais no território de Cascavel,PR. Dissertação (Mestrado em Metodologia de Projeto em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá-PR, 2016.

SOLEK, K.A.; CORDOVIL, F.C.S. **Fronteira marcada:** a modernidade pungente nas propostas de industrialização do Eixo Oeste do Paraná. In: Anais do XV Seminário Docomomo Brasil: Arquitetura e urbanismo e a reconstrução do Estado e da sociedade. Anais. São Carlos(SP) IAU e FAU - Universidade de São Paulo, 2024.

TRINTIN, J. G.. **A nova economia paranaense:** 1970 - 2000. Maringá: EDUEM, 2006.

TSCHÁ, O.C.P.; RIPPEL, R.; LIMA, J. F**. Transformação produtiva, urbanização, industrialização e migração no Oeste do Paraná.** XIX Encontro Nacional de estudos Populacionais – Abep, Caxambu-MG, 2010. Disponível em: <http:// www. abep. nepo. unicamp. br/ encontro2010/ docs_pdf/tema_6/abep2010_2132. pdf>. Acesso fev. 2015.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ (UFPR). **Política de desenvolvimento urbano para o Estado do Paraná (PDU)**. Curitiba: UFPR, 1973.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ (UFPR). **Planos Regionais Industriais:** Leste, Norte e Oeste do Paraná (PRI). Curitiba, 1975.

VARGAS, C. R.; SCATOLIN, F. D. Investimentos em transportes, desenvolvimento e o papel do Estado na economia paranaense na segunda metade do século XX. **Revista Paranaense de Desenvolvimento - RPD**, *[S. l.]*, n. 113, p. 83–102, 2007. Disponível em: https://ipardes.emnuvens.com.br/revistaparanaense/article/view/30. Acesso em: 21 dez. 2022

ZUGAIB, E. **A hidrovia Paraguai-Paraná**. Brasília: Funag, 2006.