

ESTRUTURAÇÃO INDUSTRIAL DO PARANÁ COMO DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ESTADO: O CASO DO EIXO NORTE (SESSÃO TEMÁTICA)

Iara Schnaider Bortolotto

Mestre; Doutoranda do Programa Associado UEM/UEL de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo/Universidade Estadual de Maringá | iarasbortolotto@gmail.com

Mateus Raniero Zampar

Mestrando do Programa Associado UEM/UEL de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo/Universidade Estadual de Maringá | mateuszampar@gmail.com

Fabíola Castelo de Souza Cordovil

Doutora; professora da Universidade Estadual de Maringá| Departamento de Arquitetura e urbanismo| Programa Associado UEM/UEL de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo | fscordovil@uem.br

Sessão Temática 9: Cidade, história e cultura em disputa

Resumo: A industrialização e a estruturação regional do território paranaense foram concebidas a partir do planejamento governamental, em diferentes momentos de formações industriais entre as regiões. Analisou-se o desenvolvimento da região norte do Paraná, visto que a força econômica dessa área contribuiu consideravelmente para o cenário atual do Paraná. Entre as ações governamentais, foi proposta a implementação da Metrópole Linear Norte (Metronor), para a qual foram elaboradas propostas de melhorias de infraestrutura para o intitulado "Eixo Norte do Paraná", que correspondeu ao eixo formado entre as cidades de Maringá e Londrina. Dessa forma, o objetivo deste artigo é demarcar os desdobramentos do planejamento sobre a industrialização do Eixo estudado, a partir de uma perspectiva histórica, associada à análise de documentos elaborados entre as décadas de 1970 e 1980. Na tentativa de alinhamento do governo estadual com o federal, o desenvolvimento industrial da região insere-se em uma crescente atribuição de papéis às cidades de porte médio e em investimentos nas infraestruturas rodoviárias.

Palavras-chave: *Eixo Norte; Metronor; Infraestrutura rodoviária; industrialização no Paraná; desenvolvimento regional.*

INDUSTRIAL STRUCTURING IN PARANÁ AS THE STATE'S REGIONAL DEVELOPMENT: THE CASE OF THE NORTHERN AXIS

Abstract: *The industrialization and regional structuring of Paraná's territory were conceived through governmental planning, occurring at different times and with varying industrial developments across regions. This study analyzes the development of northern Paraná, given that the economic strength of this area has significantly contributed to the current socioeconomic landscape of the state. Among the governmental initiatives, the implementation of the Linear North Metropolis (Metronor) was proposed, including infrastructure improvement plans for the so-called "Northern Axis of Paraná," which connects the cities of Maringá and Londrina. Accordingly, the objective of this article is to outline the outcomes of planning on the industrialization of this axis from a historical perspective, supported by the analysis of documents produced between the 1970s and 1980s. In an effort to align state and federal government strategies, the region's industrial development reflects an increasing emphasis on medium-sized cities and investments in road infrastructure.*

Keywords: *Axle North; Metronor; road infrastructure; industrialization in Paraná; regional development.*

LA ESTRUCTURACIÓN INDUSTRIAL EN PARANÁ COMO DESARROLLO REGIONAL DEL ESTADO: EL CASO DEL EJE NORTE

Resumen: *La industrialización y la estructuración regional del territorio de Paraná se concibieron a partir de la planificación gubernamental, llevada a cabo en diferentes momentos con desarrollos industriales diversos entre las regiones. Este estudio analiza el desarrollo del norte de Paraná, dado que la fuerza económica de esta área ha contribuido significativamente al panorama socioeconómico actual del estado. Entre las iniciativas gubernamentales, se propuso la implementación de la Metrópoli Lineal Norte (Metronor), que incluyó planes de mejora en la infraestructura del denominado "Eje Norte de Paraná", que conecta las ciudades de Maringá y Londrina. En este sentido, el objetivo de este artículo es destacar los efectos del planeamiento sobre la industrialización de este eje desde una perspectiva histórica, apoyada en el análisis de documentos elaborados entre las décadas de 1970 y 1980. En un intento de alinear las estrategias del gobierno estatal con las del gobierno federal, el desarrollo industrial de la región refleja una creciente asignación de roles a ciudades de tamaño medio y una inversión en infraestructuras viales.*

Palabras clave: *Eje Norte; Metronor; infraestructura vial; industrialización en Paraná; desarrollo regional.*

INTRODUÇÃO

No Paraná, as décadas de 1970 e 1980 foram marcadas pela consolidação do processo de industrialização iniciado no estado na década de 1930, além da institucionalização da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) e de seus desdobramentos, como a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC). A tentativa de institucionalizar a região do Eixo Londrina-Maringá, conhecida como a Metrópole Linear Norte do Paraná (Metronor), destacou-se como uma importante ação desse período. Para tanto, o governo do estado direcionou esforços em estudos voltados ao fortalecimento dos polos agroindustriais paranaenses e à possibilidade da transformação de eixos estruturadores do estado em eixos industriais. Tais estratégias foram concebidas para o desenvolvimento do estado como um todo, visando a integração do território. Para Trintin (2006), nesse período, o estado do Paraná concentrou suas ações em investimentos que fortaleceram a infraestrutura rodoviária, o setor energético e as telecomunicações.

Paralelamente, no mesmo período, o Governo Federal empreendeu ações para solucionar as disparidades regionais, incorporadas nos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs). O I PND (1972-1974) e II PND (1975-1979), em especial, indicavam a criação de novos polos agroindustriais, a descentralização industrial, a melhoria de infraestrutura, a integração nacional, entre outras questões.

Assim, a partir do objeto de estudo deste artigo, o Eixo Norte, investigou-se a trajetória do fomento às redes de infraestrutura de transporte rodoviária e analisou-se o desenvolvimento regional do Paraná, considerando a formação e o fortalecimento da sua estrutura industrial. Para tanto, analisou-se documentos elaborados pelos governos Estadual e Federal durante as décadas de 1970 e 1980. Em um contexto de prioridade de investimentos diretos, os Planos Nacionais de Desenvolvimento (I PND e II PND) analisados destacam alguns setores, a saber: Educação, Habitação, Energia, Transportes e Comunicações (BRASIL, 1971; BRASIL, 1974). Isso repercute na estratégia para o desenvolvimento do estado do Paraná a partir de três eixos, denominado de sistema tripolar, a saber: Eixo Leste, Eixo Norte e Eixo Oeste¹ (UFPR, 1973). São esses eixos de desenvolvimento e/ou industriais que seriam responsáveis pelo desenvolvimento regional a ser integrado em cada parte do território do Paraná.

Já os documentos do Governo Estadual trataram de questões industriais, de eixos industriais e de infraestrutura rodoviária – entendida como setores prioritários para desenvolver o estado e alavancar o processo de industrialização no estado. O sistema tripolar serviu de base para os planos que se seguiram, quais sejam: Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná (PROEI), Planos Regionais Industriais Leste, Norte e Oeste do Paraná (PRI) e Objetivos e Metas de Desenvolvimento (OMD), todos de 1975. Assim, o PROEI apresentou a aludida vocação industrial para os eixos de desenvolvimento a partir do referido sistema tripolar, tendo como objetivo compreender os esforços dos municípios no processo de industrialização e a capacidade de expansão industrial (IPARDES, 1975). Já o PRI, tinha como objetivo descentralizar e ampliar as indústrias paranaenses², buscando compatibilizar este

movimento com a preservação da escala econômica de produção, cuja intenção era a de aproveitar as vantagens locais comparativas da Região Sul. Além disso, o documento destaca as posições vantajosas de Curitiba e Londrina por apresentarem “[...] escalas de produção econômica e de economias de aglomeração, mais próximas do polo nacional, [...]” (UFPR, 1975, p. 10 e 11), isto é, de São Paulo, favorecendo um melhor equilíbrio entre os polos industriais já estabelecidos. A estratégia do governo centralizador à época preconizava atenuar os desníveis regionais de desenvolvimento industrial, na tentativa de evitar a tendência de concentração da atividade industrial em uma única área metropolitana (UFPR, 1975).

Ainda nesse contexto, o plano de gestão do governador Jaime Canet (1975-1978), o OMD, creditou a si o compromisso de contribuir para o desenvolvimento do país, principalmente a partir da melhoria da infraestrutura de transporte, notadamente a ampliação da rede rodoviária paranaense (Paraná, 1975).

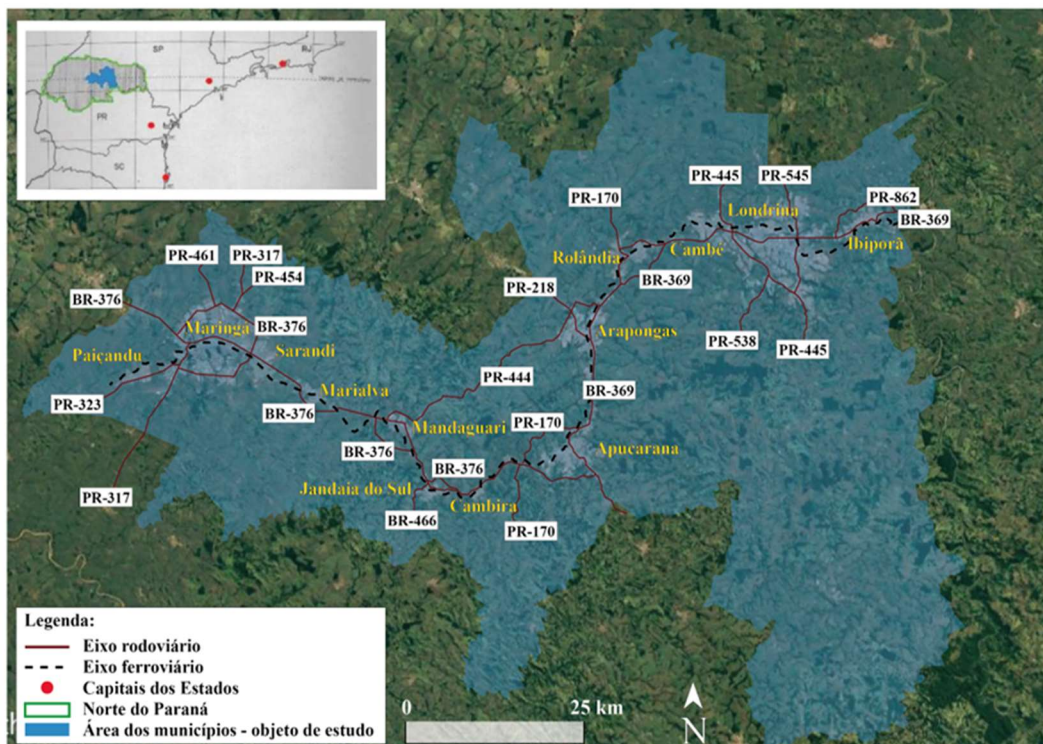
Tanto o PROEI quanto o PRI apontam que o Eixo Norte era o mais coeso dos três eixos identificados no estado do Paraná, constituindo, por isso, a possibilidade de efetivação de uma região metropolitana. Conforme apontam Bortolotto e Cordovil (2024), fatores como a proximidade entre as cidades do Eixo, o acelerado processo de urbanização, e o aumento significativo do número de cidades e de habitantes na área urbana, levaram o estado a empreender ações para o desenvolvimento regional e urbano, na tentativa de equiparar as cidades menores aos polos regionais de Londrina e de Maringá.

Com isso, apontou-se para a concretização da Metronor nesse Eixo a partir de estudos de orientação à metropolização do Eixo Norte. O resultado foi a elaboração do Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá (Projeto Metronor), iniciado em 1978 e finalizado em 1980/81. No relatório do Plano Diretor, dentre as propostas apresentadas, destacam-se as diretrizes para o desenvolvimento físico-territorial, definindo-se áreas para a implantação de indústrias ao longo do Eixo e a ampliação do traçado das rodovias (BR-376 e BR-369). As indústrias passaram a se instalar ao longo das rodovias que atravessaram os 13 municípios que compuseram a Metronor, entre o eixo Maringá e Londrina, sendo eles: Paiçandu, Maringá, Sarandi, Marialva, Mandaguari, Jandaia do Sul, Cambira, Apucarana, Arapongas, Rolândia, Cambé, Londrina e Ibiporã (Paraná, 1980) (Figura 1). Ainda na década de 1980, com a inserção do Aglomerado Urbano Londrina-Maringá (Metronor) ao Programa Cidades de Porte Médio, financiado pelo Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD (CPM/BIRD), desenvolveu-se estudos para elas.

Diante desse objeto de estudo, partiu-se do pressuposto de que as medidas tomadas, tanto industriais quanto rodoviárias, pelo Governo Estadual para o desenvolvimento regional do Paraná, estavam alinhadas às diretrizes do Governo Federal, minimizando as discordâncias entre as esferas governamentais de um Estado centralizador. O artigo persegue a hipótese de que as estratégias industriais adotadas, principalmente as definidas na escala urbana e

regional como as da Metronor- Eixo Norte, convergiram para o prevalecimento do modal rodoviário em detrimento de outras alternativas de transporte.

Figura 1: Localização do Eixo Norte, entre Maringá e Londrina, no norte do Paraná



Fonte: Paraná (1980, p. 66 e 73), redesenhado e reorganizado pelos autores sob imagem de satélite do google Earth, (2024).

Para tanto, discute-se a industrialização e o desenvolvimento regional do estado do Paraná baseados na estruturação do território a partir de três eixos industriais, destacando-se, nesse processo, a adoção de infraestruturas rodoviárias para a circulação do capital e de pessoas. Examinam-se, também, as ações propostas pelo governo do Paraná, na década de 1970, para o Eixo Norte, em relação ao fomento industrial para estruturação territorial, alinhadas às diretrizes do Governo Federal para os polos agroindustriais. Pretendeu-se compreender as repercussões da proposta de institucionalização da Metronor na década de 1980, destacando-se a relação da forte vinculação das rodovias com os planos de desenvolvimento nacionais. Além disso, retomar o entendimento do Governo Federal sobre as cidades de porte médio é importante por conta da hierarquia de cidades do Paraná na década de 1970. Nesse contexto, Londrina e Maringá, consideradas como duas das cinco cidades de porte médio paranaenses (Londrina, Maringá, Cascavel, Ponta Grossa e Guarapuava), destacam-se como componentes do Eixo Londrina-Maringá e da proposta da Metronor.

Utilizando-se de metodologia qualitativa, adotaram-se estratégias de pesquisa bibliográfica e documental. Para tanto, a coleta de dados baseia-se na análise documental, cujas fontes de evidências são os documentos/planos estaduais e federais. Verificaram-se os planos e os projetos de planejamento estadual que fomentaram a industrialização e a integração dessas áreas a outras regiões do país, observando os possíveis alinhamentos com os planos federais.

Além desta introdução e das considerações finais, o artigo aborda determinados conceitos sobre o desenvolvimento regional e industrial do Paraná, as propostas elaboradas conforme a dinâmica do Eixo industrial Norte, e a análise sobre a relação de alinhamentos com as ações do Governo Federal. Em seguida, investigaram-se as diretrizes para a conexão das cidades de porte médio por corredores de exportação, que conduziram o Paraná à formulação dos planos estaduais de desenvolvimento regional e industrial. Por fim, trata-se das propostas de industrialização, que configuraram áreas industriais efetivadas no Eixo Norte ao longo das infraestruturas rodoviárias.

1 CONTEXTUALIZANDO A TEMÁTICA: A DÉCADA DE 1950 E 1960

Embora o recorte temporal deste artigo sejam as décadas de 1970 e 1980, com o objetivo de compreender a estruturação industrial do Paraná como desenvolvimento regional do Eixo Norte, faz-se necessário retroceder às décadas anteriores para compreender as conjunturas nacional e estadual que propiciaram tal formação no Eixo Norte. Esses contextos relacionam-se ao desenvolvimento, à infraestrutura de transporte rodoviário, aos processos iniciais da industrialização e à economia.

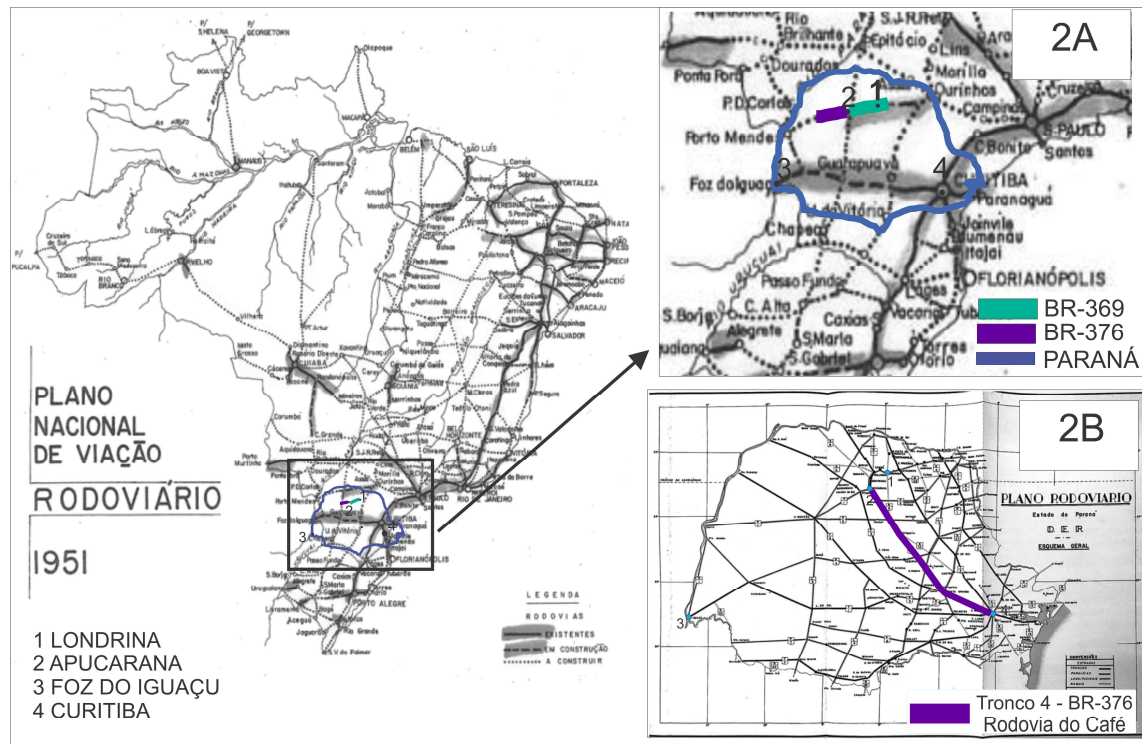
Na década de 1950, segundo Mantega (1990), a ideologia nacional-desenvolvimentista foi iniciada com a Comissão Econômica para a América latina e o Caribe (CEPAL), posteriormente aprimorada pelo Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB)³, responsável pelo projeto político de desenvolvimento brasileiro, legitimando sua base. Conforme Trintin (2006), no Brasil, a década de 1950 marcou a ampliação e a modernização do sistema de transportes, que ligava as principais regiões do país ao núcleo dinâmico, localizado no Sudeste brasileiro (Trintin, 2006). Em especial, em 1951, com a proposta do Plano Nacional de Viação (PNV de 1951), ficou claro o “papel da rodovia nas políticas de ocupação do território brasileiro”, segundo Pereira e Lessa (2011, p.30). Já para Galvão (1996), o PNV de 1951 evidenciou que as rodovias passariam a assumir função principal no transporte, substituindo a rede ferroviária.

Portanto, o PNV de 1951 indicou a construção das BR-376 e BR-369 (linha roxa e verde nas imagens da figura 2 e 2A). A proposta da BR-376, Rodovia do Café, foi reforçada no Plano Rodoviário Estadual, também de 1951, priorizando o eixo viário que escoaria os produtos do norte do estado para o Porto de Paranaguá, evidenciando a preocupação do governo do Paraná em fortalecer essa rota de escoamento (Figura 2B). Assim, o PNV de 1951 fortalecia o eixo rodoviário historicamente constituído a partir da expansão cafeeira, que ligava o norte do Paraná a São Paulo e ao Porto de Santos (BR-369) (Figura 2A), e o Plano Rodoviário Estadual propôs o tronco de ligação do norte do Paraná com o Porto de Paranaguá (BR-376) (linha roxa na Figura 2B – Rodovia do Café).

Em 1964, foi elaborado o Plano Nacional Rodoviário (PNV de 64), que teve como objetivo ligar o país a partir de Brasília e garantir o escoamento da produção para os portos. Esse plano foi

fundamental para Política de transportes, permitindo a circulação nacional. Diante disso, entre as décadas de 1950 e 1960, houve a ampliação da malha rodoviária do estado como forma de facilitar e direcionar o escoamento do café do norte do Paraná via Porto de Paranaguá.

Figura 2: Plano nacional de Viação de 1951 e Plano Rodoviário do estado do Paraná de 1951



Fonte Nigriello (S.D) e Paraná (1951, p.38), reorganizado pelos autores, 2024.

A década de 1950, segundo Izepão (2013), foi marcada por um Paraná de políticas voltadas à ocupação do território, com melhorias no sistema viário e ações voltadas para a saúde e a segurança. Historicamente, o Paraná é representado por ciclos ou vetores econômicos (Padis, 2006; Castro Neto, 2012). Esses ciclos representavam tanto a economia paranaense quanto a ocupação do território (Padis, 2006). Os ciclos que marcaram o norte do Paraná foram o ciclo do café e o ciclo da industrialização que abrangeram juntos o período de 1930 a 1970. Na década de 1970, foi o ciclo da soja que passou a representar a economia paranaense, participando diretamente do processo de industrialização do estado.

Portanto, a cultura do café no território paranaense avançou fronteiras, construiu cidades e proporcionou infraestrutura (rodoviária e ferroviária), entre outros fatores (Bortolotto; Cordovil, 2024). Além disso, entre as décadas de 1940 e 1950, a expansão cafeeira no norte do Paraná estimulou atividades industriais, como o beneficiamento desse produto. Já a inserção da soja no território paranaense marcou mudanças, pois trouxe atributos e efeitos relacionados à industrialização, aumento da população urbana devido à intensiva mecanização no campo e ao êxodo rural (Casaril e Crocetti, 2016; Oliveira, 2017).

No Paraná, a superação das fragilidades do período privilegiou o “capital ‘estadual” e os pequenos e médios empreendimentos [...]” no intuito de desenvolver o estado (Bragueto,

1999, p.153, aspas do autor). Essa superação das fragilidades é percebida, principalmente, com a concepção de um modelo de desenvolvimento que se materializou na criação da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná (CODEPAR), em 1962, transformada posteriormente, em 1968, no Banco do Desenvolvimento do Paraná (BADEP) (Bragueto, 1999; Augusto, 2017). Para Bragueto (1999), as indústrias paranaenses, entre as décadas de 1930 e o início da década de 1940, localizavam-se, em especial, nos arredores de Curitiba e em Paranaguá. Porém, isso muda com as políticas, planos e projetos industriais adotados pelo estado a partir das décadas de 1960 e 1970, conforme indicado adiante.

2 INDUSTRIALIZAÇÃO NO PARANÁ: O CRESCIMENTO DAS DÉCADAS DE 1960 E 1970

O processo de industrialização paranaense, apesar de ter se iniciado na década de 1930 e estar atrelado ao beneficiamento de produtos como o mate e a madeira, atendendo ao mercado exterior e brasileiro, principalmente do Sudeste, só teve êxito entre as décadas de 1960 e 1970 (Bragueto, 1999). Esse processo foi incentivado por meio de esforços governamentais em políticas de incentivo à industrialização, iniciado pela CODEPAR e posteriormente pelo BADEP⁴, consolidando-se somente na década de 1970.

A década de 1960 teve como um dos marcos o “projeto paranaense de desenvolvimento”⁵, sob a responsabilidade da CODEPAR (Trintin, 2006). Assim, no início da década de 1960, o Paraná ainda apresentava um processo de industrialização bastante rudimentar, voltado para produtos alimentares e com indústrias que beneficiavam o café e a madeira, com reduzida capacidade de geração de empregos e desenvolvimento tecnológico (Bragueto, 1999). Portanto, para o desenvolvimento industrial, era necessário incentivar o sistema de transporte rodoviário para intensificar os fluxos entre as regiões do estado.

Por outro lado, no período entre 1968 e 1974, Bragueto (1999) considera que ocorreu um quadro favorável ao surto industrial no Paraná, pois havia relativa infraestrutura econômica, apoio à industrialização por meio do BADEP, além de uma situação favorável da indústria nacional. Dessa forma, a industrialização, segundo Trintin (2006), tornou-se um veículo para assegurar a autonomia e o rompimento da condição de economia periférica paranaense. Contudo, esse temor de dependência econômica do Paraná em relação a São Paulo agravava-se com o predomínio da agricultura voltada para exportação, a industrialização dos produtos e o esgotamento da produção via Porto de Santos (Oliveira, 2017).

Padis (2006) e Trintin (2006) apontam que, nas décadas de 1950 e 1960, o que impedia a expansão industrial era a precariedade da infraestrutura de transporte (rodovias e ferrovias), devido à falta de conexão dentro do estado e deste com o restante do Brasil. Porém, isso começou a mudar com os PNV de 1951 e 1964 e o Plano Rodoviário Estadual de 1951, como já mencionado. Isso fica evidente com a finalização da BR-376, em 1961, rodovia que conecta o norte do Paraná ao Porto de Paranaguá, marcando uma política de infraestrutura de

transporte rodoviário. Já na década de 1980, sua duplicação parcial melhorou a relação de transporte e a rede viária paranaense.

Até 1960, as indústrias localizavam-se, preferencialmente, nas proximidades da capital, Curitiba, que gerava 59% da produção industrial do estado do Paraná. No norte do estado, o setor secundário da economia era responsável por 36,4% do valor da produção, destacando-se Londrina (8,4%) e Cambé (7,8%) (Bragueto, 1999). Portanto, segundo Bragueto (1999), no final da década de 1960, no norte do estado, verificou-se que a industrialização apresentou crescimento significativo, representando, aproximadamente, 46% do valor da produção. Outro fator relevante a destacar é que as indústrias não se concentravam em outras regiões do estado, além da capital e do norte do Paraná.

Já a década de 1970 marcou um processo de industrialização como forma de alcançar o desenvolvimento paranaense. Nesse período, o café, principal produto no norte do estado, havia entrado em declínio, e o binômio soja-trigo começou a se destacar. Essa industrialização ocorreu com mais intensidade na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), recém-instituída pelo Governo Federal em 1973. Dessa forma, a produção de soja no estado do Paraná, na década de 1970, teve um crescimento expressivo na história econômica do país, pois, entre 1970 e 1976, a soja passou de 24% para 40% do total da produção nacional (Oliveira, 2017).

Ferreira (2010) ressalta que, entre as décadas de 1970 e 1980, as atividades âncoras econômicas do estado do Paraná eram as agropecuárias e agroindustriais, principalmente “[...] no interior do estado, onde a industrialização inicialmente esteve mais voltada para as áreas têxteis, de alimentos, bebidas, cerâmica, química” (Ferreira, 2010, p. 40). Foi um período que marcou também um rápido processo de urbanização, pois, entre os anos 1970 e 1990, o grau de urbanização passou de 36% para 78% no Paraná (Ferreira, 2010).

Além do que foi apresentado até o momento, a consolidação do processo de industrialização do Paraná, na década de 1970, foi reforçada pelos estudos do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) sobre os polos agroindustriais, em 1973, além da Política de Desenvolvimento Urbano do Estado do Paraná (PDU/PR), do mesmo ano. A PDU/PR apresentou um estudo para o desenvolvimento do estado a partir dos eixos de desenvolvimento ou eixos dinâmicos, resultando na adoção do sistema denominado de sistema tripolar, a saber: Eixo Leste, Eixo Norte e Eixo Oeste (UFPR, 1973). Posteriormente, com a adoção do desenvolvimento do estado a partir desses três eixos, o IPARDES e a UFPR, em 1975, desenvolveram estudos referentes às indústrias nesses eixos, quais sejam: o PROEI e o PRI.

Por fim, o contexto no qual o norte do Paraná se inseriu evidenciou uma necessidade de planejamento em escala regional. A construção do arcabouço de propostas para essa região e o Eixo Norte possibilitou ações efetivas de incentivo à industrialização no Paraná, na década de 1970, articuladas a planos para o fomento de infraestrutura, que vinham sendo desenvolvidos desde as décadas anteriores.

2.1 A INDUSTRIALIZAÇÃO NO EIXO NORTE: DIRECIONAMENTOS PARA A METROPOLIZAÇÃO DO EIXO NORTE - O CASO DA METRONOR

Os planos de industrialização elaborados durante a década de 1970 pelo governo do Paraná, dentre eles o PROEI e o PRI, propuseram a incrementação e a expansão industrial do estado a partir dos eixos industriais e/ou de desenvolvimento, com a intenção de integrar o território paranaense. Cabe ressaltar que, no estado do Paraná, na década de 1970, os planos e projetos de industrialização incentivaram a implantação e a expansão das indústrias ao longo dos eixos rodoviários, isto é, nos corredores de exportação: BR-369 (ligando ao Porto de Santos) e BR-376 (ligando ao Porto de Paranaguá).

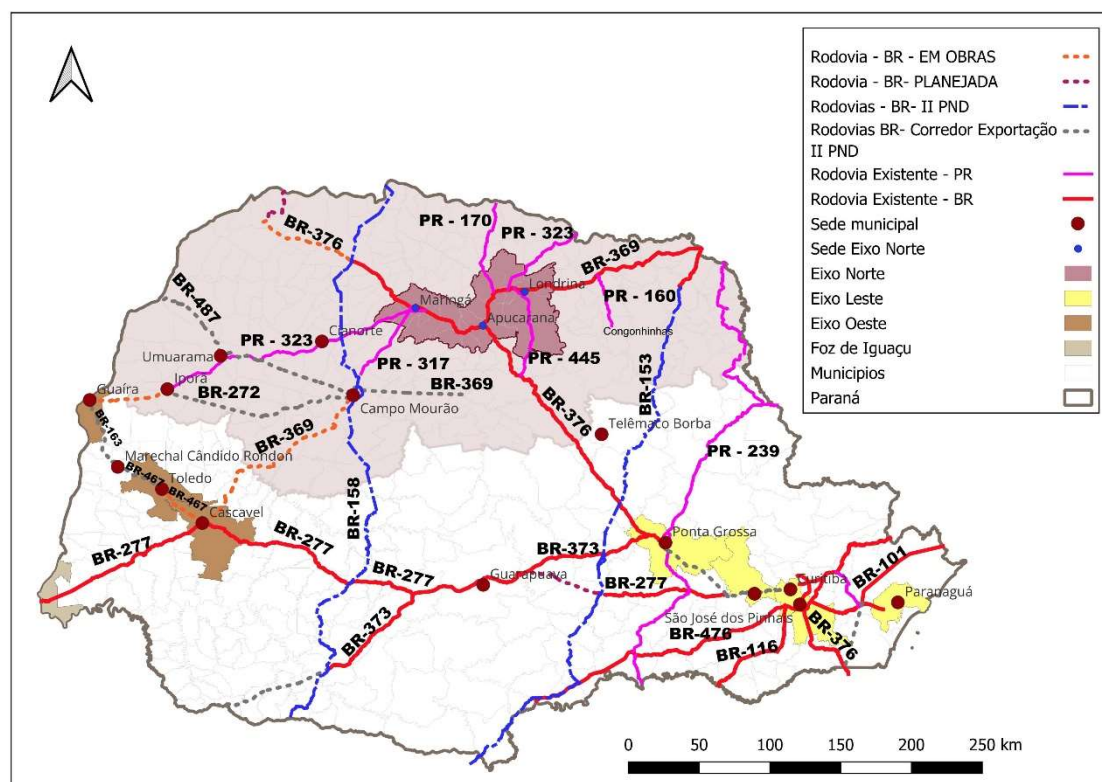
Dessa forma, o PROEI não apresenta ou indica uma solução para a questão do transporte rodoviário, isto é, não propõe conexão entre os eixos industriais por meio das rodovias existentes, seja duplicando-as, seja criando novas conexões. Apesar disso, o documento apresenta, a partir do modelo territorial (sistema tripolar), definido na PDU/PR de 1973, os polos lineares compostos pela associação dos comportamentos nodais (representados pelas estruturas urbanas) com os axiais (representados pelos feixes de infraestrutura interurbana). Tais elementos foram concebidos como passíveis de se transformarem em eixos industriais (IPARDES, 1975).

A relevância do PROEI está no fato de apresentar a vocação do Eixo Industrial Norte, configurando-se como o mais coeso e, por isso, deveria ser considerado um vetor de integração das estruturas urbanas (IPARDES, 1975).

Dentro do contexto de industrialização e ampliação das rodovias, as duas maiores cidades do Eixo Norte, Londrina e Maringá, destacam-se como polos regionais. Segundo o IPARDES (1975), a cidade de Londrina apresenta-se industrializada junto ao seu centro urbano, com tendência de as agroindústrias se localizarem ao longo da rodovia que demanda Ibiporã. Há também concentração em direção oposta, de indústrias ao longo da rodovia BR-369, no sentido de Cambé (IPARDES, 1975). Já na cidade de Maringá, o aglomerado industrial situa-se na Vila industrial⁶, podendo se confundir com a trama urbana (IPARDES, 1975).

Portanto, o Eixo Norte já se apresentava com algumas indústrias consolidadas, principalmente ao longo das rodovias BR-376 e BR-369, justificando a implantação de indústrias de médio e grande porte “orientadas segundo um binômio mercado (regional ou estadual e também parte Sul de São Paulo) e matéria-prima, relacionada principalmente com a indústria de produtos alimentares (café, algodão, milho, soja e carne)” (IPARDES, 1975, p. 22). Outro ponto relevante está no fato de o Eixo Norte apresentar um bom relacionamento com o restante do território, em especial no sentido nordeste (região de Umuarama) (IPARDES, 1975). Acredita-se que esse bom relacionamento se deve à conexão do Eixo Norte com Umuarama pela PR-323 (Maringá-Iporã) (Figura 3).

Figura 3. As conexões rodoviárias do Paraná com o Eixo metropolitano - Metronor.



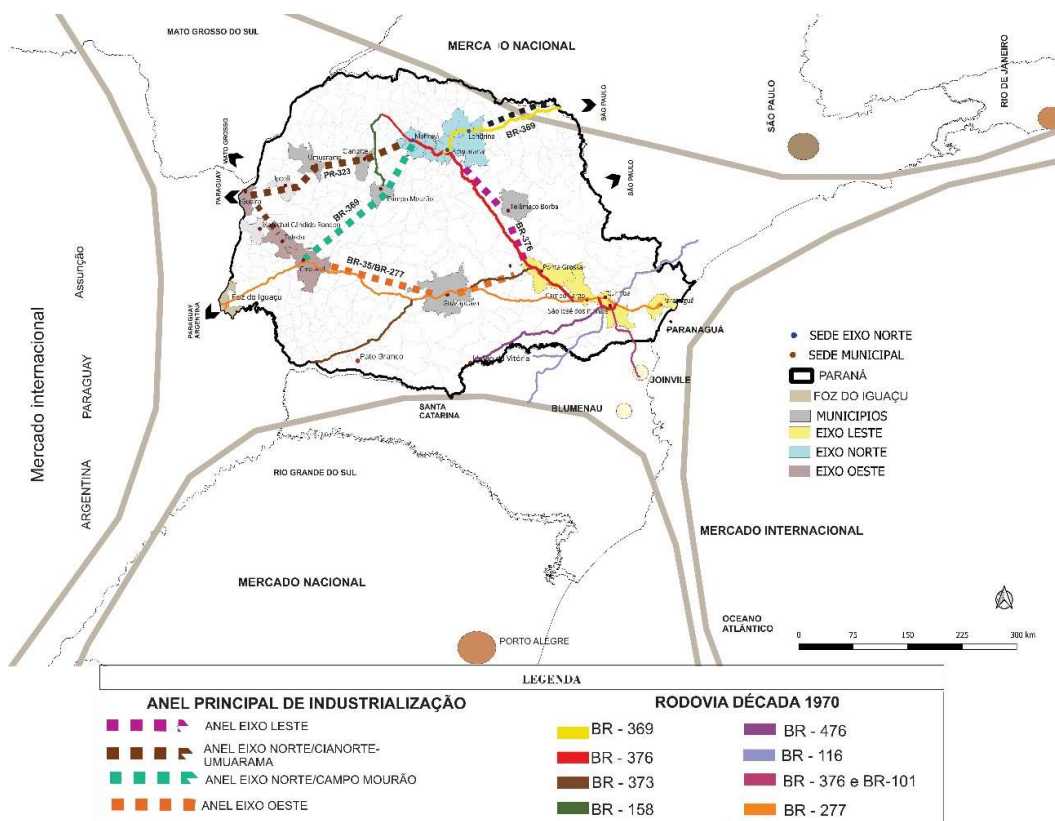
Nota: Base políticos administrativas do estado do Paraná - IBGE e a base rodoviária nacional - Ministério dos Transportes; Mapas nacionais e Bases georreferenciadas.

Fonte: Paraná (1975, p. 31 e 32), redesenhado, adaptado e reorganizado pelos autores, 2024.

A Figura 3 representa as conexões rodoviárias existentes (linha contínua), as rodovias em obras (linha tracejada laranja) e as planejadas (linha tracejada rosa) na década de 1970. As linhas azuis indicam as BRs que conectariam o Brasil de norte a sul (BR-153 e BR-158), isto é, aquelas de integração nacional indicadas no II PND. As linhas tracejadas indicam: em cinza, as estratégias do II PND, representando os corredores de exportação, que visavam conectar a região produtora (norte do estado) ao Porto de Santos e ao Porto de Paranaguá; em laranja, as rodovias em obras (BR-369, BR-376 e BR-467), cujo objetivo era permitir as conexões entre os eixos do estado do Paraná, na tentativa de consolidar os corredores de exportação para os mercados internos e integrar o oeste e o sudoeste com os mercados internos e os corredores de exportação; em rosa, as rodovias planejadas ou em expansão, aquelas que seriam construídas até o fim da década de 1980.

Prevvia-se no PRI que o “[...] sistema industrial paranaense concebido ao longo do anel principal que tem como suporte os três Eixos Industriais - Leste, Norte e Oeste - visualiza-se de imediato quatro grandes áreas de Mercado Consumidor Externo” (UFPR, 1975, p. 258). Estas quatro grandes áreas, segundo a UFPR (1975), resumem-se às regiões que influenciam o estado do Paraná, a saber: a norte-Mercado Nacional (BR-369 e BR-376), a Sul-Mercado Nacional (BR-466/BR-153), a Leste-Mercado Internacional (BR-277/BR-376) e a Oeste-Mercado Internacional (BR-277/BR-369) (Figura 4).

Figura 4. Indicação das quatro grandes áreas de mercado consumidor externo no Paraná, destacando as BR-376, BR-369 e BR-277.



Nota: Base políticos administrativas do estado do Paraná - IBGE e a base rodoviária nacional- Ministério dos Transportes; Mapas nacionais e Bases georreferenciadas.
 Fonte: UFPR (1975, p. 256 e 261), Ministério dos transportes (2024, p.2) redesenhado, adaptado e reorganizado pelos autores, 2024.

Essas áreas representam uma perspectiva de descentralização de grandes eixos. A primeira, a norte-Mercado Nacional, é representada por São Paulo e Mato Grosso. A segunda, a Sul-Mercado Nacional, abrange o norte de Santa Catarina. Já a terceira, a Leste-Mercado Internacional, é representada por Paranaguá, com sua função de porto de importância nacional, desempenhando um papel extremamente relevante no sistema. Por último, a área Oeste-Mercado Internacional é representada pelos mercados consumidores da Argentina e Paraguai (Figura 4) (UFPR, 1975).

Na Figura 4, as linhas tracejadas indicam as propostas de conexão (anel principal de industrialização) entre os eixos do estado do Paraná, a partir do PRI, e as linhas contínuas indicam as rodovias consolidadas na década de 1970, conforme as propostas alinhadas com os planos do Governo Federal (corredores de exportação - II PND). A linha tracejada verde indica a proposta de conexão do Eixo Oeste e Norte por Campo Mourão, pela BR-369; e, em tracejado roxo, a conexão do Eixo Norte e Leste pela BR-376, via Porto de Paranaguá (rodovia consolidada em linha vermelha contínua). A linha tracejada laranja apresenta a proposta de conexão do Eixo Oeste e Leste via Porto de Paranaguá (BR-277 - linha contínua laranja).

Portanto, o PRI, diferentemente do PROEI, abordou as potencialidades da infraestrutura de transporte, especialmente a rodoviária (rodovias subanéis e anéis satélites). Para tanto, o PRI indica a necessidade de um programa estadual prioritário de rodovias, a ser implementado entre 1975 e 1979. Da mesma forma, o plano recomenda que, para a operacionalização do programa, seja dada prioridade às rodovias componentes dos subanéis e anéis satélites (UFPR, 1975).

Contudo, o programa prioritário de rodovias foi apresentado no plano de governo do governador Jaime Canet (1975-1978), denominado “Objetivos e Metas de Desenvolvimento - OMD”. Esse plano almejava contribuir para o desenvolvimento do país, principalmente por meio da melhoria da infraestrutura de transporte, com destaque para a ampliação da rede rodoviária paranaense (Paraná, 1975). O OMD foi norteado pelo conjunto de diretrizes traçadas pelo II PND, na tentativa de integrar um esforço planejado para a ação do governo em todos os níveis.

Segundo Bortolotto *et al.* (2024), a consolidação dos Eixos Agroindustriais do Paraná ocorreria por meio da duplicação dos trechos das rodovias Curitiba-Ponta Grossa (BR-277), Londrina-Maringá (BR-369) e da construção dos trechos Cascavel-Toledo-Guaíra (BR-467), ou seja, as rodovias que representavam os corredores de exportação indicados no II PND. Isso evidencia um forte alinhamento do plano estadual ao federal nesse período (Figura 3).

O PROEI e o PRI identificaram conurbações ao longo do Eixo Norte, que deveriam levar à concretização da Metrópole Linear do Norte. Esse processo se consolidaria com a implantação dos distritos e áreas industriais (IPARDES, 1975). A conurbação presente em Cambé/Londrina/Ibiporã foi entendida como uma potencialidade e seria induzida, até sua concretização, por meio da implantação e expansão industrial e urbana (UFPR, 1975).

Compreendendo todas as potencialidades apresentadas para o Eixo Norte, o governo do estado do Paraná, em parceria com o governo federal, decidiu implementar a proposta da Metronor no interior do estado. Com essa proposta, iniciada em 1977, nos anos seguintes foram elaborados o Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá - Projeto Metronor e outros trabalhos, além de propostas e projetos para as cidades menores do eixo, com a intenção de equipará-las aos dois polos (cidades médias), Londrina e Maringá (Paraná, 1980).

Portanto, as potencialidades das duas cidades, localizadas uma em cada extremo do eixo, somadas aos tipos de indústrias incentivados na região e à proximidade entre as cidades (média de 15 km entre as cidades menores), levaram à criação da Metronor, composta inicialmente por 11 municípios, somando, ao final, 13 municípios. A Metronor é entendida por vários autores como um plano de desenvolvimento regional para as cidades do Eixo Londrina-Maringá, ou Eixo Norte (Paraná, 1980; Cunha, 2005, 2007 e 2011; Bergoc, 2012; Beloto, 2015). A ideia da metropolização do eixo foi criar uma região metropolitana linear na época (1977-1989), surgindo principalmente pela presença dos dois polos regionais nos extremos do eixo, Londrina e Maringá, que apresentavam características de polarização e centralidades. Evidencia-se que 28% dos estabelecimentos industriais do Norte do Paraná estavam

concentrados no Eixo Londrina-Maringá, que absorvia cerca de 50% da mão de obra industrial do Norte do estado (Paraná, 1979). Além disso, os dois polos juntos somavam, à época, 16,1% da produção no setor secundário, sendo Londrina responsável por 11,7% e Maringá por 4,4% do valor adicionado da indústria paranaense em 1977 (Izepão, 2013).

3 A IMPORTÂNCIA DAS CIDADE MÉDIAS NO EIXO NORTE DO PARANÁ: ABRANGÊNCIA NACIONAL E ESTADUAL

A década de 1970, claramente, marcou mudanças e transformações importantes promovidas tanto pelo Governo Federal quanto pelo Estadual. As transformações e mudanças mencionadas anteriormente, no âmbito da infraestrutura de transporte rodoviário, energia, comunicação, industrialização e desenvolvimento regional, evidenciaram-se em propostas aplicadas ao território. Esse período também foi marcado pela institucionalização de regiões metropolitanas, no âmbito nacional, e pelos incentivos à industrialização, no âmbito estadual.

Essa década, além das propostas e planos em diferentes níveis de governo, também foi caracterizada pela discussão sobre cidades de porte médio e, consequentemente, pelo Programa Nacional de Cidade de Porte Médio (PNCMP). A discussão sobre as cidades de porte médio e o PNCMP é relevante porque a Metronor, isto é, o Aglomerado Urbano Londrina-Maringá, foi incluída no Programa Cidades de Porte Médio, financiado pelo Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), conforme será mencionado adiante.

Cabe também destacar que, segundo Colombo (2013), os objetivos do Governo Federal estavam explicitados nos PNDs; porém, as questões regionais não eram prioritárias, mas sim o crescimento pautado no desenvolvimento nacional integrado. Assim, no I PND (1972-1974), a integração nacional estava clara e focada na política econômica, prevendo o estabelecimento de polos regionais articulados, aproveitando as potencialidades de cada região (Colombo, 2013).

As disposições desse primeiro plano visavam apoiar a desconcentração industrial, alterando a “[...] configuração da rede urbana nacional, fomentando o surgimento de centros preparados para receber essa desconcentração, reassentar a população e estimular, desse modo, o fortalecimento de novas polarizações de atividades econômicas” (Steinberger e Bruna, 2001, p. 47). Dessa forma, os “centros de porte médio foram entendidos como uma escala funcional urbana indispensável para apoiar a desconcentração e a interiorização [...]” (Steinberger e Bruna, 2001, p. 48).

Portanto, o aspecto marcante do I PND eram as ações relacionadas a projetos de integração nacional, expansão das fronteiras, centros tecnológicos, implantação dos Corredores de Transportes, e a proposta de estabelecer novos polos regionais (notadamente os agroindustriais do Sul), entre outros (Brasil, 1971).

Já o II PND (1975-1979) foi um plano que investiu na indústria de base e continuou com a política de integração nacional, agora direcionando recursos para as regiões Nordeste e Amazônica, “investindo na instalação dos setores produtivos que faltavam à economia nacional” (Steinberger e Bruna, 2001, p. 46). Assim, o que se esperava com o II PND, segundo Colombo (2013, p. 173), era completar a “matriz industrial do país e diminuir a dependência externa”.

[...] o plano propunha favorecer a criação de polos secundários, as cidades de porte médio, que se aproveitariam das vantagens das aglomerações existentes, ao mesmo tempo que serviriam de base a uma estruturação de apoio à formação de um sistema urbano nacional mais equilibrado (Steinberger e Bruna, 2001, p. 46 e 47).

Os marcos para este artigo, no II PND, foram a necessidade de uma política de desenvolvimento regional associada ao planejamento integrado, além de políticas relativas à poluição industrial e à preservação ambiental. Os PNDs também incentivaram a desconcentração industrial e transferiram aos estados a responsabilidade de implantar novos polos regionais, visando ao fortalecimento desses polos (Brasil, 1971; Brasil, 1974; Augusto, 2017).

Nessa busca por equilíbrio regional, as cidades médias ganharam destaque. Para Steinberger e Bruna (2001, p. 35), nos “[...] anos 70 e 80, no Brasil, falar de cidades de porte médio significava falar de política urbana nacional enquanto política pública”. Para Piquet e Ribeiro (2008, p. 54), as cidades médias tinham o papel de criar “pontos de desenvolvimento no território nacional”, além de estimular a desconcentração de atividades econômicas e populacionais, criando novas oportunidades de emprego, entre outros. Para tanto, Sahr (2001) aponta que as cidades médias representavam uma possibilidade de desconcentração da rede urbana e de fortalecimento como instrumento de planejamento.

No caso do Paraná, os eixos centralizadores foram uma:

tentativa de descentralizar os papéis e funções da capital do estado, direcionando investimentos às cidades médias. Então, a estratégia de planejamento regional viu nas cidades médias a possibilidade de criar uma nova divisão territorial do trabalho (Druciaki, 2013, p. 129).

Frente a essa questão, no Paraná, cinco cidades de porte médio (Londrina, Maringá, Cascavel, Ponta Grossa e Guarapuava) fizeram parte do programa PNCPM devido à sua relevância no processo migratório campo-cidade e na desconcentração industrial (Ferreira, 2010). Essas cidades são as cidades-chave para o desenvolvimento da rede urbana paranaense, o que significou medidas de desenvolvimento voltadas à “implantação de infraestruturas urbanas, industriais e à modernização agrícola” (Ferreira, 2010, p. 39). Diante disso, melhorar ou criar o sistema de transporte e comunicações que interligasse essas cidades seria fundamental.

Alinhada às políticas federais, a Secretaria de Estado do Planejamento do Paraná (SEPL-PR) apresentou o “programa paranaense para as Cidades de Porte Médio”, que atendia às estratégias do II PND e do Programa Cidades de Porte Médio (PCPM) do Governo Federal. Na década seguinte, 1980, idealizou-se uma rede hierarquizada de polos de desenvolvimento: metrópole, cidades médias e cidades pequenas (Sahr, 2001).

O Programa de Cidades de Porte Médio esteve em vigor por aproximadamente 10 anos, “sendo 1976 o marco inicial de sua gestão pela CNPU⁷ e 1986 a data de encerramento oficial pelo Banco Mundial” (Steinberger e Bruna, 2001, p. 51). Autores como Steinberger e Bruna (2001) e Nunes (2020) dividem esse período de vigência do Programa de Cidades de Porte Médio em momentos distintos. Nos limites deste artigo, interessa destacar que esse período coincide com a inserção da Metronor no CPM/BIRD, ou seja, praticamente os anos finais de sua existência. Assim, em abril de 1982, por meio de convênio firmado entre o Ministério do Interior (MINTER), o estado do Paraná e os municípios da Metronor, ocorreu a inclusão da Metronor no Programa CPM/BIRD (Escritório Metronor, 1981).

No caso do Aglomerado Urbano Londrina-Maringá, foi elaborado o Perfil Municipal de cada cidade, com exceção de Londrina e Maringá. Após isso, foi elaborado o Perfil Regional⁸ da Metronor, ambos encaminhados à Subsecretaria de Desenvolvimento Urbano (SDU) e aparentemente também enviados ao BIRD.

4 ADOÇÃO DE RODOVIAS PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

A melhoria das infraestruturas rodoviárias esteve na pauta do governo da ditadura civil-militar desde o I PND. O documento, antes de citar os corredores de transporte ou exportação, enaltece as conquistas das gestões governamentais da ditadura até a formulação do Plano, com base no aumento do PIB e na duplicação de rodovias pavimentadas pelo país (BRASIL, 1971). Esses argumentos de orgulho e motivação revelam as rodovias como símbolo de desenvolvimento regional, o que pôde ser utilizado como justificativa para futuros investimentos na manutenção de rodovias no plano orçamentário em questão.

O II PND, focado na descentralização da agroindústria para as regiões Centro e Sul do país, reforça a necessidade de criação de corredores de abastecimento, exaltando a construção da rodovia Transamazônica (BRASIL, 1974). Embora o Plano apresentasse intenções de investimento no Sistema Ferroviário, a “[...] estimativa de aumento da rede rodoviária federal pavimentada era de 182% entre 1970 e 1980” (BRASIL, 1974, p. 112).

O I e o II PND foram destacados por seus períodos de vigência, durante a década de 1970, por serem simultâneos aos planos estaduais de desenvolvimento e industrialização regional, como os já citados PROEI e PRI. O III PND, embora contivesse diretrizes pertinentes em relação aos transportes e corredores de exportação (BRASIL, 1980, p. 77), oferece menores contribuições à compreensão das diretrizes federais que ecoaram na elaboração dos eixos

industriais do estado do Paraná, bem como na formação do Projeto Metronor, já no final da década de 1970.

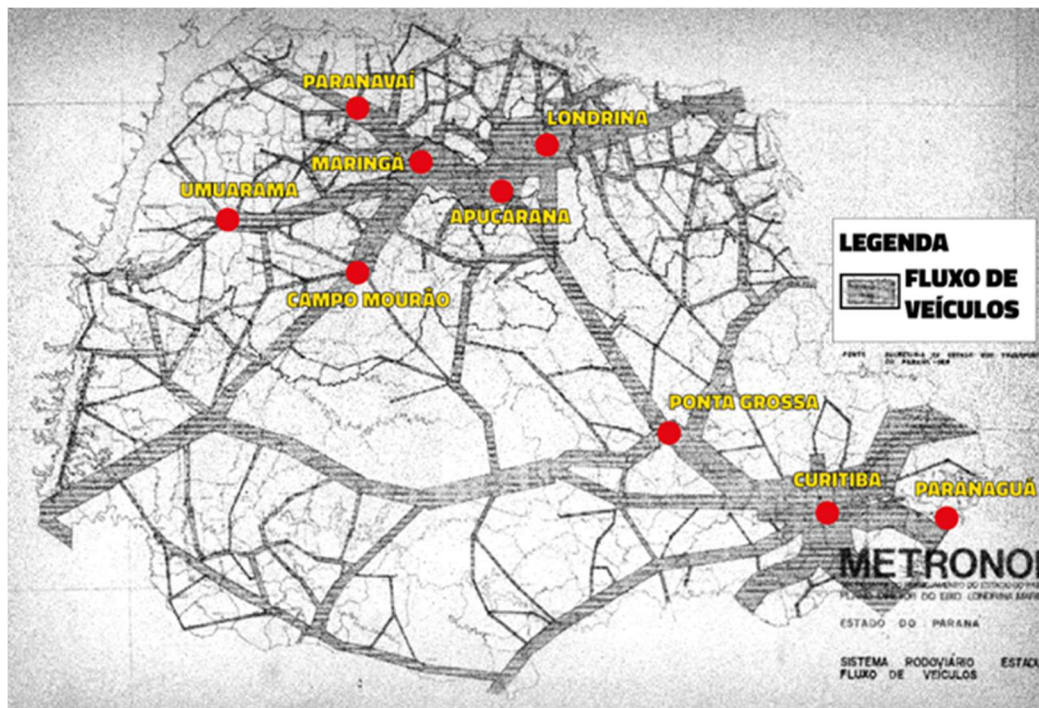
Sabe-se que, em relação ao transporte rodoviário e ferroviário do Paraná, o Eixo Norte possuía uma posição estratégica na rede de circulação estadual e nacional em comparação com outros grandes eixos viários do estado. A rede rodoferroviária era, ao mesmo tempo, o elemento de conexão e o principal motor do desenvolvimento do Eixo, desempenhando o papel de “veículo estruturador de todo o espaço” (Paraná, 1980, p. 164). Assim, dentre as estratégias propostas para a região da Metronor no Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá, estava a questão rodoviária, basicamente a ampliação da capacidade das BR-376 e BR-369. Essas rodovias federais, em conjunto com a BR-116 e a BR-277, configuravam os quatro grandes canais de circulação do sistema viário do estado do Paraná, conforme evidenciado na Figura 4.

Dessa forma, segundo Paraná *et al.* (1981), havia a necessidade de incorporar o norte do Paraná à economia nacional. Para isso, os incentivos do governo federal, fortalecendo o território paranaense, envolveram o aumento das exportações, decorrentes do potencial produção de soja no cenário da agricultura nacional (Paraná *et al.*, 1981). Para atender a esse aspecto de fomento ao comércio exterior, o norte do Paraná seguia as direções impostas pelos planos nacionais e estaduais. Paraná (1981) contextualiza a região como bem servida de infraestrutura rodoviária, visto que, em quatro anos de gestão estadual, após 1975, aumentou-se em 254% a quilometragem de rodovias pavimentadas, atendendo principalmente os municípios mais carentes, enquanto o próprio Eixo Norte já estava garantido por rodovias pavimentadas (Paraná, 1981).

Portanto, o desenvolvimento dessa região com base nos avanços da malha rodoviária foi evidenciado pelo volume de tráfego de caminhões para o escoamento das produções pelas rodovias, tanto em Londrina quanto em Maringá. Esta última consolidou-se como um entroncamento viário para o acesso a três outras regiões dinâmicas do estado: Umuarama, Paranavaí e Campo Mourão (Figura 5). Paraná (1981) conclui enfatizando a importante polarização do Eixo sobre o norte do estado, integrando, socioeconomicamente, além dos doze municípios intermediários, outros que se conectam diretamente ao Eixo pelo ramal rodoviário (Figura 5).

Os levantamentos do fluxo rodoviário e da polarização do Eixo Norte também levaram a discussões sobre a situação da população residente nas cidades polarizadas pelo Eixo e dos usuários do transporte de massa. Isso justificaria a ampliação dos serviços rodoviários, primordialmente no trecho de maior frequência de ônibus, entre Cambé-Londrina-Ibiporã, mas, também nos demais trechos do Eixo, devido à necessidade de aumento na capacidade de transporte de passageiros e de maior rapidez na interligação entre as cidades (Paraná, 1981).

Figura 5: Sistema rodoviário estadual de fluxo de veículos, indicativo de polarização do Eixo sobre o norte do estado. Em destaque as principais cidades do Eixo Norte: Londrina, Apucarana e Maringá, e as demais cidades do norte do estado, e as principais cidades do Eixo Leste: Curitiba, Ponta Grossa e Paranaguá.



Fonte: Paraná (1981, p. 20/11), reorganizado e elaborado pelos autores, 2024.

Dessa forma, Paraná (1981) evidencia a necessidade de duplicação das rodovias de pista única, as BR-369 e BR-376, garantindo a melhoria do tráfego urbano entre as cidades a serem beneficiadas e para os moradores que realizam movimentos pendulares (Paraná, 1981). Segundo Paraná *et al.* (1981), essa duplicação das rodovias do Eixo era necessária para manter o tráfego do fluxo local e de cunho metropolitano.

Para tanto, foi elaborado um Edital de Tomada de Preços promovido pelo Departamento de Estradas de Rodagem, nº 026/81 - DER/DG, no qual foram apresentados trechos do Eixo entre Maringá e Londrina para licitação de serviços de aerofotogrametria, a serem utilizados no projeto de engenharia rodoviária (Paraná *et al.*, 1981). Vale destacar que, no Edital de Tomada de Preços, os seguintes contornos foram discriminados: de Londrina, de Rolândia, de Arapongas, do norte de Apucarana, de Mandaguari, de Marialva e a ligação com a BR-376 e o de Maringá, além da duplicação de trechos de vias dentro e entre as cidades do Eixo. Esse processo demonstra a objetividade e a necessidade de andamento do Projeto Metronor para a melhoria do fluxo rodoviário do Eixo Norte, inclusive pela adoção dos contornos viários mencionados, visando maior fluidez do capital regional.

Esse e outros editais de concorrência foram celebrados entre o estado do Paraná e empresas privadas para os projetos de ampliação da capacidade das rodovias BR-369 e BR-376. Bortolotto e Cordovil (2024), a partir de uma análise do Projeto Metronor, apontam que essa parceria público-privada e a posterior inclusão dos projetos no "Projeto Especial Cidade de Porte Médio" (1979-1986) também possibilitaram financiamentos pelo BIRD. As autoras reiteram que as propostas rodoviárias estavam alinhadas ao ordenamento territorial

proposto pelo Metronor, disciplinando a expansão urbana, além do zoneamento industrial ao longo do Eixo. Sendo assim, a manutenção das rodovias e seus desdobramentos convergem com os interesses do Governo, no âmbito nacional e estadual, para a fluidez do capital agrícola por meio dos corredores de exportação.

Assim, evidencia-se a preferência dada aos caminhos mais diretos e rápidos para o transporte e as comunicações no Eixo Norte do Paraná, onde, posteriormente ao declínio do Projeto Metronor, essa lógica rodoviarista passou a subverter a própria conexão entre os municípios historicamente estabelecidos. De acordo com Cunha (2010), a aparente conexão das cidades do Eixo pelas BRs 369 e 376 foi desviada ainda na década de 1980 para a PR-444, acarretando o rompimento da integração entre as malhas urbanas do Eixo Norte, como Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul. Tal situação foi decorrente dos desacordos políticos da época, que culminaram no deslocamento e na desconexão de cidades, conforme mencionado.

CONCLUSÃO

O Paraná, em seu processo de industrialização, já havia passado por ciclos econômicos substancialmente vinculados à agricultura. Entre esses ciclos, o caminho para a efetiva industrialização do estado ocorreu durante a alta da produção de soja, quando começaram a ser observadas manifestações da expansão industrial além das proximidades de Curitiba. Além disso, as infraestruturas de transporte e escoamento da produção, em conjunto com o apoio do BADEP na década de 1960, propiciaram avanços rumo ao desenvolvimento e à industrialização. No início dessa década, destaca-se a rodovia BR-376, que conecta o norte do estado ao Porto de Paranaguá, facilitando o escoamento da produção agrícola.

A região norte, assim como o oeste e o leste do Paraná, foi polarizada sob critérios de planejamento governamental por polos agroindustriais, definidos para a adoção de um sistema de investimentos e infraestruturas voltados à necessidade de estruturação do território, que deveria atender à exportação. Os três polos de desenvolvimento paranaenses, ou eixos agroindustriais, foram reconhecidos pela PDU/PR como um sistema tripolar, e os planos industriais determinaram as vocações industriais de cada região, além da estruturação regional e das infraestruturas de conexões interurbanas.

Nesse contexto, o Eixo Norte do Paraná, entre Maringá e Londrina, surge como um território propício à instalação de médias e grandes indústrias, visto que a infraestrutura de transporte rodoviário para a exportação estava fortalecida. Consequentemente, os planos de estruturação regional, PROEI e PRI, apontam para a formação de uma Metrópole Linear do Norte, onde as conurbações em evidência indicavam potencialidades para a expansão industrial e, consequentemente, urbana. Esses apontamentos, sob pactuações dos governos estadual e federal, levaram à tentativa de implantação da Metronor no estado. Esse plano visava ao desenvolvimento das cidades do Eixo, com base na ideia de criação de uma região metropolitana linear a partir da metropolização do Eixo Norte, conectada pelo entroncamento rodoviário de dois corredores de exportação: a BR-369 e a BR-376.

Ambas as cidades-polo do Eixo são reconhecidas por seus portes médios, num cenário em que a política urbana nacional adotava um posicionamento crítico aos inchaços metropolitanos causados pela crescente migração para as cidades. Desse modo, a descentralização industrial para o interior dos estados era vista como uma possibilidade, equilibrando as necessidades de uma população urbana com as cidades médias e pequenas. A estruturação interurbana e regional foi adotada como estratégia para a integração dos centros de porte médio, que deveriam ser fortalecidos como uma rede urbana.

No âmbito nacional, o Programa de Cidades de Porte Médio foi institucionalizado estrategicamente para atender a essa demanda populacional por espaços urbanos. O período ativo do programa coincide com parte do período de desenvolvimento da Metronor, entre 1979 e 1986. A incidência mútua dos planos possibilitou ao Metronor a obtenção de financiamentos do BIRD para cumprir as metas de saneamento, energia elétrica, habitação, lazer, educação, saúde e transporte. Esta última meta, relacionada ao incremento rodoviário???, vinha de um incentivo expressivamente defendido nos I e II PND para a integração nacional, expansão agroindustrial e exportação agrícola.

No Eixo Norte, recorte territorial de maior análise, onde se visualizava o processo de evolução de um eixo para uma metropolização linear, observa-se a dedicação, nos documentos, em propor avanços em pavimentação, duplicação e construção de novas vias para a estruturação regional e integração das malhas urbanas.

Nesse momento, a preocupação não se limitava às cidades do Eixo Norte, mas também à conexão dos municípios que dinamizavam outras regiões próximas e dependiam do bom desempenho do Eixo para a exportação. Contudo, as metas não estavam voltadas somente para essa função agroindustrial, pois havia um tráfego de automóveis em curtas distâncias maior do que o promovido por caminhões em longas distâncias, revelando a polarização de bens e serviços entre as cidades do Eixo. Dessa forma, tais metas foram levadas adiante para processos de licitação e financiamento das obras a serem realizadas para a melhoria das infraestruturas rodoviárias e do ordenamento territorial. Por fim, as concepções de regionalização e metropolização tomaram rumos diferentes daqueles idealizados durante as décadas de 1970 e 1980, exigindo um aprofundamento em análises futuras.

A industrialização no Paraná ocorreu em períodos diferentes, dependendo da região analisada. O recorte territorial aplicado, o Eixo Norte, possibilita o delineamento das ações do planejamento governamental, numa tentativa frequente do governo estadual de se alinhar ao federal durante o período da ditadura civil-militar. Tal alinhamento é calcado no aproveitamento do potencial de dois componentes da rede urbana: os centros, enfatizando a importância das cidades de porte médio; e as conexões viárias, priorizando o modal rodoviário. No caso do Eixo Norte, o modal rodoviário foi priorizado, pois a estruturação industrial, no período analisado, aconteceu majoritariamente ao longo das rodovias, possibilitando classificá-las como multifuncionais, já que, além da função de rodovia, também desempenharam o papel de eixos de desenvolvimento.

AGRADECIMENTO

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. Os autores agradecem o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), por meio da Chamada CNPq/MCTI/FNDCT N° 18/2021.

REFERÊNCIAS

AUGUSTO, M.H. O. **Intervencionismo estatal e ideologia desenvolvimentista**: estudo sobre a CODEPAR (Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná) .1. ed. Curitiba: Ed. UFPR, 2017.

BELOTO, G. E. **Da Região à metrópole**: o território desenhado pelos modelos conceituais. Tese (Doutorado- Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2015.

BERGOC, G. J. **A incorporação do espaço do norte do Paraná ao espaço nacional**. 2012. 287f. Tese (Doutorado - Planejamento Urbano Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

BORTOLOTTI, I. S. SOARES, K. A. S. CORDOVIL, F. C. de S. Planejamento territorial para integração dos eixos regionais de desenvolvimento norte e oeste do Paraná. **XVIII SIMPURB - Simpósio Nacional de Geografia Urbana**, No prelo, 2024.

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**, No prelo, 2024.

BRAGUETO, C. R. O processo de industrialização do Paraná até a década de 1970. **Geografia**: Revista do Departamento de Geociências, Londrina, v.8, n.2, p.149-160, jul./dez. 1999.

BRASIL. **I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) - 1972/74**. 1971.

BRASIL. **II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) - 1975/79**. 1974.

BRASIL. **III Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) - 1980/85**. [S. l.: s. n.], 1980.

BRESSER-PEREIRA, L. C. O novo modelo brasileiro de desenvolvimento. **Revista Dados** 11, 14, pp. 122-145. [S. l.], 1973.

CASARIL, C. C. CROSETTI, Z. S. Ocupação territorial e dinâmica atual da rede urbana do Paraná/Brasil. **CaderNAU- Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas**, v.9, n. 1, p. 10 – 43, 2016.

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

COLOMBO, L. A Sudene e a mudança institucional no regime militar. **CADERNOS do DESENVOLVIMENTO**. v. 8, n. 13, p.153-175. Rio de Janeiro, 2013.

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.

CUNHA, F. C. A. da. De "novo eldorado" a região metropolitana: representações e discursos no espaço londrinense. **Formação (Online)**, [S. l.], v. 1, n. 18, 2011. DOI:10.33081/formacao.v1i18.828.

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.

DRUCIAKI, V. P. Planejamento e desenvolvimento regional: algumas notas sobre o estado do Paraná. **DRd - Desenvolvimento Regional em debate**, [S. l.], v. 3, n. 1, p. 128–144, 2013.

ESCRITÓRIO METRONOR. PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento. **Relatórios de atividades de 1981**. Apucarana: Metronor, 1981.

FERREIRA, S. C. Cidades médias na rede urbana do Paraná/Brasil: identificação preliminar. pp. 31-56. **Breves Contribuciones del Instituto de Estudios Geográficos**. Nº 22. 2010. DOI: 10.24302/drd.v3i1.385.

GALVÃO, O. J. de A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. **Planejamento e Políticas Públicas**, [S. l.], n. 13, 1996. Disponível em: [//ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137](http://ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137). Acesso em: 14 out. 2024.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES). Secretaria do Planejamento. **PROEI: Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná**. Curitiba: IPARDES, 1975.

IZEPÃO. Rosalina Lima. **O Planejamento Governamental no Paraná: economia, Estado e política econômica**. Maringá: EDUEM, 2013.

MAGALHÃES FILHO, F. B. **Da construção ao desmanche: análise do Projeto de Desenvolvimento Paranaense**. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.

MANTEGA, G. **A economia política brasileira**. 3ª ed. São Paulo/ Petrópolis: Polis/Vozes, 1990.

NUNES, O. V. R. **O Programa Cidades de Porte Médio: Planejamento e Política Urbano-Regional no Brasil (1976-1986)**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília. Brasília, 2020.

OLIVEIRA, D. de. **Urbanização e industrialização no Paraná**. Curitiba: SAMP, 2017.

PADIS, P. C. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. São Paulo: Hucitec, 2006.

PARANÁ. **Análise da Infraestrutura Urbana e Regional**. Curitiba/PR: METRONOR, 1981.

PARANÁ. Departamento de Estadual de Rodagem. **Plano Rodoviário de 1951**. Curitiba: DER, 1951.

PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria de Estado do Planejamento. Coordenadoria de Estudos e Projetos. **METRONOR: Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá**. Curitiba, 1980.

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

PARANÁ. Secretaria do Planejamento. Secretaria dos Transportes. Departamento de Estradas de Rodagem. **Projeto METRONOR: ampliação da capacidade das rodovias BR-369 e BR-376 entre Londrina e Maringá** - Elementos preliminares. [S. l.: s. n.], 1981.

PARANÁ. SEPL. FUEL. FUEM. **Plano diretor do eixo Londrina-Maringá** - relatório preliminar. Curitiba: [s. n.], 1979.

PEREIRA, L. A. G. LESSA, S. N. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, MG, v. 12, n. 40, p. 26–45, 2011. DOI: 10.14393/RCG124016414.

PIQUET, R. P.; RIBEIRO, A. C. Tempos, idéias e lugares: o ensino do Planejamento Urbano e Regional no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, 10(n.1), pp. 49-59, 2008. doi:<http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.2008v10n1p49DOI>

SAHR, C.L. O papel das cidades médias nas estratégias de desenvolvimento espacial no Paraná. **Boletim de Geografia**, Universidade Estadual de Maringá, Departamento de Geografia, n. 19, p. 21-34, 2001.

SOARES. S. L.M. **ISEB (Instituto de Estudos Brasileiros): a dimensão pedagógica da ação ideológica de uma instituição do período de 1955 a 1964**. Mestre (Mestrado em Educação) - Universidade metodista de São Paulo. São Bernardo do Campo, 2014.

STEINBERGER, M. BRUNA, G. C. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: Andrade, T. P. Serra, R. V. (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: Ipea, 2001.

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

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

Universidade Federal do Paraná (UFPR). **Planos Regionais Industriais Leste, Norte e Oeste do Paraná**. Curitiba, 1975.

¹ A Política de Desenvolvimento Urbano do estado do Paraná (PDU/PR), elaborada em 1973, apresentou alternativas de desenvolvimento urbano para o estado (UFPR, 1973), sendo o sistema tripolar o adotado pelo Governo Estadual para os planos subsequentes (IPARDES, 1975).

² A proposta de descentralização industrial nos eixos era indicada a partir da AFDI – Áreas favoráveis à implantação de distritos industriais. Da mesma forma, se indicava as áreas industriais favoráveis em relação aos corpos d'água e ventos predominantes. Assim, o PRI indicava as possíveis áreas de ampliação e implantação industrial em cada cidade estudada dos Eixos Industriais (Leste, Norte e Oeste) (UFPR, 1975).

³ Para Soares (2014), o ISEB foi uma instituição ligada ao Ministério da Educação, criada em 1955, e foi um dos "[...]centros mais importantes da ideologia 'nacional-desenvolvimentista' e teve grande importância no processo político na década de 1950 [...]" (Soares, 2014, p. 27, aspas da autora).

⁴ Segundo Augusto (2017), o BADEP, antiga CODEPAR, foi criado para desenvolver o Estado, que se apresentava com desigualdades regionais, sem políticas de desenvolvimento ou planejamento. A CODEPAR apoiou as pequenas e médias indústrias/empresas, e foi um instrumento de fomento ao desenvolvimento econômico do estado, além de investir em infraestrutura (energia, transporte e comunicação) ao Paraná (Augusto, 2017). Todavia a capacidade de investimento da CODEPAR era limitada devido a origem de seus recursos. Com sua transformação em banco, a ampliação dos investimentos foi significativa.

⁵ Magalhães Filho (1999) afirma que o "projeto de desenvolvimento paranaense" teve influência na "[...] política desenvolvimentista do governo Kubitschek, as concepções cepalinas sobre o desenvolvimento econômico e, em alguns momentos, a ênfase em políticas sociais presentes nas propostas da democracia cristã" (Magalhães Filho, 1999, p.3).

⁶ O plano urbano da cidade de Maringá foi elaborado pelo engenheiro paulistanos Jorge Macedo Vieira, em meados da década de 1940. Em sua concepção o profissional demarcou a zona industrial contígua as áreas residenciais e comerciais, notadamente, a posteriori denominada de Vila Operária.

⁷ A Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas de Políticas Urbanas (CNPU) foi criada em 1975 e extinta em 1979, quando foi substituída pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU).

⁸ O Perfil Regional do Aglomerado urbano Londrina-Maringá-Metronor foi elaborado pela Unidade de Administração de Subprojeto, instalada em Apucarana-PR, em 1983. Já o Perfil Municipal foi cedido a UAS pelo Escritório Metronor em 1983, e ela, aparentemente, finaliza o documento.