



GT – “09”: “Geografia histórica urbana”

ENTRE O ARCAICO E O MODERNO: DINÂMICAS DO PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO NO EIXO NORTE DO PARANÁ (1930-1980)

Autor(01): Arthur Faiotto Carneiro

Filiação institucional: Universidade Estadual de Maringá (UEM)

E-mail: arthurfaiottobr@gmail.com

RESUMO: O artigo de cunho histórico, analisa o processo de modernização através da indústria, com o objetivo de superar elementos arcaicos, amplamente discutidos na década de 1970 por autores como Francisco de Oliveira e Milton Santos. Ao traçar um paralelo com o Eixo Norte do Paraná, observa-se que a região vivenciou um processo de consolidação territorial, inicialmente centrado na produção de café, dependente de São Paulo. Com a chegada da industrialização na região, culminou no projeto de uma região metropolitana, o qual, no entanto, não se institucionalizou devido a questões políticas. A pesquisa foi realizada por meio de uma abordagem qualitativa, com revisão bibliográfica e documental. Os resultados indicam que, em sua busca pela modernização, o Eixo Norte lidou com a coexistência de elementos modernos e arcaicos ao longo do seu processo de formação territorial.

Palavras-chave: Planejamento-Regional; Modernização; Desenvolvimento.

1. INTRODUÇÃO

A modernização através da industrialização, como elemento condicionante a superação da dependência e do subdesenvolvimento foi uma pauta muito debatida, na década de 1970, por autores como Francisco de Oliveira (1972) e Milton Santos (1977). Esta reflexão, destaca o

subdesenvolvimento como uma situação econômica e histórica marcada pela coexistência de setores arcaicos e modernos.

A evolução das cidades em países "subdesenvolvidos" rumo ao status industrial é explicada por um modelo de crescimento econômico que introduz inovações tecnológicas, embora essa concentração de atividades modernas, em determinadas regiões, limite o desenvolvimento em outras áreas (Santos, 1977). O Brasil, ao longo do século XX, vivenciou uma expansão da produção industrial que incorporou relações modernas dentro de um sistema arcaico, permitindo a liberação de mão de obra e sustentando a acumulação industrial nas cidades (Oliveira, 1972).

Desde o final da década de 1940, a explosão urbana se tornou central nas teorias de modernização e no planejamento, especialmente durante os anos 1950, quando a população urbana cresceu significativamente. Contudo, a ascensão militar, em 1964, trouxe uma recessão e, posteriormente, um novo ciclo de crescimento industrial. A década de 1970 foi marcada por uma crise institucional que influenciou o planejamento territorial e acelerou a urbanização tendo, como consequência, o aumento da pobreza nas áreas urbanas. Ao chegar à década de 1980, o Brasil enfrentou mudanças no contexto urbanístico e nas dinâmicas metropolitanas, evidenciando uma nova realidade, mas ainda refletindo as permanências das décadas anteriores, ressaltando que a cidade nunca é completamente sincrônica (Feldman, 2014).

O processo de modernização e industrialização no estado do Paraná ocorreu de maneira tardia, em comparação a outros estados brasileiros, influenciado por fatores históricos, econômicos, geográficos e políticos. Antes da década de 1930, a produção industrial limitava-se a região dos Campos Gerais e Curitiba. A ocupação do Norte do Paraná, com a colheita do café, catalisou o crescimento econômico do estado, elevando sua produção de café de aproximadamente 0,4% para cerca de 60% do total nacional entre 1940 e 1960 (Padis, 1981).

Café este que, por falta de infraestrutura para seu escoamento em território paranaense, facilitou sua saída pelo estado de São Paulo, o que prejudicou a economia estadual e gerou dependência de São Paulo. Contudo, a inversão dessa tendência ocorreu com a construção de rodovias que ligaram o Norte do Paraná ao Porto de Paranaguá, aumentando as exportações e escancarando a dependência da economia paranaense em relação a São Paulo (Padis, 1981).

Com a diminuição da relevância do café na década de 1960, o estado do Paraná iniciou um processo de reorganização por meio da criação de planos estaduais que buscavam uma

reestruturação territorial e econômica, com foco na industrialização que já ocorria há décadas em São Paulo. Nesse contexto, o norte do Paraná se destacou, especialmente as regiões de Maringá e Londrina, que vivenciaram um rápido processo de industrialização que atraiu a atenção do governo estadual. Isso resultou na proposta de formação de uma área metropolitana que interligaria o Eixo Norte do estado (Cunha, 2007).

A implementação da Metrópole Linear Norte do Paraná (Metronor) tinha como objetivo consolidar a modernização que a industrialização poderia trazer ao Eixo Norte do estado, considerando os potenciais de crescimento urbano que a região já apresentava. No entanto, o principal desafio enfrentado pela industrialização na área era a necessidade de controlar a poluição dos rios que abasteciam as cidades. Além disso, o contexto político da época se tornou um obstáculo significativo para a efetivação do maior projeto de modernização do norte paranaense (Cunha, 2007). Através de uma revisão bibliográfica e documental, a pesquisa tem como objetivo analisar como os elementos arcaicos e modernos agiram nas dinâmicas do Norte do Paraná (1930-1980).

2. A CONSOLIDAÇÃO DA MODERNIDADE ATRAVÉS DA INDUSTRIALIZAÇÃO

Em seu ensaio: "Crítica à razão dualista/o ornitorrinco" de 1972, Francisco de Oliveira define o subdesenvolvimento como uma situação econômica e histórica única, que é formada pela diferença entre um setor arcaico e um setor moderno. No entanto, essa ideia de ser única não se mantém, pois, esse tipo de divisão pode ser encontrada em quase todos os sistemas e em quase todos os períodos da história (Oliveira, 1972).

A palavra modernização, foi e continua sendo objeto de intensa discussão semântica. Para Santos (1972), a modernização não é um fenômeno universal e homogêneo. Ela se manifesta de maneiras diferentes em diferentes contextos, especialmente entre países "desenvolvidos" e "subdesenvolvidos". O autor critica a ideia de que a modernização traria automaticamente progresso e desenvolvimento para todos.

Santos (1977) afirma que os países "subdesenvolvidos" não são apenas paisagens que se formaram ao longo do tempo, mas também espaços que foram moldados ou remodelados.

Em países com uma longa história de urbanização, o legado do passado é, sem dúvida, um fator importante. No entanto, em todos os casos, há também a influência de países mais "desenvolvidos". As configurações atuais desses espaços são resultado de várias mudanças ao longo do tempo, e poderíamos criar uma classificação de países "subdesenvolvidos" com base nessas combinações de mudanças.

O "subdesenvolvimento" parecia ser a maneira típica das economias que ainda não eram industriais, mas que estavam sendo influenciadas pelo capitalismo, passando assim para formas mais avançadas desse sistema. No entanto, essa ideia ignora o fato de que o subdesenvolvimento é, na verdade, resultado da expansão do sistema econômico. Em resumo, o subdesenvolvimento é uma estrutura capitalista, e não apenas um fenômeno histórico. O autor destaca a dependência pela famosa relação entre centro e periferia, onde as economias mais desenvolvidas (centro) influenciam e dominam as economias menos desenvolvidas (periferia) (Oliveira, 1972).

É fundamental fazer uma diferença entre os países que têm uma longa história de urbanização e aqueles que começaram a vivenciar esse fenômeno mais recentemente. Nos primeiros, a modernização traz novas estruturas que se sobrepõem às antigas nas cidades, causando mudanças em resposta ao contato com novas realidades. Já nos países do segundo grupo, a organização acontece de forma repentina, criando ao mesmo tempo duas formas integradas de economia urbana (Santos, 1977).

No Brasil, discussões sobre esse assunto retomam a revolução de 1930, que marca o fim de um ciclo e o início de outro, na economia brasileira. O declínio da economia agrário-exportadora e o início da produção industrial. Após a crise de 1929, a produção de café no Brasil passou a enfrentar um regime desordenado, com períodos de estímulo e outros de contração violenta. Esses altos e baixos podiam causar grandes desperdícios. Para regular esse crescimento ou diminuição, foi necessário o controle do governo (Oliveira, 1972).

A manutenção, ampliação e combinação do padrão "arcaico" com novas relações de produção no setor agropecuário têm, em relação aos impactos nos setores urbanos, uma importância significativa. Isso permitiu um crescimento extraordinário da indústria e dos serviços, contribuindo de duas maneiras: primeiro, fornecendo grandes grupos populacionais que formaram a reserva de mão de obra nas cidades, o que possibilitou uma redefinição das relações entre capital e trabalho, ampliando as oportunidades de acumulação industrial (Oliveira, 1972).

A agricultura teve um papel crucial na expansão do sistema industrial, não apenas ao disponibilizar mão de obra, mas também ao assegurar a oferta de alimentos. O modo de interpretação frequentemente ligado à industrialização, tanto na América Latina quanto no Brasil, e que fundamenta uma teoria modesta da integração latino-americana, concentra-se principalmente nas relações externas das economias capitalistas da região. Assim, essa abordagem transforma a teoria do subdesenvolvimento em uma teoria da dependência (Oliveira, 1972).

As cidades foram, por definição, os centros da economia industrial e de serviços. O crescimento urbano foi, portanto, uma consequência da desruralização do produto. Nesse contexto, quanto menor a participação das atividades agrícolas na economia, maior se tornou a taxa de urbanização. A aceleração do crescimento, que teve a indústria como foco principal, exigiu que as cidades brasileiras se transformassem nos centros desse novo ciclo de expansão. Isso demandou uma infraestrutura e serviços que anteriormente as cidades brasileiras não possuíam (Oliveira, 1972).

Um dos principais desafios enfrentados pelas metrópoles latino-americanas, no contexto das organizações interamericanas, está relacionado à questão da habitação. No final da década de 1930, esse tema foi reconhecido como um problema compartilhado e um dos mais significativos que afetam os países das Américas (Feldman, 2014).

A evolução da maioria das cidades em países "subdesenvolvidos" em direção ao status industrial, pode ser explicada pelo modelo de crescimento econômico baseado na introdução de inovações tecnológicas para a época. A concentração de atividades modernas em um único lugar ou região de um país limita, reduz ou elimina as oportunidades de desenvolvimento de atividades modernas em outras áreas. A industrialização concentrada causa uma reestruturação do emprego tanto no centro quanto na periferia, mas de formas diferentes. A evolução de cidades que têm uma indústria diversificada e integrada voltada para um status terciário se deve, em grande parte, a atividades que fazem parte do sistema de fluxos (Santos, 1977).

A expansão da produção industrial no Brasil aconteceu através da introdução de relações modernas em um sistema arcaico, ao mesmo tempo em que essas relações arcaicas foram reproduzidas no novo contexto. Essa abordagem serviu como uma forma de conciliar a acumulação global, onde a inserção de novas relações no ambiente arcaico liberou mão de obra que sustentou a acumulação industrial nas cidades (Oliveira, 1972).

Desde o final da década de 1940, a explosão urbana nos países classificados como "subdesenvolvidos" tornou-se o foco das atenções nas teorias da modernização, nas políticas de desenvolvimento, na formulação do conceito de subdesenvolvimento e na análise das questões urbanas e regionais. Nesse contexto, a década posterior, de 1950, pode ser vista como um período de formulação e proposição de caminhos para o planejamento no Brasil, diante dos desafios apresentados por urbanistas desde a década de 1930 e dos novos obstáculos impostos pela realidade urbana, que culminaram na consolidação da “metrópole gigante” (Feldman, 2014).

As abordagens sobre a metrópole desenvolvidas ao longo dos anos 1950 forneceram um panorama da reflexão sobre o planejamento urbano, especialmente em relação à condição das metrópoles. Mudança na participação da indústria na renda interna só começam a acontecer a partir de 1956, quando, pela primeira vez, a renda do setor industrial ultrapassa a da agricultura. Essas discussões antecederam a institucionalização de políticas voltadas para as áreas metropolitanas na esfera federal, a partir de 1964, em meio ao regime autoritário (Feldman, 2014).

Ainda durante a década de 1950, a população urbana do Brasil aumentou em 60%, com um terço desse crescimento ocorrendo em áreas metropolitanas. Na Região Sudeste, onde estavam localizadas as únicas duas cidades com mais de um milhão de habitantes – São Paulo e Rio de Janeiro, a taxa de urbanização já se aproximava de 60%. São Paulo, no epicentro das transformações qualitativas e quantitativas da indústria, ultrapassou a população do Rio de Janeiro nesse período. Nos principais centros urbanos do país, as periferias já estavam estabelecidas, refletindo as precariedades características de cada região (Feldman, 2014).

Essa década pode ser vista como o período de maior esperança no planejamento e nas suas possibilidades, consideradas como uma atribuição privilegiada do Estado. No Brasil, este foi um tempo de otimismo modernizador, inserido no contexto do nacional-desenvolvimentismo, que se manifestou por meio do Plano de Metas e da transferência da capital para Brasília. Esse otimismo, que emergiu após a Segunda Guerra Mundial, precedeu a mudança para um cenário de pessimismo e críticas radicais ao planejamento que se espalharam pelo mundo ocidental no final da década de 1970 (Feldman, 2014).

Na década de 1960, com a ascensão dos militares ao poder a partir de 1964, o país digere uma grave recessão (1963-1967) no qual as reformas institucionais realizadas pelo regime

autoritário, fazem com que a indústria brasileira passe por um novo ciclo de rápido crescimento e mudanças estruturais a partir de 1968. Apesar das promessas de liberalização do novo regime, o Estado teve um papel ativo na expansão do mercado interno e na promoção das exportações de produtos manufaturados (Suzigan, 1988).

Ainda que a atuação do Estado, entre meados da década de 1960 e o final dos anos 1970, tenha sido fundamental para integrar a estrutura industrial e fortalecer o processo de industrialização, as políticas adotadas apresentaram falhas e lacunas em relação à política industrial. Essas deficiências contribuíram para a formação de uma mentalidade protecionista, agravaram o atraso tecnológico e mantiveram a indústria com baixos níveis de eficiência e pouca competitividade. As políticas de industrialização implementadas desde os anos 1950 foram principalmente defensivas, caracterizadas por um protecionismo excessivo e duradouro. Como resultado, desenvolveu-se uma indústria com alto grau de ineficiência, tornando-a não competitiva tanto no mercado interno quanto no internacional, além de apresentar poucas inovações tecnológicas (Suzigan, 1988).

Paralelo aos conflitos da industrialização, a década de 1970, reflete a crise institucional e passa a ser significativa para o planejamento territorial. Segundo Feldman (2024) a década é caracterizada como um condensador de contextos, reunindo heranças do passado, um presente marcado por autoritarismo e um futuro cheio de esperanças. Esses elementos influenciaram o planejamento territorial em todas as esferas de poder.

Foi durante a ditadura civil-militar que houve um avanço significativo na criação de um sistema de planejamento, que incluiu o planejamento territorial. O rápido crescimento continuou a ser um objetivo, mas estava fundamentado em uma estrutura institucional que priorizava a segurança nacional, a centralização do poder da União sobre os estados e municípios, e a integração regional como meio para atrair grandes grupos industriais, tanto nacionais quanto estrangeiros (Feldman, 2024).

Em 1970, os resultados do Censo mostraram uma taxa de urbanização no país superior a 55%, acompanhada pela duplicação do número de moradias improvisadas. Os domicílios pobres, que em 1960 eram predominantes nas áreas rurais, passaram a ser igualmente comuns nas zonas urbanas. A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), criada em 1967 e realizada anualmente a partir de 1971, revelou que cerca de 42% da população total tinha uma renda domiciliar per capita abaixo da linha de pobreza em 1976 (Feldman, 2024).

Na mesma década, Celso Furtado passou a discutir o conceito de cultura e sua importância para a teoria do desenvolvimento, reconhecendo que as ferramentas da economia eram insuficientes para compreender os problemas do Brasil e do mundo. Em 1974, em sua obra "O mito do desenvolvimento econômico", ele questiona a ideia de desenvolvimento como uma versão da noção de progresso, considerando-a um mito inalcançável para os países "subdesenvolvidos" (Feldman, 2024).

Com a chegada da década de 1980, além de mudanças políticas, outras aconteceram no contexto urbanístico e na configuração das áreas metropolitanas, que passaram a ser mais dispersas do que concentradas. Destaque para as alterações nas dinâmicas demográficas, quantitativas e espaciais no Brasil (Feldman, 2014). Como destaca Lepetit (2001, p. 145): a cidade, de fato, “nunca é absolutamente sincrônica.”

3. O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO EM MEIO AO ARCAICO NO NORTE DO PARANÁ

O processo de modernização através da industrialização, no estado do Paraná, ocorreu de forma mais tardia em comparação a outros estados do Brasil e ao país como um todo, devido a uma combinação de fatores históricos, econômicos, geográficos e políticos. Contudo, é preciso contextualizar o processo de consolidação do Norte do estado, que teve papel determinante neste processo (Padis, 1981).

A história revela que a consolidação da colonização no Norte do Paraná foi marcada pela economia cafeeira a partir da década de 1930. Isso foi resultado de uma combinação de vários fatores, entre os quais destacam-se: a colonização feita pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP/CMNP), a qualidade das terras para o cultivo do café, a situação econômica nacional após a crise de 1929 e, de maneira significativa, o avanço da industrialização em São Paulo a partir de 1930 (Padis, 1981).

A proposta de desenvolver a região do Norte do Paraná foi além da simples colonização da área, buscou-se também fomentar o desenvolvimento agrícola, a urbanização e a infraestrutura local. Assim, a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), de origem inglesa, adquiriu as terras do Estado e iniciou o processo de colonização em 1925. A Companhia teve

como objetivo consolidar uma rede urbana composta por quatro polos principais, sendo elas: Londrina (1934), Maringá (1947), Cianorte (1953) e Umuarama (1955) situadas a distâncias relativamente iguais entre si (Padis, 1981).

Padis (1981) destacou que, em um período em que a economia brasileira enfrentava uma crise, com decréscimo na produção em vários ramos de atividade, encontraram-se recursos para iniciar a ocupação de uma extensa área que, embora tivesse potencialidades amplamente proclamadas, era praticamente desconhecida e totalmente desprovida de infraestruturas.

Até a década de 1930, a produção industrial no Paraná estava principalmente relacionada à produção de erva-mate e madeira, servindo tanto o mercado externo quanto o brasileiro, especialmente na região Sudeste. Contudo, as interações comerciais no mercado local paranaense eram limitadas. As indústrias estavam concentradas na região conhecida como “Paraná tradicional”, que abrange os Campos Gerais, Curitiba e seus arredores, assim como a área litorânea, uma inexpressiva economia industrial e desarticulada com o restante do território paranaense, que estava em processo de ocupação (Leão, 1989).

Com a ocupação do Norte do Paraná, há um crescimento na economia do estado, impulsionado pela colheita do café que muito bem se adaptou as terras da região. Assim a atividade econômica passou a ser a cafeicultura. Em menos de 50 anos, o Paraná aumentou sua produção de café de aproximadamente 0,4% para cerca de 60% do total produzido no Brasil. Embora quase não haja dúvida de que, na década de 1930, os cafezais paranaenses eram, em grande parte, uma extensão dos paulistas, a disposição do governo estadual em apoiar e proteger essa atividade em seu território gerou uma oposição entre os interesses dos dois estados (Augusto, 1978).

Desde 1920 a cafeicultura paranaense experimentou um crescimento contínuo, apresentando oscilações bienais que resultavam, exclusivamente, da alternância natural entre safras boas e ruins. Esse movimento ascendente alcançou seu auge em 1939. Durante o período difícil da economia brasileira, que se estendeu da crise de 1929 até 1945, o café cultivado no Norte do Paraná passou por uma evolução progressiva, embora lenta. O avanço dessa atividade econômica foi mais influenciado pela expansão da economia cafeeira paulista do que por um esforço produtivo originado no próprio Paraná (Padis, 1981).

Desde sua ocupação até quase a metade da década de 1960, o Norte do Paraná permaneceu praticamente isolado do resto do estado, principalmente devido à completa falta de

meios de comunicação entre as regiões. Esse isolamento resultou em um círculo vicioso que causou sérios prejuízos à economia paranaense, não apenas porque provocava a evasão de uma parte significativa da renda gerada no estado, mas também porque o Norte vinculava-se e, acima de tudo, tornava-se cada vez mais dependente de São Paulo (Padis, 1981).

Entre as dificuldades econômicas enfrentadas pelo estado do Paraná, o escoamento da produção cafeeira era uma das principais, uma vez que não havia um plano de integração estadual. Isso resultava em um fluxo de escoamento das safras principalmente pela ferrovia, em direção ao estado de São Paulo, de onde os produtos eram enviados até o Porto de Santos, na qual os exportadores demonstravam uma clara preferência por São Paulo. Esse problema afetou o Paraná e perdurou por pelo menos duas décadas (Padis, 1981).

A partir do momento em que se consolidou uma ligação rodoviária entre a região produtora e o principal porto paranaense, houve uma inversão na tendência dos exportadores, resultando em um aumento contínuo no volume de exportações pelo porto de Paranaguá a cada ano. Este porto, por sua vez, foi ganhando importância com base nos esforços governamentais para melhor equipá-lo, tornando-se um apêndice do porto de Santos, uma vez que suas funções comerciais eram predominantemente lideradas pelo porto paulista. Dessa forma, pode-se afirmar que o que aconteceu com o porto de Paranaguá simboliza as relações de dependência e periferia da economia paranaense em relação ao centro dinâmico industrial do país. Em outras palavras, o moderno, que já havia consolidado o seu espaço (São Paulo) e o arcaico, que almejava alcançar o mesmo status, ainda que de forma atrasada (Paraná) (Padis, 1981).

Para Santos (2017), a ligação de transportes tem duas funções distintas, quando transporta mercadorias, o transportador pode criar ligações entre as atividades de dois sistemas de fluxo. Por outro lado, pode se tornar um comerciante. Nesse caso, a ligação pode envolver-se diretamente em uma atividade que pode ser relacionada a um dos dois sistemas econômicos.

Na década de 1950, o Paraná se destacou como o principal produtor nacional de café, superando São Paulo, que, por sua vez, já experimentava uma aceleração do seu crescimento e desenvolvimento industrial. Ao mesmo tempo, a cafeicultura brasileira enfrentou desafios no mercado internacional, resultando em uma diminuição da demanda e dos preços do produto. Neste período, a produção de café sustentava praticamente a renda do estado do Paraná, além de subsidiar a indústria paulista, ajudando a aliviar os déficits orçamentários nacionais (Padis, 1981).

Contudo, o café, a nível nacional, que já havia entrado em declínio em décadas anteriores, viu entre 1965 e 1967, o governo federal adotar a política de erradicação de cafezais, buscando reduzir a produção nacional e equilibrar a oferta com a demanda. Essa medida resultou na remoção de 96.915.998 pés de café no Paraná, sendo 36,7% deles na região de Londrina e 35,9% na região de Maringá. No entanto, outro fator que contribuiu para esse declínio, foram as geadas a partir de 1966, que causaram uma redução significativa no volume produzido (Padis, 1981).

Com a diminuição da importância do café, as mudanças e transformações no Paraná contribuíram para acentuar as desigualdades no estado. Assim, havia a crença de que a industrialização tornar-se-ia um meio para garantir autonomia e romper com a condição atual da economia periférica paranaense (Trintin, 2006).

No início da década de 1960 a região Leste era responsável por 59% da produção industrial do estado, com Curitiba sozinha representando 37,8% desse total. Por outro lado, os municípios do Norte do estado, apesar de serem em maior número, geravam 36,4% do valor da produção industrial, com destaque para Londrina (8,4%) e Cambé (7,8%). Essa participação, embora inferior ao Leste, é bastante significativa, especialmente considerando que a ocupação mais intensa do Norte do estado havia começado apenas cerca de três décadas antes (Padis, 1981).

Com base na percepção de desarranjo territorial e econômico, o governo estadual concluiu que o progresso econômico e social só poderia ser atingido por meio de ações planejadas. Em 1963, contratou a Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (SAGMACS) para elaborar o Plano de Desenvolvimento do Paraná (PDP). Este plano visava promover o desenvolvimento do estado através da industrialização, adotando uma abordagem modernizadora (Izepão, 2013).

O Plano de Desenvolvimento do Paraná (PDP) organizou o estado em sete regiões e dezesseis sub-regiões, conforme observado na Figura 01. As regiões possuíam características distintas, mas poderiam ser agrupadas com base em critérios comuns, tais como a presença de uma sede que exercesse influência, uma população entre 500 mil e 1,5 milhão de habitantes (com exceção da capital, Curitiba, de maior população), uma área de até 30 mil km², e a relação entre o nível regional e a estrutura administrativa, o que facilitaria a organização tanto horizontal quanto vertical da Administração Pública (Paraná, 1963).

Figura 01 - Regiões e sub-regiões de planejamentos, polos e subpolos regionais



Fonte: Cestaro e Cordovil, (2021).

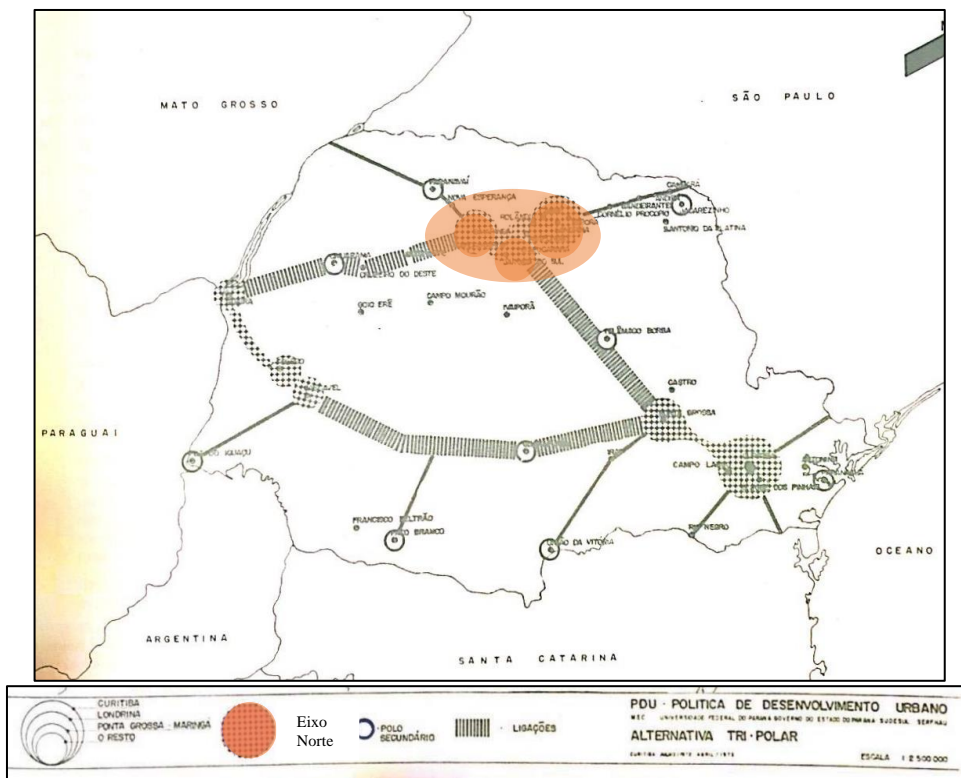
No final da década de 1960, a situação da indústria apresentava-se razoavelmente diferente da década passada, a região Leste representava em torno de 41% do valor da produção industrial do estado, havendo uma concentração na microrregião de Curitiba com 28,3%. Contudo o destaque é o Norte do estado, no qual a industrialização apresentava um crescimento relativo, representando aproximadamente 46% do valor da produção. Outro fator importante que os dados indicam, é que no Norte do Paraná, a indústria não estava tão concentrada como nas outras regiões do Estado. Isto ficava evidente quando se verificava que a microrregião de Londrina, representava 15% do valor da produção e a de Maringá, 9% (Bragueto, 1999).

Cunha (2007) menciona que a partir dos estudos da PDP (1963), passou-se a evidenciar de forma mais intensa o complexo urbano da Região Norte do Paraná, ressaltando a importância de Londrina e Maringá no contexto paranaense. Contudo, foi no documento intitulado "Política de Desenvolvimento Urbano do Paraná - PDU/PR", elaborado em 1973, que essas duas cidades foram analisadas pela primeira vez sob uma perspectiva integradora.

A PDU/PR traçou as ações que o governo do estado do Paraná deveria implementar em determinadas regiões, levando em consideração as oportunidades oferecidas pelo Governo

Federal durante a década de 1970. Assim, em consonância com as diretrizes federais, foi elaborado este plano, que propunha a adoção de uma entre três opções de sistemas (Polinuclear, Biaxial e Tripolar) com o intuito de estimular o desenvolvimento e a modernização do estado. A escolha recaiu sobre o Sistema Tripolar, que visava promover o crescimento do estado por meio de três eixos de desenvolvimento: Eixo Norte, Eixo Oeste e Eixo Leste (Paraná, 1973), conforme pode ser observado pela Figura 02.

Figura 02 - Mapa do Sistema Tripolar



Fonte: Paraná (1973, v.5, p.42), reorganizado pelo autor, 2024.

A partir dessa decisão, o sistema tripolar tornou-se o fundamento para a condução de estudos e para a subsequente análise no âmbito do sistema de planejamento do Paraná, a fim de avaliar sua viabilidade de implementação, com foco na política de desenvolvimento industrial (Paraná, 1973).

Dois outros estudos foram fundamentais para o desenvolvimento da indústria no estado, ambos realizados em 1975. O primeiro foi o Projeto Técnico-Econômico dos Eixos Industriais

do Paraná (PROEI), que visava compreender os esforços dos municípios no processo de industrialização e a capacidade de expansão industrial (IPARDES, 1975). O segundo estudo, que deu continuidade ao PROEI e abordou a questão industrial nos três eixos, foi denominado Planos Regionais Industriais Leste, Norte e Oeste do Paraná (PRI). Este plano apresentava uma visão prospectiva da configuração industrial no território paranaense, com o objetivo de descentralizar as indústrias paranaenses (UFPR, 1975).

Em razão dos bons resultados da industrialização na área do Eixo Leste, que determinou a implementação da Região Metropolitana de Curitiba, tornou-se evidente a necessidade de desenvolver ações semelhantes em relação ao Eixo Norte, especificamente no Eixo Londrina-Maringá. Alinhava-se assim, às recomendações do PRI e PROEI, ambos de 1975. Esses estudos enfatizavam que a função industrial deveria estar integrada às demais funções urbanas e que era fundamental estabelecer um zoneamento industrial que atendesse a todas as exigências de instalação, sem comprometer a qualidade do ambiente urbano (Cunha, 2007).

Preocupado com o futuro do Eixo Norte do estado, o governo estadual decidiu implementar ações para desenvolver a Metrópole Linear Norte do Paraná (Metronor). A proposta, elaborada em 1977, buscou apresentar uma ideia inovadora que se diferenciava do que existia até então no Brasil. O aspecto inovador consistia em tratar o aglomerado urbano Londrina-Maringá de forma integrada. A intenção era criar uma metrópole linear no interior do país, em uma região dominada pela agricultura, onde o desenvolvimento regional havia sido impulsionado pelo café e pela expansão da agropecuária nas décadas anteriores, e que agora estaria sendo promovido pela indústria (Cunha, 2007).

O Eixo Norte, no final da década de 1970, abrigava 47% da população urbana do Estado, incluindo cinco das dez maiores cidades, como Londrina e Maringá, respectivamente a segunda e terceira em números populacionais. Diante disso, o Governo Estadual assumiu a iniciativa de incorporar esse projeto, que visava o desenvolvimento urbano e regional do Eixo Londrina-Maringá. Essas localidades incluíam Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Araçongas, Apucarana, Cambira, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva, Maringá, Paiçandu e Sarandi (Cunha, 2007).

Dentre as preocupações com a consolidação da metrópole linear, estava regular e controlar o uso industrial em áreas críticas de poluição. Para isso foram desenvolvidos, para complementar os estudos da Metronor, os documentos: Subsídios para implementação do Plano

Diretor de Abastecimento de Água e Controle de Poluição do Eixo Londrina-Maringá (1980), que identificou um sistema de abastecimento e coleta de esgoto, superior a 80% em cidades como Londrina, Cambé, Ibiporã e Marialva. E por fim, o Plano Diretor de Abastecimento de Água e Controle da Poluição (1982), cujo estudo problematizava a poluição dos cursos d'água, por conta do posicionamento das cidades e do setor industrial distribuído ao longo do Eixo.

A partir dos documentos analisados, Carneiro e Barbosa (2023) destacam que Londrina e Maringá, as duas principais cidades do Eixo Norte, eram os municípios mais industrializados, o que gerava preocupação em relação à quantidade total de despejos hídricos diários. Os índices de poluição industrial nessas cidades eram alarmantes, com Londrina apresentando cerca de 12.361 kg DBO/dia e Maringá cerca de 7.862 kg DBO/dia, ambos excedendo a carga recomendada de 5.500 kg DBO/dia. Em seguida, Apucarana, que também tinha um número considerável de indústrias, apresentava uma carga poluidora ainda dentro dos limites aceitáveis, em torno de 3.294 kg DBO/dia. Os municípios de Cambé, Araçongas, Ibiporã, Rolândia, Mandaguari, Paiçandu e Marialva apresentavam cargas inferiores a 1.000 kg DBO/dia.

Contudo, conflitos entre as esferas federal e estadual, desalinham os trabalhos da Metronor que estavam em execução, desgastando, enfraquecendo e encaminhando o projeto ao desmonte, não objetivando a sua institucionalização, levando ao seu declínio absoluto em 1987. Apesar de não ter alcançado sucesso em sua implementação prática, o Projeto Metronor, devido à sua ousadia, lançou as primeiras ideias de uma metrópole linear no interior do país, ao tratar o eixo Londrina-Maringá como uma única região metropolitana em um futuro próximo (Cunha, 2007).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tanto Francisco de Oliveira quanto Milton Santos fornecem uma análise crítica sobre a relação da modernização e do subdesenvolvimento, gerados ou não a partir da industrialização, destacando a complexidade e a especificidade dos processos econômicos e históricos que moldam os países. A urbanização e a modernização são, portanto, processos que variam significativamente das particularidades históricas e espaciais de cada região, bem como as dinâmicas de poder e dependência.

O processo de industrialização no Brasil, que se intensificou após a Revolução de 1930, marcou uma mudança crucial na economia do país, deslocando o foco da agricultura para a produção industrial. A combinação do setor agropecuário arcaico com novas relações de produção foi fundamental para sustentar o crescimento urbano e industrial. Essa transição também reforçou a teoria da dependência, destacando a interdependência entre os países latino-americanos e as economias capitalistas desenvolvidas. O crescimento urbano, alimentado pela desruralização e pela necessidade de infraestrutura adequada, transformou as cidades brasileiras em centros de expansão econômica.

No estado do Paraná, Padis (1981) destacou a teoria da dependência e a característica de uma economia periférica ao observar que o norte do Paraná, produtor de café, permaneceu praticamente isolado do restante do estado. Essa situação resultou em um círculo vicioso que prejudicou a economia paranaense, não apenas pela evasão de uma parte significativa da renda gerada no estado, mas também pela crescente identificação e dependência do Norte em relação ao estado de São Paulo. Assim, essa dinâmica simboliza as relações de dependência e periferia da economia paranaense em relação ao centro dinâmico industrial do país.

Com o declínio tardio do café na região Norte do estado do Paraná, a partir da década de 1960, o governo estadual, ao perceber o desarranjo territorial e econômico, implementou políticas de desenvolvimento, nos anos subsequentes, para garantir a modernização da industrialização. Nesse contexto, foram elaborados o PDP (1963), o PDU/PR (1973), o PROEI (1975) e o PRI (1975). Apesar do declínio do café, a região, agora conhecida como Eixo Norte, ocupada há apenas algumas décadas, começou a apresentar dados significativos e a se destacar em relação ao Leste que já era uma região consolidada. Diante disso, tornou-se evidente a necessidade de desenvolver ações semelhantes para impulsionar o norte do estado na industrialização.

Assim como ocorreu com a implementação da Região Metropolitana de Curitiba, o governo estadual decidiu adotar ações para desenvolver a Metrópole Linear Norte do Paraná (Metronor), que buscava tratar o aglomerado urbano Londrina-Maringá de forma integrada. Essa iniciativa visava criar uma metrópole no interior do país, em uma região dominada pela agricultura e pela expansão da agropecuária, que começava a consolidar seu sistema industrial. Aproximadamente 47% da população urbana do estado estava concentrada em cinco das dez maiores cidades, incluindo Londrina e Maringá. No entanto, a preocupação com a expansão do

desenvolvimento industrial na região estava centrada na problematização da poluição dos cursos d'água que abasteciam as cidades, o que serviu como guia de estudos para o desenvolvimento do projeto Metronor.

Apesar do avanço dos estudos do projeto Metronor ao longo da década de 1980, o projeto enfrentou conflitos entre as esferas estadual e federal, o que resultou no desalinhamento dos trabalhos em execução. Esse descompasso desgastou e enfraqueceu a iniciativa, levando ao seu declínio absoluto em 1987. Essa situação evidencia que o arcaico e o moderno são elementos que possuem particularidades históricas e espaciais em cada região, além de refletirem as dinâmicas de poder e dependência que influenciaram o desenvolvimento local.

5. AGRADECIMENTOS

Agradecimento ao 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

AUGUSTO, Maria Helena Oliva. **Intervencionismo estatal e ideologia desenvolvimentista: estudo sobre a CODEPAR (Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná)**. . São Paulo: Símbolo. . Acesso em: 01 ago. 2024, 1978.

BRAGUETO, Claudio Roberto. **O processo de industrialização do Paraná até a década de 1970**. GEOGRAFIA (Londrina), v. 8, n. 2, p. 149-160, 1999.

CARNEIRO, Arthur Faiotto; BARBOSA, Leonardo Cassimiro. **Análise da situação hídrica do eixo metrópole linear Norte do Paraná (Metronor), a partir do efeito *sprawl* industrial, ocorrido durante as décadas de 1970 e 1980**. VERNÁCULA - Territórios Contemporâneos, [S. l.], v. 1, n. 4, 2023. DOI: 10.18312/verncula.v1i4.2350. Disponível em: <https://periodicos.univag.com.br/index.php/Vernacula/article/view/2350>. Acesso em: 2 ago. 2024.

CESTARO, Lucas Ricardo; CORDOVIL, Fabiola Castelo de Souza. **O planejamento territorial no Paraná baseado na atuação do Movimento Economia e Humanismo no**

Brasil. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S. l.], v. 22, 2020. DOI: 10.22296/2317-1529.rbeur.202043. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/6481>. Acesso em: 1 ago. 2024.

CUNHA, Fábio César Alves da. **METRONOR – metrópole linear norte do Paraná: um resgate do planejamento regional no norte do Paraná nas décadas de 1970 e 1980.** GEOGRAFIA (Londrina), [S. l.], v. 16, n. 1, p. 5–48, 2010. DOI: 10.5433/2447-1747.2007v16n1p5. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/6570>. Acesso em: 3 ago. 2024.

FELDMAN, Sarah. **Entre o regional e o metropolitano: pensamento urbanístico e metrópole no Brasil na década de 1950.** Revista USP, São Paulo, Brasil, n. 102, p. 13–22, 2014. DOI: 10.11606/issn.2316-9036.v0i102p13-22. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/97624>. Acesso em: 30 jul. 2024.

FELDMAN, Sarah. **Presente, passado, futuro: planejamento e institucionalidades no Brasil na década de 1970.** Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online), São Carlos, Brasil, v. 22, n. 1, 2024. DOI: 10.11606/1984-4506.risco.2024.222212. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/222212>. Acesso em: 1 ago. 2024.

GORELIK, Adrian. “**A Produção da Cidade Latino-Americana**”, in Tempo Social. Revista de Sociologia da USP, vol. 17, no São Paulo, USP, junho de 2005, pp.111-33.

IPARDES. Paraná. SEPL. PROEI, **Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná.** Curitiba. 1975.

IZEPÃO, Rosalina Lima. **O planejamento governamental no Paraná** . Economia, estado e política econômica. Maringá: EDUEM. 2013.

Lepetit, B.(2001). **Por uma nova história urbana.** Edusp.

LEÃO, Igor Zanoni Constant Carneiro. **O Paraná nos anos setenta.** Curitiba:IPARDES/CONCITEC, 1989.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista / O ornitorrinco.** . São Paulo: Boitempo Editorial. Acesso em: 23 jul. 2024. , 2003.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná.** 2. ed. São Paulo, SP: Hucitec, 1981.

PARANÁ. Governo do Estado. **Plano de Desenvolvimento do Paraná - Comunidades Territoriais do Paraná.** Documento preliminar elaborado pela SAGMACS. Curitiba: Codepar: Pladep. (1963).

PARANÁ. Governo do Estado. Coordenação de Planejamento Estadual. **PDU – Política de Desenvolvimento Urbano para o estado do Paraná**: sinopse (Convênio Governo do Estado do Paraná, SUDESUL, SERFHAU, UFPR). Curitiba. 1973.

SANTOS, Milton. **Desenvolvimento econômico e urbanização em países subdesenvolvidos: os dois sistemas de fluxo da economia urbana e suas implicações espaciais**. Boletim Paulista de Geografia, [S. l.], n. 53, p. 35–60, 1977. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/1096>. Acesso em: 26 jul. 2024.

SANTOS, Milton. **Dimensions Temporalles et Systemes Spatiaux dans les Pays du Tiers Monde**. In: Santos, Milton. Ed. Modernisations et Espaces Dérivés, Revue Tiers Monde, Paris, Presses Universitaires de France. 1972. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/tiers_0040-7356_1972_num_13_50_1848. Acessado em 30 jul. 2024.

SUREHMA . Paraná. Metronor. **Plano Diretor de abastecimento de água e controle de poluição do eixo Londrina-Maringá** (Vol. 1 a 6). Curitiba: SUREHMA/SEIBHI. 1982.

SUREHMA. Paraná. Metronor. **Subsidios para implementação do Plano Diretor de Abastecimento de água e controle de poluição do eixo Londrina-Maringá**. Curitiba: SUREHMA/SEIBHI. 1980.

SUZIGAN, Wilson. **Estado e industrialização no Brasil**. *Brazilian Journal of Political Economy*, v. 8, n. 4, p. 493-504, 1988. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0101-31571988-4005>. Acesso em: 30 jul. 2024.

TRINTIN, Jaime Graciano. **A nova economia paranaense: 1970-2000**. Maringá: Eduem, 2006.