

# ESTRATÉGIAS DE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NO PARANÁ E SUAS DESCONTINUIDADES

Vinícius Polzin Druciaki<sup>1</sup>

César Miranda Mendes<sup>2</sup>

## Resumo

O Estado do Paraná é um espaço em que a integração territorial através das vias de acesso aconteceu de forma muito lenta e descontínua, devido a este espaço ter constituído por varias frentes de ocupação territorial em períodos muitos distintos. Este fato contribuiu para que cada parte do espaço paranaense constituísse sua rede urbana a partir da disposição das cidades ali inseridas, de modo que tais cidades polarizadoras de suas redes vieram a se integrar espacialmente num processo lento e fragmentado, a exemplo de Londrina e Maringá com Guarapuava. Nesse sentido, o Estado sobretudo a partir da década de 1970 sempre elaborou planos que viessem a integrar o território, desenvolvendo sócio-economicamente as cidades e as regiões. No entanto até nos dias de hoje são nítidos os reflexos da falta de integração regional no Paraná, e um dos maiores exemplos é a região deprimida do Estado conhecida como Centro-Expandido, a qual contribui para a grande descontinuidade territorial presente, que é a ligação do Sul com o Norte do Estado. O presente trabalho discute as propostas governamentais de integração relacionando com a realidade vigente para que sirva de subsidio futuro na elaboração de propostas que visem amenizar a problemática em questão.

**Palavras-Chave:** Desenvolvimento regional, integração, território, redes.

## Resumen

El Estado del Paraná es un sitio en que la integración territorial a través de las vías de acceso aconteció de forma muy lenta y discontinúa, debido a este espacio tener constituido por varias frentes de ocupación territorial en períodos muy distintos. Este facto contribuyo para que cada parte del espacio constituyendo su red urbana a

---

<sup>1</sup> Aluno bolsista CAPES do Programa de Pós-Graduação em Geografia em análise regional e ambiental. Universidade Estadual de Maringá-(UEM) – Maringá-PR. Membro do Grupo de Estudos Urbanos (GEUR – DGE - UEM). [dungageo@yahoo.com.br](mailto:dungageo@yahoo.com.br)

<sup>2</sup> Orientador. Prof. Doutor do Departamento de Geografia/UEM. Coordenador do PGE-UEM e do Grupo de Estudos Urbanos-GEUR. [cmmendes@wnet.com.br](mailto:cmmendes@wnet.com.br)

partir de la disposición de las ciudades inseridas, de modo que tais ciudades polarizadoras de sus redes venían a se integrar espacialmente en un proceso lento y fragmentado, a ejemplo de Londrina y Maringá con Guarapuava. En este sentido, el Estado sobretodo a partir de la década de 1970 siempre elaboró planos que fueran a integrar el territorio, desarrollando socioeconómicamente las ciudades y las regiones. Sin embargo hasta los días de hoy son nítidos los reflejos de la falta de integración regional en el Paraná, y uno de los más grandes ejemplos es la región deprimida del Estado conocida como Centro-Expandido, la cual contribuí para la grande discontinuidad territorial presente, que es la conexión del sur con el norte del Estado. El presente trabajo discute las propuestas gubernamentales de integración relacionando con la realidad vigente para que sirva de subsidio futuro en la elaboración de propuestas que visen amenizar la problemática en cuestión.

**Palabras llave:** Desarrollo regional, integración, territorio, redes.

## 1. Introdução

Ao se pensar em propostas e políticas de integração e desenvolvimento regional para algum território, a questão da desconcentração de funções dos grandes centros em direção as cidades médias ou pólos regionais é uma realidade que está presente no território brasileiro, sendo um fenômeno ocorrente em diversos níveis escalares, fato que merece ser analisado. Diante disso nota-se que é imprescindível a articulação das regiões polarizadas de um centro, bem como a articulação entre os centros regionais para que haja coesão na rede, integrando dessa forma o território. Sendo assim, estaremos mostrando algumas estratégias adotadas pelos órgãos pertinentes de planejamento, e as direções que isto tomou.

Para tanto, foi necessário recorreremos a algumas implicações históricas de ocupação do território do Paraná, pois torna-se necessário buscar na gênese do processo os fatores que contribuíram para as atuais características de cada espaço paranaense, seja ele relevante do ponto de vista funcional ou não. De maneira especial, enfatizaremos o que compreende atualmente as mesorregiões Norte Central e Centro Sul paranaense.

Em seguida, recorreremos á algumas noções de desenvolvimento e integração regional atrelado ás cidades médias, pois são elas que desempenham este papel no território quando se trata da efetivação dos planejamentos em toda a

integração regional do interior do Estado. Com isso, buscou-se atrelar também os conceitos de redes e seu papel na temática em questão, no sentido em que elas são a expressão materializada do território articulado e produzido (SANTOS, 1985). Finalmente, buscou-se entender os principais objetivos das estratégias mais relevantes de integração regional, abordando a realidade espacial tal como ela se encontra atualmente.

## **2. A ocupação do território das mesorregiões Norte Central e Centro Sul paranaense.**

A ocupação do Estado do Paraná se iniciou a partir de 1554 na região litorânea, sendo que quase um século depois (1648) foi fundada a primeira cidade paranaense: Paranaguá. Não somente em Paranaguá, mas em todas as frentes de ocupação do território paranaense, o que se nota é que estas foram movidas principalmente pelo aspecto econômico, o que propiciou o estabelecimento dos aglomerados, surgindo posteriormente as cidades (PADIS, 1981).

Nesse sentido, iremos abordar de forma breve alguns fatores que marcaram a formação de duas partes do território paranaense, o das mesorregiões Norte Central e Centro Sul paranaense, as quais nem sempre se reportaram á esses limites político-administrativos, pois o Paraná passou por diversas regionalizações<sup>3</sup>. E para entender a ocupação dessas regiões, deve-se abordar as cidades que cuja relevância econômica e centralizadora no âmbito regional vieram a formar tais mesorregiões, sendo elas: Maringá e Londrina e Guarapuava respectivamente.

A mesorregião Centro-Sul tem sua ocupação de forma lenta e também antiga:

“Adicionalmente, as sucessivas atividades econômicas predominantes no Centro-Sul basearam-se, via de regra, em grandes propriedades rurais, que praticavam, também, uma agricultura de subsistência, sempre com o recurso da mão-de-obra escrava e do trabalho familiar. A junção de todas essas características da sociedade campeira – tradicional, patriarcal e latifundiária, fundada sobre bases econômicas estreitas e de baixo dinamismo – a uma quase total ausência de vias de comunicação funcionou, por um longo período, como um mecanismo de entrave à integração viária

---

<sup>3</sup> Todas as propostas de regionalização para o Estado do Paraná foram tentativas de planejamento regional adotadas pelos órgãos pertinentes a essa questão. Sobre isso ver MENDES, C.M. **O Território Paranaense e sua Regionalização**. In: Apontamentos, nº 44. Maringá: Eduem, 1996.

da região com outras áreas mais dinâmicas do Estado, freando a ocupação regional em larga escala e mantendo escassa sua população” (IPARDES, 2004. p. 23).

Sendo assim percebe-se que o Centro-Sul se insere muito tarde na articulação com o resto do Estado, haja vista que o próprio Estado de Paraná como um todo foi marcado até metade do século passado por espaços descontínuos, sem quaisquer articulação, sendo esta feita apenas em alguns casos com a capital do Estado.

As principais cidades desta mesorregião são Guarapuava e Palmas. Ambas se inserem no que denomina-se de “Paraná Tradicional”, região que teve a contribuição do tropeirismo na sua constituição, sendo que mais tarde houve inserção de outros migrantes e imigrantes, a exemplo dos europeus, sobretudo poloneses, italianos e alemães.

A região que compreende o Norte Central paranaense é conhecida por ser a região do Estado que teve o maior dinamismo em um curto espaço de tempo. A ocupação dessa região começa a partir de 1925, com a expansão cafeeira em alta e com o loteamento das terras para o avanço da fronteira agrícola desta cultura. Isso aconteceu após a primeira ocupação do norte do Paraná, o denominado Norte Velho.

“Desenvolvida em grande parte como um prolongamento agrícola da economia cafeeira paulista, a expansão fronteiriça paranaense alastrou-se rapidamente por sobre vastas áreas de terras da mais alta fertilidade, praticamente desabitadas, que passaram a constituir uma excelente válvula de escape para inversões lucrativas de amplas parcelas do capital acumulado no núcleo mais dinâmico do capitalismo nacional, localizado na Região Sudeste do País e centrado em São Paulo”. (IPARDES, 2004. p.21).

Como tratava-se duma região em que o incentivo a colonização foi fortemente marcado, surge como um dos principais agentes produtores desse espaço a Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP), que em 1951 passou a chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná<sup>3</sup> (CMNP). A CMNP promoveu a

---

<sup>3</sup> A CTNP foi fundada em São Paulo em setembro de 1925 como subsidiária da Paraná Plantation Ltda, de capital inglês, e cujo objetivo inicial era a aquisição de terras e produção de algodão para a indústria têxtil inglesa. Logo passou a adquirir grandes glebas de terra promovendo o loteamento das mesmas, incentivando a formação de núcleos urbanos. Em 1939 diante da segunda guerra mundial, a Inglaterra passou a necessitar cada vez mais de recursos face as suas despesas, o que obrigou o

ocupação do norte paranaense de forma rápida parcelando o solo, planejando o surgimento das cidades e integrando-as, sendo que no norte central a integração através de estradas surge antes até mesmo dos trilhos (FRESCA, 2007). Dessa forma a cada 12 km surgia-se alguns núcleos de apoio entre as cidades principais que foram planejadas a ficarem 100 km de distancia umas das outras já com o intuito de criar uma consolidada rede de cidades. Dessa forma a CTNP, e posteriormente CMNP promoveu a integração territorial através dessa rede urbana que aos poucos se consolidou, mas que num primeiro momento era articulada apenas com o Estado de São Paulo, se integrando ao restante do Estado do Paraná de forma mais efetiva somente com a construção da rodovia do café, integrando assim o norte a região leste de Ponta Grossa até Paranaguá.

### **3. Algumas considerações sobre desenvolvimento regional.**

Quando se trata da questão de desenvolvimento regional e urbano, bem como suas estratégias e aplicabilidade no espaço, tem-se uma série de fatores que compõem o conteúdo do planejamento regional, sendo necessário um esforço de análise em cada um desses. Primeiro deve-se reportar às questões inter-urbanas, ou seja, a dinâmica externa que uma cidade tem com sua interlândia, o que constitui um horizonte complexo de deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico, o que Corrêa (1997) denomina de interações espaciais. Essas interações espaciais por sua vez, também acontecem no espaço intra-urbano, ou seja, a estrutura e a produção do espaço interno das cidades.

Atualmente é relevante colocar o papel que os centros regionais desempenham a frente das estratégias de desenvolvimento regional, sendo que as cidades médias tornaram-se objeto de estudos relevantes não só no Estado do Paraná, mas em todo o Brasil. O conceito de cidade média ainda é muito discutido e é um conceito mutável então nos reportaremos somente a algumas noções do mesmo, sem conceitua-los em nosso trabalho. A importância de discutir o conceito

---

governo britânico a adotar uma política de retorno compulsório dos capitais ingleses aplicados no exterior. Sendo assim o controle acionário passou para um grupo de brasileiros que, dando continuidade aos projetos de colonização do norte paranaense mudaram o nome para CMNP. C.M.N.P. **Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná. Companhia de Melhoramentos do Norte do Paraná.** São Paulo, Ed. Ave Maria, 2ª Edição, 1977.

de cidade média cresceu na medida em que boa parte das cidades chamadas de porte médio, serviram e servem de palco para as estratégias de desenvolvimento regional atualmente. As cidades médias começam a ter papéis diferentes e relevantes num sentido de descentralizar funções e serviços dos grandes centros, levando a integração regional aquelas cidades mais segregadas no contexto de suas regiões. Segundo Sahr (2001, p. 21), *“surgiram conceitos de planejamento que viam no fomento das cidades médias uma possibilidade para a desconcentração da rede urbana”*.

Sendo assim abordaremos as cidades contidas no trabalho na condição de centros regionais, cuja caracterização foi feita por Ipea *et al* (2000), e também abordada por Moura (2003, p. 587) classificando as cidades com a seguinte terminologia: Centro regional, Centro sub-regional<sup>1</sup> e Centro sub-regional<sup>2</sup> as cidades de Londrina, Maringá e Guarapuava respectivamente.

Vindo de encontro ao que foi colocado anteriormente, os estudos de redes são primordiais para a compreensão de todo o arcabouço desta temática. As redes vão produzir e articular o território, integrar espaços ou excluí-los (na medida em que essa pode segregar grupos e indivíduos). Sob esta ótica, torna-se visível a compreensão das interações espaciais dentro de uma cidade, ou entre elas. Segundo Moreira (1997 p. 1-2), a região é um *“olhar sobre o espaço lento”*, e as redes são *“o olhar sobre o espaço móvel e integrado”*. Comparando essas abordagens, percebe-se que o autor nos coloca a importância de olhar a região não mais como algo isolado, com características peculiares inalteráveis, mas sim como dinâmica, organizada pelas sociedades sob a lógica do atual sistema capitalista. Dias (1995, p. 147) ao falar das redes, deixa a entender que este conceito se apóia nas questões de integração regional, pois *“todos esses processos para serem viabilizados implicam estratégias, principalmente estratégias de circulação e comunicação, duas faces da mobilidade que pressupõem a existência de redes”*. E sob este raciocínio entendemos também que a existência de redes na atualidade, pressupõem o desenvolvimento regional bem como sua articulação, pois como afirma Santos, (1996 p. 219), *“hoje não basta produzir. É indispensável pôr a produção em movimento, pois agora é a circulação que preside a produção”*.

---

#### 4. As estratégias de desenvolvimento regional no Paraná.

O Estado do Paraná já passou por vários estudos e planejamentos para por em pratica políticas de desenvolvimento tanto regional como urbano em seu território (IPARDES, 2005). Iremos tentar nos aterá a alguns desses estudos nas suas distintas épocas. A partir da compreensão da realidade estadual, será possível termos ferramentas e algumas questões para se levantar das duas mesorregiões escolhidas para abordar neste artigo, e para se pensar e propor algumas hipóteses calcadas já em alguns estudos realizados (DRUCIAKI, 2006) sobre a pouca interação espacial entre os centros regionais do Norte Central (Londrina e Maringá) com o principal do Centro Sul Paranaense, ou seja, a cidade de Guarapuava.

No estudo realizado (UFPR, et al. 1973), o qual é denominado de PDU- Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Paraná, feito juntamente com órgãos de planejamento do Estado, buscou-se estudar a realidade paranaense num momento em que em todo o Brasil se vivia um fenômeno de urbanização, provindo das mudanças do campo, bem como suas relações com o meio urbano. Sendo assim as cidades tiveram um rápido crescimento populacional, dando um novo papel para as cidades que passam a exigir novas técnicas e funções, pois a influencia em seu alcance espacial crescia juntamente com a urbanização.

“O planejamento do desenvolvimento regional passa a ser também um meio de baixar o potencial de crescimento das grandes cidades e de dar apoio a algumas medidas de descentralização urbana...Isto pressupõem uma planificação industrial, uma política de emprego e uma regionalização administrativa”. (UFPR, et al, 1973, pg. 49)

A idéia de descentralização implica em políticas publicas que viabilizem funções político-administrativas nos centros regionais, chamados antes de cidades pólos, alem de outros tipos de serviços e comercio. Nesta época também não se falava ainda em cidades médias, mas sim nos pólos de crescimento, ou seja, uma cidade média para época era aquela que polarizava uma certa delimitação regional, fato que não mudou tanto nos dias de hoje. O que difere é que as redes de hoje em dia não se limitam mais aos modelos hierárquicos dos anos 70, a exemplo da Teoria das Localidades Centrais, em Christaller (1966), a qual foi de significativa importância para entender a configuração de uma rede de cidades até antes da inserção do meio técnico-científico-informacional. Essa teoria usada por muitos

estudiosos, sobretudo na geografia a exemplo de Correa (1989-2005), ainda contribui para algumas tipologias de redes.

Ainda sobre este estudo, é importante frisar que foram traçadas três estratégias para o melhor desenvolvimento da rede urbana paranaense, como podemos ver:

a) o sistema polipolar, que procurava fortalecer as cidades com maior centralidade do estado e equipar as disparidades das ofertas de mercadorias e serviços destas com a demanda de suas regiões de influência; b) o sistema tripolar, que previa o fortalecimento de três pólos industriais dinâmicos, ligados entre si; c) o sistema biaxial, que previa o fortalecimento das cidades localizadas sob dois eixos, o primeiro ligado ao “corredor de exportação” do café, e o segundo ligado ao da soja (Sahr, 2001, p.27).

A opção que o governo tomou foi a da proposta do sistema tripolar, concentrando dessa forma seus esforços em três pólos, quase todas cidades médias, tais como: Curitiba-Ponta Grossa, Londrina-Maringá e Cascavel-Toledo. Dessa maneira nota-se que as estratégias pensadas e tentadas por em prática, mostram a necessidade de consolidar a rede urbana do norte do Estado direcionada para a região de Curitiba, e conseqüentemente para o porto de Paranaguá. Até então a rede do norte paranaense era predominantemente articulada com o Estado de São Paulo, o que foi fruto de sua gênese e ocupação. Por outro lado, tem-se a tentativa de uma ligação que consolidasse a rede urbana expandindo de leste para oeste, afim de que se fizesse um corredor de exportação como já mencionado, e que sob tal linha da rede tivesse alguns pólos regionais de desenvolvimento. Temos aí um dos primeiros reflexos nítidos de que a política de planejamento de desenvolvimento regional não pensou em alguma alternativa que ligasse o norte com o sul do Estado, de forma que estimulasse a fluidez no território neste sentido.

Na década de 1990, inicia-se no Paraná uma tentativa de desenvolvimento regional calcada numa política neoliberal de gestão do território, sendo assim representada de forma mais notória pelo ex-governador do Estado Jaime Lerner (1994-2002). É proposto assim, o “Anel de Integração”, dentre varias outras propostas de privatização de setores estratégicos do Estado.

A proposta inserida na política neoliberal do território paranaense surge em um plano de desenvolvimento em que se visavam as concessões de rodovias e ferrovias, bem como o arrendamento de áreas portuárias. A busca direta da iniciativa privada propiciou o surgimento do “Anel de Integração”, cuja denominação é dada

ao polígono constituído pelas rodovias que interligam as cidades de Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Campo Mourão, Cascavel e Guarapuava, com ligações para Curitiba, Paranaguá e Foz do Iguaçu. O objetivo era o de viabilizar a implantação de um moderno sistema de transportes e consolidar o Paraná como principal ponto de acesso e de movimentação do Mercosul (NETO, 2005). Neste sentido, pensou-se numa proposta de interligação entre os pólos regionais do Estado, como ainda apresenta Silva Neto (2005, p. 50):

“O principal objetivo era ordenar as atividades econômicas dirigindo-as para as proximidades dessa infra-estrutura viária, onde as cidades possuem melhores suportes de energia e telecomunicações, universidades e hospitais. Nenhuma das cidades paranaenses ficaria a mais de duas horas de distância das chamadas “cidades pólo” desse traçado”.

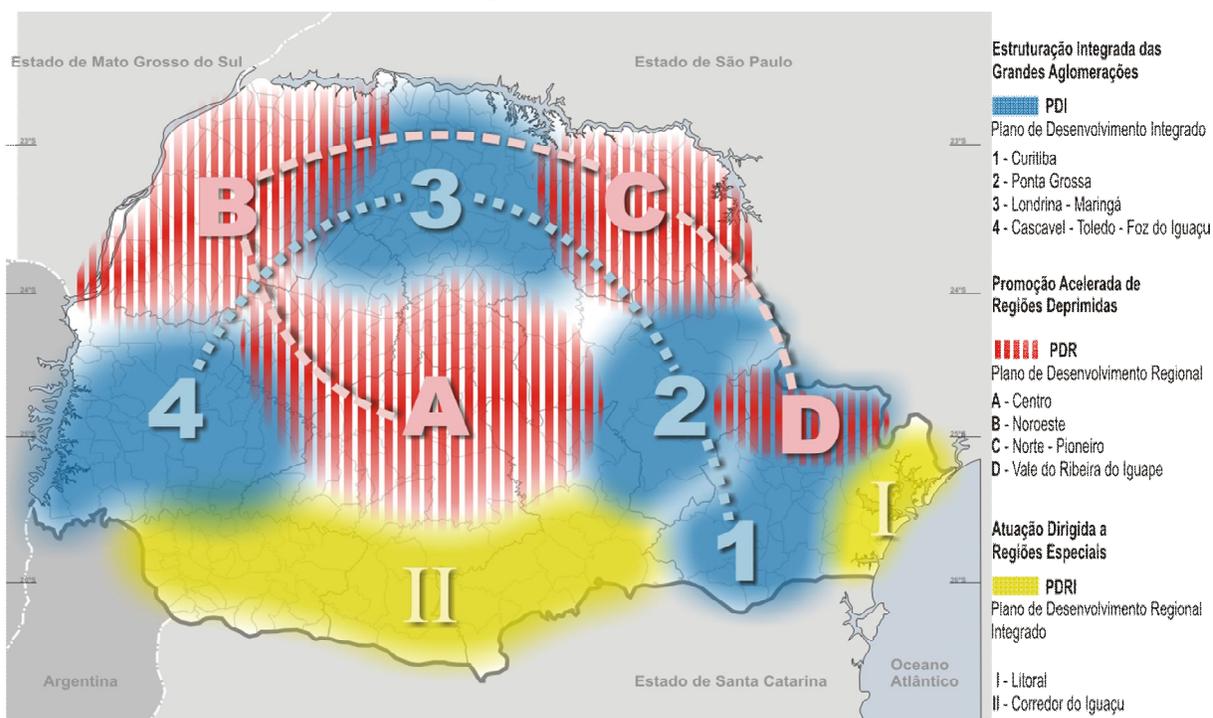
Constituído por 2.493,50 km de rodovias (2.185,20 km de rodovias principais e 308,30 km de rodovias de acesso), o “Anel de Integração” está dividido em seis lotes que foram cedidos à iniciativa privada através de concessões, via contrato de 24 anos. São 26 praças de pedágios espalhadas por todo o Anel de Integração, e por sua vez por todo o território paranaense. Deste total, algumas empresas<sup>4</sup>, concentram um número maior de praças devido ao fato do trecho concedido ser de distâncias maiores. Sendo assim, a Ecovia detém uma única praça no trecho de Curitiba a Paranaguá, na BR 277, sentido litoral. No entanto, esta praça tem o preço mais elevado para carro de passeio e para ônibus com três eixos, respectivamente R\$ 11,40 (onze reais e quarenta centavos) e R\$ 34,20 (trinta e quatro reais, e vinte centavos), tomando como base o mês de abril de 2008.

---

<sup>4</sup> A maior parte das empresas não só do Paraná, mas de todo o Brasil, constituem-se em grandes grupos neste segmento da economia, ou até mesmo em outros segmentos. A Empresa Ecovia Caminho do Mar faz parte do Grupo Primav Ecorodovias S/A que, além de 100% da Concessionária Ecovia Caminho do Mar, é composto por 100% da Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A, em São Paulo, e 50% da Empresa Concessionária Rodovias do Sul S/A, no Rio Grande do Sul. A Primav Ecorodovias é controlada pelas empresas Primav Construções e Comércio Ltda., do Grupo CR Almeida, e Impregilo IINV, que detém 65% e 35% das ações respectivamente. A italiana Impregilo é líder em seu País no mercado de construções e um dos principais “players” desse segmento no mundo. Outro exemplo que podemos citar é a empresa Rodonorte, uma das varias que compõe o sistema Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR). Trata-se de um dos maiores segmentos deste ramo em âmbito latino-americano, chegando a possuir 15% da malha rodoviária privatizada do país. Dentre as empresas pertencentes a este grupo, se destacam algumas das mais importantes a nível nacional: Ponte Rio-Niterói (RJ), NovaDutra (SP/RJ), ViaLagos (RJ), RodoNorte (PR), AutoBAn (SP) e ViaOeste (SP), respectivamente. Nesta divisão das rodovias paranaenses, a RodoNorte é a que detém mais praças de pedágios: 7 no total, que por sua vez localizam-se em sua maioria na rodovia do Café, cuja rodovia constitui um relevante fluxo interligando o norte do Estado ao porto de Paranaguá.  
Fonte: <http://www.grupoccr.com.br/sobre/Default.aspx>

O PDU de 2003 propunha 3 grandes ações no Estado já visando uma reestruturação dos espaços afim de consolidar os que já possuíam uma maior dinamicidade, bem como promover a aceleração nas regiões onde a baixa concentração de riquezas e de população eram escassas, propiciando assim a possibilidade de uma inserção na rede de cidades paranaenses para que essas não ficassem a mercê do desenvolvimento. Na figura 1, temos a proposta do PDU (2003) espacializada.

**Figura 1: Proposta PDU 2003**



Fonte: PRDE 2006.

Ainda no que diz respeito á estudos realizados afim de promover o desenvolvimento regional, o estudo realizado pelo IPARDES (2006), contem as informações da realidade atual no Estado. Neste são realizados levantamentos detalhados de todos os aspectos socioeconômicos que mostram indicadores da realidade regional, onde o fio condutor para a realização de tais estudos foi a divisão social do trabalho, que:

“É uma categoria capaz de mediar o entendimento entre o desenvolvimento capitalista em geral e o desenvolvimento de uma economia em particular, no caso, a paranaense. Essa categoria permite conhecer os ramos particulares da produção e os tipos e níveis de articulação que eles estabelecem entre diferentes atividades. Esses ramos, tipos e níveis de articulação se expressam

no território. Por conseguinte, análises realizadas sob esse enfoque deixam evidente a necessária base espacial/territorial, subjacente à discussão regional” (IPARDES, 2006).

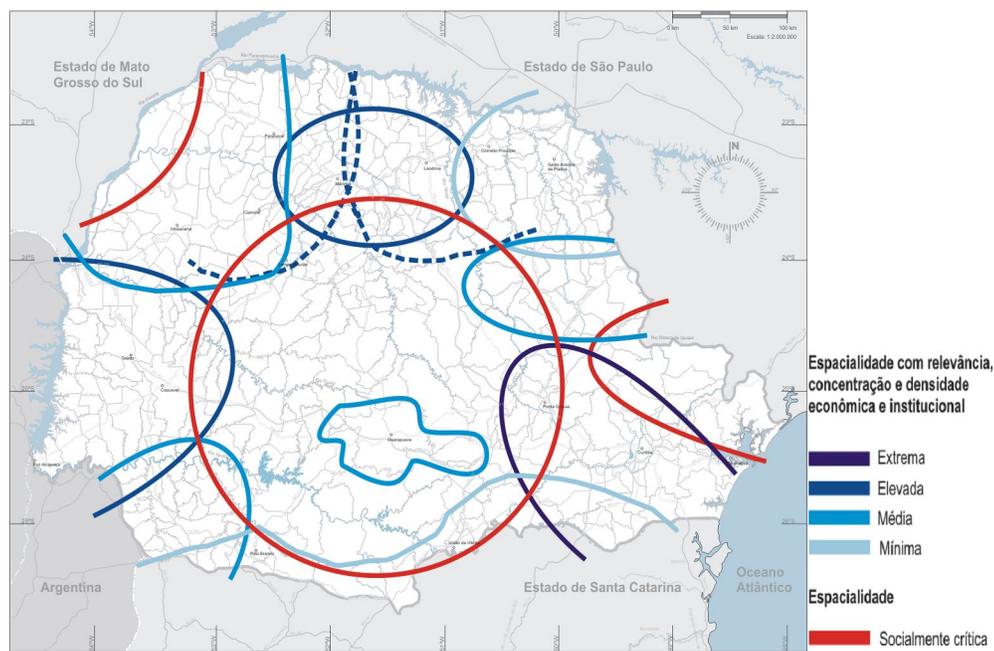
O estudo levantado pelo PDU foi o ponto de partida para que em 2006 fosse elaborado um diagnóstico da realidade do Estado para que se viabilizassem políticas públicas de desenvolvimento e de reequilíbrio regional para o Paraná. Ou seja, um dos maiores problemas do Estado é a forte concentração da produção, da população e dos ativos institucionais, além das outras variáveis levadas em consideração no estudo. Sendo assim, delimitou-se as espacialidades contidas no âmbito estadual de acordo com a relevância econômica e polarizadora (Figura 2).

Denomina-se de 1º espaço relevante a especialidade que tem a máxima relevância, a qual é constituída pela aglomeração metropolitana de Curitiba, pelo entorno de Ponta Grossa e com Paranaguá. Esta especialidade acaba sendo na divisão social do trabalho a que mais se insere e se articula no campo de suas atividades com as escalas nacionais e internacionais, concentrando assim os principais constitutivos da sociedade no Estado, tanto no que diz respeito ao poder econômico como o político e ideológico, sendo assim um espaço receptor e difusor das decisões, inovações, mensagens e capitais internacionais e outros (IPARDES, 2006).

Quanto as espacialidades com elevada relevância, entende-se dois espaços: primeiro o 2º espaço relevante que compreende as aglomerações de Maringá e Londrina, e o 3º espaço relevante abrangendo Cascavel como principal centro, e alguns vetores em direção à Foz do Iguaçu e Marechal Cândido Rondon. Ambos os espaços diferem o 1º no que tange aos segmentos da produção que articula tais cidades formando eixos e redes com significativa fluidez, calcadas na agroindústria e na agricultura. Quanto as cidades do norte central, a produção é bastante diversificada, porém se distancia muito ainda do volume acumulado pelo 1º espaço. Neste sentido, Maringá constitui um vetor em direção ao noroeste paranaense, sendo que Londrina constitui em direção ao norte pioneiro.

Nesses estudos também foram caracterizadas outras espacialidades em níveis inferiores aqueles já mencionados. Espacialidades com média relevância, diz respeito a porção Noroeste, a qual engloba municípios que exercem uma centralidade a partir das cidades de Umuarama, Cianorte e Paranavaí, onde os quais mantêm uma articulação entre si, com forte interação espacial com o 2º

**Figura 2: Mapa das espacialidades do Paraná de acordo com a relevância, concentração e densidade econômica.**



espaço relevante dado aos vínculos históricos de formação e ocupação. Também na média relevância encontra-se a parte Sudoeste, a qual é marcada por uma forte articulação na agroindústria, sob forte influencia dos estados do Sul, até mesmo em virtude dos vínculos históricos de ocupação. O Centro Oriental paranaense também entra nesse grau de relevância em vista da atividade papelreira, sobre tudo expressada através de Telêmaco Borba. E finalizando este nível de espacialidade, encontramos duas cidades que possuem essa relevância média porem de forma isolada, não conseguindo ampliar em seu entorno e sua região tais características. Trata-se dos centros regionais isolados de Guarapuava e de Campo Mourão. Guarapuava acaba que concentrando o pouco excedente produzido no seu entorno, e se consolida como o único centro regional de todo o Centro Sul que possui funções diversificadas desde as prestações de serviços, até as questões políticas administrativas. Já em Campo Mourão sem duvida nenhuma a COAMO é quem da sustentáculo a dinâmica econômica da cidade.

As espacialidades com mínima relevância são aquelas que dizem respeito às áreas fronteiriças com o Estado Santa Catarina, como por exemplo as cidades de Palmas, União da Vitória, São Mateus do Sul e Piên, e no Norte Pioneiro do Estado,

onde segundo o IparDES (2006, p.61) somente dois municípios aparecem com uma participação igual ou superior a 0,25% no Valor Adicionado Fiscal do Estado, sendo eles: Cornélio Procópio, Jacarezinho e Santo Antonio da Platina.

As espacialidades conhecidas como áreas socialmente críticas do Estado se caracterizam por conter municípios sem indicadores econômicos de relevância, e nítidas precariedades sociais. Compreende a região do Vale do Ribeira paranaense, tais como Tunas do Sul, Cerro Azul, Adrianópolis por exemplo, e Guaraqueçaba no litoral. E a outra região deprimida é a região central do Estado, chamada também de centro expandido. Como foi visto na 2 acima, é extensa a área central em que se encontra nessas condições, formando um vazio no que diz respeito à articulação, fluidez, constituindo assim uma rede urbana deficiente e distintas dos demais espaços paranaenses.

#### **4.1 Propostas para o desequilíbrio regional.**

Diante de todos os estudos feitos e realizados no âmbito do planejamento urbano e regional do Estado, o governo elaborou um trabalho síntese<sup>5</sup> de todos os PDU/PRDE feitos até então para que a partir disso, tratassem as metas para compor um planejamento que visasse medidas para conter as seguintes realidades encontradas (PARANACIDADE *et al*, 2006). População e renda são concentradas em poucas regiões; Nas regiões de agronegócios em larga escala, a produtividade está no limite; Em grande parte do campo, a produção é limitada à subsistência local e regional; Falta de acessibilidade e articulação no Estado em regiões deprimidas.

Cada um dos espaços paranaenses tem um plano de ação específico para que se insiram na proposta geral do Estado como um todo que é de um reordenamento e aceleração das regiões deprimidas. Na proposta governamental o termo “reequilíbrio regional” é muito enfatizado. No entanto, optamos por outro termo para discutir esta temática como “amenização das disparidades regionais”, haja vista que o termo reequilíbrio não condiz com a história paranaense, pois desde sua gênese, o território nunca foi equilibrado, e mesmo que as propostas de planejamento surtam efeitos futuros, haverá apenas uma amenização dos baixos

---

<sup>5</sup> PARANACIDADE/IPARDES/UFPR: Sinopse PRDE. Planos Regionais de Desenvolvimento Estratégico Para o Estado do Paraná. Curitiba. 2006

indicadores socioeconômicos e uma inserção maior das localidades deprimidas no contexto da rede urbana paranaense. A regionalização dos níveis de atuação da proposta governamental apresenta primeiramente um recorte macrorregional, contendo dessa forma: Centro expandido, Leste, Norte e Oeste/Sudoeste. A partir das macrorregiões recortou-se mais 10 regiões de atuação. De todos esses recortes, abordaremos um neste artigo o qual nos inspirou para o título do mesmo. Trata-se da macrorregião Centro Expandido.

O centro expandido compreende uma vasta área do território paranaense, partindo de Palmas no extremo sul, envolvendo toda a região central do Estado e vai em direção a oeste/noroeste, e a nordeste como pode ser visto na figura 03.

A macrorregião centro expandido é onde se encontra as maiores disparidades em relação as regiões concentradoras do Estado em todos os indicadores. Como conseqüência disso, a falta integração e articulação tanto entre si, como com as demais porções territoriais torna-se um obstáculo, propiciando

**Figura 03: Centro Expandido.**



Fonte: Sinopse PRDE 2006.

assim uma segregação espacial imposta pela estrutura vigente. Em entrevista<sup>6</sup> com uma das responsáveis pelo PRDE, o problema de integração no centro expandido não diz respeito somente a questões de infra-estrutura como as estradas, fato este sempre apontado como o principal entrave. Além disso, a falta de uma dinamicidade nos aspectos econômicos, educacionais, culturais cria uma ausência de acessibilidade, que por sua vez é atrelado a infra-estrutura do território.

Hoje um dos exemplos notórios da falta de acessibilidade encontra-se no eixo sul-norte. Se tomarmos como ponto de partida Palmas até Guarapuava na região central, e partindo de Guarapuava até o norte paranaense, nota-se por exemplo que as linhas de ônibus intermunicipais por exemplo são menos intensas do que no eixo leste-oeste por exemplo. De Palmas á Guarapuava a ligação acontece com baldeação na cidade de Mangueirinha, desviando assim do eixo que liga essas duas cidades. Em Druciaki (2006), utilizou-se como variável para ver o grau de interação espacial em relação a Guarapuava com os centros regionais do Norte Central Maringá e Londrina o transporte intermunicipal de passageiros. Analisando o fluxo mensal de passageiros entre Guarapuava e Londrina, tem-se uma média (dados de maio de 2005 á abril de 2006) de 120 passageiros. Entre Maringá e Guarapuava não existe até hoje uma linha regulamentada que permita a mensuração exata de dados sobre essa linha, mas a média se faz com o fluxo de Guarapuava á Campo Mourão, e posteriormente desta ultima até Maringá. Dessa forma os fluxos ocorrem na faixa também entre 120 e 130 passageiros mês. Já entre Guarapuava com as cidades no eixo leste oeste por exemplo, são cerca de 1800 passageiros/mês em relação a Ponta Grossa, 650 em relação a Cascavel e cerca de 300 para Foz do Iguaçu. A comparação aqui torna-se necessária na medida em que os dados em tela nos mostram a inexpressividade fluidez que o eixo centro-norte apresenta.

Com certeza a interação entre as cidades médias do norte paranaense com Guarapuava é pouco intensa devido ao eixo de ligação entre esse lugares apresentar um conjunto de cidades que se inserem em situação crítica de desenvolvimento e relevância econômica. Dessa maneira, a maioria das cidades intermediarias deste corredor apresentam entraves para que haja uma dinamicidade

---

<sup>6</sup> Trabalho de campo feito em março de 2008. Entrevista realizada com Sandra Teresinha do PRDE. Secretaria de Desenvolvimento urbano do Estado (SEDU), Curitiba-PR.

e conseqüente fluidez no sentido sul-norte. No eixo Guarapuava Londrina, inserem-se três cidades onde o PRDE visa proporcionar o desenvolvimento bem como a acessibilidade a este. Trata-se de Pitanga, Manoel Ribas e Ivaiporã, respectivamente no sentido sul-norte. Trata-se de cidades próximas e que mesmo diante o limitado dinamismo exercem uma centralidade na área central do Estado. Pitanga e Ivaiporã dispõem de alguns ativos institucionais sendo que na primeira há a presença de uma extensão da Universidade Estadual do Centro Oeste (UNICENTRO) e uma instituição de ensino superior particular, a Universidade do Centro do Paraná (UCP). Dessa forma exerce centralidade sobre Manoel Ribas, Candido de Abreu, Santa Maria do Oeste e Mato Rico. Ivaiporã exerce sua centralidade sobre algumas cidades do vale do Ivaí, tais como Jardim Alegre, Arapuá, São João do Ivaí, Lunardeli, Lidianopolis e também como Manoel Ribas. Ivaiporã dispõem de duas instituições de ensino superior, a Faculdades Integradas do Vale do Ivaí (UNIVALE) e a Faculdade de Educação de Ivaiporã (FEIVAI). Segundo o IPARDES (2005), Ivaiporã exerce um nível de centralidade muito fraco, numa categoria que varia desde o muito fraco até o muito forte, tomando como critério neste caso não apenas o que diz respeito a educação, mas todos os bens e serviços.

A atual gestão do Paraná propõem uma serie de estratégias para conter os chamados “desequilíbrios” regionais. Existem propostas como consolidar os eixos econômicos espalhados pelo Estado e ampliar a infra-estrutura criando e revitalizando a malha rodoviária que, em alguns casos se encontra obsoleta. Mas cabe salientar que a concretização das ações se esbarram muitas vezes em questões delicadas no âmbito político calcado numa complexa relação de interesses econômicos e ideológicos. Para a ação das propostas, torna-se necessário que cada secretaria do Estado trabalhe em harmonia com o poder legislativo e demais setores e órgãos pertinentes. De todas as disparidades regionais paranaenses, a escolha em enfatizar de forma especial o eixo norte-sul torna-se objeto de investigação afim de que se possa futuramente propor alternativas que amenizem a problemática, conhecendo assim a verdadeira realidade causadora dessa descontinuidade. A dificuldade de se obter acessibilidade causa primeiramente a segregação dos pequenos aglomerados da região central, prejudicando a interação espacial entre

---

eles, entre as cidades polarizadoras com estes, e por fim reflete na interação especial entre os centros regionais.

## **5. Considerações finais**

Pudemos ver no exposto até aqui, a importância que a questão “desenvolvimento regional” tem para que haja a integração dos lugares. A partir do momento em que a integração acontece, os espaços têm a condição de sair da obsolência em que se encontram, inserindo-se nos circuitos espaciais que configuram um território.

O resgate de algumas das estratégias propostas e postas em prática pelo Estado, foi de suma importância para que pudéssemos refletir alguns pontos sobre as duas mesorregiões escolhidas para compor a temática deste artigo. Primeiramente, o Norte Central e o Centro Sul possuem dinâmicas e papéis distintos no âmbito da rede urbana estadual. E deve-se colocar também que não são todas as cidades componentes destes recortes político-administrativos que se inserem de forma relevante e funcional na rede, pois alguns municípios do Norte Central e a maioria deles no Centro Sul compõem o espaço caracterizado de socialmente crítico, como pôde ser visto na 2, e também compõem o recorte espacial denominado Centro Expandido, recorte este que faz parte das ações macrorregionais do PRDE

Neste sentido, evidencia-se ao longo do itinerário de Maringá e Londrina com Guarapuava, o que seria o “corredor norte-sul”, uma série de municípios que apresentam indicadores sociais baixíssimos, dado a sua situação de precariedade principalmente no que tange a dinâmica econômica local, baseada na agricultura de pouca expressão marcada por um contínuo esvaziamento demográfico. De Londrina e Maringá até Guarapuava existe conexão, porém apresenta algumas fragilidades como a disponibilidade de linhas de ônibus de passageiros por exemplo. E nessa mesma variável de análise de interação espacial, em relação a Guarapuava e Palmas, a integração entre as mesmas é descontínua devido ao fato de não haver uma ligação ao menos intermediária, mas dentro da rota de ligação entre ambas, constituindo assim dois itinerários distintos, um de Guarapuava á Mangueirinha, e outro desta até Palmas. Do ponto de vista estrutural, as rodovias ora precária ora reformadas por alguma iniciativa do Estado ligam tais localidades, mas com

deficiências (não há rodovias duplicadas, muitos trechos com asfalto precário). Isso pode ser também um reflexo do grau de fluidez nessa linha norte sul descontínua, das prioridades que os órgãos pertinentes á integração regional tiveram ao longo das gestões, onde se privilegiou somente as ligações que fossem voltadas para Curitiba e conseqüentemente Paranaguá.

Alem do mais, Cascavel e Ponta Grossa são centros regionais que estão mais próximos de Guarapuava, oferecendo uma gama de serviços e funções que exercem um grau de centralidade sobre a mesma. Tal fato ainda é reforçado nem tanto pela distancia que acaba sendo mais próxima (235 Km, e 160 Km respectivamente) se comparar com as cidades do norte, mas pelo fato de tais cidades estarem contidas no mesmo eixo de integração regional que corta o Estado no sentido leste-oeste. Dessa forma torna-se mais viável a interação espacial entre lugares em que as estratégias de integração regional foi/é estimulada, o que é o inverso na ligação norte-sul.

O que abordamos até aqui são somente algumas informações que auxiliarão para o amadurecimento da temática em questão, haja vista que se torna cada vez mais necessário o entendimento das dinâmicas e das lógicas que atuam sobre o território através dos agentes que o configuram.

## **6. Referências Bibliográficas**

**CARACTERIZAÇÃO e tendências da rede urbana do Brasil.** (1999). Brasília: Ipea; Rio de Janeiro: IBGE;Campinas: Unicamp/IE/Nesur. 2000. 2v. (Coleção pesquisas, 3)

**C.M.N.P. Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná. Companhia de Melhoramentos do Norte do Paraná.** São Paulo, Ed. Ave Maria, 2ª Edição, 1977.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações Espaciais. *In*: CASTRO, Iná E. *et al.* (org.). **Explorações geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005, 304p.

DIAS, Leila Christina. **Redes: Emergência e organização.** In: CASTRO, Iná Elias de (org.) *et al.* **Geografia: Conceitos e Temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

DRUCIAKI, V.P. **Interações espaciais e fluxos na rede de transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros: reflexões a partir de Guarapuava-PR.** Guarapuava, UNICENTRO, 2005. 95 p. (monografia de conclusão de curso).

FRESCA, Tânia Maria. **A estruturação da rede urbana do norte do Paraná.** In: FRESCA, T. M. (Org.). CARVALHO, Marcia Siqueira de (Org.) **Geografia e norte do Paraná: um resgate histórico.** volume 2. 1. ed. Londrina: Edições Humanidades, 2007. 250 p.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Leituras regionais: Mesorregião geográfica Centro-Sul Paranaense.** Curitiba: IPARDES: BRDE, 2004. 139 p.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Leituras regionais: Mesorregião geográfica Norte-Central Paranaense.** Curitiba: IPARDES: BRDE, 2004. 146 p.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Os Vários Paranas: estudos socioeconômicos-institucionais como subsídio ao plano de desenvolvimento regional.** Curitiba: IPARDES, 2005. 305p.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Os Vários Paranas: identificação de espacialidades socioeconômicos-institucionais como subsídio ao plano de desenvolvimento regional.** Curitiba: IPARDES, 2006. 90p.

MENDES, C.M. **O Território Paranaense e sua regionalização.** In: Apontamentos, nº 44. Maringá: Eduem, 1996.

MOREIRA, Ruy. **Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo.** *In: Ciência Geográfica.* Bauru: AGB, n. 6, 1997.

MOURA, Maria Rosa. Notas sobre a rede urbana da Região Sul. *In: Regiões e cidades, cidades nas regiões.*

NETO, Antonio V. **As políticas públicas de transportes no Paraná:** Uma análise do governo Jaime Lerner - 1995-2002. Curitiba:UFPR, 2005, 133p. (Dissertação de Mestrado em Economia da Universidade Federal do Paraná).

PADIS, P.C. **Formação de uma economia periférica: O caso do Paraná.** São Paulo: Hucitec, 1981.

PARANACIDADE/IPARDES/UFPR: **Sinopse PRDE. Planos Regionais de Desenvolvimento Estratégico Para o Estado do Paraná.** Curitiba. 2006

SANTOS, Milton **A Natureza do Espaço:** Tempo e Técnica. Razão e Emoção. São Paulo. Hucitec, 1996.

SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO URBANO- SEDU. **PDU – Política de Desenvolvimento Urbano e Regional para o Estado do Paraná.** Curitiba. 2003.

UFPR et Al. **PDU – Política de Desenvolvimento urbano para o Estado do Paraná.** Curitiba, 1973.

UFPR et Al. **Ciclo Interativo PRDE – Planos Regionais e Desenvolvimento Estratégico do Paraná – Encontros regionais 2006.** Curitiba, 2006.

SAHR, Cicilian L.L. **O papel das cidades médias nas estratégias de desenvolvimento espacial no Paraná.** *In: Boletim de Geografia/Universidade Estadual de Maringá, Departamento de Geografia.* Ano 19, nº 1. Maringá, 2001.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1985.