

**O METROPLAN: ressonâncias do planejamento governamental
para integração territorial de uma aglomeração urbana na
década de 1990**

*El METROPLAN: resonancias de la planificación gubernamental
para la integración territorial de una aglomeración urbana en la
década de 1990*

E1_04 - Infraestructuras, redes y movilidades en la configuración de las
ciudades latinoamericanas modernas (s. XIX-XX)

Mateus Raniero Zampar

Universidade Estadual de Maringá (UEM), Brasil
mateuszampar@gmail.com

Fabiola Castelo de Souza Cordovil

Universidade Estadual de Maringá (UEM), Brasil
fcscordovil@uem.br

Resumo: O objetivo geral deste artigo é delinear os desdobramentos do planejamento governamental dos transportes para um aglomerado urbano de Paiçandu, Maringá, Sarandi e Marialva, localizado no norte do Paraná, Brasil. No contexto analisado, entre 1989 e 1991, identificou-se a iniciativa de quatro municípios em desenvolver soluções para os conflitos viários e de conurbação. As análises para a compreensão desse fenômeno urbano-regional foram possíveis a partir de levantamentos documentais. Visualiza-se, neste trabalho, que o planejamento priorizou a integração dos municípios a partir de um eixo rodoferroviário, a consolidação do desenvolvimento agroindustrial e a manutenção do escoamento produtivo. A localização estratégica do aglomerado urbano na malha rodoviária do estado articula os fluxos regionais tanto das regiões Noroeste do Paraná e Centro-Oeste brasileiro para o Porto de Paranaguá quanto das dinâmicas empresariais, comerciais e das relações internacionais vinculadas ao MERCOSUL.

Palavras-chave: planejamento governamental; sistema de transportes; conurbação urbana; eixo.

Resumen: *El objetivo general de este artículo es delinear los desdoblamientos de la planificación gubernamental del transporte para un aglomerado urbano conformado por Paíçandu, Maringá, Sarandi y Marialva, ubicado en el norte del estado de Paraná, Brasil. En el contexto analizado, entre 1989 y 1991, se identificó la iniciativa de cuatro municipios de desarrollar soluciones para los conflictos viales y de conurbación. Los análisis para la comprensión de este fenómeno urbano-regional fueron posibles a partir de levantamientos documentales. Se observa, en este trabajo, que la planificación priorizó la integración de los municipios a partir de un eje vial-ferroviario, la consolidación del desarrollo agroindustrial y el mantenimiento del flujo productivo. La localización estratégica del aglomerado urbano en la red vial del estado articula los flujos regionales tanto de las regiones Noroeste de Paraná y Centro-Oeste brasileño hacia el Puerto de Paranaguá como de las dinámicas empresariales, comerciales y de las relaciones internacionales vinculadas al MERCOSUR.*

Palabras-clave: *planificación gubernamental; sistema de transporte; conurbación urbana; eje.*

Introdução

O Consórcio METROPLAN representa um movimento dos poderes governamentais dos municípios do aglomerado urbano de Paçandu, Maringá, Sarandi e Marialva (Figura 01), entre 1989 e 1991, para alcançar recursos de agentes financeiros nacionais ou internacionais a serem destinados ao desenvolvimento das infraestruturas urbanas. Para delinear as proposições dos poderes municipais no Consórcio METROPLAN, aprofundou-se em autores fundamentais à compreensão das transformações do espaço urbano a partir do planejamento e das ações governamentais (Castells, 1983; Villaça, 1999; Corrêa, 2017; Cepêda; Pinto, 2021). Nesse aglomerado, evidencia-se a força dos eixos rodoviários, principalmente das rodovias BR-376, PR-317 e PR-323, na condução da expansão urbana e no processo de conurbação. A reverberação das infraestruturas rodoviárias na organização espacial das urbanizações analisadas já pôde ser interpretada com base em outros autores (Paula, 2010; Reis, 2015).

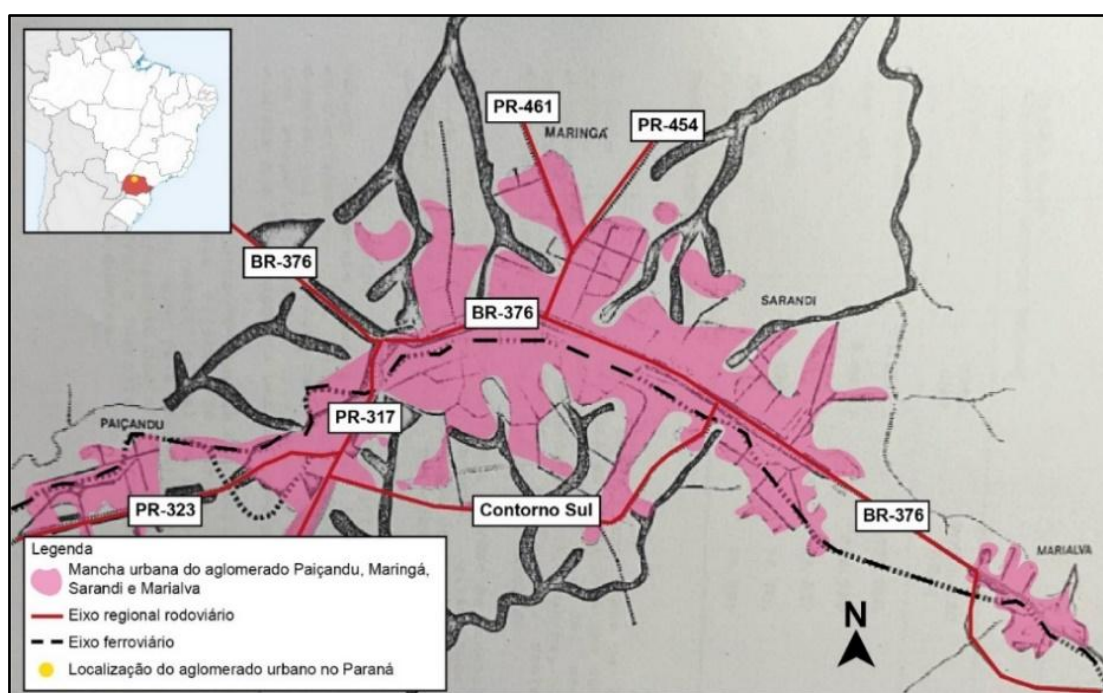


Figura 01: Aglomerado urbano de Paçandu, Maringá, Sarandi e Marialva. Fonte: elaboração do autor sobre imagem do SMC, 1991.

Essas urbanizações situam-se no norte do Paraná, região do estado colonizada por uma companhia privada — a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) — entre as décadas de 1930 e 1950, visando à produção agrícola, essencialmente cafeeira. Gonçalves (1999) disserta sobre a formação dos espaços urbanos nesse território, enfatizando a participação mínima do Estado, no qual foi promovida a publicidade de uma região propícia ao desenvolvimento do café (Gonçalves, 1999, p. 106). Nas décadas posteriores, Roncaglio (1996) descreve que o planejamento dos transportes, no âmbito estadual, priorizou investimentos para o escoamento da produção agrícola pelo porto de Paranaguá (PR), pois a exportação ocorria primordialmente pelo porto de Santos (SP). Priorizar o porto paranaense garantiria maiores arrecadações tributárias da região norte e noroeste do Paraná à administração pública estadual (Roncaglio, 1996, p. 66–67).

Após a formação inicial do território por uma iniciativa privada, a manutenção e a integração dessas urbanizações com o restante do estado ficaram por conta do poder governamental. Dessa

forma, todas as ações do Estado podem ser interpretadas, conforme afirma Castells (1983), pelos efeitos econômicos, político-institucionais, ideológicos e nas próprias relações sociais abarcadas por esse agente (Castells, 1983, p. 385). Os efeitos que este artigo propõe aprofundar são os político-institucionais e ideológicos, compreendendo as decisões políticas e ideológicas difundidas nos produtos técnicos do Consórcio METROPLAN, as quais representam parte da história do aglomerado urbano. Nesse sentido, o Estado atua como um agente social, conforme abordado por Corrêa (2017), por representar múltiplos papéis na produção do espaço urbano, estabelecendo marcos jurídicos e fornecendo condições de produção aos outros agentes sociais, como a manutenção dos sistemas de transporte (Corrêa, 2017, p. 45). Apesar de o consórcio ter sido realizado em um período de reabertura econômica, marcado por intensas políticas neoliberais e pela crise gerada pela dívida brasileira com os bancos internacionais, para a análise retomaram-se os períodos anteriores ao recorte temporal, a fim de delinear as reverberações das políticas rodoviaristas sobre o Consórcio METROPLAN.

De acordo com Villaça (1999), na ditadura civil-militar (1964-1985), prevaleceu a tecnocracia no âmbito do planejamento, haja vista a produção de planos setoriais, regionais e nacionais para a construção de obras políticas (Villaça, 1999, p. 190). Destacam-se, em Paula (2010), as intensas políticas rodoviaristas e automobilísticas promovidas nesse período, nas quais se tinha o automóvel como símbolo de integração, velocidade e desenvolvimento (Paula, 2010, p. 144). Já na década de 1980, devido às crises econômicas, o Estado brasileiro desacelerava as políticas de expansão rodoviária. Apesar disso, no estado do Paraná, continuou-se o “grande surto do rodoviarismo”, sendo inauguradas novas obras e ampliadas as infraestruturas rodoviárias existentes. Segundo Roncaglio (1996), “a partir da década de 1990, a infraestrutura rodoviária do Paraná já está consolidada. Em trinta anos, a rede de conservação foi ampliada em cerca de 75% e várias estradas foram duplicadas” (Roncaglio, 1996, p. 85–88).

A ampla utilização do modal rodoviário e a estruturação do território nacional pelas rodovias repercutiram na transformação do espaço urbano. Em Reis (2015), identifica-se o fenômeno da dispersão urbana, atrelado aos avanços das redes técnicas: rodovias e energia elétrica. Isso propiciou novas configurações urbanas no espaço ao longo das rodovias, por ilhas de urbanização ou expansões lineares ao longo de eixos viários, resultando nas dispersões urbanas (Reis, 2015, p. 98–100). Entretanto, na história do planejamento brasileiro, paralelamente à expansão do modal rodoviário, houve a precarização dos outros modais de transporte, calcada em interesses capitalistas de classe (Paula, 2010, p. 153–154). Desse modo, tanto no período antecedente, referente à ditadura civil-militar, quanto entre 1989 e 1991, prevaleceram os interesses capitalistas no Brasil. Tais interesses, segundo Cepêda e Pinto (2021), pautam-se na modernização dos modos de produção, visando à elevação da produtividade e ao acúmulo de riqueza (Cepêda; Pinto, 2021, p. 137–141).

Portanto, vislumbra-se, neste trabalho, compreender os desdobramentos, no âmbito estadual do planejamento regional, substancialmente para o setor de transportes, que antecederam a formação do Consórcio METROPLAN no aglomerado urbano de Maringá. Admitiu-se o consórcio como parte da história do planejamento regional do Paraná, contínua aos esforços de corpos técnicos do Estado em planejar de forma integrada o território. Para tanto, esboçaram-se as propostas do planejamento territorial estadual que reverberaram sobre o aglomerado urbano, presentes nos planos regionais elaborados entre as décadas de 1970 e 1980, a saber: a *Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Paraná* (PDU/PR, 1973), pela Universidade Federal do Paraná (UFPR); o *Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná* (PROEI,

1975), pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES); o *Planos Regionais Industriais Leste, Norte e Oeste do Paraná* (PRI, 1975), pela UFPR; e o projeto *Metrópole Linear Norte do Paraná* (METRONOR, 1977-1989). Quanto aos documentos correspondentes ao Consórcio METROPLAN, foram dois: o *Plano Estratégico de Desenvolvimento Regional*; e *Região metropolitana de Maringá: o habitat humano - Paiçandu - Maringá - Sarandi – Marialva*. Ambos foram produzidos pela Consultores Associados S/C Ltda (SMC). Esses planos foram levantados em acervos públicos do Paraná, sendo investigadas as proposições referentes ao planejamento regional que reverberaram nas infraestruturas de transportes do estado.

Assim sendo, este trabalho foi apresentado em duas seções principais, além da introdução e das considerações finais. A primeira retoma a consolidação do aglomerado urbano, aprofundando o papel desempenhado pelo Estado na transformação do espaço urbano, a partir das propostas de estruturação territorial que ressoaram na urbanização das quatro cidades. Em seguida, a última seção destaca os diagnósticos e as proposições do METROPLAN para a hierarquização urbana e as infraestruturas de transporte.

Os planos urbano-regionais e as ressonâncias sobre o aglomerado urbano

O planejamento governamental dedicou esforços, ao longo do desenvolvimento da região norte do Paraná, para integrá-la às outras regiões do estado. Izepão (2013) descreve cronologicamente a criação das infraestruturas rodoviárias pelo poder público que marcaram esses esforços. A integração entre os centros regionais do estado e o aumento das obras rodoviárias eram fortemente voltados ao escoamento da produção agrícola, primeiramente pelo Círculo do Café e, posteriormente, pelas culturas do trigo e da soja (Izepão, 2013, p. 66–140). Verifica-se, em Magalhães Filho (2006), que essa política rodoviarista prevaleceu na trajetória governamental até o final da década de 1980. Substancialmente, em programas de desenvolvimento financiados por órgãos nacionais e internacionais, havia esforços para a ampliação das infraestruturas rodoviárias (Magalhães Filho, 2006, p. 78).

Ao longo da ditadura civil-militar (1964–1985), sobressai-se inicialmente a PDU/PR (1973), cujas diretrizes revelavam as tendências do planejamento territorial para o Paraná na década de 1970. Castro Neto (2012) aborda a utilização de recursos técnicos avançados na elaboração desse plano, pelos quais se defendeu a estruturação do estado a partir de três eixos urbanos a serem interligados por um anel rodoviário:

Região Metropolitana de Curitiba, associado a Paranaguá no litoral e a Ponta Grossa no segundo planalto; (ii) o da formação protometropolitana de **Londrina–Maringá**, apoiando o Norte do Paraná; e (iii) um terceiro, criado para promover o equilíbrio espacial com os outros dois, constituído pelo eixo incipiente Cascavel–Toledo e possível extensão até Guaíra, em um primeiro momento, depois substituído por Foz do Iguaçu, em decorrência da implantação de Itaipu. (Castro Neto, 2012, p. 132, grifo nosso)

Nessa perspectiva de integração regional do estado, orientou-se assumir o eixo entre Maringá e Londrina como uma unidade, devido ao alegado movimento evidente de conurbação entre as cidades do eixo, que levaria à formação da *Metrópole Linear Norte do Paraná* (UFPR, 1973, p. 31). Na visão de Peris (2002), essa opção por polarizar regiões por eixos estava relacionada à formação histórica do território por ligações rodoviárias. Em 1975, foram atribuídos aos três eixos

o norteamento da industrialização do estado. O autor refere-se ao PROEI (1975), desenvolvido pelo IPARDES, orientado pelos levantamentos da PDU/PR (1973) para a formulação dos estudos (Peris, 2002, p. 35–37). No mesmo ano de publicação, Soares e Cordovil (2024) demonstram que a interligação dos três eixos industriais também foi reforçada por outro plano estadual, o PRI (1975), estruturado pela UFPR. O PRI (1975) aponta para a formação de um anel de industrialização entre o Modelo Tripolar (Figura 02) (Soares; Cordovil, 2024, p. 11).

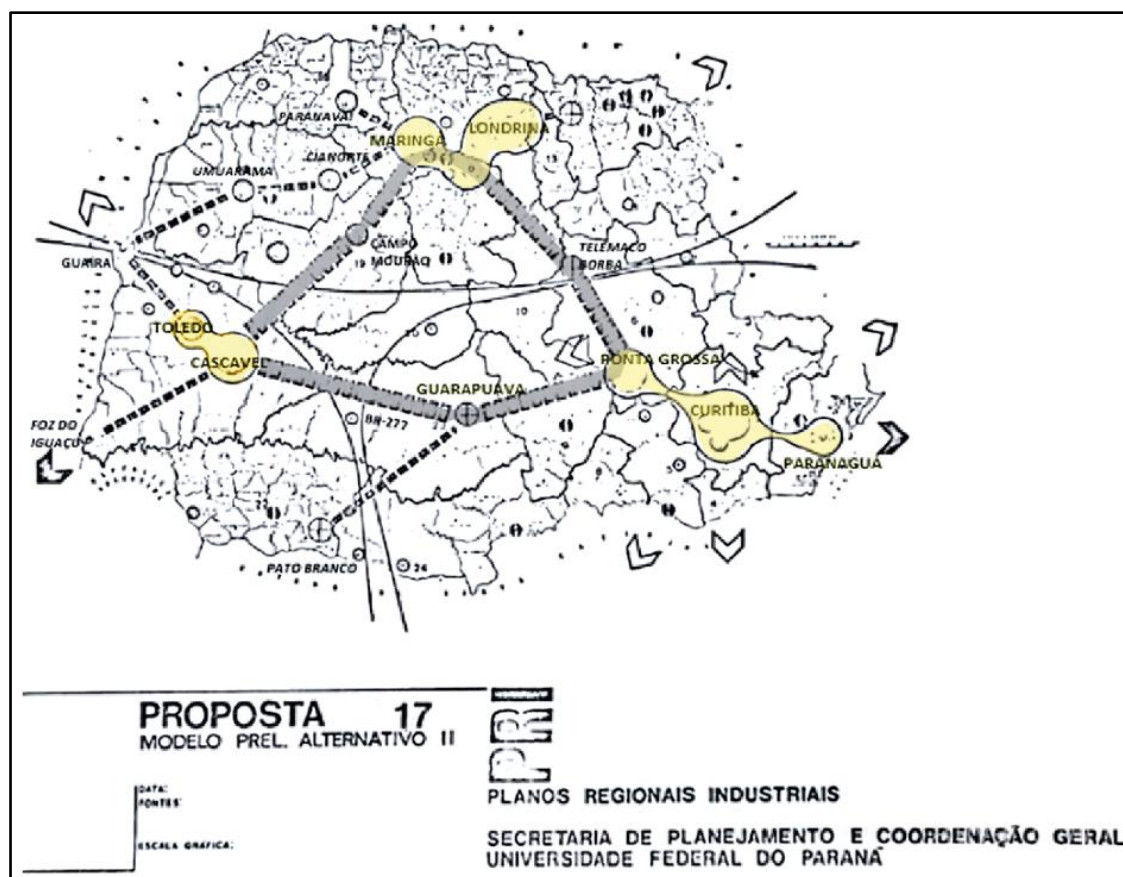


Figura 02: Mapa do Modelo Preliminar Alternativo II Tripolar, com a formação o Anel Principal de Industrialização em cinza – destaque em amarelo aos Eixos Industriais. Fonte: elaboração do autor sobre imagem de Soares e Cordovil, 2024, p. 11.

A partir desses planos, desdobrou-se a elaboração do projeto METRONOR (1977–1989), para o eixo rododiferroviário entre Maringá e Londrina. Conforme Bortolotto e Cordovil (2024), os planos estaduais de integração regional propostos nesse período — como já mencionados, a PDU/PR (1973), o PROEI (1975) e o PRI (1975) — levaram o Governo do Estado, por meio de um convênio firmado junto ao Governo Federal, à elaboração do projeto METRONOR em 1977. Esse projeto abrangia treze municípios, sendo eles: Paiçandu, Maringá, Sarandi, Marialva, Mandaguari, Jandaia do Sul, Cambira, Apucarana, Arapongas, Rolândia, Cambé, Londrina e Ibiporã. As autoras salientam as diretrizes expostas pelo projeto, entre elas a duplicação das rodovias de conexão existentes, a BR-376 e a BR-369 (Figura 03). A proposta era desenvolver um projeto integrado de estruturação do norte do Paraná para a industrialização e o desenvolvimento regional. No entanto, o METRONOR foi interrompido em 1989, pela falta de institucionalização do projeto, de articulação entre os prefeitos dos municípios pertencentes ao projeto e o corpo técnico (Bortolotto; Cordovil, 2024, p. 11–14). A finalização do projeto METRONOR ocorreu em meio ao rompimento da concepção de unidade proposta ao eixo

Maringá–Londrina, avançando ao período de análise que este trabalho pretende abordar, entre 1989 e 1991.

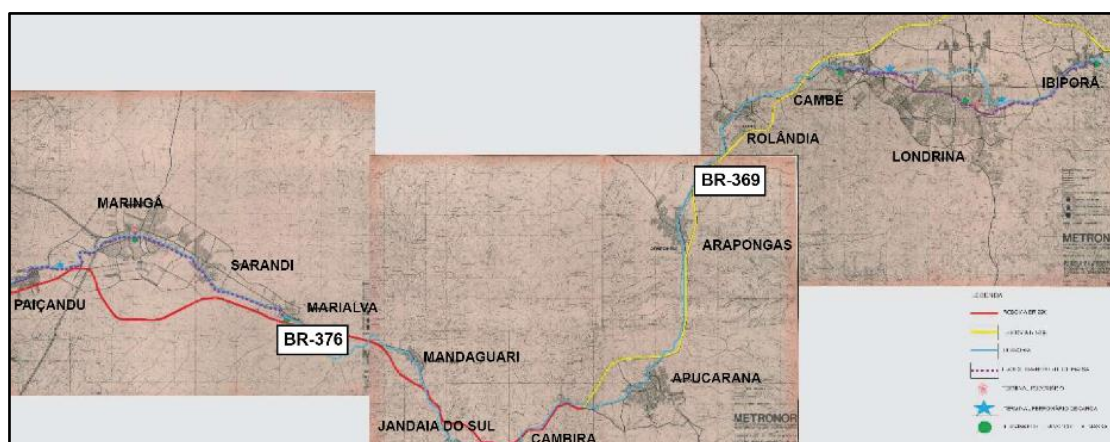


Figura 03: Mapas das Diretrizes para o Sistema Viário – proposta de duplicação da rodovia, indicada em vermelho a BR-376, em amarelo a BR-369 e, em azul, o ramal ferroviário Ef-369; e o eixo de transporte de massa em roxo. Fonte: elaboração do autor sobre imagem de Bortolotto e Cordovil, 2024, p. 17.

O início dos anos 1990, para Cunha (2017), representa uma nova fase dos municípios do eixo METRONOR, marcada pela visão separada de Maringá e Londrina, ambos os polos regionais contendo suas próprias regiões metropolitanas (Cunha, 2017, p. 30). Nesse cenário, Maringá já era um dos centros mais populosos do Paraná, polo de uma região metropolitana. Por isso, assim como em outros centros urbanos do estado, Izepão (2013) aponta para a necessidade de ampliação das infraestruturas urbanas e dos serviços públicos (Izepão, 2013, p. 181). Sendo esse o ponto de partida do Consórcio METROPLAN, cujo início se deu em 1989 como uma associação civil de representação dos municípios para o planejamento regional, na qual se previa atender às demandas e aos interesses comuns dos quatro municípios: (1) Paçandu; (2) Maringá; (3) Sarandi; e (4) Marialva. Em 1991, o consórcio produziu o *Plano Estratégico de Desenvolvimento Regional* (1991), com o objetivo de desenvolver projetos, pleitear recursos, além de fomentar a economia da região. Segundo Savi (2014), entre os projetos orçados, o consórcio visava “levantar um montante na ordem de U\$ 262 milhões para atender às áreas de desenvolvimento econômico, saúde e integração social, transporte coletivo, saneamento ambiental e capacitação institucional” (Savi, 2014, p. 88).

Propostas do Consórcio METROPLAN

Diante do orçamento previsto, o Consórcio METROPLAN determinou, entre as estratégias de ação, um programa especialmente voltado ao transporte coletivo intermunicipal integrado, que atendesse aos interesses comuns dos quatro municípios. A ênfase dada a esse programa é notável pela maior quantidade de recursos destinada à sua concretização em relação aos outros programas classificados (SMC, 1991a, cap. 6, p. 1). Foram indicados U\$ 95.000.000,00 (noventa e cinco milhões), cerca de 36,26% do valor total orçado (Quadro 01).

Programa regional	Recursos públicos (U\$ 1.000.000,00)
1. Apoio ao Desenvolvimento Econômico	49
2. Saúde e Integração Social	58
3. Transporte Coletivo Integrado	95
4. Saneamento Ambiental	48
5. Capacitação Institucional	12
Total	262

Quadro 01: Os programas regionais do METROPLAN e as aplicações de recursos – em cinza a maior quantidade destinada ao Transporte Coletivo Integrado. Fonte: elaboração do autor sobre tabela de SMC, 1991, cap. 1, p.1.

Diagnóstico

Analisou-se, pela prioridade dada à melhoria dos transportes, que a conurbação em curso não estava em conformidade com as infraestruturas existentes. Isso pôde ser evidenciado pelo fluxo viário inadequado, visto que o plano aponta conflitos entre os fluxos urbanos e regionais. Nesse sistema, Maringá detém a melhor estrutura viária, enquanto as urbanizações dos outros municípios não acompanharam as mesmas qualidades infraestruturais da cidade-polo. No entanto, encontra-se em Maringá a maior quantidade de acidentes rodoviários. Assim, atribuiu-se ao programa de transporte o papel principal para a integração dos espaços urbanos e das funções (SMC, 1991a, cap. 4, p. 88–89).

O plano do METROPLAN ainda identifica conflitos de uso do solo em relação às vias rodoviárias, caracterizando o eixo rodoviário do aglomerado urbano como de identidade indefinida. Essa indefinição é justificada pelo fato de as indústrias e os serviços estarem agrupados latitudinalmente ao eixo, enquanto as habitações foram se acomodando longitudinalmente. Além disso, entre os tecidos urbanos que se aglutinam ao longo do eixo, foram encontradas descontinuidades viárias entre as urbanizações dos municípios, onde ainda havia áreas com menores porcentagens de pavimentação. Nas cidades, exceto Maringá, a pavimentação era priorizada nas áreas centrais, industriais e com maiores densidades habitacionais (SMC, 1991a, cap. 4, p. 90–91).

O plano também enfatiza que a falta de integração esteve associada à pluralidade de empresas atuantes na prestação dos serviços de transporte coletivo, pois mais de uma empresa realizava a conexão intermunicipal, sendo três as responsáveis: Transporte Coletivo Cidade Canção (TCCC), Expresso Maringá e Viação Garcia. Ademais, os serviços de transporte coletivo beneficiavam principalmente Maringá, na qual se concentravam as linhas de ônibus no único terminal metropolitano localizado no centro da cidade (SMC, 1991a, cap. 4, p. 90–95). Ao longo do diagnóstico, a falta de integração foi reforçada como um ponto crítico na aglomeração urbana.

Proposições

Dessa forma, nas proposições, a integração demonstrou ser relevante desde a escala macrorregional, pela prioridade dada à manutenção do eixo rodoviário para o escoamento da produção agrícola. Considerava-se a localização do consórcio como elo entre a região do Centro-Oeste brasileiro e o porto de escoamento paranaense, o Porto de Paranaguá, conexão tida como vantajosa ao aglomerado urbano. Para o Setor Secundário, reforçou-se a agroindústria, que, desde os planos antecedentes ao METROPLAN, esteve intensamente vinculada à economia e à

industrialização regional. Levou-se em consideração também a participação do aglomerado urbano nas decisões político-empresariais do Cone Sul, área formada pelas duas maiores metrópoles da América Latina, São Paulo e Buenos Aires, além do Rio de Janeiro e Belo Horizonte (Figura 04). Ademais, consideraram-se as possíveis conexões internacionais a serem estabelecidas com o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) (SMC, 1991, cap. 5, p. 2–3).

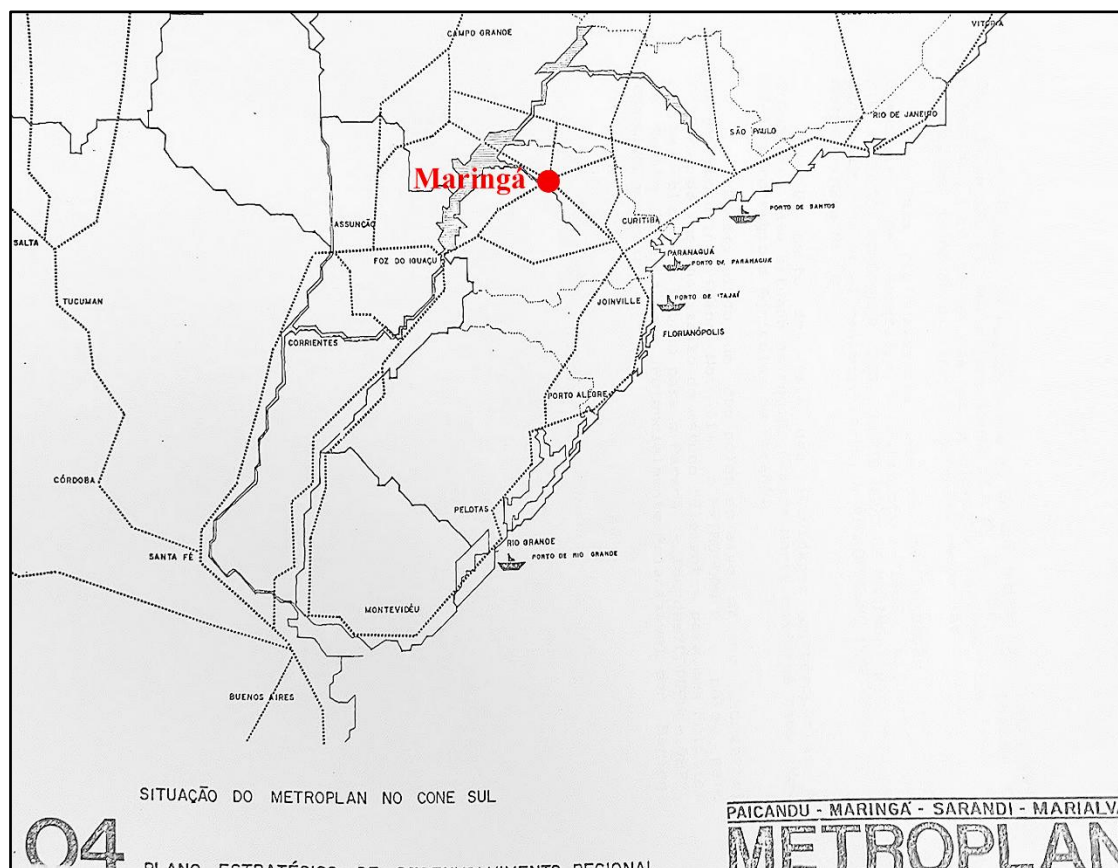


Figura 04: Situação do METROPLAN no Cone Sul. Fonte: elaboração do autor sobre imagem de SMC, 1991a, cap. 4, p. 22.

Compreendidas as conexões regionais do aglomerado urbano, determinou-se a hierarquização urbana a partir do eixo, em vez de seguir uma ordem radiocêntrica de distribuição de infraestrutura e serviços urbanos a partir do núcleo urbano de Maringá (SMC, 1991, cap. 4, p. 81). Desse modo, a BR-376, a PR-317 e a PR-323 deveriam garantir um padrão urbanístico unificado ao longo do percurso. Previu-se, para os trechos dessas rodovias, a garantia de pavimentação, sinalização, paisagismo, iluminação, equipamentos e urbanização em toda a extensão de 32,4 km. A melhoria das infraestruturas, associada a uma política de conscientização turística voltada às comunidades municipais, seria ação do poder público para aumentar a permanência e o fluxo de usuários locais em todo o eixo (SMC, 1991a, cap. 6, p. 16–22).

Embasado no diagnóstico do sistema viário, o plano esboçava algumas mudanças nas infraestruturas viárias, esquematizadas na Figura 05. Primeiramente, demarcaram-se, com manchas laranjas, os possíveis locais de desencontro entre os tecidos urbanos das cidades já conurbadas a serem reestruturadas, com o objetivo de aprimorar a integração das malhas viárias locais. Além disso, realizou-se a demarcação das áreas com tendência à conurbação, visando ao planejamento de traçados viários que promovessem maior continuidade entre os tecidos urbanos.

Especificamente para o fluxo de veículos no trecho Paçandu–Maringá, propôs-se elevar a capacidade das rodovias PR-323 e BR-376, a fim de ampliar o acesso e a fluidez rodoviários. A duplicação de um trecho da PR-317 também possibilitaria o redirecionamento do fluxo regional da BR-376 para o Contorno Sul de Maringá. Esse desvio do fluxo regional evitaria conflitos ao longo da área urbana, principalmente na BR-376. Por conseguinte, o fluxo regional seria desviado da urbanização de Maringá, Sarandi e Marialva, pois haveria a união do Contorno Sul rodoviário de Maringá com o contorno de Marialva (SMC, 1991, cap. 6, p. 23–24).

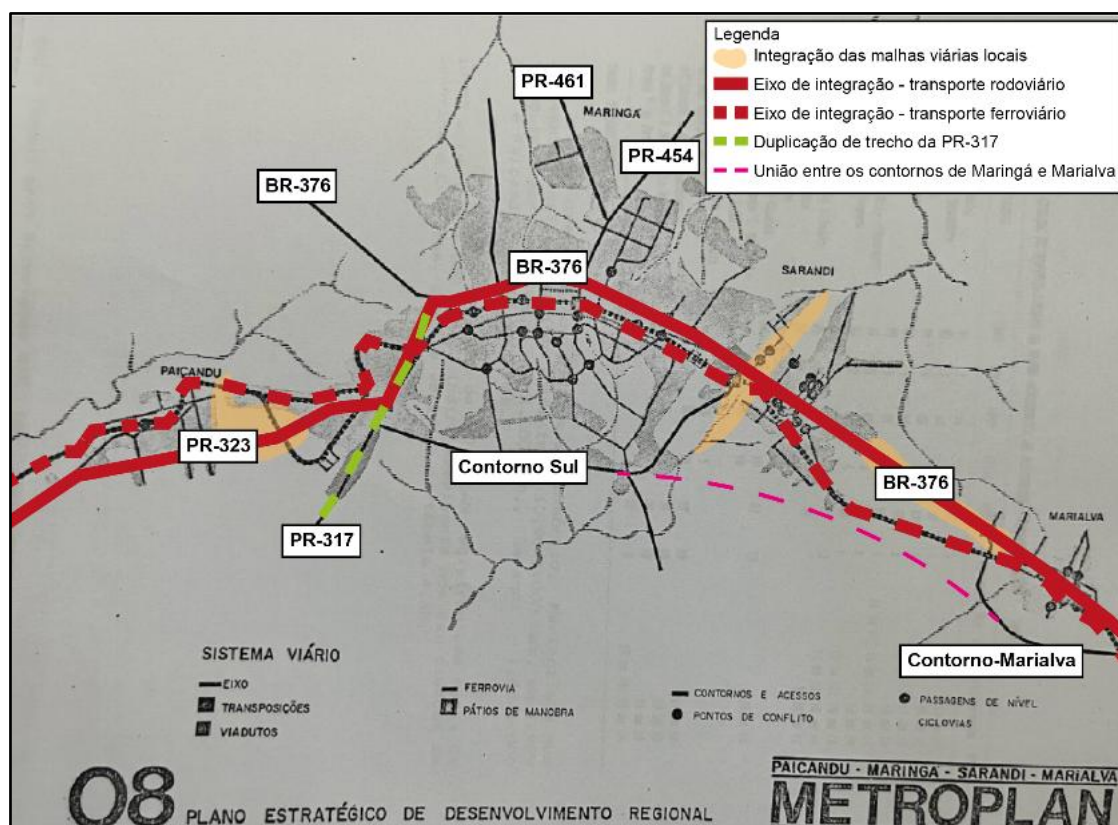


Figura 05: Esquemas das propostas de integração do aglomerado urbano Paçandu-Maringá-Sarandi-Marialva. Fonte: elaboração do autor sobre imagem de SMC, 1991, cap. 4, p. 88.

Além da integração rodoviária, a integração ferroviária também foi considerada. No documento supracitado, o *Plano Estratégico de Desenvolvimento Regional* (1991), não foram descritas as diretrizes de aplicação do transporte ferroviário. Contudo, entre os detalhes do orçamento para o Programa de Transportes, foram destinados US\$ 40.876.900,00 (quarenta milhões, oitocentos e setenta e seis mil e novecentos) para a implantação de um “sistema tronco – veículo leve sobre trilhos” (SMC, 1991a, cap. 6, p. 37). Em 1991, a empresa SMC também elaborou um folheto ilustrativo do Consórcio METROPLAN, defendendo a necessidade de aproveitar a linha férrea existente para a estruturação e a integração das quatro cidades, em conjunto com as rodovias (SMC, 1991b, p. 24). Assim, o desenvolvimento do transporte coletivo tornou-se essencial ao Consórcio METROPLAN, sendo previsto o destino da maior quantidade de recursos ao transporte interurbano (SMC, 1991a, cap. 6, p. 37). Na Figura 06, o veículo leve sobre trilhos e o transporte rodoviário adquirem representação visual no folheto explicativo do plano.

Integrar os sistemas urbanos dos quatro municípios

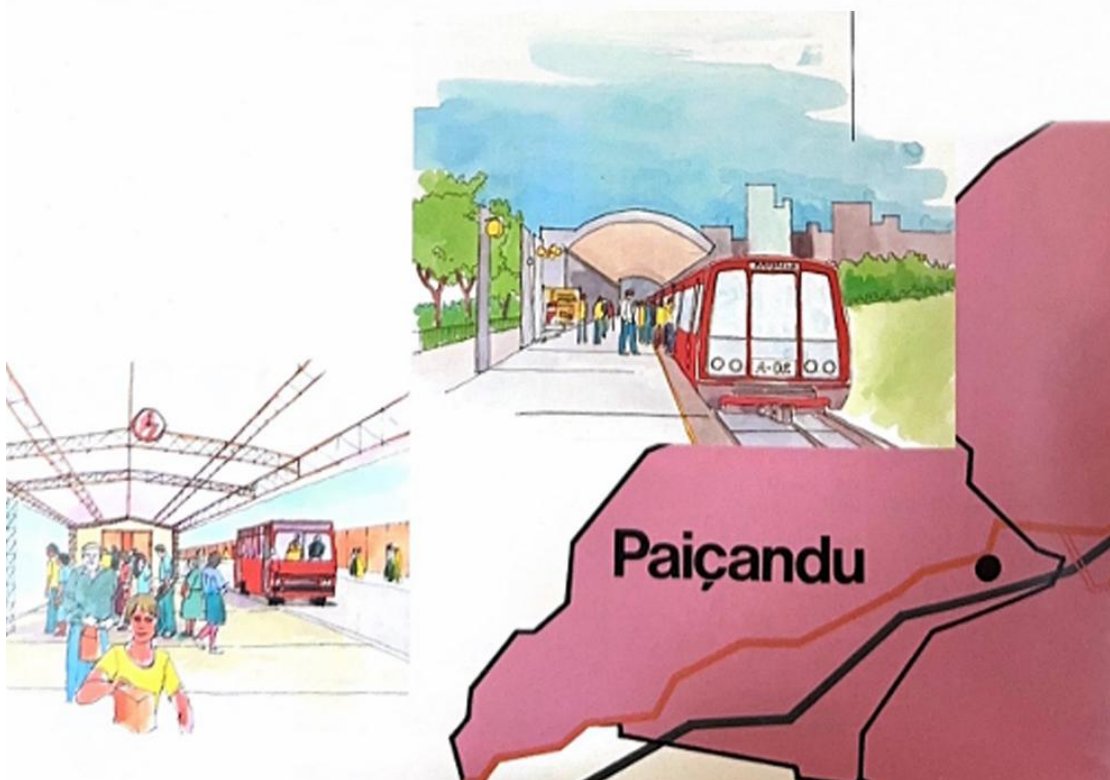


Figura 06: Ilustração dos serviços públicos de transporte rodoviário e ferroviário. Fonte: elaboração do autor sobre imagem de SMC, 1991b, p. 24.

A integração das cidades por um sistema viário aprimorado possibilitaria o desenvolvimento de uma hierarquização urbana ao longo do eixo, em vez da ordem radiocêntrica de distribuição de infraestrutura e serviços urbanos a partir do núcleo urbano de Maringá (SMC, 1991a, cap. 4, p. 81). Dessa forma, todas as cidades ofereceriam melhores oportunidades de emprego e enriquecimento, permitindo a integração necessária entre as urbanizações (SMC, 1991b, p. 14).

Considerações finais

Nas décadas de 1970 e 1980, o eixo entre Maringá e Londrina passou a ser instituído como um dos polos de desenvolvimento do estado, avançando para a concepção de Metrópole Linear Norte do Paraná, recorte territorial do projeto METRONOR. Embora interrompida, admite-se que a concepção de planejar o território a partir do eixo rodoferroviário, extrapolando limites municipais, tenha reverberado das discussões do planejamento regional nas proposições do Consórcio METROPLAN. Dessa forma, o METROPLAN problematiza a insuficiência de integração entre as urbanizações dos quatro municípios — Paçandu, Maringá, Sarandi e Marialva —, orientando-se a direcionar os investimentos para o eixo rodoviário transversal às urbanizações. Além disso, interpreta-se a preferência por consolidar a integração pelo transporte rodoviário, enquanto o ferroviário ficou em segundo plano, descrito com menor profundidade. Sem romper

com a identidade agrícola do eixo regional que perpassa o aglomerado urbano, o plano previa a ampliação do desenvolvimento agroindustrial e a garantia da continuidade do escoamento das regiões Noroeste do Paraná e Centro-Oeste brasileiro. Esse fluxo regional é reforçado também pela localização das cidades analisadas, inseridas no Cone Sul, área de influência empresarial e comercial, fortalecida pelas relações internacionais do MERCOSUL.

Agradecimentos

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 Nº 18/2021.

Referências

BORTOLOTTI, I. S.; CORDOVIL, F. C. de S. Os alcances da proposta da metrópole linear no norte do Paraná na década de 1980. **18 SHCU - Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, Natal, 2024. Disponível em: <https://www.even3.com.br/18-shcu-seminario-de-historia-da-cidade-e-do-urbanismo-445281/>.

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

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

CEPÊDA, V. A.; PINTO, G. L. H. A teoria do subdesenvolvimento e o projeto desenvolvimentista de Celso Furtado: reflexões sobre os limites do liberalismo. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, [s. l.], v. 78, p. 135–155, 2021.

CORRÊA, R. L. **Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço**: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. de; SPOSITO, M. E. B. (Org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo/SP: Contexto, 2017.

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

GONÇALVES, J. H. R. **Quando a imagem publicitária vira evidência factual**: versões e reversões do norte (novo) do Paraná – 1930/1970. In: DIAS, R. B.; GONÇALVES, J. H. R. (Org.). *Maringá e o Norte do Paraná: estudos de história regional*. Maringá/PR: EDUEM, 1999.

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

MAGALHÃES FILHO, F. de B. B. **Da construção ao desmanche: análise do projeto de desenvolvimento paranaense**. Curitiba/PR: IPARDES - Instituto Paranaense de

12



Desenvolvimento Econômico e Social, 2006. (Coleção clássicos da economia e sociedade paranaense).

PAULA, D. A. de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, [s. l.], v. 3, n. 2, p. 142–156, 2010.

PERIS, A. F. **Trilhas, Rodovias e Eixos: um estudo sobre desenvolvimento regional**. Cascavel/PR: Edunioeste, 2002. (Coleção Thésis).

REIS, N. G. Dispersão urbana e modernização capitalista. **Revista Cidades**, [s. l.], v. 12, n. 21, 2015.

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

SAVI, E. **Do direito a cidade e a mobilidade urbana: o caso da aglomeração urbana de Maringá-PR**. 2014. 140 f. - Universidade Estadual de Maringá - UEM/PR, Maringá/PR, 2014. Disponível em: https://www.uel.br/pos/ppuarqurb_uem_uel/?page_id=596. Acesso em: 8 abr. 2024.

SMC, Consultores Associados S/C Ltda. **METROPLAN - Consórcio Intermunicipal para o Desenvolvimento Metropolitano**: Maringá - Marialva - Sarandi - Paçandu. Maringá/PR: SMC Consultores Associados S/C Ltda, 1991a. v. Plano Estratégico de Desenvolvimento Regional: Entrega Final

SMC, Consultores Associados S/C Ltda. **Região metropolitana de Maringá: o habitat humano - Paçandu - Maringá - Sarandi - Marialva**. Curitiba/PR: Clichepar Editora & Indústria Gráfica Ltda., 1991b.

SOARES, K. A. S.; CORDOVIL, F. C. de S. As propostas físico-territoriais para industrialização do Eixo Oeste do Paraná na década de 1970. **Risco Revista De Pesquisa Em Arquitetura E Urbanismo (Online)**, [s. l.], v. 22, p. 14, 2024.

UFPR, Universidade Federal do Paraná. **PDU - Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Paraná**. PR: [s. n.], 1973. v. 5-Proposições

VILLAÇA, F. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEAK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo/SP: Editora da Universidade de São Paulo, 1999. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/6011965/mod_resource/content/1/FI%C3%A1vio%20Villa%C3%A7a%20-%20Uma%20contribuicao%20para%20a%20historia%20do%20planejamento%20%20urbano%20no%20Brasil.pdf. Acesso em: 15 jul. 2024.