



XVIII SIMPURB
Simpósio Nacional
de Geografia Urbana 2024 Niterói

Uma agenda para
a democratização
da cidade

3 a 7 DEZ

Universidade Federal Fluminense
Instituto de Geociências - Campus da Praia Vermelha

GT – 20: Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos

O DESVIO DO CAPITAL

Estudo da reconfiguração de um traçado rodoviário regional

Mateus Raniero Zampar
Universidade Estadual de Maringá
mateuszampar@gmail.com

Fabíola Castelo de Souza Cordovil
Universidade Estadual de Maringá
fcscordovil@uem.br

RESUMO: As transformações de estruturação urbana e regional, no âmbito dos transportes e comunicações, provocam impactos significativos sobre o desenvolvimento das cidades. Neste artigo, buscou-se compreender as forças do capital para se manter cada vez mais fluido, através de um desvio rodoviário, um eixo regional localizado no norte do Paraná, destacando os desalinhamentos entre os objetivos dos planos governamentais e as reverberações do novo contorno sobre os aglomerados urbanos. O eixo, objeto de estudo, foi analisado sob parâmetro populacional e de expansão urbana. Desse modo, este trabalho visualiza o conflito entre a necessidade da fluidez do capital e a consideração dos aglomerados urbanos historicamente constituídos.

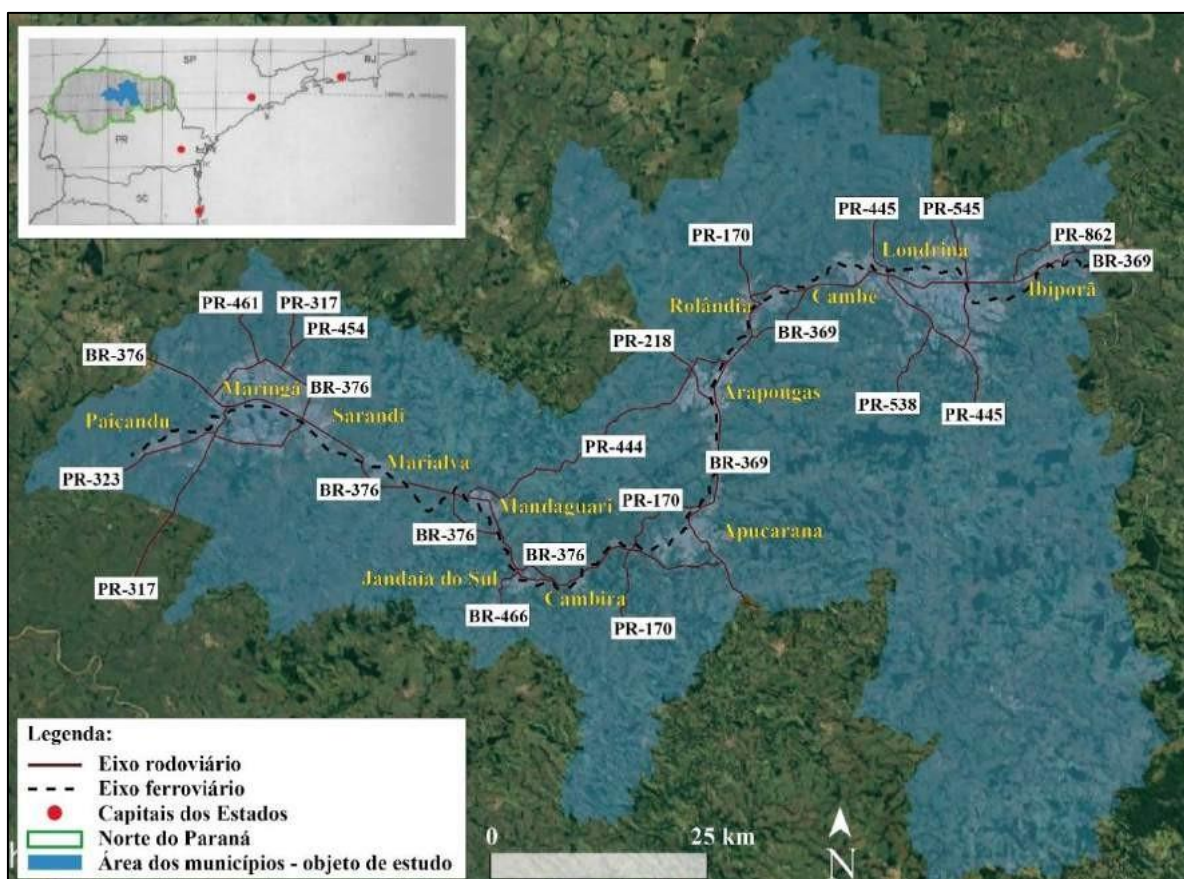
Palavras-chave: contorno viário, desenvolvimento local, economia regional.

1. INTRODUÇÃO

Este artigo problematiza a reconfiguração do traçado de um eixo historicamente constituído, objeto de estudo, que envolveu treze cidades no norte do Paraná: Paiçandu, Maringá, Sarandi, Marialva, Mandaguari, Jandaia do Sul, Cambira, Apucarana, Arapongas, Rolândia, Cambé, Londrina e Ibiporã (Figura 1). A análise dessa transformação do espaço urbano, seus objetos, reconfiguração territorial e relações de produção foram alvo de aprofundamento analítico de autores chave para diversas disciplinas acadêmicas (Park, 1967;

Santos; Silveira, 2011; Santos, 2013; Lefebvre, 2016), os quais podem ser combinados para a caracterização da cidade. Quando se investiga os agentes sociais componentes desses espaços, envolvidos no processo de transformação, consegue-se reconhecer até mesmo por Lefebvre (2016) associado a outros autores (Castells, 1983; Gonçalves, 1999; Villaça, 2001; Castro Neto, 2012; Corrêa, 2017), os efeitos significativos do Estado nos processos de urbanização.

Figura 1. Localização do eixo entre Maringá e Londrina, no norte do Paraná



Fonte: elaboração do autor sobre imagens do Google Earth (2024), Paraná (1980) *apud* Bortolotto e Cordovil (2024)¹.

Na região norte do Paraná, sítio do caso específico estudado, encontram-se as cidades-polo Maringá (PR) e Londrina (PR), distanciadas em aproximadamente 100 quilômetros ao longo de uma linha férrea, que dinamizam, principalmente, as outras onze cidades citadas anteriormente no decorrer do eixo. Além dessas, outras cidades poderiam ser incluídas na

¹ A área dos municípios delimitada pelas autoras (Bortolotto; Cordovil, 2024), além do perímetro do norte do Paraná, corresponde ao território da proposta da Metrópole Linear Norte do Paraná (METRONOR). O plano METRONOR foi iniciado na década de 1980 para o desenvolvimento regional e integrado do Eixo.

análise de hierarquização, por estarem inseridas nas regiões metropolitanas dos municípios-polo. Esse território é exemplo de colonizações mercadológicas ocorridas por ações de companhias de terra. Gonçalves (1999) discorreu sobre as particularidades desse processo envolvido pela empresa colonizadora Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), posteriormente Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), a partir do desenvolvimento do ciclo econômico do café, alicerce econômico da estrutura social e regional, para efetiva colonização. Dessa forma, a materialidade do norte do Paraná se transformou em verdadeira ideologia publicitária, inicialmente com participação mínima do Estado, associada a ações de planificação do território nas formas de assentamento agrícola e urbana, integradas por redes viárias estruturadoras do escoamento de produção (Gonçalves, 1999).

O desenvolvimento do eixo desde a sua implantação é concatenado com as lógicas de produção, tanto é que durante o Ciclo do Café, Roncaglio (1996) afirma que o Governo Estadual se concentrou em medidas estratégicas de integração entre os centros produtores do Estado para o escoamento da produção agrícola pelo porto de Paranaguá (PR). Contudo, novas configurações territoriais são estabelecidas em períodos posteriores. O exemplo que se aprofunda neste artigo é a institucionalização da PR-444, caracterizada como desvio de percurso entre as cidades-polo. O caminho foi reduzido contornando Jandaia do Sul, Cambira e Apucarana, municípios historicamente incluídos na constituição dos planos regionais do Estado, para o desenvolvimento do Eixo Norte do Paraná. Assim sendo, procurou-se verificar os impactos dessa reconfiguração territorial, realizada em concordância com a conservação da circulação do capital, uma vez que a dinâmica do território em um país inserido no sistema capitalista está intrinsecamente relacionada aos ciclos de produção e fluxos de energia. Milton Santos (2013) aborda sobre esse movimento ao tratar dos capitais constantes (maquinado, veículos, sementes especializadas, adubos, fungicidas etc.), os quais demandam maior importância dos capitais fixos (estradas, portos, silos, terra arada etc.), para que haja a constância da circulação, além do aumento do número de fluxos, ou seja, de dinheiro.

Na realidade, o exame territorial desses fenômenos revela a história do ser humano em sucessivas mudanças de interação entre os próprios seres humanos com o território, Santos e Silveira (2011) afirmam que isso se configura como um palimpsesto. Este, caracterizado pelos objetos representativos de cada época, cujos traços podem mostrar as diferentes densidades, em

relação às coisas naturais (florestas, vegetação, forma de relevo etc.) e artificiais derivadas do movimento dos próprios objetos, dos homens, das informações, do dinheiro, bem como das ações (Santos; Silveira, 2011). Santos (2013) complementa, ao explicar esse processo da história humana, que está em progressiva ruptura com o entorno natural, substituindo-o por objetos técnicos: fábricas, estradas de rodagem, estradas de ferro, enfim, pela rede urbana de cidades. Esses objetos são pertencentes a uma produção histórica imbuída na artificialização dos lugares, devido à acumulação de edificações intactas, ou modificadas, ou em processos de substituição por outras construções mais inovadoras, conforme as periodizações de análise da leitura territorial (Santos, 2013). Desse modo, as transformações dos lugares orientam os estudos das produções do espaço urbano e regional organizadas, conforme Park (1967), a partir de fatores primários desse habitat civilizado. Entre os tais fatores, identifica-se a subdivisão em transportes e comunicações que atuam como força dentro da geografia física do local, determinando o esboço geral da planta urbana em consonância com determinadas vantagens ou desvantagens naturais do território. Além da concordância com as capacidades de mobilidades dos indivíduos, ou população, entre as localidades para o acesso aos serviços urbanos. Lefebvre (2016), acrescenta discussões a essa subdivisão descrevendo as redes de cidades como constituídas por uma certa divisão de trabalho (tecnicamente, socialmente, politicamente) interligada por estradas, vias fluviais e marítimas, para garantia das relações comerciais e bancárias, destacando a atuação centralizadora do Estado em regulamentar as relações da rede.

As intervenções estatais devem ser compreendidas de formas mais aprofundadas nesse contexto. Castells (1983) reconhece os efeitos das intervenções do Estado sobre os aspectos econômicos, político-institucionais e nas próprias relações sociais dos sistemas urbanos. Entretanto, o autor alerta sobre tais intervenções corresponderem ao atributo ideológico, por serem derivados das relações de uma classe sobre outras classes contraditórias, essencialmente quando são priorizados os interesses políticos de uma classe social dominante aliados a uma formação tecnocrata. Esta maneira de política urbana, acompanhada pelo desenvolvimento da tecnologia e comunicação, eliminara a noção de obstáculo do espaço com o aumento dos automóveis e sucessivas dispersões urbanas inseridas em um sistema regional de interdependências. De igual modo, esses processos políticos demonstraram os interesses das classes dominantes, desvinculados dos particularismos locais através de planificações urbanas (Castells, 1983). Villaça (2001) contribui para os estudos desses sistemas de escala regional,

afirmando sobre a estruturação do espaço estar sob dominação do deslocamento de informações, energia, capital constante e das mercadorias em geral, eventualmente até da mercadoria força de trabalho. Primordialmente, para a compreensão das intervenções estatais no Paraná partiu-se da investigação de Castro Neto (2012), reúne a visão socioeconômica e territorial do Paraná, interpretando o planejamento territorial deste estado como intervenções ocorridas de forma isolada, nas quais são encontrados ao menos três Paranás distintos no mesmo território. Essa concepção decorre dos desequilíbrios entre as regiões, sejam estruturais, de integração ou de articulação.

As noções sobre as potencialidades das ações estatais, em consonância com as interdependências de uma rede regional de cidades, foram levadas em conta para o delineamento do planejamento urbano e regional do Eixo Norte do Paraná, entre Maringá (PR) e Londrina (PR), caso de estudo apresentado para a análise das forças da produção capitalista sobre o território. Dessa forma, procurou-se investigar, neste artigo, os impactos causados por esta transformação de rotas sobre as cidades do eixo, ou desvio, evidenciando a inferioridade das cidades em relação à necessidade de fluidez do capital, principalmente, reforçada pelas pactuações políticas dos poderes públicos. As análises acerca desse desvio, foram baseadas nas evoluções ou involuções da mancha urbana das onze cidades², além de Paçandu e Ibiporã. Os dados populacionais das cidades se referem ao período de transição entre a passagem do eixo por Jandaia do Sul, Cambira, Apucarana e o desvio realizado entre 1987 e 1988. Esse desvio foi estabelecido pela pavimentação e duplicação da PR-444, ligando as cidades de Arapongas a Mandaguari, sem passar pelas cidades de Jandaia do Sul, Cambira e Apucarana.

Portanto, dividiu-se em duas partes este trabalho, além da introdução e das considerações finais. A primeira contemplou os planos rodoviários formulados em âmbito estadual para integração dos centros produtores do Estado, todavia, revelando os desalinhamentos entre esses planejamentos e as tomadas de decisões políticas. Por último, encontra-se os resultados obtidos com a implantação do desvio, condizentes com a necessidade do capital em se manter cada vez mais fluido e rápido.

² As onze cidades do eixo entre Maringá e Londrina são: Maringá, Sarandi, Marialva, Mandaguari, Jandaia do Sul, Cambira, Apucarana, Arapongas, Rolândia, Cambé e Londrina. Além delas, Paçandu e Ibiporã são cidades conurbadas ao eixo.

2. PLANOS RODOVIÁRIOS PRECEDENTES AO DESVIO

Na primeira metade do século XX, assim como mencionado anteriormente, o norte do Paraná era considerado isolado territorialmente do resto do Estado, Roncaglio (1996) aborda sobre as preocupações do Governo em integrar esta região que mantinha maiores relações comerciais com São Paulo, escoando os principais produtos agrícolas da época, o café e a madeira, para o Porto de Santos (SP). Entre 1930 e 1950, período de ocupação completa das fazendas do Norte com café, são realizadas as primeiras obras de integração entre a região e Paranaguá, representadas principalmente pela construção da Estrada do Cerne (Londrina-Ourinhos-Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá). Entretanto, os planos, até então, eram limitados e não esboçavam uma ação efetiva para a construção e integração de rodovias.

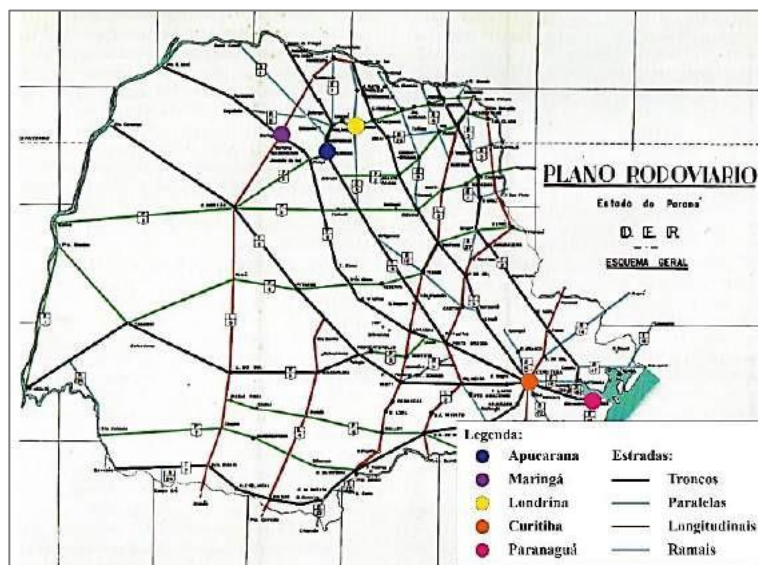
Na década de 1950, o rodoviarismo era tendência nacional para o investimento em infraestruturas, destaca-se as gestões presidenciais de Getúlio Vargas (1951-1954), pelo desenvolvimento das indústrias automobilísticas, e de Juscelino Kubitschek (1955-1960) pela institucionalização do Plano de Metas. Os governos paranaenses reconhecem a cidade de Apucarana, no norte do Paraná, como centro de gravidade da produção cafeeira, desenvolvendo um plano rodoviário em 1951 (Figura 2) para integração entre os centros produtores aos consumidores, no Brasil e no exterior. Nesta época, o norte do Estado continha uma malha rodoviária precária. Londrina estava com uma urbanização incipiente e Maringá acabara de ser fundada. Contudo, o progresso da região em decorrência do afluxo de pessoas para a produção de café levou o Governo do Estado a aprovar o pedido de asfaltamento das principais estradas de escoamento da produção. Nos anos seguintes, o asfalto é importado para a pavimentação do eixo do café (Paranavaí-Maringá-Apucarana-Ortigueira- Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá) (Roncaglio, 1996).

Izepão (2013) aponta que em meados dessa década, o Paraná continuava pouco integrado e os governantes pressionavam para a liberação dos recursos do café para outros setores, como a industrialização. Sendo assim, entre 1955 e 1963, o Governo em parceria com a equipe técnica contratada da SAGMACS³ apresentou o Plano de Desenvolvimento do Paraná

³ A Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS) se baseava nas potencialidades regionais, a partir de escalas de região eram alisadas demandas desde as comunidades locais, até as comunidades de regiões maiores. Diferenciando-se dos outros órgãos de assessoria técnica da época por esta metodologia de pesquisa voltada ao desenvolvimento humanista (Cordovil, 2017).

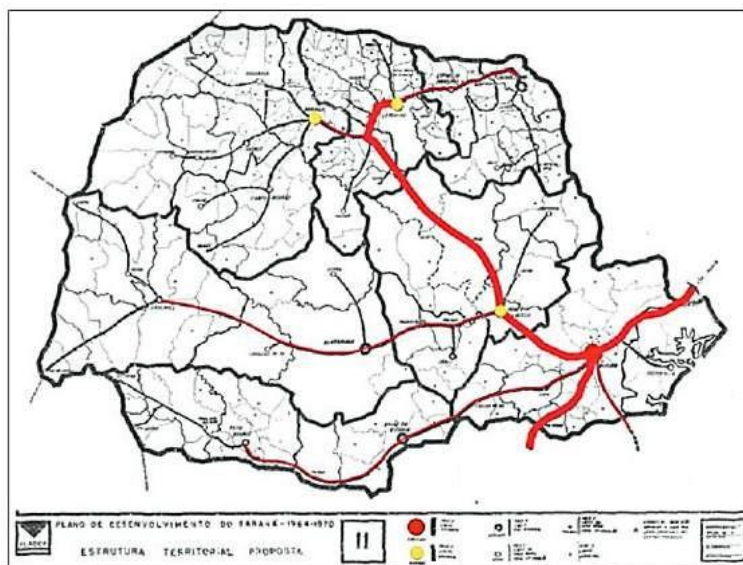
(PDP). Entre as propostas, estava a integração do Estado por meio dos polos de crescimento (Figura 3). Embora este plano nunca tenha sido institucionalizado, principalmente pela instauração do golpe militar em 1964, destaca-se a construção da Rodovia do Café em 1965 (Izepão, 2013). Esta rodovia formada por trechos de estradas federais e estaduais, conecta Apucarana ao porto de Paranaguá.

Figura 2. Plano rodoviário de 1951



Fonte: elaboração do autor sobre imagem de Ronclagio, 1996.

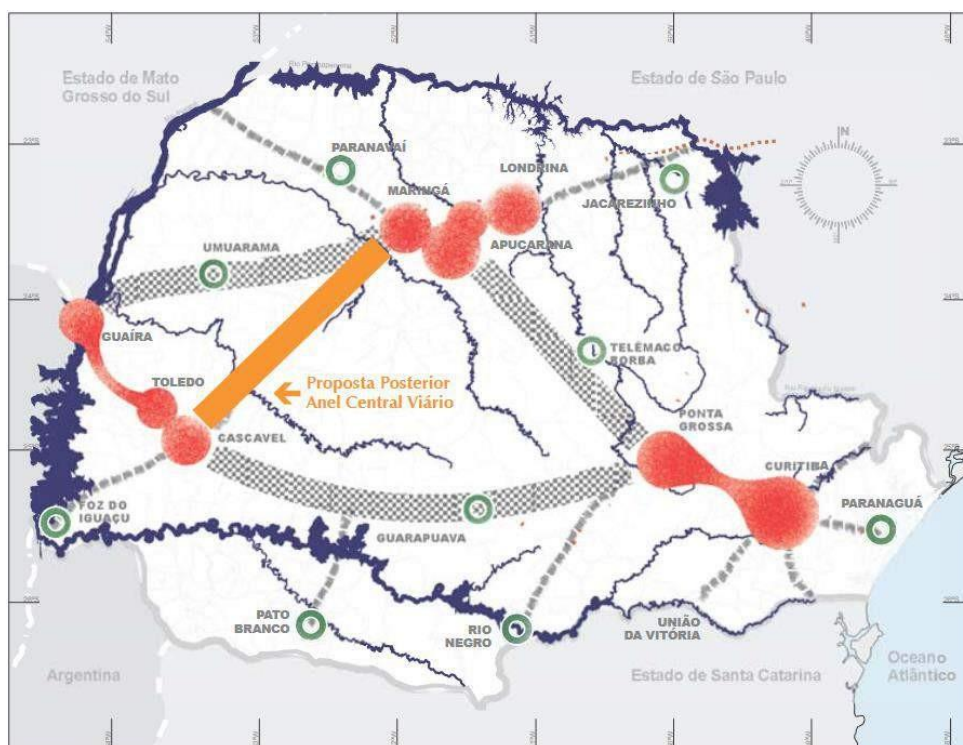
Figura 3. Estrutura territorial proposta pelo PDP, 1963



Fonte: retirado de (Cordovil, 2017). Imagem de Paraná, 1963.

Durante a década de 1970, em meio aos planos de desenvolvimento nacionais, Castro Neto (2012) discorre sobre os esforços do Governo do Estado do Paraná, através de um convênio com a Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul (SUDESUL), o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), o Banco Nacional de Habitação (BNH) e a Organização dos Estados Americanos (OEA), para formular a Política de Desenvolvimento Urbano (PDU/PR), entregue em 1973. A PDU/PR passou a orientar a administração pública, desde a aplicação hierarquizada regionalmente dos recursos nos serviços públicos de infraestrutura social, como educação e saúde, até a infraestrutura territorial de transportes com a interconexão dos elencados três principais eixos urbanos por um anel viário (Figura 4). Os eixos estabelecidos foram o Eixo Norte, Eixo Leste e Eixo Oeste. O trabalho de Castro Neto (2012) vislumbra um Paraná em constante urbanização contida em um processo concentrador de pessoas no território. A partir disso, o dinheiro público é disputado desigualmente entre os aglomerados urbanos de maiores números de habitantes e aqueles menos habitados. Na Figura 4, destaca-se o Eixo Norte, eixo regional ao norte do Estado, entre Maringá e Londrina, considerando as outras cidades do eixo como Apucarana para as políticas de desenvolvimento e integração.

Figura 4. Política de Desenvolvimento Urbano para o Paraná - PDU-PR - 1973

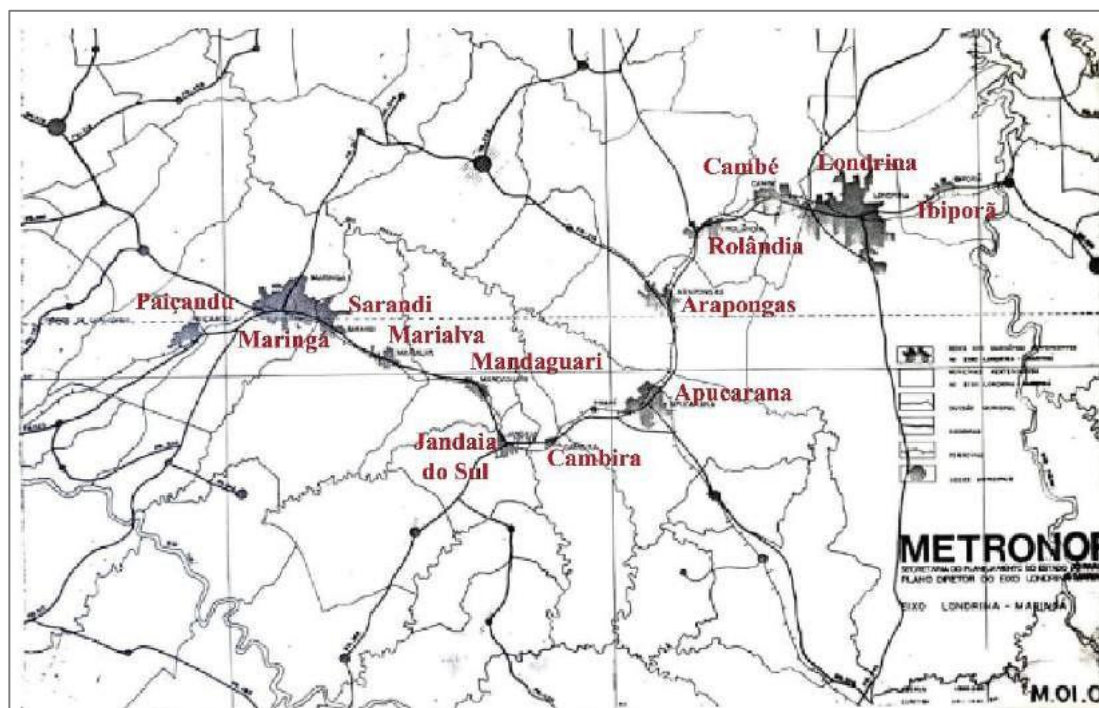


Fonte: retirado de Castro Neto (2012). Imagem de MDA/SDT, 2010.

Os planos demonstravam a importância econômica desse eixo norte para a composição territorial do Estado, reverberando na formulação de um Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá (1979), pela Secretaria de Estado do Planejamento. Cunha (2017), em seu trabalho com entrevistados, analisa que este plano foi o início de um projeto de desenvolvimento industrial, denominado Metrópole Linear Norte do Paraná (METRONOR), elaborado para introduzir racionalidade ao processo de crescimento urbano e de suas potencialidades do eixo, além das cidades adjacentes, Paçandu e Ibiporã (Figura 5). No entanto, o autor elenca motivos relacionados a embates políticos e processos administrativos, os quais ocasionaram o encerramento do projeto na década de 1980 (Cunha, 2017).

Para além disso, outro fator incidiu determinadamente nas interrupções dos trabalhos voltados à Metrópole Linear do Norte do Paraná. A duplicação da PR-444 desviou o eixo das cidades de Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul, por uma conexão direta entre Arapongas e Mandaguari. Por consequência, Cunha (2017) afirma ter havido uma separação na concepção do eixo do projeto METRONOR. No âmbito regional, as cidades Londrina e Maringá passaram a ser vistas separadamente, o que foi reforçado com a criação das regiões metropolitanas separadas, para as respectivas cidades polo, na década de 1990.

Figura 5. Eixo Londrina - Maringá



Fonte: elaboração do autor sobre imagem do Ministério do Interior, Paraná, 1984.

O trabalho de Cunha (2017) sobre o desvio do eixo pela PR-444 traz motivações políticas de municipalismo, as quais contribuíram para a exclusão das três cidades da dinâmica da rede urbana, explanadas pela aparente disputa político-territorial entre os poderes públicos de Apucarana e Arapongas. Porém, precisa-se levar em conta os argumentos utilizados pelo chefe do escritório regional de estudos e projetos do DER, o Senhor Oscar Alberto da Silva Gayer, que relatou a respeito da preferência do Governo do Estado em asfaltar a estrada de terra precedente à PR-444, ao invés da duplicação das rodovias BR- 369 (trecho Londrina-Apucarana) e BR- 376 (trecho Apucarana-Maringá) conforme a determinação dos técnicos do METRONOR. Tais preferências se baseiam em algumas justificativas utilizadas pelo chefe do escritório, enfatiza-se a escolha por uma construção de obra mais curta e com investimentos menos onerosos (Cunha, 2017). Dessa forma, as últimas matérias na mídia acerca do projeto METRONOR convergiram, no final da década de 1980, com o decreto do Governo do Estado para a nomeação da PR-444, denominada “Hermínio Antonio Pennacchi” (Paraná, 1988).

3. ULTRAPASSAGEM DE CIDADES

Os impactos provocados pela duplicação e asfaltamento da PR-444 foram analisados neste artigo a partir da quantidade de população residente por décadas, conforme os Censos demográficos por década, realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1982, 1992, 2000, 2010, 2022) (Tabela 1). O período de recorte para o estudo foi selecionado com base nos dados anteriores e posteriores à duplicação dessa via, para a visualização das possíveis tendências e demarcação dos impactos.

Tabela 1. Relação de aumento ou decrescimento da população residente do eixo Maringá-Londrina entre as décadas de 1980 e 2020

Cidade	1980	Aumento em %	1991	Aumento em %	2000	Aumento em %	2010	Aumento em %	2022
Apucarana	80.245	+18,23%	94.873	+13,65%	107.827	+12,14%	120.919	+7,62%	130.134
Arapongas	54.670	+18,03%	64.528	+32,39%	85.428	+21,91%	104.150	+14,39%	119.138
Cambé	53.857	+37,09%	73.831	+19,44%	88.186	+9,69%	96.733	+10,83%	107.208
Cambira	12.026	-18,52%	9.799	-46,51%	6.688	+8,19%	7.236	+30,73%	9.460

Jandaia do Sul	17.756	+3,91%	18.450	+6,64%	19.676	+3,01%	20.269	+5,62%	21.408
Londrina	301.696	+28,71%	388.331	+15,12%	447.065	+13,34%	506.701	+9,72%	555.965
Mandaguari	24.475	+14,83%	28.105	+11,71%	31.395	+4,02%	32.658	+12,42%	36.716
Marialva	20.557	+10,02%	22.618	+26,90%	28.702	+11,35%	31.959	+30,95%	41.851
Maringá	168.232	+42,62%	239.930	+20,31%	288.653	+23,70%	357.077	+14,72%	409.657
Rolândia	41.452	+5,33%	43.660	+13,17%	49.410	+17,10%	57.862	+23,86%	71.670
Sarandi	21.797	+119,98%	47.950	+48,95%	71.422	+15,99%	82.847	+42,98%	118.455

Fonte: elaboração do autor com base em IBGE (1980; 1991; 2000; 2010; 2022).

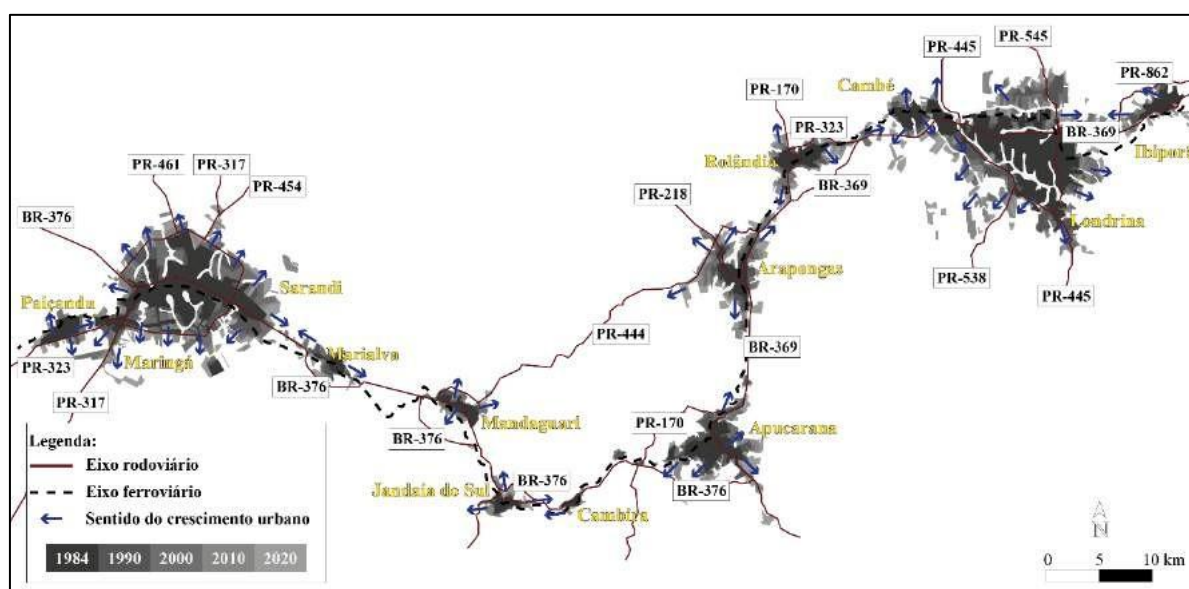
De forma a complementar, acrescentou-se uma figura com relações cartográficas da expansão do aglomerado urbano, das respectivas décadas comparadas pela primeira análise (Figura 6), pois revelou em quais sentidos as cidades se expandiram, mas, também, as possíveis tendências de expansão urbana. Esse conjunto de leituras territoriais demonstraram as vantagens e desvantagens determinadas pelas transformações da rede urbana para os municípios, em corroboração à interligação das cidades pelas rodovias, para a concentração de pessoas e circulação do capital.

A avaliação da Tabela 1 obteve como possíveis associações entre o crescimento populacional e a duplicação da PR-444, inaugurada entre 1987 e 1988, os gradientes de dados por décadas das cidades Apucarana, Arapongas, Cambira e Jandaia do Sul (linhas destacadas na tabela). Apucarana, até a década de 1990, apresentava crescimento similar ao de Arapongas, 18,23% e 18,03% respectivamente, porém observou-se uma desaceleração do crescimento da primeira, nas décadas subsequentes, enquanto Arapongas cresceu em ritmo maior, principalmente entre 1991 e 2000. Esta cidade apresentou também uma desaceleração no ritmo de crescimento, todavia, a proporção de crescimento de Arapongas foi quase duas vezes maior que a de Apucarana. Já a cidade de Cambira, desde 1980, percebeu-se o decréscimo de moradores, acentuando-se após a década de 1990, chegando em 2000 a atingir quase metade da população da primeira década analisada. Contudo, Cambira demonstrou estar em ritmo de

crescimento da população desde 2010, provavelmente por outras dinâmicas territoriais próprias. Jandaia do Sul desde 1980 seguiu um crescimento em ritmo contínuo, em congruência ao desvio das atividades econômicas entre os polos Maringá e Londrina, pela cidade não demonstrar um avanço significativo no aumento populacional. Em relação as outras cidades do objeto de estudo, Cambé, Londrina, Mandaguari, Marialva, Maringá, Rolândia e Sarandi, encontrou-se níveis diferentes de crescimento em cada cidade, predominantemente em ritmo de desaceleração do crescimento, porém, sem possíveis diálogos diretos com a duplicação da PR-444. Destacou-se apenas a especificidade de Sarandi durante o processo, por mais que dobrar a população residente na década de 1990, em relação a década anterior.

Outros horizontes são estabelecidos para esta pesquisa ao se aprofundar sobre a evolução do crescimento, visível na Figura 6. Notoriamente, Mandaguari parece ter sofrido impactos com o desvio, visto que durante as décadas o aglomerado urbano parece acompanhar o eixo regional pela PR-444, expandindo-se no sentido Marialva e Arapongas, sem pretensão de encontrar a mancha urbana de Jandaia do Sul. Assim, a PR-444 acabou se estabelecendo o perímetro norte da cidade de Mandaguari. As outras cidades impactadas pelo desvio, conforme a análise da tabela de crescimento populacional, também foram destacadas nesta evolução do espaço urbano.

Figura 6. Crescimento urbano entre 1984-2020 e sua relação com os eixos regionais



Fonte: elaboração do autor sobre imagens do Google Earth, 1984, 1990, 2000, 2010 e 2020.

Primeiramente, constatou-se a tendência da expansão urbana de Apucarana em se estruturar nas rodovias BR-376 e BR-369, entretanto, ocorreu a dispersão de alguns tecidos urbanos até a década de 1990. Nas décadas subsequentes o crescimento urbano se comportou de forma mais contida, principalmente no entorno do núcleo urbano. Após a consolidação do desvio, Apucarana se expandiu significativamente, porém, distante das lógicas de conurbação urbana observada em outras cidades do eixo de estudo. Corroborando a este distanciamento, verificou-se na expansão da cidade de Arapongas o sentido da mancha urbana predominantemente em direção a Mandaguari e Rolândia, bem como para Apucarana. Porém de forma mais lenta e menos significativa em comparação aos outros sentidos de crescimento. Observando as cidades de Cambira e Jandaia do Sul, identificou-se uma expansão urbana pouco expressiva nas últimas décadas, evidenciada nos sentidos dos eixos rodoviários. Cambira, em validação do decréscimo populacional, aumentou apenas no sentido para Jandaia do Sul.

Já as outras cidades do eixo entre Maringá e Londrina não foram detectadas conexões diretas entre o desvio do eixo pela PR-444 e o crescimento do aglomerado urbano. Acrescentou-se a visualização desse crescimento as cidades de Paiçandu e Ibiporã pela incidência frequente do processo de conurbação entre os municípios de Maringá e Londrina, respectivamente, dificultando a delimitação exata do limite entre um aglomerado urbano e outro. Maringá, cidade polo a Oeste do eixo, cresceu e tende a continuar o crescimento para todos os sentidos da mancha, essencialmente acompanhando os eixos rodoviários. Ao mesmo tempo, Londrina, embora tenha aparentado se expandir significativamente de forma dispersa no sentido sudoeste, pela incidência de loteamentos e condomínios fechados longínquos do núcleo urbano. Os aglomerados urbanos de Marialva, Rolândia e Cambé atestaram estar majoritariamente se estruturando nos eixos rodoviários, manifestando uma tendência de futura conurbação com as cidades adjacentes. Sarandi também comprovou estar se expandindo no sentido a BR-376, porém o crescimento mais expressivo ocorreu paralelamente aos bairros de Maringá.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O aglomerado urbano existente no eixo entre Maringá e Londrina foi estruturado substancialmente nos eixos rodoviários, por mais que historicamente tenha se originado a partir do eixo ferroviário. Desse modo, qualquer alteração nessa lógica de transporte entre as cidades-polo impactou as dinâmicas urbanas e territoriais dos municípios contidos no eixo. Por

consequente, o desvio do capital e energia pela PR-444 provocou transformações nas cidades relacionadas diretamente ao contorno, como Arapongas, Apucarana, Cambira, Jandaia do Sul e Mandaguari.

Historicamente, no contexto do planejamento governamental do Paraná, encontra-se planos de integração e desenvolvimento do Estado que continham todas as cidades do objeto de estudo em conjunto, a partir do próprio rodoviarismo e de eixos de desenvolvimento. A Metrópole Linear do Norte do Paraná (METRONOR), último dos planos desenvolvidos, representava o anseio do poder público estadual pela continuação dos planos regionais de integração. O eixo regional do norte do Paraná, desde o ciclo do café em desenvolvimento, seria fortalecido, conformando-se como polo estadual. Contudo, notou-se o rompimento do compromisso de integração entre as cidades a partir da instalação da PR-444, quando Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul foram ultrapassadas. Dessa forma, registrou-se um desalinhamento entre os planos governamentais, desenvolvidos no século XX até a década de 1980, e a instalação do desvio rodoviário. As três cidades, já não mais pertencentes ao eixo de conexão direta entre Maringá e Londrina, foram se distanciando da lógica de metrópole linear, expandindo no decorrer das últimas décadas por outras dinâmicas territoriais. Os mesmos crescimentos populacionais e de expansão urbana não foram identificados em Mandaguari e Arapongas, cidades de ligação entre a PR-444, as quais tendem a condizer com o desenvolvimento dos outros aglomerados urbanos de conexão direta entre as cidades polos.

A fluidez do capital, evidenciada pela preferência dos transportes e comunicações em seguir linhas diretas de circulação, vislumbra a não consideração da importância do eixo para as cidades estabelecidas historicamente pelos planos governamentais de estruturação regional. Destacou-se, também, que a prioridade presente durante a consolidação do desvio foi a implantação de um caminho mais curto e rápido.

5. AGRADECIMENTOS

Os autores 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).

6. REFERÊNCIAS

BORTOLOTTI, I. S.; CORDOVIL, F. C. de S. Os alcances da proposta da metrópole linear no norte do Paraná na década de 1980. **18 SHCU - Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, submetido à publicação, 2024.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana**. 3. ed. Rio de Janeiro/RJ: Editora Paz e Terra S/A, 1983. v. 48

CASTRO NETO, V. F. de. Paraná: políticas urbanas, metropolização e humanização das cidades - visão sob o enfoque territorial. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, [s. l.], n. 122, p. 123–145, 2012.

CORDOVIL, F. C. de S. **As filiações teóricas dos escalões territoriais de análise do Plano de Desenvolvimento do Paraná elaborado pela SAGMACS**. Recife/PE: Anais do III SUUB - Seminário Urbanismo e Urbanistas no Brasil, Urbanistas e urbanismo moderno: trajetórias múltiplas e juízos historiográficos, 2017. Disponível em: http://www.lup-ufpe.net.br/3suub/anais/3SUUB_anais.pdf. Acesso em: 2 abr. 2024.

CORRÊA, R. L. **Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão**. São Paulo/SP: Contexto, 2017. (A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios).

CUNHA, F. C. A. da C. Metronor – Metrópole Linear Norte do Paraná: Um Resgate do Planejamento Regional no Norte do Paraná nas décadas de 1970 e 1980. **Geografia - Universidade Estadual de Londrina, Departamento de Geociências**, [s. l.], v. 16, n. 1, p. 5–38, 2017.

GONÇALVES, J. H. R. **Quando a imagem publicitária vira evidência factual: versões e reversões do norte (novo) do Paraná – 1930/1970**. Maringá/PR: EDUEM, 1999. (Maringá e o norte do Paraná).

IBGE. **Censo demográfico: dados gerais, migração, instrução, fecundidade, mortalidade**. Rio de Janeiro/RJ: IBGE - Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1982. (IX RECENTEAMENTO GERAL DO BRASIL - 1980).

IBGE. **Censo demográfico 1991: resultados preliminares**. Rio de Janeiro/RJ: IBGE - Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1992.

IBGE. **Censo demográfico 2000: Características da população e dos domicílios**. Rio de Janeiro/RJ: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2000.

IBGE. **Censo demográfico 2010: Características da população**. Rio de Janeiro/RJ: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 24 jul. 2024.

IBGE. **Censo demográfico 2022: Características da população**. Rio de Janeiro/RJ: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 24 jul. 2024.

IZEPÃO, R. L. **O planejamento Governamental no PR: economia, Estado e política econômica**. 1. ed. Maringá/PR: EDUEM, 2013.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. Itapevi/SP: Nebli, 2016.

PARANÁ. **Lei nº 8731, de 04 de janeiro de 1988. Denomina “Hermínio Antonio Pennacchi”, a rodovia estadual PR-444**. Diário Oficial no. 2685. Curitiba, PR, 1988.

Disponível em:

<https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=7450&indice=4&anoSpan=0&anoSelecionado=0&isPaginado=true>. Acesso em: 26 jul. 2024.

PARANÁ, M. do I.-S. **Perfil do Aglomerado Urbano de Londrina e Maringá**. Apucarana, PR, 1984. (Projeto Especial Cidades de Porte Médio – COM/BIRD Subprojeto aglomerado urbano de Londrina e Maringá)., 1984.

PARK, R. E. **A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano**. Rio de Janeiro/RJ: Zahar Editores, 1967. (O Fenômeno urbano / org. por Otavio G. Velho). v. 1

RONCAGLIO, C. **Das Estradas às Rodovias: Meio Século do Rodoviarismo do Paraná**. Curitiba/PR: DER: DEAP, 1996.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional**. 5. ed. São Paulo/SP: Editora da Universidade de São Paulo, 2013. (Coleção Milton Santos).

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI**. 15. ed. Rio de Janeiro/RJ: Editora Record, 2011.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo/SP: Studio Nobel : FAPESP : Lincoln Institute, 2001. v. 1