



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

THIAGO AUGUSTO DOMINGOS

**METRÓPOLE E REGIÃO METROPOLITANA: REFLEXÕES
SOBRE A REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA**

Londrina
2010

THIAGO AUGUSTO DOMINGOS

**METRÓPOLE E REGIÃO METROPOLITANA: REFLEXÕES
SOBRE A REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento, do Departamento de Geociências, do Centro de Ciências Exatas, da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof Dr Omar Neto Fernandes Barros

Londrina
2010

THIAGO AUGUSTO DOMINGOS

**METRÓPOLE E REGIÃO METROPOLITANA: REFLEXÕES SOBRE A
REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento, do Departamento de Geociências, do Centro de Ciências Exatas, da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Omar Neto Fernandes Barros
UEL – Londrina – PR

Prof. Dr. Fábio César Alves da Cunha
UEL – Londrina - PR

Profa. Dra. Olga Lúcia C. F. Firkowski
UFPR – Curitiba – PR

Londrina, 2010.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer em primeiro lugar ao meu orientador Omar Neto Fernandes Barros, por sempre estar ao meu lado quando precisei.

Agradeço também ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e à Universidade Estadual de Londrina (UEL) pelo apoio cedido ao projeto “Região Metropolitana de Londrina ou Arco Norte? Uma Análise Cartográfica” registrado com nº 470220/2004-4.

Não poderia deixar de recordar das pessoas que sempre me incentivaram a continuar os estudos, em especial as professoras do grupo PET de Geografia da UEL, Alice Yatiyo Asari, Ruth Youko Tsukamoto, Rosely Maria de Lima e Kumagae Kasukuo Stier, assim como a professora Tânia Maria Fresca pelo estímulo aos estudos de Geografia Urbana.

Ao Ewerton de Oliveira Pires, que acreditou que esse trabalho iria ser realizado e aos novos amigos, Edson Scolin e Cláudia Feijó, que deram todo apoio a fase final de realização deste trabalho. Essas três pessoas foram fundamentais para que, mesmo já sem fôlego, eu desse continuidade ao trabalho.

Aos velhos amigos de sempre André Felipe Vieira de Camargo (Rato), André Tolino Neto (Floquinho), Bruno Bergamo (Bergaminho), Igor Zanatta, Tomás Antônio Burneiko Meira (Texano), Diogo Lamonica (Sr. Burns), Tadeu Jordão (o Tadinho) e a todos aqueles dos bons tempos de graduação.

Aos meus alunos de Ensino Médio, especialmente do Colégio Jean Piaget de Sertanópolis, pois suas dúvidas sobre a Região Metropolitana de Londrina se tornaram minhas dúvidas.

A Regina e à Edna, secretárias do Departamento de Geociências, que sem vocês não haveria como vencer os prazos.

Ao meu pai que sempre me conduziu aos estudos; à minha mãe, pelo apoio incondicional em todas minhas decisões. Aos meus irmãos que sempre me apoiaram.

À Tati, companheira de sempre!

DOMINGOS, Thiago Augusto. **Metrópole e Região Metropolitana**: reflexões sobre a região metropolitana de Londrina. 2010. 128 f. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2010.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo realizar uma discussão a respeito da metrópole, das regiões metropolitanas e do processo de metropolização a partir da urbanização, com a finalidade de reconhecer a questão metropolitana no Brasil e a criação da Região Metropolitana de Londrina. A Constituição de 1988 tornou facultativo aos estados da federação a institucionalização de regiões metropolitanas a partir de legislação própria e em poucos anos observou-se um rápido aumento do número dessas unidades regionais sem que houvesse por parte dos legisladores maiores preocupações com a precisão teórica acerca do tema. A escolha dos municípios que compõem a Região Metropolitana de Londrina indica que a realidade urbano-regional não foi abarcada, pois preteriu cidades que mantêm uma relação metropolitana mais intensa com a cidade núcleo.

Palavras-chave: Região Metropolitana. Metrópole. Região Metropolitana de Londrina. Urbanização

DOMINGOS, Thiago Augusto. **Metropolis and Metropolitan Areas**: reflections about the metropolitan area of Londrina. 2010. 128 f. Dissertation (Master in Geography, Environment and Development) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2010.

ABSTRACT

The objective of this work is to accomplish a discussion regarding the metropolis, metropolitan areas and the metropolization process as consequences of the urbanization, and to understand the metropolitan issue in Brazil and the creation of the Metropolitan Area of Londrina. The 1988 Constitution allowed the Federation States to create metropolitan areas throughout their own legislation, causing a great increase of these regional units in a short period of time without a concern about the theoretical precision of the theme by legislators. The choice of the municipalities that comprise the Metropolitan Area of Londrina indicates that the urban-regional reality was not embraced, for cities that have a less intense metropolitan relationship with the nucleus city were included, while others with a more intense relationship with Londrina were not.

Keywords: Metropolitan Area. Metropolis. Metropolitan Area of Londrina. Urbanization

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de Regiões Metropolitanas Brasileiras por Macrorregião	66
Tabela 2 – Regiões Metropolitanas da Região Norte.....	67
Tabela 3 – Regiões Metropolitanas da Região Nordeste.....	68
Tabela 4 – Regiões Metropolitanas do Centro-Oeste	69
Tabela 5 – Regiões Metropolitanas do Sudeste	71
Tabela 6 – Regiões Metropolitanas da Região Sul	73
Tabela 7 – Estabelecimentos de Saúde e Número de Leitos para Internação	108
Tabela 8 – População estimada em 2009, total de Veículos, relação de automóveis para cada 100 habitantes por município	111

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	–	Percentual de População Urbano Rural no Brasil (1940-2000).....	49
Figura 2	–	Estrutura Geológica do Estado do Paraná.....	75
Figura 3	–	Disposição dos lotes da Companhia de Terras do Norte do Paraná	83
Figura 4	–	Localização das terras da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.....	84
Figura 5	–	Aglomerado Urbano-Industrial de Londrina.....	90
Figura 6	–	Municípios da Região Metropolitana de Londrina.....	95
Figura 7	–	Relação entre a densidade demográfica e a população total	99
Figura 8	–	Mapa de tendência de concentração do Grau de Urbanização	100
Figura 9	–	Mapa de Percentual de Trabalhadores na agricultura, pecuária e pesca em 2000	101
Figura 10	–	Valor Adicionado Bruto da Agricultura – 2006 (em Mil Reais)	102
Figura 11	–	Mapa de Percentual de Trabalhadores na Indústria em 2000.....	103
Figura 12	–	Mapa de Percentual de Trabalhadores no comércio em 2000.....	104
Figura 13	–	Mapa de Percentual de Trabalhadores em outros serviços em 2000.....	105
Figura 14	–	Valor adicionado Bruto da Indústria e Serviços 2006 (em Mil Reais).....	105
Figura 15	–	Produto Interno Bruto – 2006 (em Mil reais).....	106
Figura 16	–	Estabelecimentos de Saúde e leitos para internações em estabelecimentos de Saúde (Total – 2005).....	107
Figura 17	–	Trabalhadores que se deslocavam para estudo ou trabalho em 2000.....	113

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AGB	Associação dos Geoógrafos Brasileiros
AI-5	Ato Institucional número 5
AU	Aglomeração Urbana
BPSL	Brazil Plantations Syndicate Limited
CEPAL	Comissão Econômica Para a América Latina e o Caribe
CFSP/PR	Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná
CMNP	Companhia Melhoramentos Norte do Paraná
COMEL	Coordenadoria da Região Metropolitana de Londrina
CTNP	Companhia de Terras Norte do Paraná
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPPUL	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina
Metronor	Metrópole Linear do Norte do Paraná
MR	Microrregião
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
RIDE	Região Integrada de Desenvolvimento Econômico
RM	Região Metropolitana
RMC	Região Metropolitana de Campinas
RML	Região Metropolitana de Londrina
RMVRC	Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá
RVPSC	Rede de Viação Paraná-Santa Catarina
UNFPA	United Nations Population Fund
UNICAMP	Universidade de Campinas
USP	Univerdidade de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 SOBRE A METROPOLIZAÇÃO, METRÓPOLES E REGIÃO METROPOLITANA: UMA APROXIMAÇÃO DOS CONCEITOS	14
1.1 DA URBANIZAÇÃO À EMERGÊNCIA DA METRÓPOLE	20
1.2. A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO	40
2 SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA	45
3 AS REGIÕES MTEROPOLITANAS BRASILEIRAS	57
4 FORMAÇÃO TERRITORIAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA	74
4.1 ASPECTOS NATURAIS DO NORTE DO PARANÁ.....	74
4.2 FORMAÇÃO TERRITORIAL DO NORTE DO PARANÁ	76
4.3 REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA: INSTITUCIONALIZAÇÃO, INTERAÇÕES E O CONSÓRCIO ARCO NORTE	92
CONSIDERAÇÕES FINAIS	114
REFERÊNCIAS	117

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento urbano do país, principalmente a partir da década de 1960, ocorreu de forma bastante acelerada, acarretando na necessidade de organização de unidades regionais voltadas ao planejamento urbano regional. A dinâmica do processo de urbanização pode, em partes, auxiliar na compreensão da existência da Região Metropolitana de Londrina, mas ao mesmo tempo nos permite realizar uma análise crítica a respeito da imprecisão conceitual da existência de uma região metropolitana não polarizada por uma metrópole.

Dizer que todo trabalho tem uma história é tautológico, contudo os motivos que justificaram a realização deste se pautam no complexo cenário de criação de regiões metropolitanas do país. Londrina historicamente se destaca na rede urbana do país como uma cidade média, com um proeminente destaque regional, mas não apresenta características que nos permitem reconhecer uma metrópole.

De toda forma, a institucionalização da Região Metropolitana de Londrina (RML), a partir de Lei Complementar Estadual, suscitou discussões a respeito da questão “Londrina Metrópole”: por um lado devido à aparente necessidade de uma região metropolitana ter uma metrópole como centro polarizador, por outro devido aos anseios políticos que permeiam a institucionalização dessas unidades regionais.

A primeira manifestação que presenciei sobre a incongruência teórica a respeito do assunto foi como professor de Geografia na cidade de Sertãoópolis, versando a rede urbana e a hierarquia de cidades do país, na qual, em cartogramas do material didático, Londrina destacava-se como centro regional, ao mesmo tempo em que integrava uma região metropolitana. Em discussões com os alunos, foi possível analisarmos os contornos de metrópole que Londrina apresentava como os deslocamentos pendulares, por exemplo, mas não havia a possibilidade de realizar uma comparação hierárquica dessa cidade com São Paulo ou mesmo Curitiba. Em virtude da importância regional de Londrina, alguns alunos intentavam reconhecer essa cidade como metrópole, mesmo porque uma região metropolitana, ao menos em tese, deveria ser polarizada por uma metrópole.

Se por um lado não fora simples reconhecer a questão política que envolve a criação de regiões metropolitanas naquele momento, enquanto cursava as disciplinas do mestrado as discussões sobre a “Londrina Metrópole” se fizeram presente, estimulando a investigação a respeito da questão da metrópole no país, pois entre o corpo discente havia uma integrante da coordenadoria da Região Metropolitana de Londrina, portanto havia divergências a respeito de Londrina ser uma metrópole ou não.

Contudo as características de uma metrópole não podem ser reconhecidas em Londrina. Podemos destacar, dentre essas características, o adensamento populacional, a centralização econômica, a extensão espacial expressiva e ser um nó expressivo na rede de cidades. A própria influência psíquica dessas propriedades já era apontada, desde o início do século passado, por Georg Simmel que reconhecia a metrópole como centro da economia monetária, na qual o indivíduo vive o ritmo da exatidão calculista, tornado-se impessoal.

Incorre que a história da institucionalização das regiões metropolitanas do Brasil pode ser dividida em duas fases: a primeira faz parte da política nacional de desenvolvimento urbano da década de 1970, na qual foram criadas nove regiões metropolitanas a partir de legislação federal e a segunda que é resultado do texto constitucional de 1988, que tornou facultativo aos estados a criação dessas unidades regionais.

Contudo, a metrópole não pode ser reconhecida a partir do resultado de acordos de políticos em Câmaras Estaduais. O artigo 25 da Constituição Federal de 1988 tornou possível aos estados à promulgação de suas regiões metropolitanas a partir de critérios próprios e, já na década de 1990, observou-se no país um rápido aumento do número dessas unidades regionais, sem que houvesse, por parte dos nossos legisladores, maiores preocupações com a precisão teórica.

A legislação pode criar regiões metropolitanas, mas não cria metrópoles, pois essas são expressões socioespaciais do atual estágio de desenvolvimento urbano da humanidade, materialidade dos anseios do capital em auferir lucros a partir das vantagens locais, destarte, uma construção social que só pode ser compreendida, portanto, a partir da história.

Dessa forma, visando compreender o complexo cenário metropolitano do país, partimos do pressuposto que há a necessidade de discutirmos a respeito das metrópoles, para justificar o descompasso entre a teoria e

a prática na institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras. Para tanto, nos recorreremos ao processo de urbanização.

Este trabalho está estruturado, então, em quatro capítulos. No primeiro capítulo é realizada uma discussão a respeito dos primeiros trabalhos produzidos no país sobre as metrópoles e o processo de metropolização brasileira, bem como sobre a região de influência das cidades, com o objetivo de salientar a produção histórica e o reconhecimento da cidade de Londrina na rede urbana nacional. Posteriormente, nos recorreremos ao processo de urbanização com o escopo de analisarmos as diferentes concepções que a metrópole assumiu no tempo e a emergência da metrópole capitalista, bem como reconhecer o caráter transcendente do urbano em relação à cidade, tal qual é a metropolização em relação à metrópole.

No segundo capítulo são apontadas algumas considerações a respeito do processo de urbanização brasileira, com o intuito de reconhecer os processos que remodelam a rede urbana nacional e a configuração das metrópoles no país.

No terceiro capítulo são discutidas as duas fases da institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil, bem como analisadas as regiões metropolitanas das macrorregiões do país, com a finalidade de identificar as disparidades entre essas unidades regionais.

No quarto capítulo é analisado o processo histórico da formação territorial dos municípios que atualmente compõem a Região Metropolitana de Londrina (RML) e a questão regional da cidade sede. A partir de dados estatísticos e cartogramas objetiva-se reconhecer que os municípios que atualmente compõem a RML são díspares entre si e que parte desses não tem uma identificação regional tão estreita com a região metropolitana como outros que foram preteridos.

De toda forma, afora toda a inconsistência do processo de institucionalização da RML, temos que levar em consideração que a existência de uma região metropolitana pode vir a ser um importante instrumento de gestão e planejamento urbano regional. Por mais contraditório que seja a existência de uma região metropolitana não polarizada por uma metrópole, os benefícios do planejamento regional podem ser maiores que os malefícios dessa inconsistência teórica que assola as regiões metropolitanas do Norte do Paraná.

1 SOBRE A METROPOLIZAÇÃO, METRÓPOLES E REGIÃO METROPOLITANA: UMA APROXIMAÇÃO DOS CONCEITOS

Para a compreensão da metrópole sua configuração e importância no território, precisamos analisar não apenas a metrópole em si, mas sua relação com o espaço, mesmo porque a metrópole emerge enquanto um pólo centralizador na rede de cidades, podendo influenciar áreas muito além de seu entorno, como toda uma região, país e até mesmo o mundo. Partimos do pressuposto que para compreender a metrópole precisamos perpassar pela discussão a respeito da urbanização e do processo de metropolização. Neste capítulo não temos a intenção, contudo, de buscar a construção de conceitos sobre os termos relacionados, mas considerar que a metrópole não pode ser vista como um ente isolado no espaço e, portanto, isolado da rede de cidades. A identificação de uma metrópole ou do processo de metropolização é realizada a partir dos processos históricos que culminaram com uma realidade urbana complexa em determinado ponto do território.

Analisar o cenário metropolitano brasileiro da atual conjuntura, por um lado, é reconhecer os complexos processos históricos de formação da rede de cidades nacional e conseqüentemente da hierarquia e das áreas de influências; por outro lado é reconhecer os processos que institucionalizaram as regiões metropolitanas e que, principalmente a partir da Carta Magna de 1988, quando as Unidades da Federação passaram a ser autônomas na criação de regiões metropolitanas, foi possível observarmos uma rápida proliferação de regiões metropolitanas no país, sem que necessariamente uma metrópole pudesse ser reconhecida nessas regiões. Criar uma região metropolitana não implica necessariamente em criar uma metrópole, haja vista que metrópoles são construções socioespaciais. Dessa forma, as metrópoles perpassam por um processo histórico de construção e realidades socioespaciais não são criadas a partir de uma lei.

Em virtude do complexo cenário das regiões metropolitanas instituídas no país após a Constituição de 1988 é necessário, anteriormente as discussões sobre a Região Metropolitana de Londrina, tecermos algumas considerações a respeito da metrópole e do processo de metropolização, que por

sua vez remetem ao próprio processo de urbanização com a finalidade de reconhecermos que a cidade de Londrina, apesar de ser o núcleo de uma região metropolitana, não se insere na rede urbana brasileira enquanto uma metrópole. .

Diversos estudos sobre a rede urbana, regiões metropolitanas, metropolização e metrópoles foram desenvolvidos no Brasil no decorrer do século XX. As intensas transformações do cenário urbano como, por exemplo, o exponencial aumento da população residente nas cidades, configuração da rede urbana, emergência de metrópoles e aumento dos fluxos entre as cidades, fomentaram o desenvolvimento desses trabalhos.

Estudos realizados por geógrafos sobre o urbano no Brasil, não são recentes. O marco de fundação da ciência geográfica moderna nacional é a sua institucionalização universitária em 1934, ano de fundação do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo (USP) e da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB). Desde essa época foram realizados estudos sobre o urbano brasileiro, mas, “os primeiros estudos de geografia urbana aparecem privilegiando o espaço interno de uma cidade considerada isoladamente” (CORRÊA, 1989, p.114). Não podemos afirmar, contudo, que anteriormente à institucionalização da ciência geográfica no Brasil não havia estudos sobre o urbano. Na verdade, Abreu (1994, p.25) destaca importantes trabalhos anteriores a 1934, como o de Haushofer sobre Ouro Preto e de Otto Quelle sobre o Rio de Janeiro.

Dentre os estudos pioneiros sobre temas relacionados ao metropolitano se destaca *Subúrbios Orientais de São Paulo*, escrito em 1945 por Aroldo de Azevedo. Este trabalho é “[...] um estudo que, dentro das limitações teóricas da época, já fazia ligação do local [...] com uma totalidade maior [...], antecipando-se assim à discussão da temática das áreas metropolitanas, que só vingaria na Geografia Urbana brasileira a partir de meados da década de 50” (ABREU, 1994, p.31).

É importante destacar que até a década de 1930 a organização urbana do país era uma herança ligada diretamente à colonização, dessa forma, as cidades tinham como finalidade a combinação do poder político-administrativo e a centralização econômica. A inexistência de transportes interiores rápidos praticamente isolava os centros urbanos e mesmo com a criação das primeiras vias férreas (que ligavam os portos às respectivas zonas de produção) ainda não havia uma rede integrada, tampouco uma metrópole nacional. Segundo Milton Santos

(1967, p.82) essa “antiga organização urbana não se modifica antes dos anos de 1940 com o começo de uma integração nacional [...]”. Na década de 1950 o cenário urbano nacional apresentou diversas mudanças, devido à “retomada da expansão capitalista que implicou, entre outros aspectos, à expansão da produção industrial e do consumo, e em uma nova divisão territorial do trabalho” (CORRÊA, 1989, p.115). Assim, a partir dessas mudanças, os estudos sobre a rede urbana passaram a despertar maiores interesses aos pesquisadores.

Um importante marco para os estudos sobre metrópole no país, em Geografia Urbana, foi a XIV Assembléia da AGB realizada na cidade de Viçosa-MG, em 1959, pois suscitou questões metodológicas e terminológicas como o critério para a definição de metrópole e tipologias de metrópoles no Brasil (ABREU, 1994, p.39).

Sobre o processo de metropolização o trabalho de Maria Therezinha de Segadas Soares, intitulado *Nova Iguaçu: Absorção de uma célula urbana pelo grande Rio de Janeiro*, é apontado por Abreu (1994, p.40) como o primeiro sobre o tema no país. Neste trabalho a autora discutiu a influência e a expansão metropolitana do Rio de Janeiro no território do antigo estado da Guanabara, enfatizando a importância da rede de transportes e do comércio como fatores que demonstram a integração entre os municípios, além da industrialização e produção dos municípios limítrofes à metrópole e a interdependência dentre eles, criando também cidades dormitórios, como a cidade de Nova Iguaçu. (SOARES, 1962).

Em 1969, foi publicado na Revista Brasileira de Geografia, sob o título de *Áreas de Pesquisa Para a Determinação de Áreas Metropolitanas*, um estudo de Espiridião Faissol et al que teve como objetivo delimitar regiões metropolitanas no Brasil. O resultado foi a identificação de nove regiões metropolitanas reconhecidas sob a orientação de métodos matemáticos e estatísticos. Foram buscadas características demográficas (mínimo de população e densidade demográfica), estruturais (percentual de população economicamente ativa empregada na indústria e superioridade do valor da produção industrial ante à do campo) e integração (deslocamentos pendulares e número de telefonemas para a cidade central – portanto esta última característica não foi considerada para as cidades núcleos) (FAISSOL et al., 1969).

Os dois últimos trabalhos supracitados têm uma grande importância no que concerne ao conteúdo teórico que apresentam. O trabalho de Soares (1962),

mesmo que não se refira ao termo metropolização propriamente, abarca características deste processo, ao passo que discute a formação de um espaço regional caracterizado por intensas ligações entre a metrópole carioca e a Baixada da Guanabara, possibilitado principalmente pelas vias de circulação e transporte. A complexidade urbano-regional da área estudada pela autora, na década de 1960, não apresentava o dinamismo característicos da metropolização tal qual observado hoje, mas de toda a forma, podemos identificar uma discussão sobre a metropolização da área estudada pela autora naquela época.

O trabalho de Faissol et al. (1969) teve como um de seus objetivos definir em termos teóricos, adaptados à realidade brasileira, conceitos relacionados às grandes aglomerações metropolitanas. Para os autores, em primeiro lugar, a metrópole foi considerada uma cidade com um grande contingente populacional (400 mil habitantes), mas que também apresentava funções urbanas diversificadas e especializadas. O volume populacional concentrado dá margem a uma diversificada divisão social do trabalho que, como consequência, permite uma ampla produção de bens e serviços. A partir de então, essas cidades têm condições de alcançar uma vasta área de influência, contribuindo para o desenvolvimento de suas funções urbanas.

Passado quase meio século desde que os estudos de Soares e Faissol et al foram realizados, a realidade urbana do país tornou-se muito mais complexa e dinâmica. Nesse período foram diversos os trabalhos que versaram as transformações urbanas no território.

É importante destacar os estudos realizados pelos pesquisadores do IBGE, uma série de trabalhos sobre as regiões brasileiras e as áreas de influência das cidades. As cidades da rede urbana são agrupadas em categorias conforme sua centralidade, que por sua vez é identificada a partir de dados estatísticos.

Em 1972 foi publicado o estudo *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, no qual foram identificadas duas **metrópoles nacionais** (São Paulo – grande metrópole nacional - e Rio de Janeiro), quatro **centros metropolitanos regionais** (Recife, Belo Horizonte, Salvador e Porto Alegre) e **quatro centros macrorregionais** (Curitiba, Fortaleza, Belém e Goiânia), além de 66 **centros regionais** e 172 **sub-centros regionais** e 470 **centros locais** (IBGE, 1972).

Em 1987 foi publicado o estudo *Regiões de Influência das Cidades*, com o objetivo de atualizar os dados do trabalho de 1972. Novamente São Paulo e Rio de Janeiro foram identificadas enquanto **metrópoles nacionais**. Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia e Manaus foram definidas como **centro metropolitano**. Mesmo que a metodologia adotada no trabalho de 1987 tenha sido a mesma de 1972, foi definida uma categoria hierárquica intermediária entre a metrópole e a capital regional, o **centro submetropolitano** (CORREA, 1989, p.119).

Em 2000 foi publicado o estudo *Regiões de Influência das Cidades*, com os resultados de pesquisa realizada em 1993. Em 2002 foi publicada uma nova versão com a base de dados coletados em 1993. Diferentemente dos demais trabalhos, neste a rede urbana foi composta em seis categorias: **metrópoles globais** (São Paulo e Rio de Janeiro), **nacionais** (Salvador, Belo Horizonte, Fortaleza, Brasília, Curitiba, Recife e Porto Alegre) e **regionais** (Manaus, Belém, Goiânia e Campinas); **centros regionais** (16 centros); e **centros sub-regionais 1** (31 centros) e **2** (51 centros) (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2002). A diferença conceitual dessa pesquisa acarretou na construção de uma crítica sobre a metodologia utilizada, bem como a validade da categoria de metrópole global a São Paulo e Rio de Janeiro, como pode ser observado em Souza (2003, p.56) que alerta quanto ao uso de “um panorama classificatório e terminológico contraditório”, sobretudo ao referir ao Rio de Janeiro enquanto uma metrópole global, haja vista que vem perdendo espaço até mesmo enquanto uma metrópole nacional perante São Paulo.

Por fim, no ano de 2007, foi realizado o estudo *Região de Influência das Cidades*. Este último estudo metodologicamente se aproximou mais dos realizados nas décadas de 1970 e 1980 e não há mais o reconhecimento de metrópoles globais. As cidades foram classificadas em cinco grandes níveis subdivididos em dois ou três subníveis: **metrópole** (Grande Metrópole Nacional – São Paulo-, Metrópole Nacional – Rio de Janeiro e Brasília -, Metrópole – Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre); **capital regional** (capital regional A – 11 cidades -, capital regional B – 20 cidades -, capital regional C – 39 cidades); **centro sub-regional** (centro sub-regional A – 85 cidades -, centro sub-regional B – 79 cidades); **centro de zona** (centro de zona A – 192 cidades -, centro de zona B – 364 cidades); e **centro local** (4.473 cidades que a centralidade não extrapola os limites do município) (IBGE, 2008).

Londrina foi definida de forma diferenciada nos estudos sobre a região de influência das cidades, contudo a forte influência regional da cidade foi destacada, sem que a partir dos critérios adotados nos estudos ela fosse caracterizada como metrópole.

No trabalho publicado em 1972 foi identificada como um centro regional 2a, com forte atuação extra-regional, tanto como centro de serviços especializados quanto foco de beneficiamento e comercialização da produção agrícola regional e integrada à rede de influências da capital paulista (IBGE, 1972). No trabalho publicado em 1987, Londrina foi caracterizada enquanto um centro submetropolitano, também ligada à rede de São Paulo (CORREA, 1989).

O trabalho publicado em 2002 identificou Londrina enquanto um centro regional e uma aglomeração urbana de caráter não-metropolitano com centralidade muito forte. Neste trabalho a cidade do norte paranaense foi definida enquanto pertencente à rede de influência de Curitiba, o que demonstra maior interação com a capital do Paraná em relação à capital paulista (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2002). O trabalho elaborado em 2007 identificou Londrina enquanto uma capital regional B, pertencente à rede de influência de Curitiba (IBGE, 2008).

De toda forma é preciso reconhecer que a compreensão sobre a identificação de uma metrópole é realizada de maneira diferenciada entre autores de formação diferentes e mesmo entre autores de mesma formação (como será discutido o capítulo 3). Os trabalhos supracitados sobre as regiões de influência das cidades tiveram como objetivo o planejamento para o desenvolvimento regional, fundamentado no fato de que as atividades econômicas e sociais de uma região se interligam em um sistema de rede de cidades e que a alocação de serviços sociais básicos (como educação, saúde, administração pública e privada, serviços financeiros, culturais e de saneamento) pode atender toda uma região, além, logicamente, da compreensão sobre as transformações urbano-territoriais do país.

Assim como exposto alhures, partimos do pressuposto que à compreensão da metrópole é necessário reconhecer o próprio processo de urbanização, pois, de certa forma a existência da metrópole no território tal qual hoje é, em partes, resultado da evolução histórica da urbanização. Em partes devido ao fato que não podemos compreender a metrópole apenas a partir da urbanização, pois a metrópole é a negação da cidade clássica e a afirmação do modo de produção capitalista. Tanto foi na fase industrial do capital, quanto é na atual

conjuntura. A metrópole que se configura a partir da emergência do capitalismo industrial não é o resultado apenas da continuidade do processo de urbanização, pois o processo até então em curso não resultaria possivelmente nesse tipo de aglomeração econômica e populacional difundida ao redor do globo. É provável que mais do que resultado do processo de urbanização, a metrópole atual é uma consequência das mudanças do processo produtivo. Dessa forma é pertinente realizarmos algumas discussões sobre o processo de urbanização e da emergência da metrópole capitalista.

1.1 DA URBANIZAÇÃO À EMERGÊNCIA DA METRÓPOLE

Urbanização e metrópole são termos polissêmicos e não temos como escopo neste tópico construir outra definição a esses fenômenos, mas realizar uma análise do processo de urbanização visando à compreensão da metrópole capitalista a partir do processo de urbanização.

Urbano é derivado do latim *urbanu*, que é relativo ou pertencente à cidade; em primeiro lugar é o espaço construído, possuindo características morfológicas que podem ser reconhecidas facilmente como urbanas, como os edifícios, ruas, equipamentos e infra-estrutura, o que os romanos designavam pela expressão *urbs*, contudo, além das materialidades identificadas enquanto urbanas, é uma realidade social constituída por cidadãos, que os romanos chamavam de *civitas* e também é uma unidade político-administrativa que os gregos se referiam como *polis*. (CAPEL, 2003, p.10).

Metrópole também advém do latim, *metrOpolis*, que por sua vez é derivado do grego *mçtrópolis*, junção de *mçtra*, que significa útero ou mãe, e *pólis*, que significa cidade, então seu significado, *cidade-mãe*, era relativo às colônias que a metrópole da Grécia Clássica criava (LENCIONI, 2006, p.44). Essa relação de dominação que o vocábulo apresenta se tornou mais expressiva na época das grandes navegações, pois os países europeus que exploravam as terras americanas eram considerados como metrópoles e os territórios ultramarinos como colônias.

Devemos considerar que a palavra tem história, pois é socialmente construída e, portanto, sofre alterações em seu significado conforme a própria

sociedade passa por transformações. A conceituação é um exercício intelectual que expressa abstratamente uma categoria ou classe de entidades, um evento ou relações. Todo conceito, assim como pode ser observado em Deleuze e Guattari (1992, p.27) é ao menos duplo ou triplo, contendo um contorno irregular, que intenta ser totalizante, mas é fragmentado. Ao pensarmos em um cachorro, por exemplo, podemos imaginar um animal de quatro patas, com rabo e focinho, mas não podemos afirmar que todos os cachorros são iguais simplesmente pelo fato de abstratamente reconhecermos que existe um termo que exprime a categoria “cachorro”. Tampouco podemos considerar que cachorros, pelo fato de serem animais quadrúpedes, dotados de rabo e focinho, são iguais aos porcos, que tem as mesmas características. Cachorro e porco são conceitos que pouco mudaram no decorrer da história – na verdade, novas raças foram criadas, sem que porcos se tornassem cachorros ou vice-versa; mas uma construção social, como são as metrópoles, não passa séculos sem sofrer alteração em seu significado, pois a própria sociedade passa por alterações. O conceito de metrópole foi construído e reconstruído e novamente se transformará, mas a idéia de dominação da metrópole, de sua origem até hoje, persiste. É notória a utilização do termo inclusive para exprimir a igreja arquiepiscopal em relação às suas sufragâneas.

Alguns autores fazem referência às antigas concepções de metrópole para explicar a metrópole de hoje. A citação abaixo faz alusão à metropolização atual em consonância à metrópole grega:

Pela etimologia e em escala pequena, a dos grandes espaços da superfície terrestre, a metropolização se confunde com o desenvolvimento das ‘cidades-mães’. Historicamente, desde os tempos pré-modernos são os interlocutores privilegiados de outras cidades que elas controlam, dominam e as integram aos seus movimentos e suas redes de trocas, as quais elas emitem serviços raros, ou mesmo estratégicos, contra prestações ou bens mais banais, conhecidos com menor valor. (MÉO, 2008, p. 02).

O metropolitano pode ser compreendido também como o espaço colonizado, em comparação ao colonialismo da época das Grandes Navegações.

É qualificado como área ou região metropolitana aquele território mais ou menos urbanizado que fica em torno de uma grande cidade e depende dela. Avaliando-se qualitativamente, pode-se considerar que se trata de um território colonizado por uma grande cidade; esta explora seu ouro e sua prata, ou seja, seus recursos – água, solo, trabalho... -, impõe-lhe seu modo de organização e em troca recebe as bijuterias, ou seja, aqueles equipamentos ou infra-estruturas que a grande cidade expulsa: indústrias

mais ou menos incômodas ou poluidoras, urbanização marginal ou secundária, aeroportos, rodovias, presídios, aterros sanitários, plantas de tratamento... (ROBIRA, 2005, p.13).

Lefebvre também utiliza a alusão do colonialismo na América para se referir as metrópoles: “as cidades pequenas e médias, tornam-se dependências, semicolônias da metrópole” (1999, p.17).

Segundo Catalão (2007, p.08), a partir da descolonização “o termo passa a ser usado mais propriamente para definir cidades importantes nas redes urbanas locais e não locais, deixando de referir-se aos países exploradores, que passaram a ser definidos como nações imperialistas”.

Mesmo que seja possível aludir à metrópole contemporânea com seu significado pretérito, a compreensão da metrópole capitalista não é possível a partir da idéia original da *mçtrópolis*, pois a sociedade de hoje não é a mesma de outrora. “Aquela realidade da antiga civilização grega continha algumas determinações que lhe eram próprias, e a palavra ‘mçtrópolis’ as exprimia” (LENCIONI, 2006, p. 44). As próprias ambições dos cidadãos da Grécia Clássica são praticamente contrárias as dos cidadãos das grandes metrópoles atuais: “o cidadão grego era pobre em conforto e conveniências: contudo, era rico numa ampla variedade de experiências, precisamente porque tinha conseguido ultrapassar tantas das rotinas desalentadoras da vida e das compulsões materialistas da civilização” (MUMFORD, 1998, p.185). Nem a *polis* nem a *mçtropólis* tem correspondência com os anseios da sociedade urbano-capitalista desta conjuntura, na verdade a metrópole de hoje nega a própria cidade clássica, pois transformou o que outrora foi o espaço dos homens em um espaço da fruição do capital, que “é um poder tanático que destrói o espaço fugidíio da cidade, convertendo-a em metrópole impessoal e sem memória” (MATOS, 1982, p.50).

Dessa forma, para compreendermos a metrópole contemporânea, fragmento territorial delimitado pelos privilégios do capital, é pressuposto que o processo de urbanização se faz necessário.

A urbanização é um fenômeno socioespacial que está intimamente ligado à cidade. É um processo histórico que advém da criação das primeiras cidades e se mantém em constantes mudanças que são decorrentes das próprias mudanças da sociedade. Por ser o resultado de um processo histórico tem uma natureza social e é identificado enquanto uma dimensão socioespacial.

A emergência da metrópole de hoje e da estruturação da rede urbana, que, por sua vez resulta na hierarquia das cidades, é resultado da atual fase do capitalismo, conhecida como globalização, mas sua apreensão é realizada a partir do estudo das partes que fazem essa totalidade. Santos (1996, p.91-103) explica que as partes que formam a totalidade não bastam para explicá-las; a totalidade explica as partes. A totalidade é ao mesmo tempo acabada (“perfeita”) e em movimento; produzida e em produção e que o processo histórico da totalização conduz da velha à nova totalidade e constitui a base do conhecimento de ambas. A transformação do todo em partes ocorre de uma maneira ordenada no espaço, produzindo combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular. Partimos da totalidade (urbanização) para a compreensão da parte (metrópole).

Se considerarmos que a urbanização é um processo, temos que ter em mente que o termo processo é entendido enquanto uma sucessão de eventos e fenômenos que são interligados por mútuas relações de causa e efeito (FAISSOL et. al. 1969, p.55).

O processo de urbanização remodela o espaço e atribui aspectos urbanos ao mesmo. A própria palavra, junção de urbano e ação, expressa um movimento continuado de transformações. Assim, outrora a urbanização assumiu aspectos diferenciados de hoje e por ser um processo socioespacial, assume também características diferenciadas, não só no tempo, mas também no espaço, isto é, diferentes sociedades perpassaram por diferentes processos de urbanização. Esse processo, portanto, pode ser entendido “como a expressão histórica concreta, organizada no espaço, do desenvolvimento e da mudança social” (GONÇALVES, 1989, p.67). Reconhecer a existência dessas diferenças permite considerar que o processo de urbanização é diferenciado no espaço/tempo, contudo a configuração espacial atual do urbano global tem uma lógica que é decorrente da Revolução Industrial, isto é, um modelo capitalista com fortes influências européias.

O termo urbanização remete ao urbano, que, por sua vez, tem uma estreita ligação com a cidade, mas não são sinônimos. O urbano tem uma aproximação maior com a urbanização do que com a cidade. Para Lefebvre a cidade é entendida enquanto obra de certos agentes históricos e sociais. Ele distingue a morfologia material da morfologia social, na qual a primeira diz respeito à cidade e a segunda ao urbano, que são, na verdade, indissociáveis:

[...] uma distinção entre a *cidade*, realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico – e por outro lado o ‘urbano’, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento. [...] O *urbano* assim designado parece poder passar sem o solo e sem a morfologia material, desenhar-se segundo o modo de existência especulativo das entidades, dos espíritos e das almas, libertando-se de inscrições numa espécie de transcendência imaginária. Se se adota esta terminologia, as relações entre a ‘cidade’ e o ‘urbano’ deverão ser determinadas com o maior cuidado, evitando tanto a separação como a confusão, tanto a metafísica como a redução à imediaticidade sensível. A vida urbana, a sociedade urbana, numa palavra, ‘o urbano’ não podem dispensar uma base prático-sensível, uma morfologia. Elas a têm ou não a têm. Se não a têm, se o ‘urbano’ e a sociedade urbana são concebidos sem essa base, é que são concebidos como possibilidades, é que as virtualidades da sociedade real procuram por assim dizer a sua incorporação e sua encarnação através do pensamento urbanístico e da consciência: através de nossas ‘reflexões’. Se não as encontrarem, essas possibilidades perecem; estão condenadas a desaparecer. O ‘urbano’ não é uma alma, um espírito, uma entidade filosófica. (LEFEBVRE, 2001, p.49 – destaques do autor).

Souza (2006, p.36), revisando conceitos elaborados por Milton Santos, destaca o urbano enquanto um complexo significativo da expressão territorial do modo de produção, portanto, abstrato, enquanto a cidade é o mundo da forma, isto é, da materialidade.

É notório que a influência do urbano, tanto em relação sua estrutura física quanto seus aspectos sociais, transcende à cidade e leva a idéia de que mesmo as áreas rurais de grande parte do globo (relevantemente as que estão inseridas em meios que dispõem de maiores aparatos tecnológicos) são, de certa forma, urbanas. “O *tecido urbano* prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. Estas palavras, o ‘tecido urbano’, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo” (LEFEBVRE, 1999, p.17 – destaques do autor). Mesmo assim, não podemos afirmar que há o desaparecimento do rural, que continua a existir mesmo em localidades de grande adensamento de cidades, como as megalópoles, pois a produção camponesa, que se tornou dependente dos anseios das cidades, é essencial para a própria vida dos cidadãos. Para Wirth a urbanização tem um sentido próximo ao de Lefebvre, na qual “já não denota meramente o processo pelo qual as pessoas são atraídas a uma localidade intitulada cidade e incorporadas em seu sistema de vida” (WIRTH, 1973, p.93), assim a urbanização se refere também ao modo de vida associado com o crescimento das cidades e com as mudanças no modo de vida das pessoas que não necessariamente vivem em cidades, mas sofrem

influência destas, por isso Souza (2003, p.47) afirma que “a cidade, de certa maneira, ‘está em toda parte’”.

É importante destacar que, como conceito, a urbanização pode assumir diferentes significados. Muitas vezes é compreendida também como a ação de dotar de equipamentos típicos da cidade uma determinada localidade, como água tratada e canalizada, rede de esgoto, asfaltamento, calçadas, luz elétrica, etc. Quanto a esse significado é pertinente observar que as áreas tipicamente rurais vêm a cada dia mais se beneficiando de equipamentos que ora foram exclusivos das cidades, notadamente a energia elétrica, serviços de telefonia e internet.

No Brasil, não raro, é adotada a expressão “urbanização de uma favela”, tanto em textos jornalísticos quanto acadêmicos, quando se pretende dizer que em uma área de ocupação irregular será realizada a regularização fundiária e urbanística, construção de pavimento e dotada de equipamentos de saneamento básico. Contudo, a favela é uma expressão socioespacial da segregação econômica nas cidades, portanto, urbana por natureza, isto é, não pode ser urbanizada, pois já é (como sempre foi e sempre será) urbana. Essa assertiva não pretende criticar a existência da expressão supracitada, tampouco desqualificar os textos e trabalhos que a utilizam, mas enfatizar o caráter transcendente da urbanização em relação à cidade, essencial aos anseios deste trabalho.

A urbanização pode ser entendida também enquanto “a proporção da população concentrada em estabelecimentos urbanos ou como um crescimento dessa população” (DAVIS, 1972, p.14) e a partir desta linha de interpretação é relevante diferenciar a urbanização de crescimento urbano. Mesmo que normalmente estes processos aconteçam concomitantemente é necessário distinguir estes termos que não são sinônimos, pois o crescimento urbano não tem limites, mas a urbanização sim. Caso a urbanização de um determinado local chegue a 100% cessa o processo, pois não há mais população rural, contudo é possível a continuidade do crescimento urbano, pois o crescimento demográfico acarretará na necessidade da expansão territorial das cidades. Desta forma, mesmo que as cidades ocupem a totalidade de um território ainda há a possibilidade do crescimento vertical e, portanto, podemos considerar que o crescimento urbano é virtualmente infinito, diferentemente da urbanização que finda com a não existência de população vivendo no meio rural.

Consideramos, então, que o processo de urbanização advém do crescimento da população das cidades, que ocorre via migração campo-cidade e do aumento do crescimento vegetativo nas cidades, o que acarreta no aumento da influência das cidades e do modo de vida urbano, dessa forma, transcende o espaço das cidades e influencia de forma geral a sociedade, pois a cidade é caracterizada, desde seus primórdios, por ser o centro de poder político e religioso, do comércio e da cultura.

Enquanto centro de poder a expressão do domínio das cidades sobre as áreas rurais pode chegar a ser, de certa forma, preconceituoso. Os moradores da cidade são considerados urbanos, portanto dotados de urbanidade, compreendido então como afável, civilizado, cortês¹, o que acarreta na interpretação de as pessoas que vivem fora das cidades não são dotados de urbanidade.

Segundo o órgão das Nações Unidas responsável por questões populacionais, o Fundo de População das Nações Unidas, UNFPA (sigla em inglês, que significa *United Nations Population Fund*), assim como publicado no *Relatório Sobre População Mundial 2007*, no ano de 2008 a marca de 3,3 bilhões de pessoas vivendo em cidades foi alcançada ao redor do globo, o que corresponde a metade da população do planeta e, até o ano de 2030, serão quase 5 bilhões de moradores em espaços urbanos. Este cenário de rápida urbanização é, atualmente, muito mais expressivo nos países com menores índices de desenvolvimento socioeconômico, principalmente nos continentes asiático e africano, que tendem a dobrar sua população urbana entre os anos de 2000-2030. A América Latina e Caribe provavelmente apresentarão uma urbanização menos acelerada no mesmo período, contudo expressiva. Já os países centrais da economia global sofrerão um incremento populacional relativamente pequeno, saltando de 870 milhões para 1,1 bilhão de pessoas (UNFPA, 2007, p.06).

Essas informações devem ser analisadas levando em consideração que os países que atualmente gozam de maior desenvolvimento econômico tiveram um processo de urbanização mais acelerado durante os anos de 1750-1950. Países como os “Estados Unidos, como em outros [...] que cedo participaram da revolução industrial, a urbanização em grande escala iniciou-se na segunda metade do século XIX” (CHINITZ, 1972, p.115), o que não ocorreu, por exemplo, na América Latina,

¹ Segundo o dicionário *Houaiss* da língua portuguesa, dentre as definições para o termo urbano: dotado de urbanidade, afável, civilizado, cortês <modo u.> (2009, p.1909).

pois sua realidade socioeconômica não a permitiu naquela época. Esse período de 1750-1950 pode ser considerado a 1^o. Onda de Urbanização da Humanidade, em que o incremento populacional urbano salta de 10% para 52% e um aumento de cidadãos de aproximadamente 15 para 423 milhões de pessoas.

À época da primeira onda de urbanização da humanidade, esse grupo de países que se urbanizava rapidamente, perpassava pelo processo de industrialização assim como pela transição demográfica² (UNFPA, 2007, p.07).

O processo de urbanização na atual conjuntura se apresenta mais marcante. Pode ser considerado como a 2^o. Onda de Urbanização da Humanidade (1950 – até a atualidade), concentrado em países da periferia da economia global e tem características bem diferenciadas: se o incremento populacional urbano da 1^o. Onda foi da ordem de poucas centenas de milhões, nesta onda a ordem é de bilhões e a velocidade com que está ocorrendo é muito maior, acarretando à construção de cidades cada vez mais problemáticas. Dessa forma, alguns países que tiveram uma inserção na Divisão Internacional do Trabalho como industrializados, principalmente através da entrada das multinacionais após a segunda guerra mundial, como o Brasil ou México, têm a urbanização em grande escala na segunda metade do século XX. Deve-se levar em consideração que o padrão da urbanização brasileira “é a resultante espacial do modelo de desenvolvimento econômico experimentado pelo país, no contexto do sistema capitalista periférico” (CAIADO, 1998, p.457), por isso aqui os problemas urbanos se assemelham aos de outros países inseridos no mesmo contexto histórico e econômico, tal qual México ou Argentina.

As projeções indicam que os problemas nas cidades tendem a se acentuar, pois o acelerado aumento de habitantes das aglomerações urbanas nos países com menor desenvolvimento econômico resultará na construção de espaços inóspitos e fenômenos como a favelização tendem a se tornar cada vez mais agudos caso não haja modificações sobre a maneira que o processo de urbanização está a ocorrer.

² “O fenômeno da transição demográfica, descrito originalmente por Thompson em 1929, compreende três etapas: 1) a taxa de mortalidade cai e a taxa de natalidade permanece elevada, provocando um rápido crescimento populacional; 2) posteriormente, a taxa de natalidade começa a cair, reduzindo o ritmo de crescimento da população; 3) finalmente, existência de baixas taxas de mortalidade e natalidade, resultando em lento crescimento demográfico” (ALVES, 2002, p.28). A transição demográfica de Thompson é mais uma constatação empírica que propriamente uma teoria, pois não há como afirmar que este fenômeno vá ocorrer em todo o mundo.

The number and proportion of urban dwellers will continue to rise quickly. Urban population will grow to 4.9 billion by 2030. In comparison, the world's rural population is expected to decrease by some 28 million between 2005 and 2030. At the global level, all future population growth will thus be in towns and cities.

[...]

This vast urban expansion in developing countries has global implications. Cities are already the locus of nearly all major economic, social, demographic and environmental transformations. What happens in the cities of the less developed world in coming years will shape prospects for global economic growth, poverty alleviation, population stabilization, environmental sustainability and, ultimately, the exercise of human rights. (UNFPA, 2007, p.06)

As áreas metropolitanas desses países serão (e de fato já são) as expressões maiores desta problemática, então, urge mais que outrora discutirmos quais são nossos anseios no início do século XXI. O processo de urbanização não indica que sofrerá uma inflexão, mas sim que se tornará muito mais complexo, socialmente excludente e desigual ao redor do mundo, pelo menos neste início de século. Estamos construindo cidades que destoam cada vez mais da qualidade de vida, que na verdade se configuram mais enquanto uma cidade do capital do que uma cidade da e para a humanidade. Mumford, que “pensa na cidade moderna segundo o modelo de cidade antiga”, assim como salienta Lefebvre (2001, p.42), aponta dois caminhos para a sociedade urbana:

[...] se irá dedicar-se ao desenvolvimento de sua mais profunda condição humana ou se irá entregar-se às forças hoje quase automáticas, que ele próprio desencadeou, e ceder o lugar a seu desumanizado *alter ego*, o ‘Homem Pós-Histórico’. Esta segunda alternativa trará consigo uma progressiva perda do sentimento, da emoção, da audácia criadora e, afinal, da consciência.

[...] [o Homem Pós-Histórico] Essa criatura obediente não irá precisar da cidade: o que foi outrora uma cidade reduzir-se-á às dimensões de um centro subterrâneo de controle, pois, nos interesses do controle e do automatismo, todos os demais atributos da vida serão penhorados. Antes que a maior parte da espécie humana se deixe levar a aceitar essa perspectiva, seduzida por pequenas promessas de ‘ventura pneumática’, que obscurecem a ameaça total, será conveniente olhar de novo o desenvolvimento histórico do homem, naquilo em que foi configurado e moldado pela cidade. (MUMFORD, 1998, p.10 - destaques do autor)

É difícil especular sobre os caminhos que a sociedade urbana irá percorrer, mas a eminência deste “homem pós-histórico” ao qual o autor se refere pode ser considerado uma realidade, se considerarmos que as profundas modificações engendradas pelo capitalismo e a constituição de uma sociedade cada

vez mais individualista apontam à desvirtualização das mais profundas condições humanas. As cidades demonstram, de certa forma, essa previsão niilista apontada por Mumford ao passo que se projetam como espaços que mantêm *status quo* capitalista de forma muito mais acentuada do que as aspirações das cidades clássicas, que eram espaços dos homens.

O capitalismo fez a razão transformar-se em razão instrumental, pragmática, buscando eficiência e produtividade. Isso ocorreu quando transformou as cidades – espaços qualitativos, onde o homem podia se reconhecer – em espaço quantitativo e abstrato, tornando-as ‘valor de uso’ em metrópole, isto é, ‘valor de troca’, obedecendo aos mecanismos mesmos do processo de trabalho, que também se tornou trabalho abstrato-tempo materializado. (VÉRAS, 2001, p.07)

O processo de urbanização capitalista que desencadeou esse cenário de desencanto e ceticismo inicia-se com a construção das primeiras cidades, há cerca de 5.500 anos. Para a compreensão de como ocorreu à formação de tal cenário, recorreremos brevemente aos processos históricos da urbanização.

A gênese do processo, Mumford (1998) identifica o período paleolítico, no qual aparecem os primeiros atributos que séculos à frente virão a constituir uma cidade, como “as primeiras manifestações de interesse em se relacionar com algum lugar são deste período” (SPÓSITO, 1988, p.12). O nomadismo é uma característica do homem paleolítico, mas havia manifestações respeitadas com os mortos que eram enterrados em um local que periodicamente era visitado e a caverna passou a ser um abrigo, apesar de não ser uma morada. O período mesolítico e neolítico, com os avanços na produção agrícola, permitiu o sedentarismo e a vida em vilas.

Apesar desta gênese comum, a criação da cidade ocorreu de forma diferenciada entre civilizações que não tiveram, em seus tempos primordiais, contato, como as primeiras cidades orientais e as cidades da América pré-colombiana e assumiram, logicamente, grandes diferenças no que concerne tanto a forma quanto à organização político-social. Mesmo assim, “apesar da diversidade cultural entre os povos do Oriente Próximo, da Ásia e do Novo Mundo, as primeiras cidades em todas essas regiões tinham em comum certas formas de organização” (SJOBORG, 1972, p.42), como a teocracia, a cidade era o local de morada da elite e no centro se encontravam os edifícios religiosos e governamentais. Anterior às primeiras cidades houve “a pequena povoação, o santuário e a aldeia; antes da

aldeia, o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e antes de tudo isso, houve certa predisposição para a vida social [...]” (MUMFORD, 1998, p.11), por isso uma característica das cidades é seu adensamento populacional. O que possibilitou essas formas primordiais de aglomerações tornarem-se cidade foi o surgimento do excedente alimentar, que “é uma condição necessária mas não suficiente para o surgimento da cidade” (SINGER, 1981, p.13), pois a existência da cidade “exige uma complexidade de organização social só possível com a divisão do trabalho” (SPÓSITO, 1988, p.14). A divisão do trabalho antecede a cidade, mas não se efetivava de forma complexa na aldeia, pois a base de sua produção e das relações sociais eram as atividades primárias.

A composição humana da nova unidade tornou-se igualmente mais complexa; além do caçador, do camponês, e do pastor, outros tipos primitivos introduziram-se na cidade e emprestaram sua contribuição à existência: o mineiro, o lenhador, o pescador, cada qual levando consigo os instrumentos, habilidade e hábitos de vida formados sob outras pressões. O engenheiro, o barqueiro, o marinheiro surgem a partir desse fundo primitivo mais generalizado, em um ou outro ponto da seção do vale: de todos esses tipos originais, desenvolvem-se ainda outros grupos ocupacionais, o soldado, o banqueiro, o mercador, o sacerdote. Partindo dessa complexidade, criou a cidade uma unidade superior (MUMFORD, 1998, p.37-38).

À existência da cidade é necessária uma relação de dominação e exploração, isto é, “a existência da cidade pressupõe uma participação diferenciada dos homens no processo de produção e de distribuição, ou seja, uma **sociedade de classes**” (SINGER, 1981, p.13 – grifo nosso). A cidade, desta forma, “na sua origem não é por excelência o lugar de produção, mas o da dominação” (SPÓSITO, 1988, p.17).

A cidade tem uma longínqua história, mas “as sociedades urbanizadas, nas quais a maioria das pessoas vive agrupada em cidades, representam um estágio novo, e fundamental, da evolução social” (DAVIS, 1972, p.13). A compreensão deste estágio só é possível corretamente se for comparando à evolução tecnológica e à evolução da organização social (SJOBORG, 1972, p.44), por isso “o método privilegiado de estudo da cidade é o estudo de sua transformação. Em particular, o estudo de suas formas contemporâneas nos remete à gênese do espaço capitalista” (DEÁK, 1991, p.113).

A cidade sofreu diversas transformações da antiguidade à gênese do capitalismo, apresentando características diferenciadas em cada tempo: na

antiguidade surgiram as primeiras cidades, que tiveram sua localização determinada pelas condições naturais. Como se situavam em locais de climas semi-áridos os vales dos rios Tigre, Eufrates, Nilo e Amarelo foram o berço da vida urbana.

Os antigos impérios, sobretudo o romano, foram extremamente importantes na época para a difusão do urbano, pois nas cidades estavam a base da supremacia militar que garantia a manutenção das regiões conquistadas (SJOBORG, 1972, p.45). Assim, o urbano se estendeu pela Europa e houve uma acentuação da divisão social do trabalho e da complexidade da organização política, que por sua vez era necessária à manutenção do império (SPÓSITO, 1988, p.21-22). Com o fim do Império Romano do Ocidente, no século V, houve um expressivo declínio do processo de urbanização. Contudo, “com o decorrer do tempo, a Europa restabeleceu fortes contatos comerciais com os Impérios Bizantino e Árabe; o intercâmbio que se seguiu desempenhou um papel significativo no ressurgimento da vida urbana no sul da Europa” (SJOBORG, 1972, p.48). Dessa forma, “este processo de retomada da urbanização, de renascimento das cidades, foi possível pela reativação do comércio, enquanto atividade econômica urbana” (SPÓSITO, 1988, p.32).

O desenvolvimento do comércio tornou possível o fortalecimento dos comerciantes que viviam normalmente além das muralhas dos feudos, em burgos, que eram cidades comerciais da baixa Idade Média. Por isso esses comerciantes passaram a ser chamados de burgueses e ascenderam a uma classe social atrelada ao Estado, em detrimento do poder religioso. Doravante acarretou na desestruturação da sociedade feudal ao mesmo tempo em que criava as bases para a estruturação do modo de produção capitalista em sua fase comercial.

Os conflitos que culminaram com o sistema feudal e deram início ao capitalismo, isto é, a derrocada da antiga classe dominante, os senhores feudais, e a ascensão e fortalecimento da nova classe, os comerciantes capitalistas, ocorreram, logicamente, no interior do próprio sistema feudal, em um movimento contraditório. A burguesia comercial constituiu-se enquanto classe social organizada e, então, o triunfo do modo de produção capitalista se sucedeu como resultado do desenvolvimento das forças produtivas urbanas, o que permite afirmar que a cidade existiu e continuaria a existir sem o capitalismo, mas o capitalismo e a formação da burguesia necessitaram das cidades para se estruturarem.

O capitalismo surge na cidade, no centro dinâmico de uma economia urbana, que lentamente se reconstitui na Europa, a partir do século XIII. Durante os séculos seguintes, a libertação de certas cidades do domínio feudal, a fuga dos servos para estas cidades, o estabelecimento das ligas de cidades comerciais e o surgimento de uma classe de comerciantes e banqueiros prepararam o terreno para a Revolução Comercial, no século XVI, que estabelece, finalmente, uma divisão do trabalho interurbana no plano mundial, assegurando um amplo e contínuo desenvolvimento das forças produtivas. Neste processo, a capacidade associativa da cidade medieval, ou melhor, de sua classe dominante – a burguesia – no sentido de unir dentro da cidade contra as demais classes e de se associar a outras cidades num sistema cada vez mais amplo de divisão do trabalho, ou seja, de se constituir como *classe*, desempenha um papel essencial (SINGER, 1981, p.22 – destaque do autor).

A cidade medieval centralizava as riquezas no auge de seu desenvolvimento, ao passo em que os circuitos de trocas tornavam-se cada vez mais bem estruturado. O campo paulatinamente foi ficando mais subjugado aos anseios da cidade e de sua classe dominante, enriquecida pelo comércio e pela usura, que inclusive passou a ser detentora das terras agrícolas, em detrimento dos senhores feudais.

Segue-se que a ‘sociedade’ no seu conjunto, compreendendo a cidade, o campo e as instituições que regulamentam suas relações tende a se constituir em *rede de cidades*, com uma certa divisão do trabalho (tecnicamente, socialmente, politicamente) feita entre essas cidades ligadas por estradas, por vias fluviais e marítimas, por relações comerciais e bancárias. Pode-se pensar que a divisão do trabalho entre as cidades não foi nem tão extremada, nem tão consciente que determinasse associações estáveis e pusesse fim às rivalidades e concorrências. Esse sistema urbano não chegou a se instalar. O que se levanta sobre essa base é o Estado, o poder centralizado. Causa e efeito dessa centralização particular, a centralização do poder, uma cidade predomina sobre as outras: a capital (LEFEBVRE, 2001, p.05 – destaque do autor).

Dessa forma, a transição do sistema feudal para o sistema capitalista acarreta em profundas modificações na cidade e modifica a própria rede de cidades. A divisão do trabalho entre as cidades as tornam mais especializadas e conseqüentemente umas se destacam mais que outras na rede. Doravante o crescimento das cidades passa a ser além dos antigos muros que outrora as protegia; “por uma combinação de acumulação acelerada, que trouxe consigo o crescimento demográfico, com o desenvolvimento da *machinofacture*, que requeria uma concentração espacial, as aglomerações urbanas alcançavam escalas sem precedentes” (DEÁK, 1991, p.116).

A burguesia comercial aliada ao poder político acarretou na estruturação dos Estados Nacionais Absolutistas e houve um grande reforço do processo de urbanização devido ao fim do monopólio feudal sobre a produção de alimentos e a transformação da terra em mercadoria. As manufaturas urbanas reforçaram a capacidade produtiva da cidade e a necessidade de ampliar as condições para o desenvolvimento do capitalismo careceu de busca de novos mercados, mercadorias e matérias-primas em além mar, impulsionando as grandes navegações e, conseqüentemente, a urbanização às colônias. Assim, as cidades comerciais tornaram-se fortuitos espaços de sustentação do capitalismo latente, tanto econômica, social e politicamente que “pode ser observada pela riqueza monetária, científica e artística que se acumulou nas cidades modernas nesse período também denominado de Renascimento (a retomada e ampliação dos múltiplos papéis que se desenvolveram nas cidades antigas)” (SPÓSITO, 1988, p.41).

As empresas domésticas foram substituídas por estabelecimentos produtivos mais complexos, as manufaturas, nos quais doravante passou a existir os trabalhadores assalariados, ao passo que revoluções importantes aconteciam, como a Revolução Puritana, Independência dos Estados Unidos, Revolução Francesa, entre os séculos XVII e XVIII. O poder da igreja sobre as decisões políticas foi se esvaecendo sob os auspícios do *laissez-faire*, *laissez-passer* econômico. Destarte, a cidade se tornava o palco das mudanças e a produção de mercadorias paulatinamente racionaliza-se, exigindo sistemas contábeis e administrativos cada vez mais elaborados. A relação de poder do clero não se mantinha como outrora; a burguesia e o Estado delineavam as mudanças sociais e políticas de acordo com os anseios dos negócios. A burguesia financiava o Estado que, por sua vez, trabalhava em prol da burguesia. Houve a criação de moedas únicas, leis, impostos, normas, pesos e medidas comuns o que, de certa forma, pacificou e uniu diferentes feudos e cidades feudais, em busca, logicamente, de unir mercados.

Os trabalhadores expropriados dos meios de produção tornaram-se “livres como pássaros”, como se referia Marx, e não tinham alternativa outra senão vender a si próprio aos capitalistas, como força de trabalho nas fábricas latentes. A extração da mais-valia fazia dos capitalistas cada vez mais aquinhoados, ao mesmo tempo em que a cidade, berço da industrialização, recebia cada vez mais pessoas. A acumulação primitiva do capitalismo comercial tornou possível a estruturação das

fábricas e uma nova fase de urbanização sem precedentes tem início. É necessário observar que a ânsia por maior acúmulo de riqueza criou a máquina a vapor e não a máquina a vapor criou a indústria, isto é, a capacidade criativa humana voltou-se a criar maneiras de produzir mais a menor custo e a ciência uniu-se à técnica para que isso fosse possível. Assim:

O surgimento do capitalismo é precisamente o processo de transformação através do qual a forma-mercadoria se torna generalizada e dominante, e a produção para subsistência (alimento, vestuário, e mesmo habitação) e a produção de excedente como tal (renda) são absorvidas, ambas, na produção de valores na forma de mercadorias, através de trabalho assalariado, sob o comando do capital (DEÁK, 1991, p.113).

O valor de uso é praticamente substituído pelo valor de troca. O capitalismo industrial transforma a cidade em mercadoria, os trabalhadores em assalariados e faz das cidades industriais pontos de convergência globais, onde a mercadoria é produzida e uma suntuosa soma de riquezas acumulada. Se a cidade comercial se caracterizava pelas trocas, a cidade industrial se caracteriza pela extração da mais-valia, o lucro; para satisfazer a ganância industrial, que destrói a qualidade de vida da cidade, a sociedade urbana é necessária.

A revolução industrial pode ser considerada como uma das maiores mudanças da história da humanidade e resultou, dentre outras coisas, na criação da sociedade urbana. As cidades passaram por profundas mudanças, assim como os territórios dos latentes países industriais. A Inglaterra, berço da industrialização, foi o país em que essas transformações puderam ser observadas primeiramente.

Benevolo (2007, p. 551-552) destaca seis grandes mudanças ocorridas na cidade e no território durante o período da revolução industrial. a) A elevação do contingente populacional urbano ocorreu de forma extremamente acelerado, devido principalmente à redução da taxa de mortalidade e aumento da expectativa de vida e como conseqüência houve aumento da população jovem; b) aumento dos bens e serviços produzidos pelos setores primário, secundário e terciário. O progresso tecnológico e o desenvolvimento econômico tornaram possível esse aumento assim como o crescimento da população demandava uma maior soma de produtos, criando um ciclo ascendente entre a população e a produção; c) a população passou a se redistribuir pelo território em conseqüência dos dois outros fatores apontados, pois nas cidades havia as maiores ofertas de emprego; d)

desenvolvimento dos meios de comunicação, como estradas, canais e ferrovias, que permitiram inclusive o surgimento dos deslocamentos pendulares (Benevolo não utiliza este termo, mas relata que alguns trabalhadores passam a residir em uma cidade e trabalhar em outra) e uma maior mobilidade das mercadorias; e) rapidez e caráter aberto dessas transformações que não permitem um equilíbrio estável, isto é, nenhum problema é resolvido definitivamente, apenas é possível prever outras transformações mais profundas e rápidas; f) desvalorização das formas tradicionais de controle público do ambiente construído, isto é, tanto os setores da vida social quanto urbanísticos são indicados pelos economistas a serem levados sem intervenção.

O resultado dessas transformações foi a construção de cidades extremamente insalubres e contrastantes. As cidades industriais, do início da revolução industrial até 1848, são chamadas por Benevolo de “Cidades Liberais”, devido ao ambiente desordenado e inabitável. Segundo o autor, esse cenário urbano

[...] é o resultado da superposição de muitas iniciativas públicas e particulares, não-reguladas e não-coordenadas. A liberdade individual, exigida como condição para o desenvolvimento da economia industrial, revela-se insuficiente para regular as transformações de construção e urbanismo, produzidas justamente pelo desenvolvimento econômico. As classes pobres sofrem mais diretamente os inconvenientes da cidade industrial, mas as classes ricas não podem pensar em fugir deles por completo (BENEVOLO, 2007, p.567).

Nas Cidades Liberais os porcos que perambulavam pelas ruas tinham condições de vida às vezes tão dignas quanto dos próprios trabalhadores que viviam nos bairros proletários. Os relatos de Engels (1985) sobre as cidades Inglesas em meados do século XIX retratam as péssimas condições de vida em cidades como Manchester. Por outro lado, bairros elegantes eram construídos nas grandes cidades, portanto essas cidades nada mais eram do que a própria expressão socioespacial da época do latente capitalismo industrial. Oliveira (2006, p.62), analisando os textos de Engels sobre a descrição da capital inglesa afirma que:

[...] é possível reconhecer a metrópole já no tempo de Engels, e distingui-la das demais aglomerações urbanas: a) por sua *grande extensão geográfica*, caracterizando o que ele denominou ‘a cidade grande’; b) pela *contiguidade da forma ou habitat urbano*; c) pela *centralização/concentração demográfica e de atividades econômicas*; d) pela unidade múltipla, diversa, paradoxal e contraditória do seu conteúdo social e cultural.

Podemos identificar a construção e a estruturação dessas importantes cidades como as primeiras metrópoles modernas. Munford (1998, p.573) sintetiza a transformação da cidade em metrópole nessa época:

Se a forma original da cidade foi alcançada graças à união das economias paleolítica e neolítica, a da metrópole final parece ser o resultado de duas forças que se destacaram, em formas institucionais, muito rapidamente, após o século XVII: uma economia produtiva 'industrial', utilizando energia em uma escala nunca antes possível, e uma economia de consumo 'comercial' até então confinada à corte e à aristocracia, multiplicando rapidamente os confortos e luxos à disposição de poucos e ampliando gradualmente todo o círculo de consumidores. Ambas as economias tornaram-se hiperativas, sob a pressão da continuada invenção: energia, velocidade, quantidade e novidade passaram a ser fins em si mesmos, e nenhuma tentativa real foi feita para controlar o poder a produção e o consumo. Assim, as grandes metrópoles transformaram num vasto complexo único a cidade industrial, a cidade comercial e a cidade real e aristocrática, cada qual estimulando e ampliando sua influência sobre as demais.

A influência exercida por essas cidades não era restrita apenas a região próxima a elas, mas extrapolava o regional e até mesmo o nacional, pois comandavam a economia, a política, o financeiro e até mesmo o cultural. Inclusive colônias além-mar eram necessárias para satisfazer a necessidade de matérias-primas e consumo dos produtos industriais, o que fortalecia ainda mais a influência das metrópoles.

O extraordinário crescimento das cidades liberais acarretou em um modelo de desenvolvimento que se espalhou rapidamente por todo o mundo, notadamente na Europa e nos EUA. Não havia mais volta. Como um rolo compressor o modelo urbano industrial passou a esmagar culturas e economias autóctones ao redor do globo.

Após as revoluções de 1848 reascendem discussões sobre as cidades, a burguesia se fortalece e as cidades são reorganizadas de forma a favorecer ainda mais o modelo urbano/industrial/capitalista. A feiúra decorrente da industrialização e da construção dos bairros proletários convive com reformas urbanísticas que redesenham as principais cidades européias, tornando as áreas mais abastadas locais de grande elegância.

As evoluções técnicas e a passagem do capitalismo industrial para o capitalismo monopolista modificam as funções das metrópoles. Paulatinamente as principais metrópoles do mundo se tornam cidades financeiras, isto é, cidades que

não são mais especializadas em produção industrial, mas em gerenciamento e administração do capital. No ano de 1902 foi publicado um artigo de Georg Simmel que se tornara um clássico da antropologia urbana, intitulado *A metrópole e a Vida Mental*. Neste trabalho, o autor considera a metrópole como sede da economia monetária, nas palavras do autor, assim como “sempre foi” (1973, p.13). Dessa forma, a vida metropolitana é alterada em relação às pequenas cidades e ao campo, pois o indivíduo passa a viver o ritmo da metrópole, isto é, da exatidão calculista, da técnica, tornando-se impessoal ao ponto de Simmel afirmar que “não há talvez fenômeno psíquico que tenha sido tão incondicionalmente reservado à metrópole quanto a atitude *blasé*” (1973, p.15). As afirmações do autor se fazem tão perceptível na atual conjuntura quanto outrora.

No decorrer do século XX as cidades se tornaram muito mais complexas e novas formas de aglomerações urbanas passaram a ser reconhecidas. O solo dessas cidades tornou-se de preço elevado para a reprodução ampliada do capital, dessa forma, as indústrias passam a se instalar em outros pontos que não as principais cidades. A metrópole do século XX, após a crise do sistema fordista, passa a sofrer transformações no tocante as suas funções. Não mais são nós de produção de capital industrial como foram no decorrer do século XIX³, mas de gerenciamento das atividades industriais, do capital especulativo e dos serviços.

Logicamente, essa reestruturação territorial e as novas funções da metrópole só foram possíveis devido a uma ampla evolução nos transportes, que se tornam mais rápidos e eficientes, assim como as evoluções dos sistemas de comunicação. Novas expressões foram criadas para possibilitar uma análise a respeito dessas transformações, como por exemplo, cidade-global, cidade difusa e megalópole. Mas será que a idéia de metrópole foi se esvaindo com essas mudanças? Ou a popularização do léxico modificou seu significado? Ou então as transformações nas formas das aglomerações banalizou a metrópole ao ponto de reconhecermos um sem número de metrópoles?

³ Contudo não podemos afirmar que as indústrias não mais fazem parte da paisagem e do espaço das metrópoles, pois as indústrias de tecnologia de ponta continuam instaladas nessas cidades ou no entorno, devido haver mão-de-obra especializada. As indústrias que obtém menor lucratividade, ou muito poluente, passaram a instalar suas plantas industriais em outras cidades. Lencioni (2009) analisa as mudanças na indústria de transformação paulista a partir da desconcentração das indústrias mais tradicionais e concentração das de mais alta tecnologia em São Paulo e sua Região Metropolitana.

Na verdade a metrópole é em primeiro lugar uma cidade com características que a distingue das outras da rede urbana, devido sua polarização. As metrópoles concentram parte expressiva da população, das riquezas e da atividade e têm um grande poder de atração sobre a população, devido sua variedade de bens e serviços, assim como ao mercado de trabalho diversificado.

Se nos referirmos à metrópole enquanto um fenômeno urbano, esbarramos na dificuldade de reconhecer qual cidade é ou não é metrópole e uma questão vem à tona: qual o grau de polarização de uma cidade a caracteriza enquanto metrópole? Não há resposta.

Sobrinho (2007, p.584), a respeito da estrutura interna de uma metrópole, destaca que

La estructura interna de una metrópoli es producto de una compleja mezcla de atributos y flujos. Entre los primeros sobresalen los lugares de residencia, la concentración de empleo, la infraestructura, el equipamiento, los espacios abiertos y las áreas no urbanizables [...] los flujos abarcan los desplazamientos de la población residente, los cotidianos o de mayor duración, y el intercambio de bienes o corrientes de información [...]

Lencioni (2006, p.45) aponta que mesmo sendo o conceito de metrópole bastante polissêmico, independente da interpretação, resguarda algumas características comuns: constitui em uma forma urbana de tamanho expressivo (quer seja em número de população ou extensão territorial); é uma gama diversa de atividades econômicas (principalmente de serviços de ordem superior); *locus* privilegiado de inovação; grande densidade de emissão e recepção dos fluxos de informações e comunicação; por fim, um nó significativo de redes (transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder e de cidades).

A citação de Oliveira (2006)⁴, alhures, sobre as reflexões de Engels, tem aspectos muito próximos das características comuns das conceituações sobre a metrópole apontadas por Lencioni.

Podemos descrever uma enorme quantidade de definições de metrópoles, utilizadas por profissionais de diferentes áreas, como arquitetos, juristas, geógrafos, historiadores e não responderíamos a questão anterior, pois “o pesquisador é que interpreta que alguns aspectos do real constituem o que ele

⁴ Em seu trabalho, o autor realiza um esforço em reconhecer a metrópole a partir da vivência nesses espaços. “Verdadeiramente só é possível reconhecer a metrópole na dimensão do cotidiano, nas experiências de tempo e espaço vividas por cada um de nós” (2006, p. 63-34).

denomina de ‘metrópole’ ou ‘aglomerado’ [...]” (LENCIONI, 2006, p.42). A metrópole por si mesma não existe! Contudo reconhecer metrópoles tem o sentido prático de delinear políticas públicas e não há possibilidade de reconhecermos realidades discrepantes para adotarmos medidas iguais, isto é, considerar como metrópole duas cidades com características diferenciadas visando encontrar soluções comuns às duas. Portanto destacamos a importância de estudos como Regiões de Influência das Cidades, que são realizados visando práticas de planejamento urbano-regional, pois com a configuração de áreas metropolitanas há a necessidade de estruturação política-administrativa para gestão e planejamento de problemas comuns às cidades.

As características metropolitanas extrapolam os limites físicos da metrópole, permitindo a identificação de áreas metropolitanas. Sobre as áreas metropolitanas, Aylwin (1991, p.143-144) aponta que três elementos devem existir concomitantes:

- a) Existe un conglomerado o centro urbano que constituye una realidad objetiva integrada, que tiene un peso o influencia importante en el desarrollo del conjunto de la nación. [...]
- b) Este conglomerado o centro tiene su origen en la expansión de una ciudad sobre otras vecinas, o en la conexión o integración de varias poblaciones en términos tales que pasan a tener problemas que les son comunes e inseparables [...]
- c) No hay relación de identidad entre el ámbito territorial del área y las divisiones políticas y administrativas correspondientes al mismo. Es decir, operan en el área distintas autoridades con competencia específica.

A metrópole atual, porém, é uma expressão socioespacial urbana resultado do processo de urbanização capitalista. Independente do país ou região, todas apresentam características comuns, mas na atual conjuntura podemos observar áreas que apresentam características que outrora eram próprias das metrópoles em localidades distantes de uma metrópole, isso é, o processo de metropolização do espaço. O objeto de estudo deste trabalho, a Região Metropolitana de Londrina, não apresenta uma metrópole, contudo a metropolização do espaço pode ser reconhecida. Dedicamo-nos algumas considerações a respeito da metropolização.

1.2 A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO

As novas configurações do urbano no território estão criando um cenário cada vez mais complexo ao passo que uma nova rede de relações está sendo criada entre as cidades. O capitalismo atual opera em um sistema de rede complexa que permite a criação de novas formas e funções das cidades.

As metrópoles mais antigas, formadas a partir da concentração industrial, são caracterizadas por serem altamente concentradas espacialmente, isto é, são de certa forma compactas. Isso porque as atividades, notadamente as industriais, necessitaram concentrar toda uma infra-estrutura em um único local para poder auferir os maiores lucros possíveis. Todo o aparato produtivo e administrativo precisava estar próximo. Inclusive o mercado consumidor já se localizava próximo, dessa forma não havia maiores gastos com transportes e comunicação. “Do século XIX ao atual assistimos, assim, a uma trajetória de mutação da metrópole: de compacta para dispersa e de coesa para fragmentada” (LENCIONI, 2008, p. 16).

O desenvolvimento de transportes rápidos e o exponencial avanço da comunicação, principalmente após a popularização da internet, permitiram novas formas de concentração dos meios de produção. A crise do sistema fordista e a ascensão do sistema toyotista, que tem como uma de suas principais características o *Just In Time*, transformaram a rede de cidades e a hierarquia urbana, fazendo com que novas áreas emergissem com relativa importância no território.

Com essas mudanças o próprio processo de urbanização se transformou e atributos das metrópoles passaram a ser identificados em outras áreas do território, às vezes a grandes distâncias das metrópoles, sem que esses transformassem as cidades dessas áreas em metrópoles, isto é, peculiaridades que até outrora eram reconhecíveis apenas nas metrópoles não mais se restringem apenas a esses núcleos urbanos.

Essas áreas impregnadas de caráter metropolitano podem ser identificadas enquanto áreas que estão passando por um processo de metropolização. Por ser um processo a metropolização tem como característica uma ação continuada de causas e efeitos, no caso de imprimir características metropolitanas em um espaço, que podem vir a transformar cidades em metrópoles.

Enquanto a metrópole refere-se à cidade a metropolização vai além, pois “o processo de metropolização do espaço não se restringe à região metropolitana [...] não é exclusivo da metrópole e nem se confina mais nas fronteiras da região metropolitana” (LENCIONI, 2005, p.36).

A produção do espaço mundial é resultado da expansão do modo de produção capitalista em sua atual fase e, portanto, transforma o processo da história urbana, segundo Lencioni (2006, p.49):

A metropolização dos espaços não é um processo isolado. Esse processo condiciona e produz a história urbana atual e consiste numa determinação do momento histórico contemporâneo, comumente referido como globalização, que, a despeito de ter na financeirização da riqueza seu sentido, tem na reestruturação do capital produtivo seu fundamento.

A metropolização, momento histórico da urbanização atual, imprime características metropolitanas, como os deslocamentos pendulares intensos, por exemplo, em áreas distantes das metrópoles. Paulatinamente pode ser reconhecida em novas localidades, em decorrência das melhorias no sistema de transporte, que possibilitam idas e vindas de cidades com menor especialização funcional para as cidades com maior especialização, ou vice-versa. Aglomerações urbanas em todo o mundo estão se tornando mais identificáveis, principalmente nos países que estão se urbanizando na nessa Segunda Onda desde o final da Segunda Guerra Mundial, assim como a expansão do processo de metropolização.

Não podemos, contudo, generalizar que todas as áreas que estão passando por um rápido crescimento das cidades estão vivenciando o processo de metropolização do espaço. Segundo Méo (2008, p.03)

Obviamente todas as urbanizações, todos os crescimentos e supercrescimentos periféricos das cidades, todos os fenômenos observáveis da expansão urbana não ressaltam forçosamente a metropolização. Em torno das cidades pequenas e médias (até as aglomerações da ordem de 200 ou 300 000 habitantes na Europa e na América do Norte, contando ainda de 500 000 a 1 milhão de habitantes da Índia e da China), a instalação recente e invasiva de novos residentes não destaca forçosamente a metropolização.

Logicamente nas áreas de concentração de pessoas e aglomeração de cidades a notoriedade do processo de metropolização tende a ser mais fácil de reconhecer do que em outras áreas que não apresentam essas características.

A metropolização, de certa forma, pode ser compreendida como a complexidade do atual processo de urbanização. Para Faissol et al (1969, p.59)

[...] nada mais é do que o próprio processo de urbanização que, a partir de certo momento, atinge um estágio maior de complexidade, gerando graves problemas de integração entre o núcleo central da área e os municípios vizinhos. [...] entorno de cidades não-metrópoles tais problemas também existem, porém em escala menor.

Moura (2002, p.37-38) também destaca que a metropolização pode ser compreendida como uma complexidade maior do atual momento de urbanização, na medida em que concentra pessoas, atividades e riquezas de maneira crescente, construindo espaços urbanizados multifuncionais que estão integrados à economia mundial.

Lencioni (2006, p.47) destaca que o processo de metropolização é e não é uma fase do desenvolvimento urbano, isto é, do processo de urbanização. Assim como os autores supracitados, a autora considera que a metropolização não deixa de ser uma continuidade do processo de urbanização, mas tem uma natureza diferente ao passo que transforma áreas que já estão urbanizadas. Para tanto ela exemplifica o caso paulista. Com mais de 95% de taxa de urbanização o estado está passando por transformações em sua rede de cidades sem que altere a taxa de urbanização, isto é, as modificações inscritas na atual realidade urbana paulista ocorrem no interior de um todo já urbanizado. Portanto a metropolização não é uma simples fase do processo de urbanização, mas vai além, haja vista que reestrutura áreas com ampla taxa de urbanização.

Essas transformações exprimem a metamorfose pela qual passa o processo de metropolização. *Não se trata mais de criar cidades, de desenvolver a rede urbana ou a urbanização em sentido restrito; trata-se de desenvolver condições metropolitanas que são imprescindíveis para a reprodução do capital, subvertendo toda a lógica urbana herdada e negando a cidade* (LENCIONI, 2006, p.47-48 – destaque da autora).

A transformação do espaço pela metropolização é, portanto, a decorrência das escolhas do capital para sua reprodução. A construção de aparatos produtivos para a possibilidade de conquistar maiores ganhos é o resultado da dificuldade em se conseguir uma elevada margem de lucro nas antigas metrópoles, adido às transformações do sistema de transporte e comunicação. As metamorfoses do espaço urbano acarretam bem mais do que mudanças nas questões sociais que

envolvem o processo, como a relações entre o local de moradia e o trabalho, por exemplo, as identidades dos lugares ficam sujeitas aos códigos metropolitanos (LENCIONI, 2005, p. 35).

O processo de metropolização não reconhece as fronteiras da região metropolitana ou da cidade, ela transcende ao espaço criando aglomerados urbanos conurbados e/ou fragmentados. As novas formas dos aglomerados imprimem novas dificuldades em analisar a realidade.

Méo (2008) destaca a questão da escala de análise da metropolização, na qual podemos considerar desde as pequenas escalas até mesmo a identificação de grandes áreas de continuadas interseções de influência de metrópoles.

Contudo, a metropolização do espaço pode ser reconhecida a partir de certos aspectos que até outrora apenas eram reconhecidos nas metrópoles. Dentre esses aspectos a conurbação pode ser destacada, contudo sem ser uma premissa. Resultado da expansão das malhas das cidades, a conurbação implica em problemas administrativos, como a instalação de equipamentos de saneamento básico, asfaltamento, coleta de lixo e instalação de rede de energia. Ocorre que o planejamento e a gestão das áreas conurbadas carecem de um esforço conjunto do poder público das cidades que acabaram unidas pelo crescimento horizontal.

Os espaços da metropolização são caracterizados não só pela conurbação, mas também por um alto fluxo de pessoas, mercadorias e informações e assim sendo o deslocamento pendular é uma de suas principais características. O alto fluxo de pessoas que reside em uma cidade e trabalha em outra, assim como a busca de serviços públicos e privados (saúde, comércio) caracterizam a integração entre as cidades dos espaços de metropolização.

Existe, portanto, um relativo setor terciário especializado. Relativo no sentido que não há uma especialização tal qual ou maior do que nas metrópoles.

Os espaços em processo de metropolização podem ser reconhecidos a partir das

[...] altas taxas de urbanização, magnitude expressiva dos investimentos de capital, a concentração das condições gerais de produção, as atividades de serviço, notadamente aquelas relativas à prática do trabalho imaterial e às atividades de gestão do capital [...] (LENCIONI, 2005, p. 40).

Reconhecemos que o processo de metropolização do espaço tende a homogeneizar espaços e, portanto, a identificação deste fenômeno pode ser um subsídio para a distinção de unidades regionais. Incorre que, por sua vez, essas áreas carecem de programas de planejamento e gestão integrada, haja vista que o rápido crescimento tende a acarretar na ampliação dos problemas urbanos das cidades que fazem parte deste processo.

Se a área que atualmente é denominada de Região Metropolitana de Londrina não apresenta uma metrópole, podemos identificar, no entanto, elementos que indicam o processo de metropolização. Contudo, esse processo não é identificável entre todos os municípios que foram definidos pela Lei Complementar Estadual n.81/98. A questão é

Que compreensão o legislador tem quanto ao fenômeno metropolitano e à metropolização? Entendida como processo e não como forma que se pré-define a partir de legislações, a 'institucionalidade', por meio da qual um conjunto de municípios alça à categoria legal de região metropolitana, em muito difere da 'espacialidade' configurada pelo fato urbano da aglomeração, por vezes menor ou maior que o limite legal constituído. Da mesma forma, a pertinência conceitual de 'metrópole', outorgado a unidades que não apresentam características que as qualifiquem como de caráter metropolitano, vem prevalecendo nos processos legislativos. Acresce-se que espacialidades de caráter efetivamente metropolitano ainda não foram objeto de preocupação quanto à correspondente instituição legal de uma região metropolitana, enquanto inúmeros processos encontram-se em tramitação para a criação de unidades metropolitanas em aglomerações urbanas sem expressividade funcional (MOURA, et al. 2004, p.04)

As discussões específicas sobre a área em análise serão realizadas no capítulo 4. Por ora, para a compreensão do processo de metropolização no país incidiremos algumas considerações a respeito do processo de urbanização no Brasil.

2 SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA

A pretensão de discutir a respeito da urbanização brasileira justifica-se por dois motivos: é possível, a partir desse processo, reconhecer, por um lado, que a metropolização é um fenômeno recente na história do país resultado, em parte, da complexidade do próprio processo de urbanização assim como também permite compreender a construção de Londrina e sua inserção na rede urbana nacional.

A dinâmica econômica do país, sobretudo a localização das atividades produtivas, sempre foi responsável pela estruturação urbana nacional. Tanto a atividade mineradora, quanto a agricultura, a indústria e os serviços, foram atividades econômicas responsáveis pela (re)estruturação do espaço urbano. A formação de núcleos mais economicamente prósperos, devido ao desenvolvimento dessas atividades, resultou em atração populacional e conseqüentemente em aumento de cidadãos, expansão horizontal das cidades assim como criação de novas cidades ou elevação a essa categoria de povoações ou distritos.

Se por um lado as atividades econômicas transformaram a rede de cidades, por outro a rede é parte das decisões econômicas. As decisões locais das atividades econômicas e a urbanização, ambos induzidos e indutores de ambos, na verdade foram essenciais à formação econômica e capitalista do país. A configuração das redes de cidades que é resultado “das escolhas que o capitalismo, através de distintos agentes sociais, faz na busca da diminuição de custos e maximização de lucros, estabelecendo complexas vantagens locais” (FRESCA, 2004, p.14), modifica-se conforme a própria economia do país passa a dinamizar o uso do território. Nesse sentido há a valorização de algumas cidades em detrimento de outras, surgindo assim a hierarquia urbana e a especialização funcional.

As atividades econômicas foram essenciais à formação urbana do país tanto em conjunturas de pujança, quanto em épocas de crises, pois influenciaram os fluxos migratórios e a formação de núcleos populacionais.

Outro fator importante a ser considerado, além da relação da construção da rede de cidades e das alocações das atividades econômicas que influenciam os fluxos migratórios, a construção de centros de poderes e de

administração políticos, ou melhor, a construção das capitais, tanto federal quanto das unidades da federação, também foram responsáveis pela atração de pessoas assim como de concentrarem atividades econômicas.

Ao passo das transformações econômicas que vinham ocorrendo no país, é “na dinâmica interna da expansão da formação econômico-social capitalista no Brasil, [...] [que] a urbanização se determina como o subprocesso fundamental dentre os analiticamente distinguíveis nessa fase do processo inclusivo do desenvolvimento da sociedade brasileira”. (PEREIRA, 1973, p.58). Portanto o processo de urbanização do país ocorre como condição à inserção do país no capitalismo mundial e as metrópoles são os pontos, os nós da rede urbana, os quais essa inserção se dá de maneira mais efetiva.

As cidades foram importantes no país desde o Brasil Colônia, pois concentravam as funções administrativas, políticas e artesanais além de serem os locais nos quais ocorriam tanto o financiamento quanto a comercialização dos bens primários que eram destinados ao mercado europeu.

Segundo IPEA; IBGE; UNICAMP (2002, p.345)

As cidades brasileiras desempenharam importantes funções no processo de ocupação do território, servindo como sítios de suporte ao povoamento, centros de controle político e de armazenamento da produção agroexportativa, núcleos de conexão com os circuitos mercantis, pólos de crescimento industrial e nós da redes [sic] financeira e internacional.

Mesmo com o destaque das cidades o meio agrário brasileiro sempre teve uma ampla importância, pois no campo se situava, pelo menos até meados do século XX, a base da economia nacional. Contudo, as aglomerações urbanas, já no século XVIII, eram destaques no continente americano. A metrópole de Salvador, por exemplo, segundo Milton Santos (2005, p.19-22) “comandou a primeira rede urbana das Américas [...]. Na passagem do século XVIII para o século XIX, Salvador já reunia 100 mil moradores, enquanto que nos Estados Unidos nenhuma aglomeração tinha mais de 30 mil”.

Segundo Maricato (2003, p.151) “nas décadas iniciais do século XX, as cidades brasileiras eram vistas como a possibilidade de avanço e modernidade em relação ao campo que representava o Brasil arcaico”. Na época da República Velha (1889 – 1930) o urbano era considerado como *locus* da modernidade, como expõe Carlos Nelson F. dos Santos (1986, p.60):

A sociedade brasileira em peso embriagou-se, desde os tempos da Abolição e da República Velha, com as idealizações sobre o progresso e modernização. A salvação parecia estar nas cidades, onde o futuro já havia chegado. Então, era só vir para elas e desfrutar de fantasias como emprego pleno, assistência social providenciada pelo Estado, lazer, novas oportunidades para os filhos... Não aconteceu nada disso, é claro, e, aos poucos, os sonhos viraram pesadelos.

Mesmo assim, até a Revolução de 1930, a hegemonia agrário-exportadora, não havia sido superada, nem mesmo com a abolição da escravatura (1888) e com Proclamação da República (1889) (MARICATO, 2003, p.151). Durante a república velha a burguesia cafeeira articulava o ajustamento e a integração do país a partir de seus próprios interesses. As mudanças decorrentes da crise do capitalismo após 1929 influenciaram diretamente o sistema agro-exportador e “a Revolução de 1930 põe fim à hegemonia do café, desenlace inscrito na própria forma de inserção do Brasil no sistema capitalista internacional” (FAUSTO, 1976, p.112). O modelo agrário exportador pautado na produção cafeeira passa a sofrer mutações ao passo que o capital agrário é investido na produção fabril.

Segundo Martins (1979, p.109)

Supõe-se que a acumulação de capital esteve estreitamente relacionada com o desenvolvimento da habilidade empresarial. De um lado, porque quando a calculabilidade do capital tornou-se possível teria propiciado condições para que diversos fazendeiros expandissem os seus negócios como comerciantes, como comissários do café, como exportadores e como importadores. Mais tarde eles teriam podido dedicar-se a atividades bancárias, o que teria habilitado a descobrir que a rentabilidade do capital decorre do uso do capital pelo capital. Numa certa medida, isso teria permitido o aparecimento de uma atividade comercial ‘pura’. A liberação do capital, resultante da liberação do escravo e da transformação das relações de produção, teria produzido, como consequência, aquele tipo de pessoa, o empresário, capaz de assumir a racionalidade desse capital, dedicando-se, então, ao desenvolvimento da atividade industrial.

As análises da CEPAL (Comissão Econômica Para a América Latina e o Caribe), sobre a conjuntura da Primeira Guerra Mundial à crise de 1929, concluíram que a industrialização, à época latente, foi realizada pela substituição das importações. Não que anteriormente a 1929 não houvesse indústrias no país, pois, assim como Prado Jr. (2000, p.106) “para explicar a substituição de importações nos períodos críticos do café, os autores referem-se ao fato que a indústria veio socorrer a economia substituindo importações; mas ocorre que essa

indústria já existia”. Contudo, a industrialização nacional passa a se intensificar e, sobre essa época, Mamigonian (1992, p.03) destaca que:

[...] a conjuntura da primeira guerra mundial e da crise de 1929 como favoráveis à industrialização, em vista da incapacidade de importação do Brasil, inaugurando entre nós a visão de uma industrialização que se impulsionava nos momentos de crise das relações centro-periferia, substituindo importações tornadas problemáticas pela queda das receitas cambiais estrangeiras, decorrente da queda das nossas exportações.

Os problemas decorrentes dessa urbanização começaram a se acentuar desde o final do século XIX e início do século XX, mas até hoje alguns antigos não foram subjugados, “[...] ao contrário da expectativa de muitos, o universo urbano não superou algumas características dos períodos colonial e imperial, marcados pela concentração de terra, renda e poder, pelo exercício do coronelismo ou política do favor e pela aplicação arbitrária da lei” (MARICATO, 2003, p.151).

O índice de urbanização que pouco se alterou entre o fim do período colonial até o fim do século XIX (com crescimento de quatro pontos percentuais de 1890 a 1920 – passando de 6,8% para 10,7% respectivamente) a partir da década de 1920 começa a ascender com maior rapidez - chegando a 31,24% na década de 1940 -, segundo Milton Santos (2005, p.25). Em um século há quase a inversão nas taxas de moradores entre o urbano e o rural “aproximadamente 10% da população era urbana no final do século XIX, no final do século XX aproximadamente 20% dela é rural” (MARICATO, 2003, p.158).

As políticas brasileiras da década de 1930 como “a regulamentação do trabalho urbano (não extensiva ao campo), incentivo à industrialização, construção da infra-estrutura industrial, entre outras medidas, reforçam o movimento migratório campo-cidade” (MARICATO, 2003, p.152), o que contribuiu para o aumento da urbanização e, assim, a taxa de crescimento populacional urbano ascendeu com maior intensidade nas décadas subseqüentes a de 1940. Durante a década de 1950 houve uma ampliação da expansão do capitalismo sobre o território brasileiro, implicando na expansão conjunta da produção industrial e do consumo assim como em uma nova divisão territorial do trabalho, alterando a rede de cidades no tocante ao tamanho, forma, conteúdo social e função dos centros urbanos, incluso a criação de novos núcleos urbanos. (CORREA, 1989, p.115).

Foi, contudo, a partir das décadas de 1960-1970 que o país passou a ter mais habitantes nas cidades que no campo (ver Figura 1).

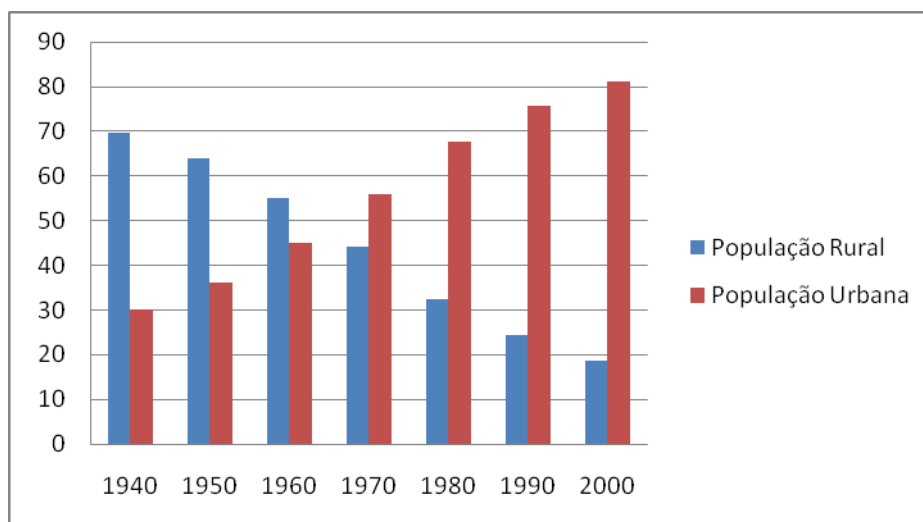


Figura 1 – Percentual de População Urbano Rural no Brasil (1940-2000).
Fonte: IBGE (2007).

Paulatino aos avanços da produção industrial as cidades vão cada vez mais recebendo um incremento populacional. “A partir do final da década de 1940 o governo se torna o grande empreendedor e estimulador do processo de industrialização visando, principalmente, às indústrias de bens de consumo duráveis e de bens de capital” (QUEIROZ, 2002, p.47).

Ascende com incrível velocidade o número de cidades e de população que advém do campo aos núcleos urbanos no decorrer da segunda metade do século XX. Entre 1950-80 o número de cidades do país dobrou, com significativo aumento das cidades médias e grandes. “As cidades de mais de 100.000 habitantes passaram de 11 para 95, representando em 1980, 48,7% da população urbana do país” (BECKER; EGLER 1993, p.182). É notório que a ocupação urbana do território ocorre com grande concentração de pessoas e com a dispersão pelo território, portanto, núcleos de concentração populacional se espalham por todas as regiões do país.

No cenário agrário nacional, a partir da década de 1960, a intervenção governamental promoveu a modernização do campo. O objetivo era expandir a oferta de produtos agropecuários, assim expandindo também a

diversidade de produtos voltados à exportação e assegurar o abastecimento do mercado interno, conforme Souza e Lima:

Esse modelo se direcionava para a modernização da base técnica, o fortalecimento da agroindústria e a expansão da fronteira agrícola, utilizando, para tanto, um conjunto de instrumentos que abrigava desde o crédito rural subsidiado, que foi central na política no período, até os programas de pesquisa agrônômica e extensão rural, executados principalmente pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e pela Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (Emater), respectivamente. (SOUZA; LIMA, 2003, p.796).

Com a finalidade de alcançar seus objetivos de modernizar o campo nacional, o governo, a partir dos instrumentos citados no trecho acima, estimulou o desenvolvimento, sobretudo de complexos agroindustriais e exportadores, em detrimento ao estímulo aos pequenos produtores. Os defensores da modernização do campo acreditavam que:

O incremento da produção deveria ser a partir de então [década de 1960] promovido não apenas através do aumento da área agricultável mas também via aumento da produtividade. Isso era justificado pelo reconhecimento de que a expansão da fronteira agrícola não tinha condições, por si só, de fazer crescer a oferta de produtos na proporção que a demanda o exigia (SANTOS, 1988, p.132).

O processo de modernização da agricultura tinha como objetivo a introdução do capitalismo no meio rural e assim como expõe Broietti (2003, p.25) “a expansão do capitalismo no campo gera [...] a expansão das contradições”. Se por um lado reproduziu relações especificamente capitalistas, como o trabalhador assalariado, por outro reproduziu as relações camponesas, o trabalho familiar. Dentre os trabalhadores rurais assalariados, a criação dos “bóias-frias” foi sensível nas cidades, pois esses residem em ambientes urbanos ao passo que realizam trabalhos sazonais. A modernização do campo privilegiou os produtores de mais alta renda e muito dos pequenos acabaram vendendo suas terras, o que acarretou em maciça migração campo-cidade. Segundo Martine (1991, p.10), no período compreendido de 1965-1979, quase 30 milhões de pessoas saíram do campo em direção às cidades.

Dessa forma temos que parte dos trabalhadores rurais migra à cidade por não terem mais condições de competir com os produtores que se inseriram no processo de modernização. Nesse processo, notadamente as

metrópoles, recebem uma parte considerável desse contingente e Rio de Janeiro e São Paulo, sobretudo, têm um rápido aumento populacional. De 1940 a 1980 a população das regiões metropolitanas quase dobra seu percentual em relação à população total do país, passando de 14,98% para 28,93%, respectivamente (SANTOS, 2005, p.85).

Ao analisarmos as taxas de mortalidade e natalidade do período, concluímos que o exponencial aumento populacional das cidades do país não pode ser compreendido apenas a partir do êxodo rural. Em 1940 a taxa de mortalidade era de 25 por mil habitantes, declinando para 21‰ em 1950, 13‰ em 1960 e em 1980 era de 08‰. As taxas de natalidade apresentaram uma queda consideravelmente menor no mesmo período. Em 1940 até 1970 a taxa de natalidade do país era de cerca de 40 nascimentos para cada mil habitantes e em 1980 de 31,2‰, segundo os dados do IBGE, disponíveis no site do instituto.

O resultado destes fatores foi a criação de uma realidade urbana com uma grande quantidade de problemas intra-urbanos e extremamente excludente. Enquanto a industrialização e a modernização da agricultura criavam, de um lado, uma classe que acumulava uma suntuosa soma de riquezas, auxiliando o país a se tornar um fenômeno econômico no final da década de 1960 e início da década de 1970, de outro lado materializam-se no espaço urbano as desigualdades sociais. Neste cenário, a rede urbana nacional foi sendo constituída sob as transformações territoriais da economia e a partir da década de 1980

[...] no contexto da crise econômica e da paralisia do investimento industrial, o maior grau de abertura da economia brasileira estimulou uma forma distinta de articulação das economias regionais, com rebatimentos importantes sobre a urbanização e o sistema de cidades. Longe de um crescimento econômico articulado, centrado na integração do mercado nacional, e comandado a partir de São Paulo, onde se concentra a maior parte da indústria e também o maior mercado intra-industrial, tal como ocorrera nos anos 70, houve nos anos 80 um relativo deslocamento das economias regionais, com o surgimento de *ilhas de produtividade*, muitas voltadas para o comércio exterior, o que estimulou maior heterogeneidade interna da estrutura produtiva nacional, aprofundando as desigualdades inter e intra-regionais (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2002, p.35 – destaque do autor).

A descentralização econômica e o crescimento da agroindústria tornaram-se alternativas que acarretou em, atualmente, um crescimento populacional percentualmente em menor intensidade nas maiores metrópoles do

que outrora. Isso é decorrente da complexidade da produção e da integração entre distantes locais no território nacional, assim, observamos ao mesmo tempo um fenômeno de metropolização ao mesmo tempo em que há a repartição com outros grandes núcleos, de novos contingentes de população urbana. O que “está se verificando é a expansão da metropolização e, paralelamente, a chegada de novas aglomerações à categoria de cidade grande e de cidade intermediária” (SANTOS, 2005, p.93). A crise econômica da década de 1980 desacelera o crescimento populacional das metrópoles, como resultado do desemprego em decorrência do reflexo da crise no setor industrial. Isso pode ser observado em São Paulo, Porto Alegre e Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Recife e a partir de então houve o crescimento das cidades circunvizinhas às cidades pólos.

[...] nos períodos 1960/1970 e 1970/1980 o crescimento populacional dos pólos metropolitanos se dava em ordens próximas a 5%a.a. e 3,5%a.a., respectivamente, entre 1980/1991 e 1991/2000, eles declinam substancialmente, com São Paulo e Rio de Janeiro já sinalizando forte inflexão no primeiro período. Na década mais recente, alguns pólos metropolitanos passaram a crescer a taxas que chegam a ser inferiores a 1%a.a., como se constata em Recife e Porto Alegre, além de São Paulo e Rio de Janeiro (MOURA et al. 2004, p. 01).

A descentralização da indústria passa a configurar um novo cenário da rede urbana nacional e a partir do início dos anos de 1990 a orientação do processo de industrialização passa a responder aos anseios de um mercado não mais orientado somente ao território nacional, mas também para regiões transfronteiriças, consolidando-se cadeias produtivas principalmente no Cone Sul da América, destinada ao mercado sul-americano (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2002, p.86).

O complexo processo de urbanização do país permite o reconhecimento esquemático em diferentes períodos. IPEA; IBGE; UNICAMP (2002, p. 346) divide esquematicamente três fases de transformações territoriais no processo do desenvolvimento brasileiro.

A primeira fase é referente à *Formação Territorial Escravista Atlântica* que se estende, grosso modo, pela costa leste da América. No Brasil são destacadas duas fases distintas: uma que se estende de 1500-34⁵ até 1808-22, correspondendo ao Período Colonial e outra que se estende de 1808-22 até 1870-

⁵ Foi resguardada a divisão dos períodos assim como em IPEA; IBGE; UNICAMP (2002).

89, correspondendo ao Império Nacional. Nessa primeira fase cidade e campo não tinham uma explícita separação funcional, haja vista que se complementavam. A base escravista do sistema produtivo nacional limitava as possibilidades de expansão e acumulação ampliada da economia bem como a organização espacial ficava restrita praticamente aos portos litorâneos.

A segunda fase é referente à *Formação Territorial Agromercantil Nacional*, que se estende de 1870-89 e 1930-45, na qual se consolidou as condições de controle do processo de acumulação no território nacional. No campo, assim como exposto anteriormente, até a crise de 1929, estava a principal fonte de riquezas e a cidade emerge enquanto *locus* de comercialização ao mercado interno e externo.

A terceira fase é referente à *Formação Territorial Urbano-Industrial Nacional* que se estende de 1930 até hoje e é marcada pela lógica de acumulação endógena. Há três fases distinguidas por Caracterização (IPEA; IBGE; UNICAMP 2002, p.346): fase de industrialização restringida (1930-45 a 1956-60) quando a lógica de acumulação era dependente da exportação de produtos agrícolas em função da importação de bens de produção do mercado mundial; fase da industrialização pesada (1956-60 a 1975-79) marcada por um expressivo crescimento do ritmo de crescimento do mercado doméstico, que deu sustentação ao processo de industrialização, em novas relações entre o campo e a cidade e constituição da rede urbana integrada; por fim, a fase de internacionalização financeira (1975-79 a 1991-95) caracterizada pelo esgotamento fiscal e financeiro do Estado, que ficou com capacidade de financiamento da industrialização comprometido, assim a lógica do investimento passa a ser comandada por empresas transnacionais e pela presença do capital privado.

Santos (1998) e Santos e Silveira (2001) propõem uma periodização baseada nos avanços da técnica e sua transformação no território. Portanto, trata-se de encontrar e desenvolver nexos horizontais e verticais já que a história do território brasileiro é uma somatória e síntese das histórias de suas regiões. Desse modo, é necessário escolher “as variáveis-chave que, em cada pedaço do tempo, irão comandar o sistema de variáveis, esse sistema de eventos que denominamos de *período*” (destaque dos autores) (2001, p.23). Encontrar e desenvolver os nexos horizontais e verticais equivale à hierarquização dos fenômenos.

Santos e Silveira (2001, p.27) propõem uma sucessão de meios geográficos ao longo da história da organização territorial brasileira,

[...] três grandes momentos poderiam, *grosso modo*, ser identificados: os meios 'naturais', os meios técnicos e o meio técnico-científico-informacional. Por intermédio de suas técnicas diversas no tempo e nos lugares, a sociedade foi construindo uma história dos usos do território nacional. (destaque dos autores).

O meio natural “é marcado pelos tempos lentos da natureza comandando as ações humanas de diversos grupos indígenas e pela instalação dos europeus [...] a unidade [...] era dada pela natureza, e a presença humana buscava adaptar-se aos sistemas naturais” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.27). Os autores consideram esse período pré-técnico, devido à escassez de instrumentos artificiais para a dominação do mundo natural.

O uso da natureza pelo homem nos primórdios é considerado como o meio natural, mas “a presença do homem já atribui um valor às coisas [...], que passam a conter um dado social. Por outra parte, como toda ação supõe uma técnica, a idéia de meio geográfico não pode ser desvinculada dessa noção de técnica” (SANTOS; SILVEIRA 2001, p.28), por isso de um ponto de vista epistemológico, há uma relevância em considerar esse período enquanto pré-técnico ou natural.

Esse é um longo período marcado pela utilização da natureza pelo homem, desenvolvendo técnicas cada vez mais complexas até atingir um novo estágio, o meio técnico-científico.

Para entendimento das movimentações da sociedade e a transformação das formas e conteúdos do território, são utilizados as sucessivas divisões territoriais do trabalho. “A produção em cada lugar é o motor do processo, porque transforma as relações de todo e cria novas vinculações entre as áreas” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.30).

Dessa forma é a partir da invenção das máquinas e sua difusão que a organização e os usos do território passam a ser mais complexos. O espaço então mecanizado é reconhecido enquanto o meio técnico. Os sucessivos meios técnicos

[...] que gradualmente buscam atenuar o império da natureza. A mecanização seletiva desse verdadeiro conjunto de 'ilhas' que era o território exige que se identifiquem subperíodos. As técnicas pré-máquinas

e, depois, as técnicas da máquina – mas apenas na produção – definem o Brasil como um arquipélago da mecanização incompleta. Mais tarde, com a incorporação das máquinas ao território (ferrovias, portos, telégrafo), estaríamos autorizados a apontar um meio técnico da circulação mecanizada e da industrialização balbuciante, caracterizado também pelos primórdios da urbanização interior e pela formação da Região Concentrada. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.27)

Essa Região Concentrada diz respeito aos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santo, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O incremento de diversas novas técnicas somadas às novas máquinas, as indústrias e a circulação mecanizada reconfigura a ocupação do país.

Após a Segunda Guerra Mundial as ideologias predominantes do capitalismo marcam a passagem para era técnico-científica. “Era o momento de lançar a semente da dominação do mundo pelas firmas multinacionais, preparando assim todos os espaços mundiais para uma nova aventura (...)” (SANTOS; SILVEIRA 2001, p.47).

Os estudiosos da industrialização brasileira, na década de 1960, analisando o processo da entrada de multinacionais no país criaram a teoria da dependência, isto é, a industrialização do Brasil ocorrera atrelada à economia mundial, na qual a burguesia nacional não era independente e tampouco o processo de industrialização era autônomo. Segundo Mamigonian (1992, p.10)

[...] a industrialização dependente havia criado mais problemas do que os existentes anteriormente, pois com um exército industrial de reserva numeroso e o uso de tecnologia sofisticada importada, a criação de empregos tinha sido pequena, a produtividade havia aumentado e os salários haviam caído, ocorrendo uma super-exploração do trabalho e lucros extraordinários, situação que exigia a presença de ditaduras coloniais-fascistas. A dependência que se tornou crescente interna à economia brasileira, se manifestava agora pelo crescimento das remessas de lucros e royalties, pagamento dos empréstimos externos, etc. não dando margem à apropriação interna do excedente econômico.

A industrialização nacional assim como a agricultura moderna foi se concentrando no Sudeste. A modernização do campo reconfigurou o cenário agrário nacional, ao ponto de ser difícil, algumas vezes, de identificar o que é rural e o que é urbano.

As transformações no território nacional, regidas pela união entre a ciência e a técnica, que “a partir dos anos 70, havia transformado o território brasileiro revigora-se com os novos e portentosos recursos da informação, a partir

do período da globalização e sob a égide do mercado” (SANTOS; SILVEIRA 2001, p.52).

As maiores possibilidades de produção e circulação, principalmente nas regiões Sul e Sudeste (em áreas contínuas) e manchas e pontos no resto do país configuram as finanças e a informação como dados fundamentais para a compreensão do território do país, atingindo um estágio que Milton Santos considera o meio técnico-científico-informacional.

Londrina foi construída contínua aos núcleos de economia mais dinâmicos do país, ou seja, inserida ao meio técnico-científico-informacional. Dessa forma, seu desenvolvimento econômico ocorre atrelado a esses núcleos, o que auxiliou o pujante crescimento urbano e econômico da cidade, como será observado em capítulo posterior.

Contudo, anterior à discussão sobre a construção da região que Londrina, vamos discutir a questão da metrópole da institucionalização das regiões metropolitanas no país.

3 AS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS

A história das regiões metropolitanas brasileiras pode ser dividida em duas fases: a primeira, que data da década de 1970, faz parte da política nacional de desenvolvimento urbano e é relacionada ao processo de expansão industrial e à consolidação das metrópoles como *locus* desse processo e a segunda que é resultado da inclusão no texto constitucional de 1988 a faculdade dos estados instituírem suas regiões metropolitanas a partir de Lei Complementar Estadual.

Na década de 1970, a regulação foi realizada por legislação federal e foram criadas nove regiões metropolitanas, dentre os principais centros, particularmente as capitais dos estados e suas áreas de polarização. Era buscada a “realização de serviços comuns de interesse metropolitano, de modo a constituir uma unidade de planejamento, e deveriam organizar-se sob um arcabouço padrão estruturado em dois conselhos, o deliberativo e o consultivo” (MOURA et al., 2003, p.35). Para Gouvêa (2005, p.90)

[...] a questão metropolitana veio reforçar a idéia de que a importância econômica das áreas urbanas transcendia os interesses municipais e de que o governo federal deveria assumir parte das responsabilidades da gestão urbana. Considerava-se que o *locus* da produção havia se deslocado para os grandes centros urbanos, na medida em que as cidades passaram a ser vistas não só como espaço de vivência, mas também como importantíssimas unidades de produção.

O marco jurídico das regiões metropolitanas no Brasil é a Constituição de 1967. Segundo Castro (2006, p.20-21) foi devido à crescente urbanização, sobretudo nas metrópoles, que ao texto constitucional a questão metropolitana foi inserida. Mesmo assim é pertinente considerar que a questão urbana nas constituições do país não foi considerada com relevância, dentre elas a única “até a Carta de 1988, que deu ao fato urbano tratamento específico foi a Constituição Imperial de 1824” (HOTZ, 2000, p.91).

Este interregno de 1824 a 1988 sobre o urbano nas Cartas Magnas do país não quer dizer, contudo, que não houve menção alguma sobre as cidades nas Constituições de 1881, 1934, 1937, 1946 e 1967. Na verdade, não houve uma enumeração detalhada sobre a cidade, que foi tratada de forma genérica.

Por mais paradoxal que possa parecer, na Constituição de 1967 e na emenda constitucional de 1969, se não houve pormenores à questão das cidades, a instituição de regiões metropolitanas foi considerada.

As formulações sobre regiões metropolitanas, na Carta de 1967 e em sua Emenda de 1969, têm teores bastante semelhantes: o texto de 1967 inclui as disposições sobre aquelas regiões em seu título III - DA ORDEM ECONÔMICA E SOCIAL, através do Art. 157, § 10, com enunciado 'A União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por Municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade sócio-econômica, visando à realização de serviços de interesse comum'; a Carta de 1969, em título idêntico ao de 1967, coloca a figura jurídica das regiões metropolitanas e disposições a respeito das mesmas em seu Art. 164, com enunciado: 'A União, mediante lei complementar, poderá, para a realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade sócio-econômica' (HOTZ, 2000, p.91).

A partir dessa disposição a Lei Complementar nº 14/1973⁶ regulamentou oito Regiões Metropolitanas: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Em 1974 a lei complementar nº 20 fundiu os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, assim como instituiu a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sob as mesmas disposições da Lei Complementar 14/1973 (BRASIL, 1973). Gouvêa (2005, p.90) destaca que historicamente foi o I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) do governo Médici que recomendou à criação de regiões metropolitanas o que reforçava ainda mais o modelo centralizador e verticalizador dos governos militares.

A Lei Complementar definiu, além das regiões metropolitanas supracitadas e seus municípios, a estrutura do Conselho Deliberativo e Consultivo e quais são os serviços comuns de interesse metropolitanos. Quanto a esses, foi definido que:

Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região:
I - planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;
II - saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;
III - uso do solo metropolitano;

⁶ A Lei Complementar nº 27/1975 alterou o art.2º. da Lei Complementar nº 14/1973, que dispõe sobre os Conselhos Deliberativos e Consultivos. Passou a vigorar que os Conselhos Deliberativos serão presididos pelo Governador dos Estados (BRASIL, 1975). A Lei Complementar nº 52/1986 alterou o § 8º do Art.1º da Lei Complementar 14/1973, inserindo o município de Maracanaú à Região Metropolitana de Fortaleza (BRASIL, 1986).

- IV - transportes e sistema viário,
- V - produção e distribuição de gás combustível canalizado;
- VI - aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;
- VII - outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal. (BRASIL, 1973)

A questão dos serviços comuns é relevada em ambos os textos constitucionais da década de 1960, e definidos no artigo supracitado, justificando a pertinência da criação das regiões metropolitanas. O artigo 6º, inclusive, dispõe

Art. 6º - Os Municípios da região metropolitana, que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns, terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos. (BRASIL, 1973)

Este artigo 6º pode ter influenciado em esforços de políticos à elevação de determinadas cidades ao patamar de metrópole. Souza (2006, p.30), destaca que:

[...] Belém e Ananindeua (que juntas formavam a Região Metropolitana de Belém) não podiam ter o mesmo tratamento que São Paulo, que tinha cerca de trinta municípios em sua região metropolitana, ou a de Recife, ou a de Fortaleza. Curitiba gritou, gritou e depois apareceu. Houve uma gritaria geral por parte dos governadores e prefeitos das cidades que não foram consideradas no bojo da regionalização de metrópoles. As cidades escolhidas pelo governo militar receberam ações e destinações de recursos.

A criação dessas regiões metropolitanas pode ter sido realizada por motivos políticos, ou pela possibilidade de auferir recursos ou mesmo pela realização desses serviços comuns, como prevê a Lei. Firkowski e Moura (2001, p.29), a respeito da inclusão de algumas cidades nesse processo de instituição das regiões metropolitanas, apontam que no decurso da seleção houve certa

Fragilidade que se torna evidente nos casos das Regiões Metropolitanas de Belém e Curitiba [...]. Resulta desse processo o fato que as nove Regiões Metropolitanas tinham como sede as capitais de seus respectivos estados, prevalecendo interesses políticos em detrimento, em alguns casos, de uma problemática qualitativamente metropolitana. (FIRKOWSKI; MOURA 2001, p.29).

Além das críticas a respeito da inconsistência teórica sobre a seleção das regiões metropolitanas, Souza (2003, p.35) discute a questão geopolítica a respeito da institucionalização das mesmas:

[...] havia, também, um objetivo não revelado por trás da criação das regiões metropolitanas: um objetivo de 'geopolítica interna', que dizia respeito ao interesse do regime instalado pelo golpe militar de 1964 em intervir mais facilmente nesses que eram os espaços-chave da vida econômica e política-social brasileira, sem eliminar mais ainda a já muito restrita margem de manobra de estados e municípios.

Contudo temos que levar em consideração que o governo militar conseguia agir e intervir em todos os espaços do país. A criação dessas regiões metropolitanas pode ter tido outra intenção além da dotação de prestação de serviços de interesses comuns e da ação facilitada nos espaços-chave, que era a criação de um *status* de modernidade para o país que se industrializava. Emiliano Garrastazu Médici, presidente que sancionou a Lei Complementar 14/1973, tinha como projeto a construção de um Brasil *moderno*, grandioso. O governo Médici (30 de outubro de 1969 – 15 de março de 1974) pode não ter sido tão rígido, do ponto de vista das liberdades individuais e de imprensa, quanto o de seu antecessor, Costa e Silva, que decretou o mais famoso de todos os Atos Institucionais, o AI-5, mas também não foi brando. Não vamos negar que a criação de regiões metropolitanas pode ser vista como uma estratégia geopolítica interna, contudo cremos na hipótese de que uma das premissas à criação da Lei Complementar 14/1973 era a construção imaginária e ufanista de um país *moderno* e em desenvolvimento. Segundo Matos (2003, p.55):

O clima de ufanismo disseminado no período Médici foi alimentado por dois fatores básicos: a explicação da vitória do Brasil na Copa do Mundo como consequência do apoio do governo à seleção 'canarinho', aproveitando a paixão do brasileiro pelo futebol, e o uso da propaganda para a construção da imagem de país em acelerado crescimento econômico, refletido na melhoria de vida do povo.

[...]

A quantidade de projetos faraônicos que são a marca do regime militar – projetos inconclusos, como a Transamazônica – ganha sentido: importa menos a eficácia e a utilidade da obra que sua visibilidade. Faz-se para mostrar e convencer de um progresso que, na realidade, é frágil e sem sustentação, e gradativamente corrói a economia do país, com o endividamento externo. O ufanismo, por sua vez, torna essa visibilidade opaca: constrói para o povo uma imagem grandiosa de si mesmo, como aquele que, com o desenvolvimento, caminha em progresso.

Podemos perceber que na conjuntura da promulgação das leis que criaram as regiões metropolitanas, a construção de uma imagem de modernidade era deveras propícia ao regime militar. Destarte, é possível interpretarmos a institucionalização das regiões metropolitanas como a extensão ao campo do urbano o ideário de modernidade do país na década de 1970. Tal idéia, contudo, não nega a afirmação de Souza (2003, p. 35) sobre o projeto de construção da geopolítica interna do país, apenas incide mais uma nota ao debate.

Esse processo de instituição das regiões metropolitanas na década de 1970 chega a ser obscuro, pois, como relata Souza (2006, p.30) sobre seu trabalho nessa época de elaboração da política urbana brasileira:

Quando elaborávamos a política urbana brasileira [...], surpreendi-me pela manhã ao ler no jornal que nove regiões metropolitanas tinham sido criadas, ninguém sabia como, saindo de onde, a propósito de que, feita por quem. Imediatamente liguei para os colegas do IBGE [...], que participavam da comissão técnica como eu e que estavam elaborando a política comigo, e constatei que eles estavam tão ou mais perplexos do que eu. Muitos anos depois, procurando, pesquisei e descobri que a regionalização metropolitana do Brasil, advinda da Lei Complementar 14, de 1973, saiu do Ministério da Justiça.

Durante o regime militar (1964-1985) todo o planejamento urbano, na verdade, estava condicionado à centralização do Estado. “Em 1974, a fase mais dura da ditadura e repressão chegou ao fim” (NOVY, 2002, p.289) e o arrefecimento do autoritarismo fez emergir, principalmente ao final da década de 1970 e início da década de 1980, a liberdade de discussão sobre a redemocratização do país. O governo militar finda em 1985 e no ano seguinte foi realizada a Assembléia Constituinte que visava acabar com o centralismo do governo federal e permitir maior autonomia aos estados e municípios, estes elevados pela primeira vez a categoria de ente federado.

Dois artigos foram destinados à política urbana na Constituição de 1988: o Art. 182 e o Art. 183, que assim como exposto claramente no *caput*, tem o objetivo de ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Art. 182), bem como dispôs sobre a usucapião urbana (Art. 183) (BRASIL, 2004, p. 112-113).

A descentralização resultou também na faculdade de os estados da federação instituir suas regiões metropolitanas, art.25 §3º:

Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (BRASIL, 2004).

Podemos considerar então que este é o marco da segunda fase de institucionalização de regiões metropolitanas no Brasil. A diferença fundamental entre os dois períodos é que neste:

[...] com a elevação do município à condição de ente federado, promovendo a descentralização de competências e aumentando o número de atores políticos em cena, fatores que, dado o contexto em que ocorreram, durante a Assembléia Constituinte, foram considerados essenciais para se superar o período de autoritarismo e instaurar uma nova fase na história brasileira [...] (CASTRO, 2006, p.11).

Contudo, da mesma forma como anteriormente, o objetivo da institucionalização das regiões metropolitanas era a criação de unidades que “deveriam integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (MOURA et al., 2003, p.35).

A função de existência da região metropolitana, portanto, é somente administrativa. Criar regiões tem o objetivo prático de delinear políticas públicas para problemas comuns, faz parte do projeto de descentralização administrativa em nossa federação.

Incorre, porém, que a organização política e administrativa do Estado brasileiro compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os municípios, todos autônomos e amparados pela Constituição Federal. No caso das regiões metropolitanas é importante a constituição de conselhos que defendam os interesses da região metropolitana como um todo, mas não há uma polarização da administração supramunicipal.

Deve-se levar em consideração que a região metropolitana não “se constitui em ente intra-estatal, situado entre o Estado e o município, na medida que não há espaço para uma nova entidade política na atual organização constitucional brasileira” (MEIRELLES apud TEIXEIRA, 2005, p.79).

A criação de uma diversidade de regiões metropolitanas após a constituição de 1988 trouxe à tona a discussão a respeito da proliferação das metrópoles brasileiras da forma como vem sendo realizada atualmente, isto é, através de recursos legais em que há a criação de regiões metropolitanas sem

metrópoles. Como exposto anteriormente, a metrópole é uma interpretação que o pesquisador faz do real, contudo, a gestão e a definição de políticas públicas para as regiões metropolitanas carecem de reconhecimento das metrópoles de uma forma geral no território brasileiro para que possam ser efetuadas com eficácia.

Ultramari e Moura já apontavam no início da década de 1990 a propensão à existência deste cenário:

A institucionalização dessas unidades, tendo como base uma finalidade objetiva, pode trazer resultados eficazes, mas pode também levar ao risco, em casos extremos, de se reinterpretar conceitos, na busca de propiciar status tanto a regiões quanto a municípios para os quais se pretenda a denominação de 'metropolitanos'; interesse este decorrente, também, dos critérios utilizados para o direcionamento de recursos financeiros, os quais, por motivos diversos, sempre privilegiaram municípios de regiões metropolitanas, especialmente os pólos (MOURA; ULTRAMARI, 1994, p.124)

Por isso, Reolon (2007, p.32) considera que “contrapor a teoria à prática metropolitana equivale, sob certos aspectos, à comparação entre a realidade e o fetiche, o fato e a crença”. Lencioni (2006, p.55-56) afirma que “perguntar se tal ou qual região metropolitana instituída apresenta as características de espaços metropolitanos é não compreender a diferença entre o processo de metropolização [...] e a institucionalização de regiões metropolitanas”.

O processo de metropolização é socioespacial, assim como a metrópole, portanto não é o resultado de leis ou acordos políticos, mas de processos históricos. Se levarmos em conta a existência das regiões metropolitanas veremos que sua institucionalização não é o resultado de um processo socioespacial.

Contudo, é pertinente considerar a dimensão urbano-regional no planejamento e articulação territorial nacional e o Projeto de Lei nº 3.460/2004, de autoria do ex-deputado Walter Feldman, intitulado Estatuto da Metrópole, voltado a instituir diretrizes para a Política Nacional de Planejamento Regional Urbano e criar o Sistema Nacional de Planejamento e Informações Regionais Urbanas, visou suprir a lacuna deixada pelo texto constitucional em seu artigo 25 parágrafo 3 da Constituição. No capítulo III (Cap. III - Da Conceituação) do Projeto de Lei, ao buscar

definir Região Metropolitana (RM)⁷, Aglomeração Urbana (AU)⁸, Microrregião (MR)⁹ e Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (Ride)¹⁰ a base para as definições foi a percentagem da população em relação ao país, a taxa de urbanização dos municípios membros, percentual de População Economicamente Ativa nos setores secundário e terciário e urbanização contígua (este último considerado apenas na Região Metropolitana e Aglomeração Urbana) (BRASIL, 2004, p.23954-23955).

Firkowski e Moura, contudo, observam que

No capítulo referente à conceituação (III), além das categorias constitucionais (RM, AU, MR) deveria haver abertura para outros tipos de morfologias que porventura sejam identificadas em território nacional e que tenham natureza urbano-regional (Art. 4). Nesse caso estariam inseridas espacialidades mais complexas e organizações espaciais em redes de cidades em proximidade (configurações difusas, estreitamente articuladas) (FIRKOWSKI; MOURA, 2008, p.3).

-
- ⁷ I – região metropolitana: é o agrupamento de Municípios limítrofes, que apresente, cumulativamente, as seguintes características:
- a) um núcleo central com, no mínimo, 5% (cinco por cento) da população do País ou dois núcleos centrais que apresentem, conjuntamente, no mínimo, 4% (quatro por cento) da população nacional;
 - b) taxa de urbanização acima de 60% (sessenta por cento), para cada um dos Municípios integrantes da região;
 - c) população economicamente ativa residente nos setores secundário e terciário de, no mínimo, 65% (sessenta e cinco por cento), considerado cada um dos Municípios integrantes da região;
 - d) urbanização contínua em, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) dos Municípios componentes da região.
- ⁸ II – aglomeração urbana: é o agrupamento de Municípios limítrofes, que apresente, cumulativamente, as seguintes características:
- a) um núcleo central com, no mínimo, 2,5% (dois e meio por cento) da população do País ou dois núcleos centrais que apresentem, conjuntamente, no mínimo, 2% (dois por cento) da população nacional;
 - b) taxa de urbanização acima de 60% (sessenta por cento), para cada um dos Municípios integrantes da região;
 - c) população economicamente ativa residente nos setores secundário e terciário de, no mínimo, 65% (sessenta e cinco por cento), considerado cada um dos Municípios integrantes da região;
 - d) urbanização contínua em, no mínimo, 20% (vinte por cento) dos Municípios componentes da região.
- ⁹ III – microrregião: é o agrupamento de Municípios limítrofes, que apresente, cumulativamente, as seguintes características:
- a) um núcleo central com, no mínimo, 0,5% (meio por cento) da população do País;
 - b) taxa de urbanização acima de 40% (quarenta por cento) no Município central;
 - c) população economicamente ativa residente nos setores secundário e terciário do município central de, no mínimo, 45% (quarenta e cinco por cento).
- ¹⁰ IV – região integrada de desenvolvimento econômico (Ride) é o agrupamento de Municípios limítrofes, localizado em mais de um Estado ou entre Estados e o Distrito Federal, que, de acordo com as características estabelecidas nos incisos I e II deste artigo, será denominada, respectivamente, região metropolitana – RIDE- RM, aglomeração urbana – RIDE-AU ou microrregião – RIDE-MR.

A crítica das autoras pode ser considerada devido à falta de um mecanismo legal de articulação e planejamento de espaços que estão passando pelo processo de metropolização e que, portanto não estariam amparadas por nenhuma das categorias propostas no Estatuto das Metrôpoles.

Mesmo que o projeto do Estatuto da Metrópole seja passível de críticas para que possa ser melhorado, um conjunto de leis que regulamente o desenvolvimento urbano-regional é muito importante para a realização de uma maior integração nacional com menores desigualdades e garantir o melhor destino de investimentos públicos.

É notório que com a autonomia dada aos Estados para a criação de suas regiões metropolitanas, após a Constituição de 1988, assistiu-se no país, já na década de 1990, um aumento do número das RMs, e os critérios adotados pelas constituições estaduais como não seguiram um padrão único, acarretou na criação de regiões metropolitanas que não conferem uma precisão conceitual, como observa Moura et al. (2004, p.04):

As diferentes legislações criaram unidades regionais bastante distintas e, até certo ponto, incomparáveis. Como permanecem ausentes projetos estaduais de regionalização, e diante da inexistência de critérios definidos pela Constituição Federal ou por normas específicas que traduzam conceitualmente as novas categorias espaciais a serem instituídas pelos estados e instrua demarcações e classificações regionais, a maior autonomia adquirida para promover a regionalização, inevitavelmente, vem induzindo distorções no âmbito da hierarquização dessas categorias. Embora todas as unidades apresentem um padrão de ocupação que se particulariza por transcender limites político-administrativos municipais, descrevendo manchas contínuas assentadas sobre municípios autônomos, sua delimitação não expressa contornos conexos ao fato urbano das espacialidades de aglomeração sobre as quais incidem, sequer confere aderência à precisão conceitual que identificaria a unidade metropolitana, a partir do padrão funcional, diante das demais categorias disponíveis para classificação das unidades regionais.

Essas observações na citação acima enfatizam a pertinência do Estatuto da Metrópole, que, dentre suas justificativas, chama a atenção para a falta de uma legislação voltada ao urbano regional, assim como à importância de uma conceituação sobre as diferentes escalas e tipos de unidades regionais urbanas. (BRASIL, 2004, p. 23962). Sobre esse Projeto de Lei, é importante destacar também que foi elaborado em consonância com o Estatuto da Cidade¹¹. O caráter democrático participativo do Estatuto da Cidade, então, foi adotado no Projeto de Lei

¹¹ Lei nº 10.257/01

3.460/04, assim como dispõe o art.45 da Lei 10.257/01¹². Atualmente esse projeto de Lei está em discussão na Câmara dos Deputados.

Enquanto a discussão a respeito do Estatuto da Metr pole continua em curso, observamos atualmente a existência de 26 regiões metropolitanas institucionalizadas no país, totalizando 335 municípios, como pode ser observado na tabela 1.

Tabela 1- Número de Regiões Metropolitanas Brasileiras por Macrorregião

Macrorregião	Número de Regiões Metropolitanas	Total de Municípios	Popula�o Total (2009)	�rea Total (Km ²)	Densidade Demográfica
Norte	3	14	4.525.038	103.949	43,53
Nordeste	10	97	17.826.275	34.574	515,59
Centro-Oeste	2	17	2.925.928	27.716	105,56
Sudeste	7	129	42.891.728	31.141	1377,33
Sul	4	78	8.731.632	32.654	267,39
Total	26	335	76.900.601	230.034	334,301

Fonte: MOURA, Rosa et al.(2008) Atualizado; IBGE Cidades@

A tabela 1 auxilia a compreensão sobre a disparidade entre as regiões metropolitanas do país. A complexidade urbana da região sudeste salienta-se quando levamos em considera o a quantidade de municípios, popula o e densidade demográfica das regiões metropolitanas dessa região. As regiões norte e centro-oeste apresentam uma relativa fragilidade, principalmente quando observamos a pequena densidade demográfica de suas regiões metropolitanas.

Ao analisarmos as regiões metropolitanas das regiões do país, podemos compreender melhor o descompasso criado principalmente após a Constitui o de 1988.

Na Região Norte, dentre as três regiões metropolitanas,   possível notar que há as Regiões Metropolitanas de Manaus e de Macapá, institucionalizadas

¹² Art. 45. Os organismos gestores das regiões metropolitanas e aglomera es urbanas incluirão obrigatória e significativa participa o da popula o e de associa es representativas dos vários segmentos da comunidade, de modo a garantir o controle direto de suas atividades e o pleno exercício da cidadania.

a partir de Lei Complementar Estadual, apresentam uma sensível diferença no adensamento populacional quando comparada com a Região Metropolitana de Belém.

Tabela 2 – Regiões Metropolitanas da Região Norte

UF/Região Metropolitana	Número de Municípios	População Total (2009)	Área Total (Km ²)	Densidade Demográfica	Lei Complementar
Amapá Região Metropolitana de Macapá	2	463.704	7.985	58,07	21 de 26 de fevereiro de 2003*
Amazonas Região Metropolitana de Manaus	7	1.955.713	94.145	20,77	52 de 30 de maio de 2007*
Pará Região Metropolitana de Belém ¹	5	2.105.621	1.819	1157,57	14 de 08 de Junho de 1973**
Total	14	4.525.038	103.949	43,53	

* Lei Complementar Estadual

** Lei Complementar Federal

¹ Alterada pela Lei Complementar Estadual n° 27/1995

Fonte: Legislação das Respectivas Unidades da Federação; IGBE Cidades@

A Região Metropolitana de Manaus apresenta a menor densidade demográfica das regiões metropolitanas brasileiras. Isso se deve ao grande território dos municípios, que resulta em uma média de 13.449 Km², e a uma população extremamente concentrada na cidade núcleo, que soma quase 90% do total.

A Região Nordeste possui o maior número de regiões metropolitanas institucionalizadas do país. Das dez regiões metropolitanas nordestinas três foram criadas a partir de Lei Complementar Federal: Região Metropolitana de Salvador, Região Metropolitana de Fortaleza e Região Metropolitana de Recife (Ver tabela 3).

As Regiões Metropolitanas do Cariri e do Sudoeste Maranhense chamam a atenção pela pouca população, 560.325 e 334.899 respectivamente. Se levarmos em consideração o número de municípios (9 e 8, respectivamente) percebemos que a institucionalização dessas regiões metropolitanas agrupou

idades de pequena expressão populacional, o que reflete em seu pequeno adensamento populacional.

A Região Metropolitana do Cariri tem como principal município, em quantidade de população, Juazeiro do Norte e foi instituída devido à conurbação entre esse município com Crato e Barbalha.

Tabela 3 – Regiões Metropolitanas da Região Nordeste

UF/Região Metropolitana	Número de Municípios	População Total (2009)	Área Total (Km ²)	Densidade Demográfica	Lei Complementar
Alagoas Região Metropolitana de Maceió	11	1.160.393	1.936	599,37	18 de 19 de novembro de 1998*
Bahia Região Metropolitana de Salvador ¹	13	3.866.004	4.375	883,66	14 de 08 de Junho de 1973**
Ceará Região Metropolitana de Fortaleza ²	15	3.655.259	5.783	632,07	14 de 08 de Junho de 1973**
Ceará Região Metropolitana do Cariri	9	560.325	5.026	111,48	78 de 26 de junho de 2009*
Maranhão Região Metropolitana de São Luis	4	1.266.366	1.409	898,77	42 de 02 de dezembro de 2003***
Maranhão Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense	8	334.899	7.251	46,19	89 de 17 de novembro de 2005*
Paraíba Região Metropolitana de João Pessoa ³	12	1.146.461	2.743	417,96	59 de 30 de dezembro de 2003*
Pernambuco Região Metropolitana de Recife ⁴	13	3.751.418	2.672	1403,97	14 de 08 de Junho de 1973**
Rio Grande do Norte Região Metropolitana de Natal ⁵	8	1.290.675	2.519	512,38	152 de 16 de Janeiro de 1997*
Sergipe Região Metropolitana de Aracaju	4	794.475	860	923,81	25 de 29 de Dezembro de 1995*
Total	97	17.826.275	34.574	515,59	

* Lei Complementar Estadual. - ** Lei Complementar Federal. - *** Emenda Constitucional

¹ Alterada pelas Leis Complementares Estaduais n° 30/2008 e 32/2009.

² Alterada pelas Lei Complementar Federal 52/1986, Leis Complementares Estaduais n° 18/1999 e 78/2009.

³ Alterada pela Lei Complementar Estadual n° 90/2009.

⁴ Alterada pela Lei Complementar Estadual n° 10/1994.

⁵ Alterada pela Lei Complementar Estadual n° 221/02.

Fonte: Legislação das Respectivas Unidades da Federação; IGBE Cidades@

Contudo, é conveniente levar em consideração que essa característica, a conurbação, não é suficiente para que, do ponto de vista conceitual, haja a necessidade de criação de uma região metropolitana para a realização de planejamento e gestão integrada dos municípios.

A mesma questão é levada em consideração em relação a Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense, na qual a cidade com maior população é Imperatriz, com 236.691 habitantes.

A Região Centro-Oeste é a que apresenta o menor número de regiões metropolitanas no país: Região Metropolitana de Goiânia e do Vale do Rio Cuiabá, sendo que ambas foram criadas a partir de Lei Complementar Estadual, como pode ser observado na tabela 4.

A Região Metropolitana de Goiânia foi a primeira do Centro-Oeste, instituída devido a complexidade urbana resultante do acelerado crescimento demográfico da cidade núcleo principalmente a partir da segunda metade do século XX.

A Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC), a única do estado do Mato Grosso, apresenta uma das menores densidades demográficas do país e quatro municípios oficiais. A legislação mato-grossense considerou a existência do Entorno Metropolitano, formado pelos municípios limítrofes à RMVRC.

Tabela 4 – Regiões Metropolitanas do Centro-Oeste

UF/Região Metropolitana	Número de Municípios	População Total (2009)	Área Total (Km ²)	Densidade Demográfica	Lei Complementar
Goiás Região Metropolitana de Goiás	13	2.102.097	5.787	363,24	27 de 30 de dezembro de 1999*
Mato Grosso Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá ¹	4	823.831	21.929	37,57	359 de 27 de maio de 2009*
Total	17	2.925.928	27.716	105,56	

* Lei Complementar Estadual

¹Não estão computados os dados do Entorno Metropolitano, formado pelos municípios de Acorizal, Barão do Melgaço, Chapada dos Guimarães, Jangada, Nobres, Nova Brasilândia, Planalto da Serra, Poconé e Rosário do Oeste.

Fonte: Legislação das Respectivas Unidades da Federação; IGBE Cidades@

A Região Sudeste é a mais urbanizada e a que apresenta a maior complexidade urbana do país. O estado de Minas Gerais, por exemplo, é o que apresenta o maior número de municípios, 853, enquanto São Paulo é o mais populoso, com aproximadamente 42 milhões de habitantes.

As duas maiores aglomerações urbanas do país também se localizam no sudeste: São Paulo e Rio de Janeiro considerada por alguns autores, como IPEA;IBGE;Unicamp (2002), como as duas metrópoles globais. Assim como discutido no capítulo 1, há certa fragilidade quanto à precisão conceitual na identificação de metrópoles globais no país, principalmente quanto ao Rio de Janeiro.

Observa-se que três, das sete regiões metropolitanas da Região Sudeste, foram criadas na década de 1970 e que a Região Metropolitana da Baixada Santista foi a primeira criada a partir de Lei Complementar Estadual, em 30 de julho de 1996, sem que fosse polarizada pela capital do Estado, como pode ser observado na Tabela 5.

A proximidade de Campinas com São Paulo favoreceu o desenvolvimento dessa região que atualmente conta com um parque industrial diversificado e agricultura altamente tecnificada. A Região Metropolitana de Campinas (RMC) tem uma forte integração com a Região Metropolitana de São Paulo, assim como pode ser observado, por exemplo, no trabalho de Miglioranza (2005) sobre os deslocamentos pendulares da cidade de Valinhos que pertence à RMC.

As regiões metropolitanas do sudeste têm as maiores densidades populacionais do país, principalmente as duas maiores, que apresentam quase 2.500 habitantes/Km². Mesmo as regiões metropolitanas criadas a partir de Lei Complementar Estadual apresentam relativo destaque populacional e de adensamento quando comparadas com as outras regiões.

A que mais destoa do conjunto é a Região Metropolitana do Vale do Aço, que tem como principal cidade Ipatinga, que em 2009 contava com 224.508 habitantes seguida da cidade de Coronel Fabriciano, com 105.037,. Do ponto de vista conceitual, trata-se, portanto, de uma aglomeração urbana.

A legislação de Minas Gerais considerou, além dos municípios das Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte e da Região Metropolitana do Vale do Aço, a existência do Colar Metropolitano em ambas as regiões metropolitanas, com

o objetivo de que os municípios dos colares metropolitanos participem do planejamento, organização e execução das funções públicas de interesse comum.

Tabela 5 – Regiões Metropolitanas do Sudeste

UF/Região Metropolitana	Número de Municípios	População Total (2009)	Área Total (Km²)	Densidade Demográfica	Lei Complementar
Região Metropolitana de Vitória	7	1.686.045	2.319	727,06	58 de 21 de fevereiro de 1995*
Região Metropolitana de Belo Horizonte ^{1, 2}	34	5.110.593	9.378	544,96	14 de 08 de junho de 1973**
Região Metropolitana do Vale do Aço ^{3, 4}	4	434.053	808	537,19	51 de 30 de dezembro de 1998*
Região Metropolitana do Rio de Janeiro ⁵	16	11.444.618	4.624	2475,05	20 de 1º de Julho de 1974**
Região Metropolitana da Baixada Santista	9	1.668.428	2.422	688,86	815 de 30 de julho de 1996*
Região Metropolitana de Campinas	19	2.770.862	3.647	759,76	870 de 19 de junho de 2000*
Região Metropolitana de São Paulo ⁶	39	19.777.129	7.943	2489,88	14 de 08 de junho de 1973**
Total	129	42.891.728	31.141	1377,33	

* Lei Complementar Estadual

** Lei Complementar Federal

¹ Assim como disposto na Lei Complementar Estadual n. 89/06.

² Não estão computados os dados do Colar Metropolitano, formado pelos municípios de Barão dos Cocais, Belo Vale, Bonfim, Fortuna de Minas, Funilândia, Inhaúma, Itabirito, Itaúna, Moeda, Pará de Minas, Prudente de Moraes, Santa Bárbara, São José da Varginha e Sete Lagoas.

³ Alterada pela Lei Complementar Estadual 90/2006

⁴ Não estão computados os dados dos 22 municípios que compõem o Colar Metropolitano.

⁵ Assim como disposto na Lei Complementar Estadual n. 105/02.

⁶ Assim como disposto na Lei Complementar Estadual n. 332/83

Fonte: Legislação das Respectivas Unidades da Federação; IGBE Cidades@

A Região Sul apresenta um dos mais complexos cenários a respeito da criação de regiões metropolitanas do país.

Isso se deve principalmente às regiões metropolitanas de Santa Catarina. Entre os anos de 1998 e 2002 foram criadas seis regiões metropolitanas no estado.

A Lei Complementar Estadual n.162 de 06 de Janeiro de 1998 instituiu as regiões metropolitanas de Florianópolis, do Vale do Itajaí, e do Norte/Nordeste Catarinense, tendo como cidades sede respectivamente as cidades de Florianópolis, Blumenau e Joinville. A Lei Complementar Estadual n.221 de 09 de Janeiro de 2002, instituiu as regiões metropolitanas da Foz do Rio Itajaí, Carbonífera e Turbarão, tendo como cidades sedes respectivamente Itajaí, Criciúma e Tubarão.

Contudo a Lei Complementar Estadual 381 de 07 de maio de 2007 alterou o modelo de gestão e a estrutura organizacional da administração pública catarinense extinguindo as regiões metropolitanas e criando áreas de desenvolvimento regional.

Fica evidente que a pertinência quanto à criação de unidades regionais está aquém da precisão conceitual e da importância no reconhecimento da realidade urbano regional das áreas em que as regiões metropolitanas são instituídas, como podemos observar no trecho da entrevista do Deputado Valmir Comin disponível no *site* da Assembléia Legislativa de Santa Catarina

Comin salientou que a proposta das regiões metropolitanas é levar às cidades conurbadas investimentos e financiamentos, inclusive de organismos internacionais, essenciais para setores como o saneamento público, transporte coletivo e saneamento básico, entre outros. 'A instalação das regiões fará com que municípios com menos de 50 mil habitantes possam receber recursos do governo federal. Para nós, esta questão deve ser analisada com visão coletiva, sem que se levem em conta interesses partidários', declarou. (BORTOLON, 2009)

Destarte, segue-se no país "a criação e extinção de Regiões metropolitanas seguindo somente critérios de projeção futura e de jogos de interesses entre poder público municipais e estadual" (SILVA, 2009, p.10).

O estado do Rio Grande do Sul, por sua vez, foi o que melhor demonstrou compreensão conceitual ao instituir suas unidades regionais, pois tem atualmente uma região metropolitana, a de Porto Alegre, e duas aglomerações urbanas a de Caxias do Sul e de Pelotas, assim como pode ser observado em Moura (2002, p.40).

Atualmente a Região Sul conta com quatro regiões metropolitanas, das quais três estão no estado do Paraná e uma no Rio Grande do Sul, como pode ser observado na tabela 6.

Tabela 6 – Regiões Metropolitanas da Região Sul

Macro Região/UF/Região Metropolitana	Número de Municípios	População Total (2009)	Área Total (Km²)	Densidade Demográfica	Lei Complementar
Região Metropolitana de Curitiba ¹	26	3.307.945	15.416	214,58	14 de 08 de junho de 1973**
Região Metropolitana de Londrina	8	766.682	4.286	178,88	81 de 17 de junho de 1998
Região Metropolitana de Maringá	13	592.816	3.190	185,84	83 de 17 de julho de 1998
Região Metropolitana de Porto Alegre ²	31	4.064.189	9.762	416,33	14 de 08 de junho de 1973**
Total	78	8.731.632	32.654	267,39	

* Lei Complementar Estadual

** Lei Complementar Federal

¹ Assim como disposto na Lei Estadual n.13512/02

² Assim como disposto na Lei Estadual Complementar n.11.645/01

Fonte: Legislação das Respectivas Unidades da Federação; IGBE Cidades@

Além das regiões metropolitanas do país, atualmente há três Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDE), que são unidades regionais instituídas entre mais de uma unidade da federação. Dessas, apenas uma, a RIDE do Distrito Federal e Entorno, apresenta características metropolitanas. As outras duas, a RIDE de Petrolina/Juazeiro e a RIDE da Grande Teresina não são polarizadas por metrópole.

De toda forma, podemos perceber que a realidade metropolitana do país se apresenta complexa devido ao descompasso entre a realidade urbano/regional do país e aos anseios políticos administrativo dos estados.

A questão metropolitana do país será discutida novamente na seção 4.3, concomitante as reflexões a respeito da institucionalização da Região Metropolitana de Londrina.

4 FORMAÇÃO TERRITORIAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA

Antes de discutirmos os aspectos da colonização da área em estudo, é pertinente relatarmos os aspectos naturais, que foram essenciais para o êxito das companhias colonizadoras, contudo, sem entrar em pormenores.

É oportuno levar em consideração que, se por um lado, a pujança econômica do Norte do Paraná foi possível devido a sua formação territorial atrelada aos núcleos de maior dinamismo da economia nacional, por outro o sítio natural foi um fator essencial de atração aos pioneiros.

4.1 ASPECTOS NATURAIS DO NORTE DO PARANÁ

O relevo mais ou menos aplainado, o solo de grande fertilidade, as condições climáticas e a boa rede de drenagem foram fatores que valorizaram o desenvolvimento da região.

O interior do estado se apresenta com um relevo em degraus (escarpas), o que permite o reconhecimento de três planaltos mais a zona litorânea e a Serra do Mar (ver figura 2).

Na figura 2, à esquerda do observador, é possível reconhecer a Bacia do Paraná ocupando toda a porção centro-oeste do estado, compreendendo o Segundo e o Terceiro Planalto. O Escudo Paranaense compreende o Primeiro Planalto, a Serra do Mar e a zona litorânea.

Conforme pode ser observado no perfil estratigráfico (Figura 2), o relevo do estado tem um declive de leste para oeste, com altitudes modestas próximas ao rio Paraná no extremo oeste. Esse desnível é, contudo, irregular, haja vista a presença de escarpas. A atual modelagem da superfície do estado foi processada pelos sistemas hidrográficos, movimentos epirogenéticos e tectônicos, assim como pela influência do clima (MAACK, 1981).

O Terceiro Planalto do Paraná compreende a maior porção do relevo do estado, delimitado a leste pela Escarpa da Serra Geral e apresenta,

genericamente, duas diferenças marcantes: os terrenos que sofreram derrame de lavas basálticas e as bacias sedimentares na porção noroeste do estado. A cobertura sedimentar e vulcânica do Terceiro Planalto é composta por dois grupos geológicos: o Grupo Bauru e o Grupo São Bento.

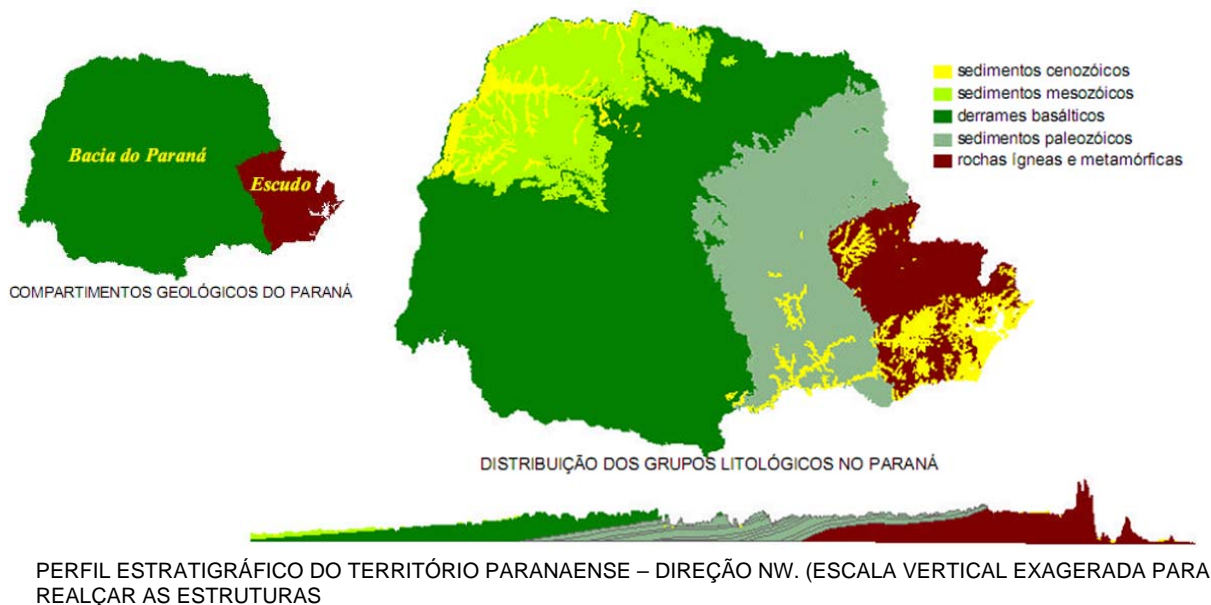


Figura 2 – Estrutura Geológica do Estado do Paraná.

Fonte: MINEROPAR (2001, p.13).

O Grupo São Bento tem como característica as sequências sedimentares continentais formadas no Triássico-Jurássico (formações Pirambóia e Botucatu) que se estendem à borda leste do terceiro planalto (MINEROPAR, 2001). A região próxima à Londrina está toda situada sobre a Formação Serra Geral, que é constituída por derrames de lavas basálticas ricas em ferro de idade Jurássica-Cretácea.

Os derrames e *sills* básicos da Formação Serra Geral da Bacia do Paraná representam um dos mais volumosos vulcanismos continentais do planeta, com uma área superior a 1.200.000 km², abrangendo regiões do sul e centro-oeste do Brasil e do Paraguai, Uruguai e Argentina, e também uma contraparte na África, áreas hoje separadas pelo oceano Atlântico [...]. Em certos locais, os derrames sucessivos de lava basálticas possuem centenas de metros de espessura (TEIXEIRA, 2000, p.367).

Esses derrames de lavas basálticas originaram os férteis solos de terra roxa que serviram como atrativo ao desenvolvimento da cafeicultura. Dos derrames fissurais resultou um relevo mais ou menos aplainado, que foi modelado pelos fatores intempéricos e os vales fluviais escavados pelos cursos hídricos.

Mesmo que a fertilidade do solo tenha sido um grande atrativo à colonização para o plantio do café, esse fator não pode ser considerado como determinante, pois a expansão da cafeicultura chegou até o a área sedimentar no noroeste, sem, contudo, lograr os mesmos êxitos que no terreno vulcânico. E no estado de São Paulo já havia ocupado vastas extensões de áreas no arenito (Grupo Bauru).

A densa hidrografia da região é outro aspecto relevante à colonização. Drenada pelas bacias do rio Ivaí, ao sul, rio Tibagi, ao Leste e Paranapanema, ao norte, as terras colonizadas tiveram esse aspecto como mais um atrativo aos colonizadores, pois a água abundante foi importante para as atividades agropecuárias.

O clima da região Müller (2001, p.90) afirma que é uma zona de transição entre o subtropical que é predominante ao sul do rio Ivaí e o tropical de altitude do Oeste Paulista. Ao sul do Ivaí a cafeicultura era impraticável devido às intensas e frequentes geadas. De toda forma, as geadas no decorrer do século XX, na região em estudo, modificaram o uso do solo agrícola, isto é, fez com que o café deixasse de ser a cultura predominante.

4.2 FORMAÇÃO TERRITORIAL DO NORTE DO PARANÁ

Nesta subseção pretende-se realizar uma discussão acerca da construção territorial da Região Metropolitana de Londrina a partir dos eventos históricos que resultaram na atual configuração da rede de cidades existente. Existe uma vasta bibliografia que versa a ocupação e o processo de formação das cidades da região Norte do Paraná. A maior parte dos trabalhos enaltece o papel das companhias colonizadoras, considerando que a existência do Norte do Paraná inicia-se com a chegada dos pioneiros, às vezes desconsiderando que anterior à

chegada dos europeus as terras já eram habitadas por povos autóctones. Por isso Tomazi (1997) indica que na verdade houve uma (re)ocupação das terras.

O povoamento do Norte do Paraná por colonizadores europeus inicia-se no século XVII pelos jesuítas a partir das missões, com o objetivo de catequizar os índios Guaranis. A região pertencia à Província de Guairá, que estava sob o domínio dos colonizadores espanhóis. Contudo a existência dessas missões não foi duradoura, devido ao aniquilamento promovido pelos ataques dos bandeirantes paulistas no final do século XVII. Os índios e os missionários foram expulsos à margem direita do Rio Paraná e das missões restaram apenas algumas ruínas (MÜLLER, 2001, p.97). Como nessa época não houve interesse à colonização, as terras foram ocupadas pelos índios caingangues.

Sobre o início da história do Paraná, Swain (1988, p.22) expõe que:

O Paraná passou a pertencer à Coroa Portuguesa no século XVII, e a fundação das primeiras cidades, Paranaguá (no litoral) e Curitiba (no primeiro planalto), data desta época. A ocupação do território fora lenta e esparsa durante os dois séculos seguintes. A economia da região não será integrada àquela do resto do País senão graças ao dinamismo da demanda dos centros mineiros de Minas Gerais. No início do século XVIII, as atividades econômicas do Paraná são centradas na agricultura de subsistência dominada pela grande propriedade, no seio de uma sociedade escravagista.

No decorrer do século XIX a exploração de erva-mate e o comércio de tropas são as duas mais importantes atividades econômicas desenvolvidas no Paraná, que até o ano de 1853 era pertencente à província de São Paulo. Contudo, assim como relata Fraga (2004, p.14-15), o processo de construção territorial do estado do Paraná só foi concluído após a Guerra do Contestado, em 1916. Mesmo que o mate e o comércio de tropas despontassem como atividades importantes para a economia do latente Paraná, até meados do século XIX ela esteve acanhada, e continuava, assim como outrora, pautada principalmente em atividades de subsistência.

Nesse processo de ocupação o norte do Paraná ficou isolado dos processos colonizadores, que aconteciam de maneira mais efetiva no segundo planalto a partir dos tropeiros do Rio Grande do Sul.

Por volta do ano de 1850 o cenário de desinteresse de ocupação da região começa a sofrer uma inflexão, com a fundação da Colônia Militar de Jataí, que deu origem a atual cidade de Jataizinho.

Segundo Fresca (2004) a partir de 1850 três fases de ocupação do norte do Paraná podem ser reconhecidas: a primeira que se estende até 1899 caracterizada pela efetiva ocupação da região a partir de posses de mineiros praticantes de uma agricultura de subsistência e criação de suínos; a segunda que data de 1900 até 1929 caracterizada pelo avanço ao Oeste, em relação à cidade de Ourinhos/SP, com destaque a atividade cafeeira como elemento introdutor da frente pioneira; e a terceira que se inicia em 1930 a com a fundação de cidades lideradas por companhias imobiliárias.

Os primeiros núcleos de colonização que se estabeleceram na região são o resultado de um processo de reconquista do território, como explica Cambiaghi (1954, p.83):

[...] a terra norte-paranaense precisava ser novamente conquistada. Os índios caigangs, que invadiram a região depois da expulsão dos guaranis, precisavam ser catequizados, populações brancas precisariam fixar-se aí, para que o norte do Paraná entrasse para a comunidade brasileira.

O início desta reconquista a qual a autora se refere, tem como marca a fundação da colônia militar de Jataí, em 1855, e dos aldeamentos indígenas de São Pedro de Alcântara e São Jerônimo. O Barão de Antonina, representante da Província do Paraná no Senado do Império, ordenou a construção da colônia militar, que teria a finalidade de facilitar o envio de tropas para o Mato Grosso (à época ameaçado pelas tropas de Solano Lopes), a partir do baixo curso do rio Tibagi e posteriormente navegando pelo rio Paranapanema (CAMBIAGHI, 1954, p.84).

A colônia militar de Jataí foi construída à margem direita do rio Tibagi no ponto em que o rio começa a ser navegável e, além de ser um ponto militar estratégico, tinha uma ligação até Curitiba; São Pedro de Alcântara foi fundado à frente da colônia de Jataí e objetivou a congregar os elementos civis da colônia militar (ambas as ocupações deram origem a atual cidade de Jataizinho); e em terreno doado pelo Barão de Antonina, em 1859, foi criado o núcleo de São Jerônimo, que posteriormente deu origem ao município de Araiporanga (MÜLLER, 2001, p.98). A cidade de Araiporanga passou posteriormente a ser denominada de São Jerônimo da Serra.

Apesar da construção desses núcleos de povoamento, a colonização, em seus primeiros anos, foi tímida. No decorrer do primeiro quartel do

século XX, tendo o café como indutor da frente pioneira, a colonização passa a ser mais efetiva. Segundo Fresca (2004, p.48), neste período grandes fazendas cafeicultoras foram instaladas com base no colonato, assim como realizadas as primeiras iniciativas de colonização e fundação de cidades a partir dos loteamentos estruturados, realizados a partir da concessão de terras pelo governo do Paraná. O povoamento da região foi acelerado, em comparação com o outro período, principalmente devido à expansão da cafeicultura paulista sobre as férteis terras roxas. Visando uma colonização mais efetiva da área, o governo do estado cede para particulares dois lotes de 50.000 hectares: Primeiro de Maio e Sertanópolis (MÜLLER, 2001, p.100). Linardi (1995, p.101), justifica que a escolha do governo por esse modelo de colonização é o resultado do

[...] atraso e a precariedade econômica do Estado do Paraná nos primeiros anos deste século [XX], inviabilizava qualquer empreendimento infra-estrutural ou qualquer projeto que pudesse promover, a partir do estado, a ocupação de grande extensão de sua área. Tal dificuldade econômica levou o Governo do Paraná a estimular a possibilidade da colonização dirigida por terceiros, mediante a adoção de uma política de incentivos e favores a empresas interessadas na colonização. O estado concederia terras a custos baixos a empresas colonizadoras que, posteriormente, se encarregariam de implementar um projeto de colonização.

Cunha (2005, p.57-58) relaciona a história da Cia. de Terras à Proclamação da República e mais especificamente à Constituição de 1891, pois foi quando os estados passaram a ter o poder de legislar sobre suas terras.

Destarte, as cidades de Primeiro de Maio e Sertanópolis, assim como Santo Inácio, tiveram a gênese não vinculada aos fazendeiros, propriamente dito, “mas aos concessionários que previamente criaram a planta urbana e a divisão em datas” (FRESCA, 2004, 48-49).

Cambiaghi (1954, p.85) explica que Sertanópolis foi criada a partir de famílias paulistas que se dirigiram para o norte do Paraná e em 1923, devido ao seu rápido progresso, Sertanópolis logo se tornou distrito de São Jerônimo e posteriormente foi elevada a cidade¹³.

¹³ É importante destacar que futuramente, em 1947, o crescimento populacional iria resultar em um desmembramento de Sertanópolis que deu origem as cidades de Bela Vista do Paraíso, Ibiporã, Jaguapitã, Jataizinho e Porecatu, segundo Cambiagui (1954, p.85). No decorrer da primeira metade do século XX foram criados diversos decretos que modificaram os territórios dos municípios do estado. Jataizinho, por exemplo, que já tinha sido elevado à cidade em 1929, com o

A colonização da região a partir de 1929 inicia um novo e pujante processo que se efetiva a partir de 1930, que corresponde à construção das cidades lideradas por companhias imobiliárias.

A Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), sediada em São Paulo, entre os anos de 1925-1927 adquiriu 1.236.000 hectares (515 mil alqueires paulistas) de terras, a maioria no norte do Paraná (HOFFMANN; PIVETA, 2009, p.20-21) e foi a mais importante companhia colonizadora que atuou nessa área. Segundo Müller (2001, p.100), a Companhia de Terras Norte do Paraná

[...] empreendeu uma das mais notáveis obras de colonização no Brasil, foi fundada com capitais ingleses (1.460.000 £, em ações, e 375.000 £, em obrigações) [...] Segundo que parece, a Companhia resolvera, de início, comprar essas terras para nelas fazer cultura de algodão, que viesse substituir a matéria prima do Sudão, onde a situação política não era, para o Império Britânico, muito tranqüilizadora.

A criação da Companhia de Terras Norte do Paraná, segundo Cunha (2005, p.59-62), esteve diretamente ligada aos interesses brasileiro, na época, em conseguir um empréstimo de 25 milhões de libras esterlinas junto à casa bancária inglesa Rothschild. Para viabilizar a liberação do empréstimo, esta casa condicionou ao governo do Brasil a presença de uma missão, batizada de “Missão Montagu”, com o objetivo de analisar a situação institucional e operacional de implementação das políticas monetárias e fiscal que dessem garantia do pagamento solicitado. A missão chega ao Brasil em 30 de dezembro de 1923 e volta em 04 de março de 1924, deixando um relatório que apontava as medidas que procuravam indicar, principalmente, como o governo deveria se portar para manter o orçamento equilibrado: aumento de impostos, corte de despesas, venda ou arrendamento das propriedades do governo e abertura ao capital estrangeiro. Todavia o empréstimo não se efetivou, pois o governo inglês embargou o lançamento de títulos dos governos estrangeiros em Londres, o que não significava, porém, embargo ao lançamento de títulos de empresas inglesas com o interesse em explorar outros países. Incorre que os títulos brasileiros seriam uma espécie de caução para a garantia de pagamento do empréstimo.

Lord Lovat, que se chamava Simon Joseph Fraser, foi o assessor para agricultura e reflorestamento da Missão Montagu, além de representar os

nome de Jataí, passa a pertencer a São Jerônimo em 1938; em 1943 recebe a denominação atual e em 1947 foi novamente elevada à categoria de município (BONI, 2009, p.64).

credores britânicos do Brasil. Paralelamente à Missão Montagu, Lovat também tratou de interesses da empresa na qual era presidente, a *Sudan Cotton Plantation*, que estava passando por problemas no Sudão (SCHWARTZ, 2009, p.231).

Lord Lovat, então, visitou terras em São Paulo e Paraná para averiguar áreas à cotonicultura. Em 1924 volta à Inglaterra e funda a *Brazil Plantations Syndicate Limited* (BPSL), sediada em Londres e com um capital de 200 mil libras esterlinas. À administração da cultura do algodão no Brasil, Lovat, legou ao escocês Arthur Thomas, que desde o ano de 1919 exercia essa função nas empresas de Lovat no Sudão (SCHWARTZ, 2009, p.232).

A *Brazil Plantation* foi extinta devido aos prejuízos acumulados com o plantio de algodão, haja vista a queda do preço do produto e a baixa qualidade das sementes (CUNHA, 2005, p.62). Dessa forma

Num ajuste de planos, encerrou-se a Brazil Plantation, que deu lugar à Paraná Plantation Company Limited, cuja a subsidiária era a Companhia de Terras Norte do Paraná, pessoa jurídica brasileira sob direção de brasileiros, em maioria, para ser adquirente e revendedora das terras, em respeito aos melindres nativistas. [...] A CTNP tinha um capital inicial de 1.000 contos de réis (SCHWARTZ, 2009, p.233)

Posterior a aquisição das terras (entre 1925-27 foram 515 mil alqueires), a CTNP necessitava construir a infra-estrutura necessária para viabilizar o empreendimento, como o acesso às terras, portanto uma ferrovia era necessária. Foi adquirida, por meio de doação, a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná (CFSP/PR), que possuía um trecho que ligava Ourinhos (SP) a Cambará (PR). Segundo Müller (2001, p.100) com a aquisição da ferrovia era possível levar os trilhos às zonas de loteamento e assim a colonização assegurava a garantia de fretes à ferrovia ao passo que essa assegurava o fluxo contínuo de colonizadores para as frentes pioneiras.

Destarte faltava o mais árduo processo da empreitada, que era lotear e povoar toda a terra adquirida. O desbravar das terras inicia-se no ano de 1929 e no dia 21 de agosto um grupo formado por dez homens chega ao local onde está localizado o Marco Zero da cidade de Londrina. Atualmente no dia 21 de agosto e comemorado o “Dia do Pioneiro” na cidade.

O trabalho da CTNP fez a colonização do Norte do Paraná ser diferenciada de qualquer outro projeto já realizado no país. Diferentemente da

estrutura fundiária altamente concentradora, com a criação de grandes latifúndios, o que se observou na empreitada norte paranaense foi uma divisão de lotes de pequeno tamanho e uma disposição racional dos núcleos urbanos ao longo de uma faixa quase retilínea que se estende em sentido Leste-Oeste. Segundo Meira (2008, p.22)

O loteamento da região iniciou-se em 1933, com a divisão do extenso território em zonas de ocupação. Estas, por sua vez, foram divididas em glebas, reservadas para a localização de patrimônios e cidades. Enquanto os patrimônios e as pequenas cidades, distante cerca de 15 a 19 km entre si, funcionavam como pólos de apoio às propriedades rurais, as cidades maiores, planejadas como pólos regionais, seriam distribuídas hierarquicamente, a uma distância média de 100 km, ao longo do eixo viário principal.

A rodovia e a ferrovia foram construídas sobre o espigão divisor de águas dos rios Ivaí e Paranapanema, um topo largo e plano. As maiores cidades foram localizadas ao longo deste eixo: Londrina (1934), Maringá (1947), Cianorte (1953) e Umuarama (1955), distante cerca de 100 km uma das outras. Desta espinha dorsal ramifica as estradas secundárias que, “acompanhando os contrafortes, iriam depois se desdobrar nos caminhos vicinais, bem como receber os núcleos urbanos menores” (MÜLLER, 2001, p.102). Destarte, há uma grande proximidade entre as cidades, como expõe Bragueto (2007, p.36) “São 13 quilômetros de Londrina a Nova Dantzig (atual Cambé), 12 de Nova Dantzig a Rolândia e 15 quilômetros até Araçongas”.

Essa disposição das cidades ao longo do eixo central auxiliou a relação entre os municípios. A pequena distância permitiu um maior fluxo de pessoas e mercadorias, isto é, a integração que atualmente pode ser considerada como um dos fatores que permitem analisar a metropolização do espaço.

A ocupação das terras foi facilitada pela companhia. A divisão das terras foi realizada em loteamentos de pequena e média extensão, cuja compra podia ser financiada em até quatro anos (SWAIN, 1988, p26). A disposição dos lotes era outro atrativo, pois com formato de um filete, todos se alongam do espigão ao vale, isso é, têm um extremo voltado à estrada e o outro ao curso hídrico. Os tamanhos eram variados: de 1-5 alqueires ao redor dos núcleos urbanos; 5-10 alqueires para as áreas intermediárias; e mais de 10 alqueires as áreas mais afastadas, resultando em uma média de 16 alqueires de extensão (MÜLLER, 2001, p.102) (Figura 3).

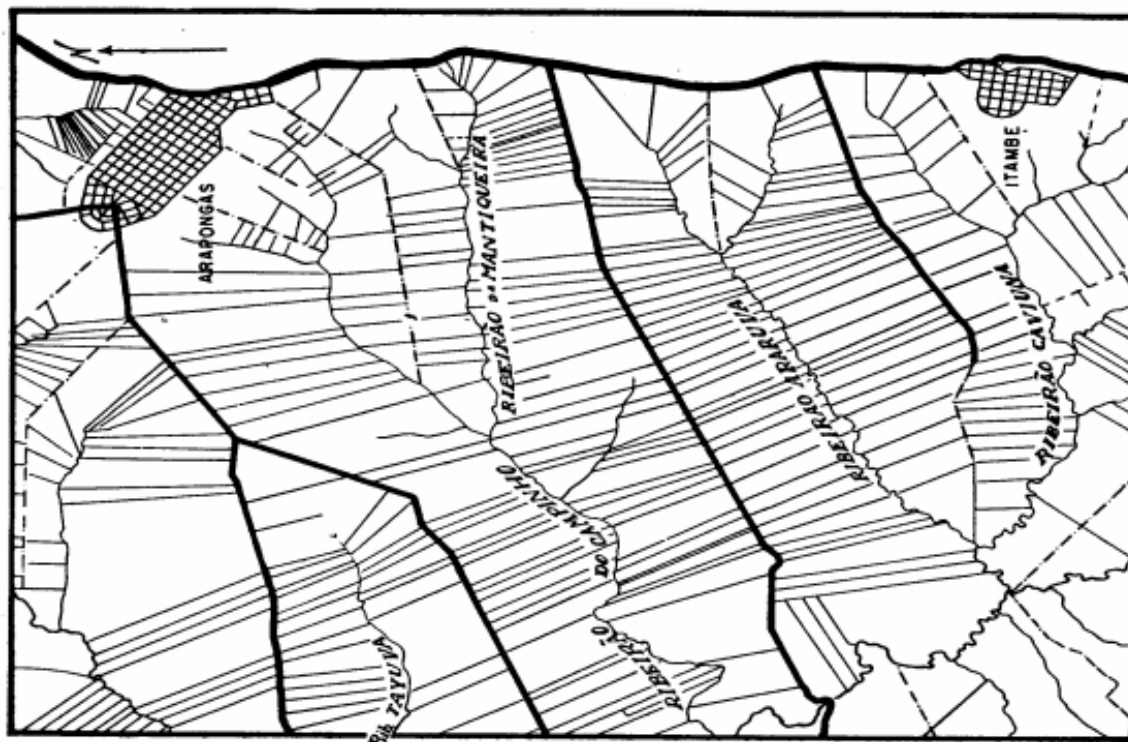


Figura 3 – Disposição dos lotes da Companhia de Terras do Norte do Paraná
Fonte: MÜLLER (2001, p.101).

Em 1939 alguns elementos influenciam a colonização do Norte do Paraná. Nesse ano, a *Paraná Plantations* perdeu a estrada de ferro que foi encampada pelo governo federal e passou a ser denominada “Rede de Viação Paraná-Santa Catarina” (RVPSC) (MÜLLER, 2001, p.102). Com o início da Segunda Guerra Mundial

Os conflitos no continente europeu foram uma variável importante para a colonização do norte do Paraná. Não só pela vinda de mais algumas centenas (ou mesmo milhares) de imigrantes, mas principalmente porque muitos deles, fugindo da guerra, trouxeram recursos vultosos e os empreenderam na agricultura, no comércio e na indústria da região. Por outro lado, essa variável determinou o fim do empreendimento inglês no estado. Para fazer frente às despesas da guerra, a Inglaterra exigiu a repatriação de seus investimentos no exterior e a CTNP foi vendida para um grupo de empresários paulistas liderados por Gastão Vidigal (BONI; SATO, 2009, p. 265).

Devido ao conflito na Europa o governo inglês passou a adotar uma política de resgate dos investimentos externos, por isso ordenou a venda da CTNP. Em 1944 ocorreu a venda da CTNP que passou a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), em 1953 (Figura 4). Essa companhia

mudou o nome, mas não suas políticas colonizadoras. Foi responsável pela colonização do Noroeste do Paraná, na região do Vale do Ivaí, compreendendo cidades como Cianorte, Umuarama, Paranavaí e Campo Mourão (MEIRA, 2008, p.24).

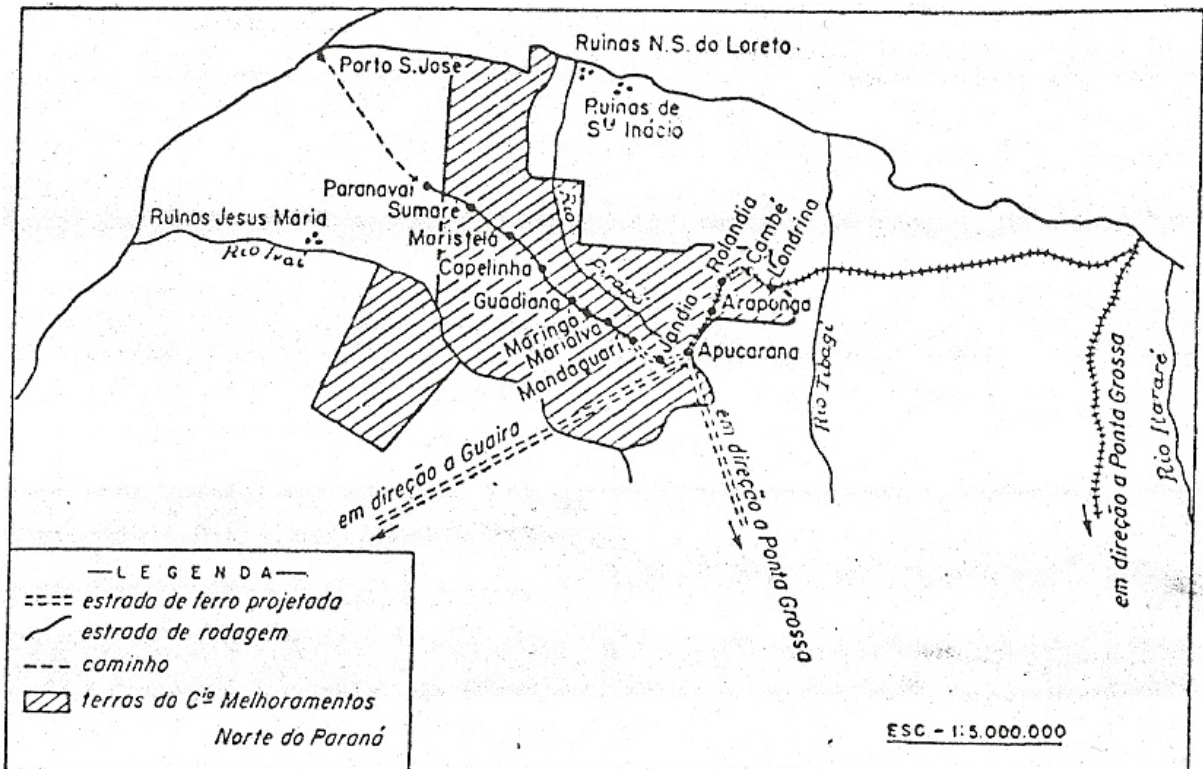


Figura 4- Localização das terras da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.
Fonte: CAMBIAGHI (1954, p.85).

Os projetos de colonização do norte do Paraná tiveram outro fator que foi fundamental: a propaganda realizada pelas companhias para atrair moradores. A imagem da região, tanto no Brasil como no exterior, era vendida sob o *slogan* de Nova Canaã ou Novo Eldorado. O discurso “Londrina Novo Eldorado/Londrina Nova Canaã”, insere-se dentro de um discurso mais abrangente o do Norte do Paraná como o Novo Eldorado. Concomitante ao desenvolvimento das atividades da CTNP, no final da década de 1930, o discurso do Norte do Paraná Novo Eldorado muda para Londrina Novo Eldorado.

Cunha (2005) defende a tese de que a construção do imaginário Londrina Metrópole, que se estrutura durante a década de 1970, é consequência

dessas representações que existiram desde os primórdios da construção da cidade sede da CNTP:

Desta forma, a tese que procuro defender é que a iniciativa de instituir a Região Metropolitana de Londrina se inscreve dentro de uma representação social 'Londrina Metrópole' que foi sendo construída ao longo do desenvolvimento da cidade de Londrina e região. Esta representação é consequência de outras representações que existiram desde a fase pioneira, nas décadas de 30 e 40 – e até mesmo antes dela – quando esta cidade já 'nasce' com o objetivo de ser centro regional da atuação da Companhia de Terras Norte do Paraná – CNTP. Na fase inicial, as representações 'Londrina Novo Eldorado' e 'Londrina Nova Canaã', passaram a ser construídas e propagadas com o objetivo de se divulgar para o Brasil e para o mundo as férteis terras do norte do Paraná. (CUNHA, 2005, p.17).

As propagandas realizadas enfatizavam a possibilidade de enriquecimento rápido aos que viessem para as novas terras. Uma das formas de enaltecer a fertilidade das terras era o uso de fotografias das grandes árvores, como as perobas-rosas. "O diâmetro dos troncos das figueiras era tão grande [...], que para abraçá-lo seriam necessários alguns homens de braços esticados de mãos dadas" (BONI; SATO, 2009, p.255).

Segundo Meira (2008, p.23):

Além do investimento em infra-estrutura, a CTNP também utilizava uma intensa propaganda em sua política de ocupação das terras no Norte do Paraná. Tanto a propaganda feita no Brasil, como a realizada no exterior, enfatizava a existência de uma região nova, que oferecia oportunidades de enriquecimento por suas terras férteis, além de suas condições climáticas e hidrográficas favoráveis às atividades agrícolas. Destacava-se também a facilidade na compra dos lotes rurais mediante o parcelamento no pagamento das terras adquiridas, bem como os subsídios oferecidos pela Companhia para as viagens e alojamento dos migrantes.

No Brasil as propagandas foram divulgadas, sobretudo, nos estados de São Paulo, Minas Gerais e no próprio Paraná; já no exterior os países em que a companhia mais investiu em propaganda foram a Alemanha, Itália, Polônia e Áustria (CUNHA, 2005, p.70).

Analisando os panfletos de propaganda da Companhia de Terras no período de 1930-1950, Molina e Santos (2008) demonstram que estes eram realizados carregados de imagens e símbolos que sempre remetiam a questão da fertilidade da terra, à ocupação pacífica, ao progresso e às riquezas do café. Panfletos dirigidos aos colonos exaltavam como fatores as potencialidades das terras da CTNP, como "*A SAÚVA, praga mais terrível das zonas cafeeiras do Brasil,*

Não EXISTE no Norte do Paraná e muito menos nas TERRAS DESTA COMPANHIA.” (MOLINA; SANTOS, 2008, p.3).

Os planos de investimento das companhias colonizadoras trouxeram um expressivo resultado. As condições naturais, a colonização racionalizada, a produção cafeeira e o discurso de uma terra prometida tornaram a região ímpar em crescimento populacional e econômico no contexto brasileiro, principalmente a cidade de Londrina.

A planta da cidade foi elaborada pelo engenheiro da CTNP, Alexandre Rasgulaeff, com um traçado simétrico, em formato de tabuleiro de xadrez. A proposta era de que a cidade abarcasse um contingente populacional de 25.000 habitantes, desses, um terço na área rural.

Com o desenvolvimento, Londrina é elevada à condição de município no ano de 1934. A chegada da ferrovia no ano seguinte e, assim como a realização das primeiras colheitas no município, faz a cidade crescer em população muito rapidamente. Prandini (1954, p.64-66) afirma que em 1935 a cidade tinha aproximadamente 700 casas; em 1936 são 1.120; em 1940 são 2.224; em 1944 a cidade contava com 3.709 prédios. No ano de 1950 a cidade já tinha mais de 6.000 prédios.

A população dos primeiros anos da cidade era predominantemente de paulistas. Dos 33.707 moradores no ano de 1950 havia 2.682 estrangeiros; os paulistas representavam cerca de 70% de toda a população brasileira do município.

O rápido crescimento de Londrina, já em 1940, ultrapassou os limites estabelecidos pelo plano urbanístico de Rasgulaeff, assim vilas, nas áreas onde outrora eram destinadas à produção agrícola, foram paulatinamente construídas.

O incremento populacional formou um importante contingente de consumidores, dessa forma, a cidade construída para ser um pólo centralizador da atividade agrícola passa também a ser um importante centro comercial. Segundo Meira (2008, p.27)

[...] na área central, proliferavam-se os estabelecimentos comerciais, sobretudo, com a instalação e atacadistas de gêneros alimentícios e de armarinhos, filiais de empresas paulistas, que vendiam seus produtos para viajantes e demais moradores da cidade. A paisagem do centro de Londrina denunciava mais que um crescimento espacial e demográfico. Seus equipamentos urbanos, em conjunto, traduziam também uma ampliação do mercado de trabalho por conta dos serviços e comércios **complementares**

às atividades agrícolas, além do aumento quanto à função administrativa e financeira da cidade – afinal, era em Londrina que se comercializava todo o excedente agrário da região.

Londrina em pouco tempo torna-se referência regional. Sobre sua função comercial no início da década de 1950, Prandini (1954, p.76) relata que

[...] não se limita a servir de mercado de abastecimento e de exportação para a pequena região agrícola à sua volta; suas transações comerciais atingem todo o norte paranaense ao mesmo tempo que mantém relações estreitas com São Paulo, Curitiba e Santos e Paranaguá.

A autora destaca ainda a importância econômica da cidade a partir das transações bancárias, que eram as maiores do norte do Paraná, e do comércio. Analisando a quantidade de casas comerciais na cidade, Prandini (1954, p.77) conclui “que só é explicável pelo extraordinário número de pessoas em trânsito diário, pois a sua população não comportaria tantas casas destes gêneros”. Nessa época Londrina já despontava como um importante centro regional do norte do Paraná.

Na década de 1950 a pujança da economia cafeeira foi abalada por eventos de fortes geadas, que ocorreram em 1953 e 1955. O impacto foi tamanho no campo que houve um deslocamento de muitos trabalhadores rurais que ficaram desempregados para a cidade de Londrina, implantando as primeiras favelas da cidade e uma expansão da malha urbana na direção oeste (TAVARES, 2001, p.81).

A diversificação e sofisticação do setor terciário foi outro motivo de crescimento populacional de Londrina na época. “Afinal, neste momento não se tratava apenas de atender uma demanda local e regional de origem basicamente agrícola, mas de servir com requinte a uma burguesia local que se formava desde a década anterior e que agora se consolidava pelos rendimentos da cafeicultura” (MEIRA, 2008, p.31).

Na década de 1960 a expansão da malha urbana de Londrina ocorre em direção à cidade de Cambé, “Desse modo, inicia-se um processo descontínuo na ocupação do solo urbano de Cambé, seguindo uma tendência já demonstrada, na década anterior, pela cidade de Londrina” (TAVARES, 2001, p.66). Com a construção da Rodovia PR-445 e a instalação da Universidade Estadual de Londrina essa tendência se acentua e atualmente as cidades se encontram conurbadas.

Durante a década de 1960 o governo brasileiro implementava um processo de modernização da agricultura ao mesmo tempo em que estimulava o crescimento industrial. No Paraná, Bragueto e Cunha (2002, p.34), afirmam que:

Paralelamente ao projeto em nível nacional de modernização da agricultura, intimamente vinculada ao desenvolvimento do setor industrial, houve uma preocupação por parte do governo paranaense quanto à industrialização do estado, uma vez que, no início dos anos 60, o Paraná apresentava uma indústria rudimentar, com predomínio dos produtos alimentares, que em 1959 representava 56,35% do valor da produção, e indústria da madeira com 17,15%.

Os estímulos à industrialização trouxeram modificações também no campo. Se no decorrer da década de 1950 os cafezais construíram uma soma de riquezas considerável aos produtores norte-paranaenses, na passagem de 1950-60 a produção era tanta que a superprodução devia ser estocada por falta de mercado, o que rebaixou o preço do produto.

Na década de 1960 os cafezais pouco produtivos foram eliminados a partir de programas subsidiados pelo Governo Federal. As áreas liberadas eram estimuladas a desenvolverem outras atividades como a de culturas alimentares e de produção de matérias-primas, com a utilização de maquinários e insumos. “A agricultura norte paranaense passava, então, a se reestruturar a partir de sua inclusão imediata no circuito industrial, seja como produtora de matérias-primas para transformação ou como consumidora de insumos e maquinários, transformando-se em excelente mercado para a indústria” (MEIRA, 2008, p.37). Os estímulos no campo visavam também à introdução da agroindústria, isto é, as relações pré-capitalistas da agricultura familiar que outrora constituiu a base produtiva da cafeicultura norte-paranaense, cediam paulatinamente espaço à introdução de relações capitalistas, ao passo que o campo ficava cada vez mais a mercê da indústria. Segundo Fresca (2004, p.184):

Essa subordinação da agricultura à indústria implicou, num primeiro momento, na transformação da base produtiva propriamente dita, sob a forma de tecnificação e aumento do uso de insumos com impactos diretos na produtividade da terra e do trabalho, tornando-a menos dependente dos recursos naturais e da força de trabalho. Como resultado, ocorreu a ampliação da produção de gêneros alimentícios e matéria-prima.

Os estímulos do Estado às modificações do campo trouxeram uma sensível modificação nas cidades que atualmente compõem a Região Metropolitana de Londrina. A utilização de máquinas e a introdução de novas culturas mecanizadas demandavam propriedades rurais de maior tamanho, dessa forma muitos produtores se viram pressionados a venderem suas terras e rumarem às cidades. A intensificação do capital no campo e a proletarização do trabalhador rural resulta na migração campo-cidade, como pode ser observado no Brasil e alhures. Como resultado de um mesmo processo tem-se a introdução da agroindústria, a tecnificação do campo e o aumento do número de moradores nas cidades.

Isto por um lado, acarreta a conformações de periferias urbanas, inclusive nas pequenas cidades e, por outro lado, traz um crescimento muito mais intenso da população nos centros maiores e nas cidades vizinhas a estes centros. Desta forma, enquanto na maioria dos municípios do Norte do Paraná, houve uma redução da população rural, a qual em parte foi absorvida pela área urbana, porém, não o bastante para impedir um decréscimo da população total, na Microrregião Geográfica de Londrina, o crescimento urbano foi de grandes proporções, o que, por um lado, fez com que também houvesse um acentuado crescimento da população total e, por outro lado, em termos relativos, este crescimento foi muito mais intenso nas cidades de Cambé e Ibiporã, do que no centro maior que é Londrina. (BRAGUETO, 1996, p.265).

Dessa forma, a década de 1970 veio a iniciar a formação de um aglomerado entre as cidades de Cambé, Londrina e Ibiporã. Tavares (2001, p.93) destaca que na década de 1960 a cidade de Londrina apresentou uma continuada e intensa expansão de seu tecido urbano, enquanto Cambé se expande não continuamente. Do núcleo central à periferia a leste (em direção a Londrina) é realizado um loteamento que entre ele e o centro, é deixado um grande vazio urbano.

Mediante essa análise fica evidenciado que não houve 'CO-nurbação'. Assim, o termo 'conurbação' não se aplica à forma de expansão do tecido urbano verificada entre estes dois municípios. Não obstante, o conceito de aglomeração urbana exprime o espaço de comutação diária entre as cidades, fenômeno este observado com muita intensidade [...] (TAVARES, 2001, p.93).

O crescimento da malha urbana de Londrina e Cambé acarretou na ocupação dos vazios próximos aos limites dos dois municípios, e atualmente é possível reconhecer a conurbação entre os mesmos. Braguetto (2007) reconhece

que atualmente existe um aglomerado urbano-industrial formado pelos municípios de Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas e Apucarana (Figura 5).

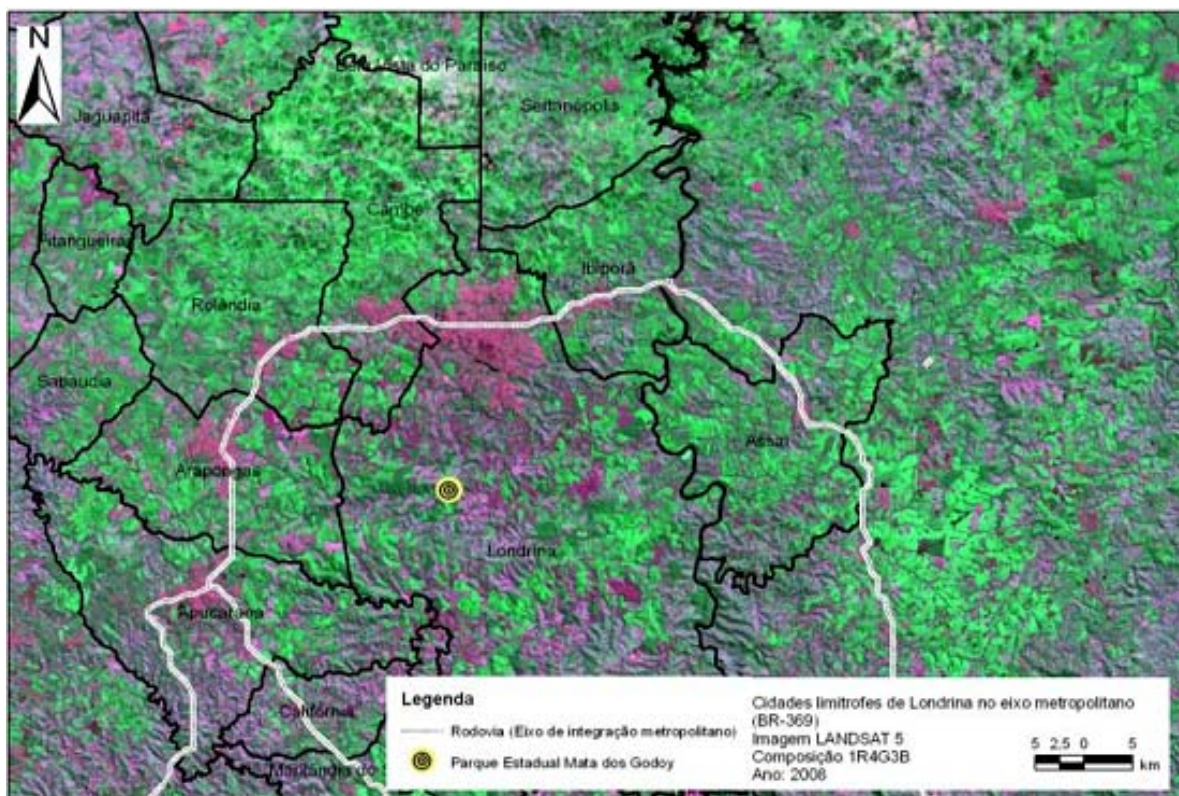


Figura 5- Aglomerado Urbano-Industrial de Londrina
Fonte: Polidoro, Takeda e Barros. (2009).

É possível observar a continuidade espacial que existe entre as cidades que Bragueto (2007) reconhece como o *aglomerado urbano-industrial de Londrina*. Tavares (2001) em seu trabalho discute as transformações e a integração do aglomerado formado pelas cidades de Ibiporã, Londrina, Cambé e Rolândia.

Os recortes realizados por esses autores diferem da regionalização realizada pelo IBGE, em 1989, que reconhece a microrregião geográfica de Londrina formada pelos municípios de Londrina, Cambé, Ibiporã e Rolândia. Em 1990 o município de Pitangueiras e, em 1996, o de Tamarana, são desmembrados de Rolândia e de Londrina, respectivamente e passam a integrar a microrregião geográfica de Londrina. O critério de definição do IBGE é o de regiões homogêneas, assim se assemelha ao recorte de Tavares e Bragueto, mas que foram definidos a partir de um escopo diferenciado do IBGE.

Os municípios que compõem a Região Metropolitana de Londrina são mais espaçados e com grau de integração menor que os definidos por Tavares (2001), Bragueto (2007) e pelo IBGE (1989). IPEA; IBGE; UNICAMP (2002) reconhece Londrina como uma aglomeração urbana que compreende os municípios de Ibiporã, Cambé, Apucarana, Araongas, Jandaia do Sul, Rolândia, Tamarana e Jataizinho.

Além dos recortes acima, com a construção do anel de integração formado pela rodovia BR-369 (vide figura 5), foi proposto o projeto de Consórcio Público Arco Norte, idealizado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL). Os municípios abarcados por esse consórcio são os mesmos que Bragueto (2007) identifica como pertencentes ao aglomerado urbano-industrial de Londrina, ou seja, o eixo formado por Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Apucarana e Araongas.

Sobre o Consórcio Público Arco Norte Polidoro; Takeda; Barros (2009) destacam que

O projeto visa, dentre outras atividades, a construção de um aeroporto de cargas na porção centro-norte do município de Londrina possibilitando dessa forma o desenvolvimento econômico alavancado pelo potencial agropecuário da região. [...] Londrina é o grande pólo centralizador da região, apresentando sempre os melhores índices sócio-econômicos, A RML possui contrastes maiores em seus índices quando comparado como o Arco Norte.

Esses trabalhos reconhecem a importância regional de Londrina e utilizaram critérios para estabelecer a integração entre os municípios. É perceptível que alguns municípios que foram inseridos na Região Metropolitana de Londrina não são citados como pertencente a uma mesma realidade urbana, como Sertanópolis ou Bela Vista do Paraíso. Esses municípios citados têm uma ligação histórica íntima, mas atualmente não dividem a mesma realidade urbana, ou melhor, não dividem essa realidade urbana com uma intensidade que denote a necessidade de constituir uma gestão e planejamento integrado com a cidade de Londrina, como será discutido no próximo tópico.

4.3 REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA: INSTITUCIONALIZAÇÃO, INTERAÇÕES E O CONSÓRCIO ARCO NORTE

O crescimento de Londrina e a formação da rede urbana do Norte do Paraná é o resultado do papel desempenhado pela Companhia de Terras Norte do Paraná que desde o início da colonização racionalizou a distribuição espacial das cidades, como visto em capítulo anterior. A proximidade das cidades favoreceu as trocas e os fluxos entre as cidades, assim como os pequenos lotes de terras que foram vendidos permitiram um maior adensamento populacional. O fim da pujança da economia cafeeira resultou em uma aglomeração de pessoas nas cidades, notadamente nos maiores centros da época, pois foram introduzidas culturas temporárias (soja, milho e trigo) com o uso de novas técnicas e tecnologias que favoreciam a concentração de terras.

No período da década de 1960-1970 o governo estimulava sobremaneira a modernização do campo, ao mesmo tempo em que as geadas desestimularam a continuidade da economia cafeeira.

Todas essas transformações influíram no desenvolvimento das cidades do norte do Paraná. Muitas entraram em decadência, devido ao êxodo rural, para outros centros num primeiro momento e, conseqüentemente, ao êxodo urbano, com a perda de sua população também na área urbana. Outras cidades passaram a crescer num ritmo mais acelerado, devidamente pelo afluxo dessa população migrante do Estado que passou a habitar suas periferias, como é o caso de Londrina (CUNHA, 2005, p.82).

O rápido crescimento das cidades resultou em um eixo dinâmico, principalmente entre as cidades do aglomerado Ibiporã-Londrina-Cambé. Em Maringá e cidades próximas, o mesmo processo pode ser observado, mesmo que com menor intensidade.

Essas aglomerações, que compõem um fenômeno espacial único, foram objeto de institucionalização por lei estadual [...] não incorporou a totalidade dos municípios que conformam a aglomeração, além de esbarrar numa inconveniência conceitual ao instituir uma unidade metropolitana num espaço onde ainda não se configuram características tipicamente metropolitanas (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2002, p.362).

A compreensão da formação deste fenômeno espacial perpassa historicamente do projeto Metronor – Metrôpole Linear do Norte do Paraná – que foi de iniciativa do governo do estado do Paraná visando implementar um projeto de desenvolvimento regional entre o eixo Londrina-Maringá. Tal projeto consistia na realização de um plano diretor que contemplasse o desenvolvimento econômico e o planejamento regional para o crescimento equilibrado entre as duas cidades. Segundo Boeira (2003, p.51) o projeto teve como objetivos: adequar o crescimento do eixo ao processo de desenvolvimento regional, estadual e nacional; otimizar o rendimento da economia urbana a partir da compatibilização das tendências do processo de desenvolvimento regional e de melhor aproveitamento das potencialidades encontradas no eixo e seu entorno; estruturar as funções urbanas para elevação dos padrões de urbanização e qualidade de vida; racionalizar os investimentos em infra-estrutura para reduzir os custos com a urbanização; maximizar o aproveitamento dos recursos naturais sem a destruição dos recursos naturais renováveis; e estabelecer um sistema integrado de gestão do processo de urbanização com a participação articulada dos diversos níveis decisórios envolvidos.

O projeto se inicia no ano de 1977 (e finda oficialmente em 1989) devido ao amplo crescimento econômico e populacional que o eixo apresentava nessa conjuntura.

[...] o planejamento regional esteve presente na região de Londrina e Maringá nessas duas décadas, 70 e 80, em decorrência do próprio dinamismo demográfico e econômico que esta região passou a ter nas duas décadas anteriores, 50 e 60. Este dinamismo, fruto do desenvolvimento regional capitaneado primeiramente pela cultura cafeeira e depois pelo desenvolvimento da agricultura como um todo, chamou a atenção do Governo do Estado que tomou a iniciativa de encampar este projeto que tinha por objetivo o desenvolvimento urbano e regional do eixo Londrina-Maringá (CUNHA, 2005, p.106).

O autor supracitado evidencia a importância do Projeto Metronor para a efetivação da construção de uma imagem de metrópole, tanto de Londrina quanto de Maringá, a partir dos estudos realizados sobre o eixo, já que estes consideravam, na década de 1970, que ambas as cidades começavam a apresentar contornos de estágios metropolitanos em desenvolvimento.

Foi a partir do projeto Metronor que se fortalece o processo de formação da imagem das duas regiões metropolitanas do norte do Paraná. O desenvolvimento do eixo era enaltecido pela mídia local e por aqueles que

participavam do projeto como uma rede que poderia, em poucos anos, ser totalmente urbanizada e comparável apenas as regiões de maior crescimento de algumas áreas dos Estados Unidos, como Los Angeles, por exemplo. De fato, a mídia local enaltecia o crescimento econômico e populacional do eixo, realizando um papel fundamental na construção da imagem da Londrina Metrôpole.

[...] os assuntos relacionados com o projeto Metronor passaram a ser vinculados pela mídia regional que via nesse projeto a concretização do expressivo desenvolvimento da região. Aqui defendemos a tese de que a representação Londrina Metrôpole surge nesse momento, sobretudo, pelas reportagens do principal jornal da região [...] (CUNHA, 2005, p.110)

De fato, mesmo com todo o destaque regional, Londrina não se apresenta como uma metrôpole. Bragueto (2007, p.5) considera que esta cidade historicamente “desempenha o papel de cidade média, apresentando relações intensas com outras cidades de porte maior, assim como com as cidades próximas, entre as quais Ibiporã, Cambé, Rolândia, Araçongas e Apucarana”. Silva (2007, p. 553), sobre as regiões metropolitanas de Maringá e Londrina, relata que

reforçam o entendimento de que se trata de aglomerações urbanas de caráter não-metropolitano. Estamos chamando de Regiões Metropolitanas as áreas oficialmente institucionalizadas, sendo que na prática, por serem criadas por intenções e finalidades políticas, distanciam-se das realidades prático-sensíveis que configurariam as metrôpoles.

Fresca (2004, p.241-142) sobre as Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá expõe que:

Estas áreas de aglomeração físico-territorial foram, na ótica do governo do Estado, transformadas em regiões metropolitanas em 1998 [...]. A região metropolitana de Londrina engloba as cidades de Londrina, Cambé, Jataizinho, Ibiporã, Rolândia e Tamarana e a de Maringá engloba Sarandi, Marialva, Mandaguari, Paiçandu, Ângulo e Mandaguari. A criação dessas ‘metrôpoles’ configura-se apenas em ato político, tanto que os Conselhos Deliberativos e Consultivos para gestão de ambas, ficaram sediados em Curitiba e, desde suas criações, não houve sequer dotação orçamentária. Importante esclarecer que entende-se aqui a criação destas regiões metropolitanas, apenas como recurso político à dotação de infra-estrutura básica às cidades referidas, sem que isto signifique efetivamente conformação de duas ‘metrôpoles’ no norte paranaense.

Contudo, essa região metropolitana foi a primeira do interior do país¹⁴, instituída pela Lei Complementar Estadual nº 81/1998, baseado nos artigos 21 a 26 da Constituição do Estado do Paraná. Primeiramente, a RML ficou delimitada pelos municípios de Londrina, Cambé, Jataizinho, Ibiporã, Rolândia e Tamarana. As cidades de Bela Vista do Paraíso e Sertãoópolis foram incluídas na RML através das Leis Complementares nº 86/2000 e nº 91/2002, respectivamente. Alguns setores sociais defendem atualmente a inserção de outras cidades na Região Metropolitana de Londrina: Apucarana, Arapongas, Califórnia, Jaguapitã, Marilândia do Sul, Pitangueiras e Sabáudia (Figura 6).

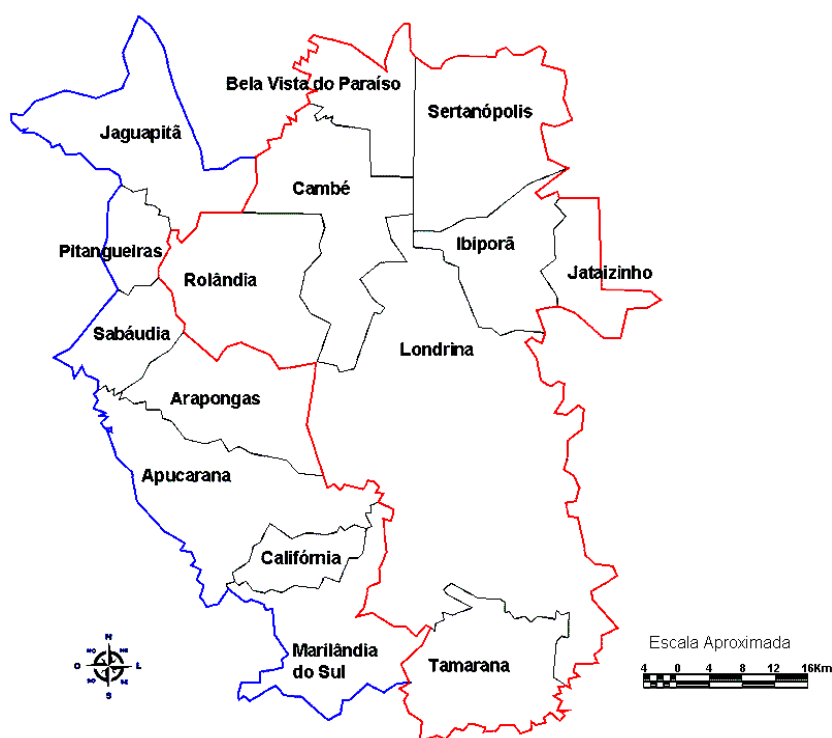


Figura 6 – Municípios da Região Metropolitana de Londrina. – Em vermelho os municípios previstos na Lei 81/1998 e em azul todos os pretensos a entrar.

Fonte: Base Cartográfica do IBGE. Elaborado pelo autor

Voltamos a frisar que a institucionalização das regiões metropolitanas é realizada envolvendo interesses políticos, às vezes não tão

¹⁴ Outras regiões metropolitanas foram criadas anteriormente afora aquelas da década de 1970, como a Região Metropolitana da Baixada Santista (1996), Região Metropolitana de Vitória (1995), Região Metropolitana de Aracaju (1995), Região Metropolitana de Natal (1997) e as extintas Regiões Metropolitanas de Florianópolis, Vale do Itajaí e Norte/Nordeste Catarinense (janeiro de 1998). Portanto, a RML foi a primeira instituída sem ter como cidade sede a capital de estado ou em área litorânea.

condizentes com a realidade local, incorrendo na admissão de Municípios que não têm uma identificação regional tão estreita com a região em detrimento de outros, que poderiam fazer parte. Sobre o assunto, Teixeira (2005, p.81), expõe que:

Neste aspecto, a polêmica em torno da institucionalização da região metropolitana, como simples divisão administrativa, está intimamente ligada ao questionamento de quem seria titular das funções públicas de interesse comum, ante a inexistência de uma pessoa dotada de personalidade jurídica de direito público que lhe faça as vezes. Aqui, vale registrar a disputa de poderes ou a omissão, em outros casos entre o Estado e os Municípios envolvidos na região urbana, para a prestação de tais encargos públicos à população interessada, levando em conta questões atinentes à autonomia desses mesmos entes.

Esse fato se faz presente, por exemplo, na Região Metropolitana de Londrina, onde os municípios de Bela Vista do Paraíso, Sertanópolis e Tamarana, têm uma integração com a cidade pólo menor do que Araçongas e Apucarana, que não foram incluídas na RML, assim como podemos observar em Cunha (2006, p.186):

A cidade de Apucarana, que tem um laço histórico com o eixo Londrina-Maringá, [...] constitui um elo importante deste eixo, acabou não fazendo parte de nenhuma das regiões metropolitanas destas duas cidades, pois, de fato, já visava à formação de sua própria região metropolitana, que incluía os municípios de Apucarana, Araçongas, Bom Sucesso, Cambira, Califórnia, Jandaia do Sul, Mauá da Serra, Marilândia do Sul, Marumbi, Novo Itacolomi, Rio Bom e Sabáudia.

É necessário dizer que a essência de uma região metropolitana vai além dos critérios técnicos, mas a institucionalização de novas RMs parece estar mais ligada propriamente ao *status* de modernidade do que na seriedade de realização de um ente administrativo voltado ao planejamento e gestão integrado, necessário para um crescimento regional mais equilibrado. Castro (2006, p.38) observa que a RM, em sua essência, constitui-se como:

uma construção institucional participativa, em que diferentes atores políticos se unem para o desenvolvimento de um planejamento regional integrado, seguindo o preceito de que a união de esforços e de recursos seria a resposta para a solução de problemas que extrapolam os limites territoriais dos municípios, estendendo seus efeitos para além das jurisdições locais.

Mesmo existindo no Paraná uma legislação específica sobre a criação de regiões metropolitanas, esse ato não impediu que os preceitos conceituais que foram delineados na lei não fossem seguidos na prática.

O Projeto de Lei Complementar nº. 408/91, que tinha como objetivo suprir esta lacuna de falta de regulamentação para a criação de regiões metropolitanas buscou definir “os conceitos Região Metropolitana, Aglomeração Urbana e Microrregião, mas pelo que podemos notar com relação a Região Metropolitana de Londrina, não deve ter sido considerada” (CUNHA, 2006, p.198).

O Projeto de Lei 408/91 definiu em seu artigo 1º, inciso I, que a

I - região metropolitana é a unidade regional com uma distribuição de bens e serviços que extrapola os limites da região e do Estado; configurada por uma mancha de ocupação urbana que transcende os limites de mais de um Município; com uma população urbana superior a 1.000.000 de habitantes; podendo conter um ou mais pólos (ULTAMARI & MOURA, 1994, p.133).

A precisão conceitual apregoada não foi considerada na institucionalização da Região Metropolitana de Londrina, assim como classificada na série histórica “Regiões de Influência das Cidades”, apesar de sua força regional não extrapolar os limites da região, tampouco tem uma população urbana superior a 1.000.000 habitantes.

O inciso II, do artigo 1º do Projeto de Lei 408/91, que trata da definição de aglomeração urbana enquadra melhor a realidade de Londrina:

II – aglomeração urbana é a unidade regional com uma distribuição de bens e serviços restrita a parcelas da própria região e Estado; configurada por uma mancha de ocupação urbana que transcende os limites de mais de um Município, podendo conter um ou mais pólos (ULTAMARI & MOURA, 1994, p.133).

Este descompasso entre a realidade urbana, legislação e o simbólico *status* metropolitano não é uma característica apenas do estado do Paraná. O estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2002) sobre a caracterização e tendência da rede urbana brasileira, dentre as classificações apontou a existência de aglomerações de caráter metropolitano e aglomerações urbanas de caráter não-metropolitano. Assim algumas cidades pólos de regiões metropolitanas do país foram classificadas como

pertencentes a aglomerações urbanas de caráter não-metropolitano, como Londrina e Maringá, por exemplo.

Ambos os conjuntos, caráter metropolitano e não-metropolitano, são sub-agrupados conforme categoria de pólos. Há também um terceiro conjunto, do entorno das regiões metropolitanas, chamadas de áreas de expansão ou colar metropolitano. Dentre as aglomerações urbanas metropolitanas existem as consideradas “globais”, que têm como pólo as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo; há as metrópoles consideradas “nacionais”, que têm como pólo as cidades de Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza e Curitiba, além da RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento) de Brasília; e as polarizadas por metrópoles regionais, Belém, Campinas e Goiânia. As aglomerações urbanas de caráter não-metropolitano são polarizadas por “centros regionais”, como a Região Metropolitana da Baixada Santista, Grande Vitória, Grande São Luís, Natal, Maceió, João Pessoa, Florianópolis e Londrina; e as regiões metropolitanas polarizadas por “centros sub-regionais”, como Maringá, Norte/Nordeste Catarinense (polarizada por Joinville), Vale do Itajaí (polarizada por Blumenau), Vale do Aço (polarizada por Ipatinga), RM Carbonífera (polarizada por Criciúma), RM da Foz do Rio Itajaí (polarizada por Itajaí) e de Tubarão (único pólo que não se enquadra nas categorias de centro regional ou sub-regional)¹⁵ (MOURA et.al., 2003, p.39-43).

A partir da não identificação de Londrina enquanto uma metrópole, primeiramente, à realização deste trabalho, foi intentada à construção de uma crítica a existência da COMEL (Coordenação da Região Metropolitana de Londrina), mesmo porque, ao início do trabalho, a lei Complementar Estadual nº 81/1998, que instituiu a Região Metropolitana de Londrina não havia sido colocada em prática. Apenas em 2007 foi criado o escritório da COMEL. Destarte, pairava a questão: qual a importância da existência de uma lei que visa solucionar um problema de planejamento urbano regional sem que venha a ser aplicada? De fato, a morosidade em colocar em prática a região metropolitana deixava em julgo a pertinência de sua existência. O foco da crítica foi modificado a partir da constatação: Londrina não é uma metrópole, mas tem legalmente reconhecida sua região metropolitana; a função de existência de uma região metropolitana é meramente administrativa; há problemas urbano-regionais reconhecidos dentre os municípios que fazem parte da

¹⁵ As Regiões Metropolitanas de Santa Catarina foram extintas em 2007.

COMEL, notadamente no eixo que Bragueto (2007) reconhece como aglomerado urbano-industrial de Londrina ou dos municípios que formam o Consórcio Arco Norte, isto é, Londrina, Ibiporã, Cambé, Rolândia, Arapongas e Apucarana.

É possível reconhecer, então, que há um processo de metropolização em curso nesse eixo. Levando em consideração que esse processo é advindo de uma reestruturação do espaço da rede de cidades que já se encontram com alto grau de urbanização, é possível observar novas complexidades entre as cidades. Para as análises, foram considerados os municípios da RML e aqueles que têm interesse em ser inseridos na mesma, pois, como foi exposto, é entre o eixo que se estende de Ibiporã a Apucarana que existe a maior complexidade urbano-regional. Comparando a densidade demográfica dos municípios com sua população total, podemos perceber que este eixo apresenta maior intensidade (Figura 7).

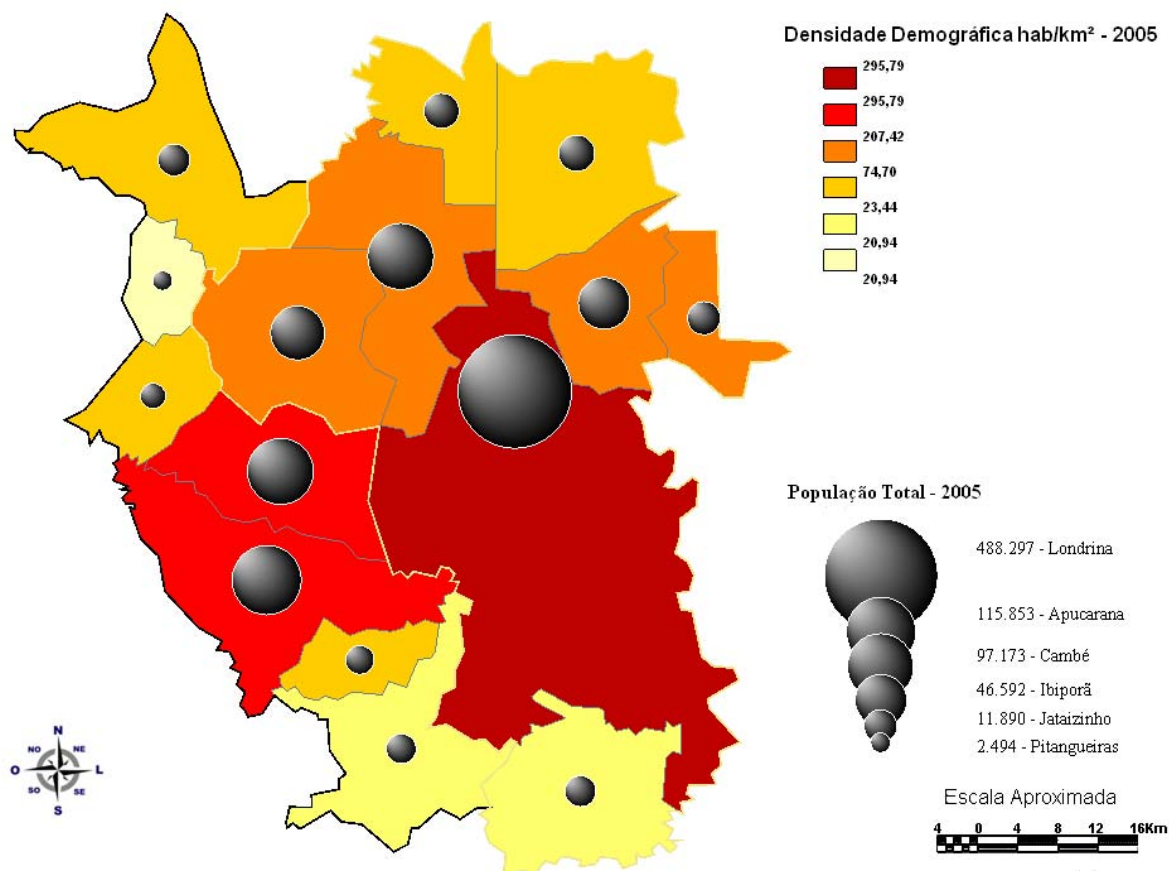


Figura 7 – Relação entre a densidade demográfica e a população total
Fonte: Base Cartográfica e dados do IBGE. Elaborado pelo autor

É possível notar que Londrina tem um destaque proeminente, seguida dos municípios de Apucarana e de Arapongas quanto à densidade demográfica. Ibiporã, Cambé e Rolândia aparecem com um índice intermediário e é interessante notar que Jataizinho, apesar de sua pouca população, devido à pequena área do município, apresenta uma densidade demográfica comparável aos outros três municípios citados. Tamarana, Marilândia do Sul e Pitangueiras apresentam os menores índices.

O eixo apresenta também os maiores índices de urbanização (Figura 8). É possível observar, a partir do mapa de tendência, que as áreas mais escuras compreendem mais de 90% de pessoas morando nas cidades.

É possível notar que a cidade de Bela Vista do Paraíso apresenta um grau de urbanização maior que a cidade de Rolândia. Contudo, essa diferença é de dois pontos percentuais (Bela Vista do Paraíso tem 92,21% de urbanização, enquanto Rolândia tem 90,37%).

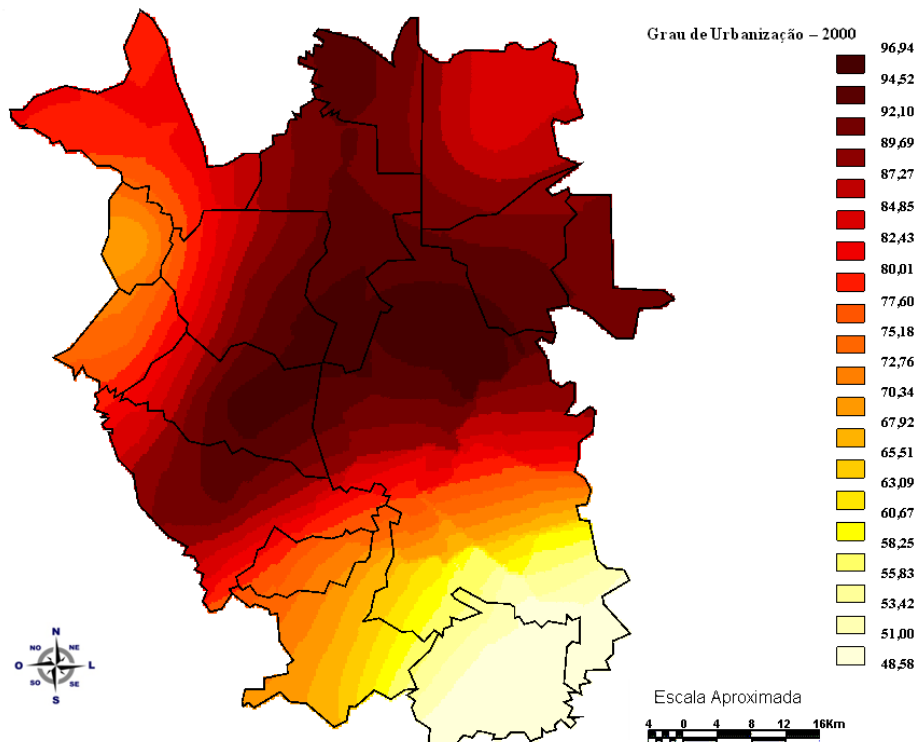


Figura 8 – Mapa de tendência de concentração do Grau de Urbanização
Fonte: Base Cartográfica e dados do IBGE. Elaborado pelo autor

Considerando o mapa de tendência do grau de urbanização dos municípios, o eixo daqueles que formam o Consórcio Arco Norte apresenta uma concentração que se estende por esses municípios. Os municípios mais ao sul e a noroeste apresentam os menores índices, o que pode ser notado a partir das cores mais claras; chegando Tamarana apresentar 48,58% de população urbana.

Outro fator que evidencia a importância de considerar esses municípios para o planejamento urbano regional é a taxa de população ocupada nos diferentes setores de atividade econômica.

Comparando a taxa de urbanização como o percentual de trabalhadores ocupados na agricultura é possível observar que há um padrão, entre essas duas variáveis (Figura 9). Os municípios de Tamarana, Marilândia do Sul e Pitangueiras apresentam as maiores taxas de população ocupada no setor primário da economia, enquanto Londrina, Cambé e Arapongas apresentam as menores taxas.

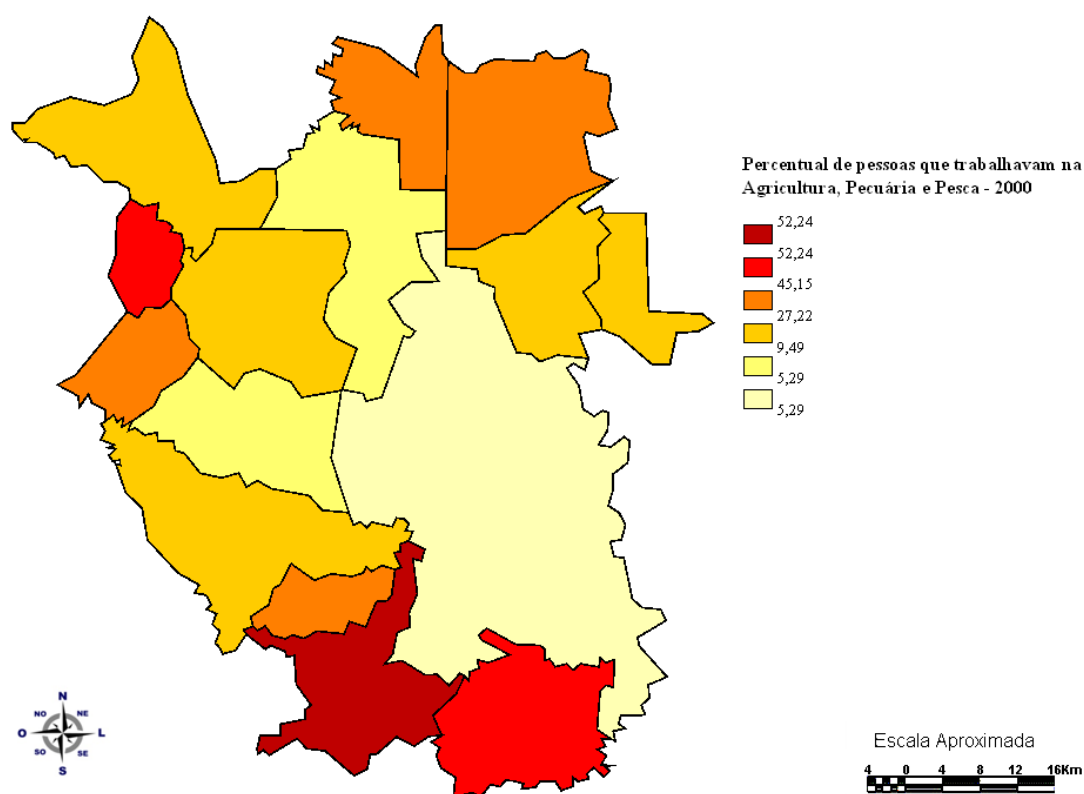


Figura 9 – Mapa de Percentual de Trabalhadores na agricultura, pecuária e pesca em 2000.
Fonte: Base Cartográfica e dados do IBGE. Elaborado pelo autor

Contudo, ao levarmos em consideração o valor adicionado bruto da agricultura é possível notar que em valores totais o município de Londrina apresenta o maior destaque dentre todos os municípios (Figura 10).

As cidades com menor percentual de população ocupada no setor primário apresentam destaque quanto à população ocupada na indústria ou serviços (Figura 11, 12 e 13).

Pode ser notado que quanto ao percentual de população que trabalha na indústria, a cidade de Arapongas apresenta o maior índice. Essa cidade se destaca como o maior pólo moveleiro da região sul do país. O eixo que Braguetto (2007) considerou como a aglomeração urbano-industrial de Londrina apresenta os maiores índices de população percentualmente empregada na indústria. Contudo, a cidade de Londrina apresenta maior índice percentual de pessoas empregadas no comércio e serviços, o que demonstra a importância dessa cidade como pólo atrativo de pessoas em busca de serviços de saúde, educação e comércio.

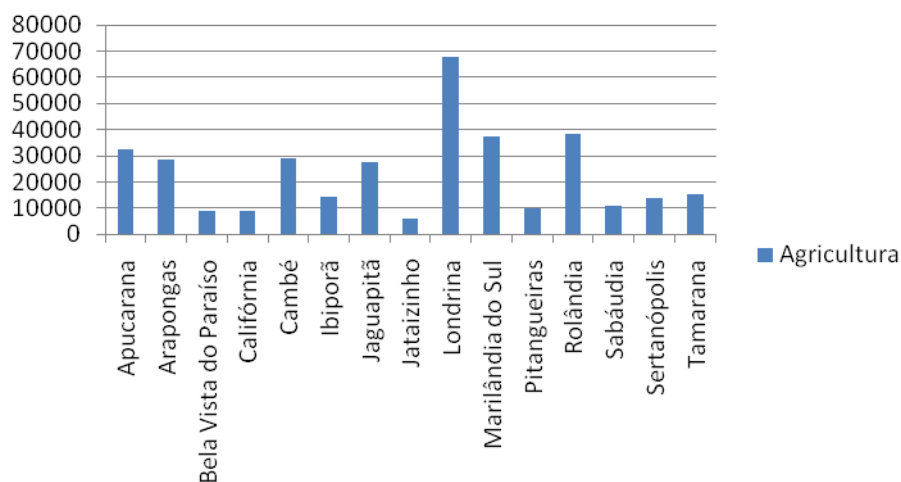


Figura 10 – Valor Adicionado Bruto da Agricultura – 2006 (em Mil Reais)

Fonte: IBGE Cidades@

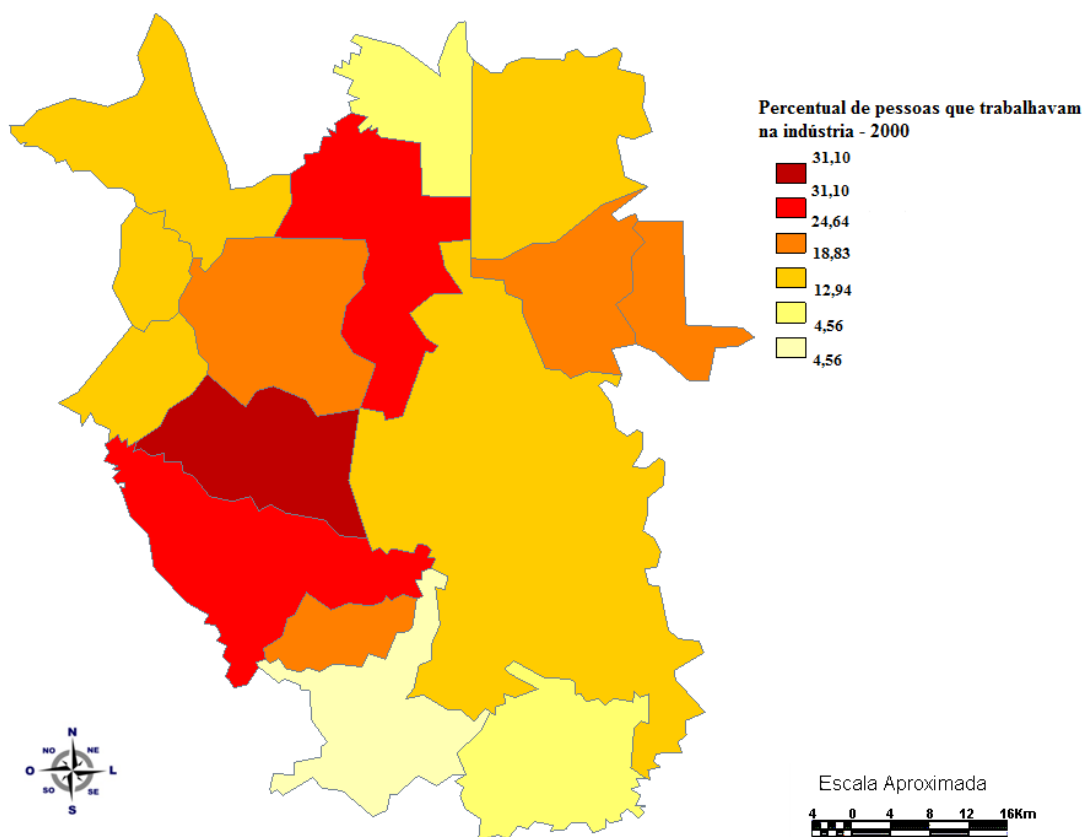


Figura 11 – Mapa de Percentual de Trabalhadores na Indústria em 2000.
Fonte: Base Cartográfica e dados do IBGE. Elaborado pelo autor

As taxas de pessoas empregadas na indústria auxiliam a evidenciar que o eixo das cidades do Consórcio Arco Norte, ou do Aglomerado Urbano-Industrial de Londrina, apresenta um maior dinamismo em relação aos demais municípios. O contraste entre os municípios que se estendem de Ibiporã até Apucarana é relativamente menor do que entre os demais que se encontram no entorno.

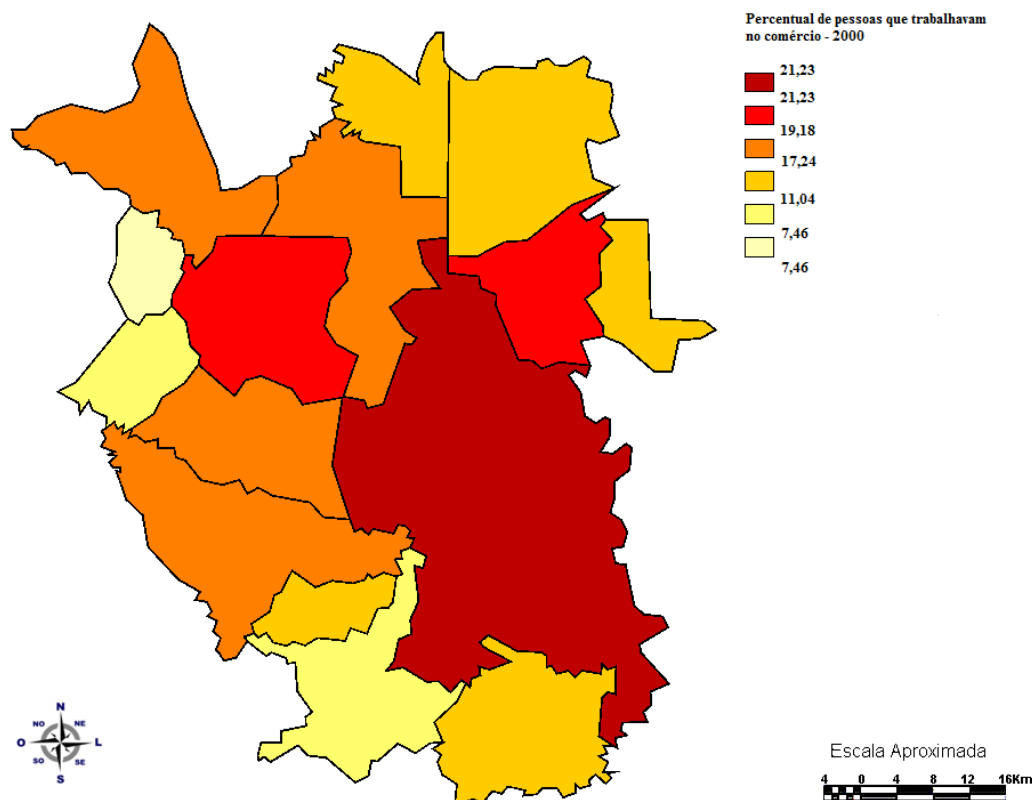


Figura 12 – Mapa de Percentual de Trabalhadores no comércio em 2000.
Fonte: Base Cartográfica e dados do IBGE. Elaborado pelo autor

Os valores adicionados pela indústria e comércio nos municípios em análise também apresentam uma concentração no decorrer do eixo do Consórcio Arco Norte, como pode ser observado na Figura 14.

A cidade de Londrina se destaca em relação às demais, tanto no valor adicionado bruto da indústria e principalmente quanto ao valor adicionado pelo setor de serviços, o que enfatiza a importância regional da cidade sede da RML perante aos outros municípios. Dessa forma, o destaque econômico reflete diretamente nos valores de PIB (Figura 15). Observa-se que há um grande contraste entre os municípios do Consórcio Arco Norte e os demais municípios.

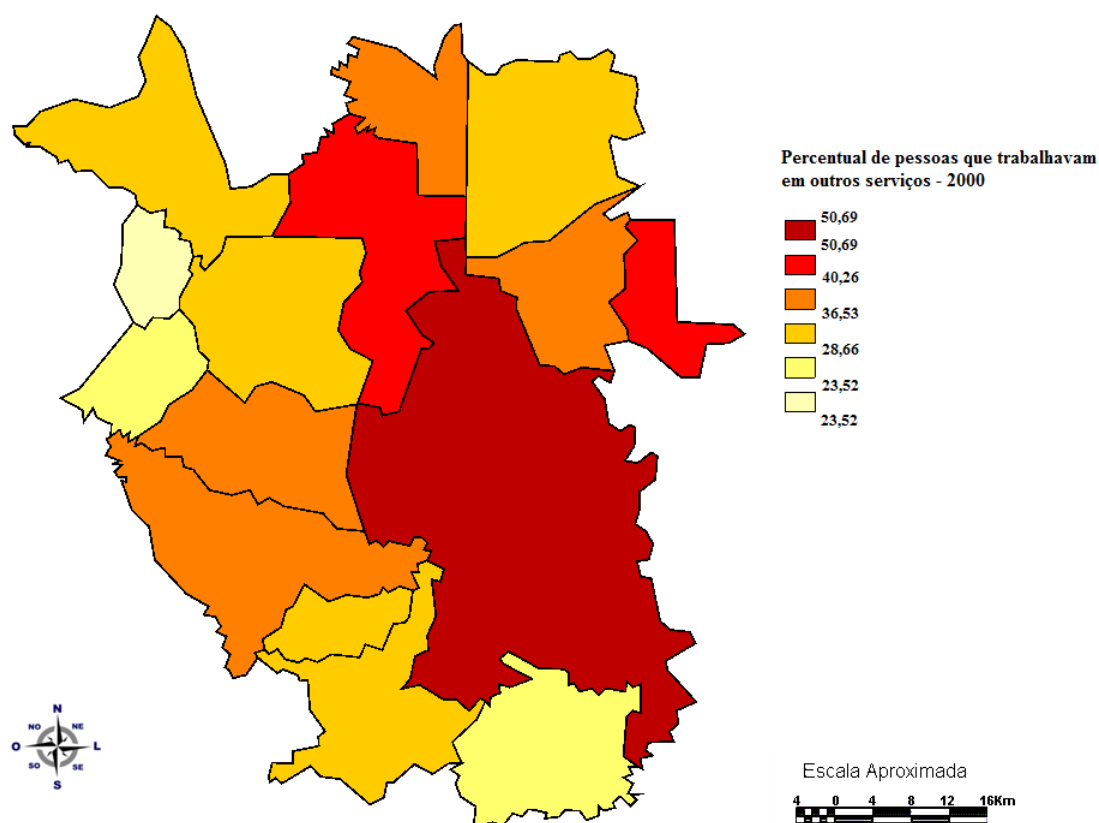


Figura 13 – Mapa de Percentual de Trabalhadores em outros serviços em 2000.
Fonte: Base Cartográfica e dados do IBGE. Elaborado pelo autor

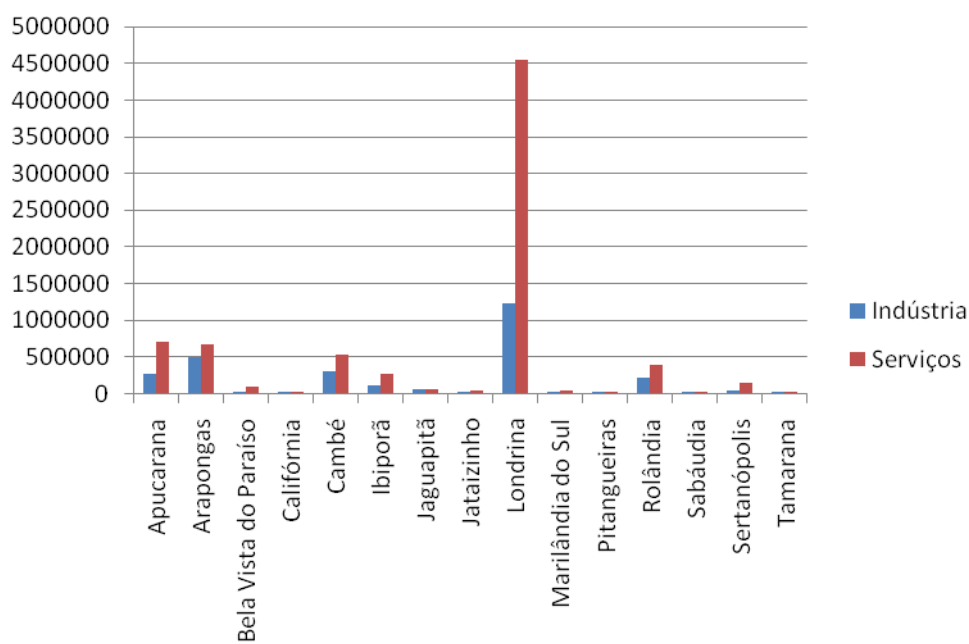


Figura 14 – Valor adicionado Bruto da Indústria e Serviços 2006 (em Mil Reais)
Fonte: IBGE Cidades@

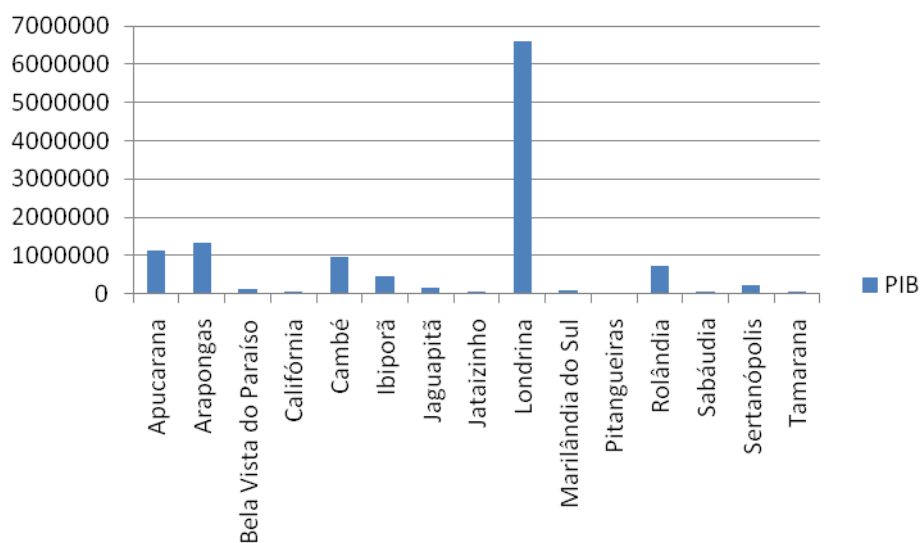


Figura 15 – Produto Interno Bruto – 2006 (em Mil reais)
Fonte: IBGE Cidades@

A figura 15 demonstra a diferença de produção de riqueza entre os municípios analisados.

Incorre que a especialização de Londrina nos setores de serviços, em comparação com os outros municípios, acarreta em um fluxo de pessoas que se deslocam ao trabalho, estudo ou a procura de serviços mais especializados, como saúde e comércio. E é justamente essa a discussão que está sendo realizada com mais afinco atualmente.

As reuniões da Coordenadoria da Região Metropolitana de Londrina (COMEL), como registrado nas atas de 15/05/2007, 05/06/2007 e 02/07/2007, foram realizadas com a presença de prefeitos e/ou seus representantes, para relatar a problemática que envolve o transporte intra-metropolitano, contudo sem avanços práticos ainda, pois atualmente estão em fase de estudo e levantamento dos anseios dos municípios sobre o assunto.

Os deslocamentos pendulares carecem de atenção por parte dos responsáveis pelo planejamento para que o desenvolvimento urbano-regional não ocorra de forma caótica como nos maiores centros urbanos brasileiros.

Uma distinção teórica é preeminente no diz respeito ao fenômeno. Quanto à utilização do termo são poucas as discussões teóricas encontradas na bibliografia consultada, podendo ser encontrados trabalhos que utilizam *mobilidade pendular*, *migração pendular* ou *deslocamento pendular*. É importante realizar um

adendo sobre o termo migração pendular, pois a migração sugere mudança domiciliar, o que não é compatível com o fenômeno analisado.

Há um certo consenso, atualmente, entre os estudiosos de população, sobre o fato de que os deslocamentos pendulares não devem ser considerados “migração”, pois os dois fenômenos possuem conceitos distintos. A migração envolve a mudança de residência e os movimentos pendulares têm como principal característica os deslocamentos entre diferentes municípios de residência e de trabalho [...] (ÂNTICO, 2004, p.5 – nota de rodapé)

Neste trabalho utilizamos o termo deslocamento pendular por ser o mesmo adotado pelo IBGE. Os dados da pesquisa por amostragem do Censo Demográfico do IBGE de 2000 “oferecem números relevantes: no Brasil, 7,4 milhões de pessoas trabalhavam ou estudavam fora do município de residência – o que representa 6,66% das pessoas que trabalhavam ou estudavam” (MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005, p.125) e normalmente a discussão sobre o tema está associado à expansão da metrópole, sua área de influência em relação ao centro de mercado de trabalho (ERVATTI; JARDIM, 2006, p.2). No caso das RMs é notório que a grande maioria dos deslocamentos ocorre em direção ao pólo (MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005, p.126).

Os deslocamentos pendulares são resultantes, dentre outros fatores, da carência de equipamentos de saúde em alguns municípios. Dessa forma, as pessoas deslocam-se para os maiores centros em virtude das necessidades de atendimento médico. No gráfico 5 é possível observar a concentração de estabelecimentos de saúde e número total de leitos dos municípios em análise.

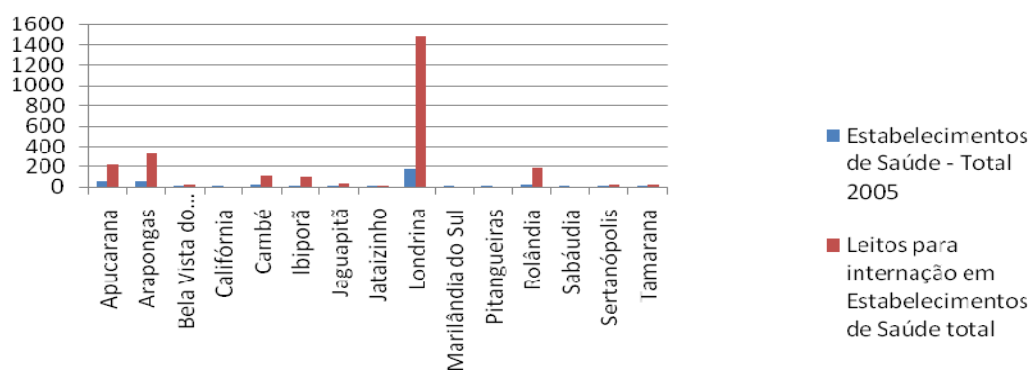


Figura 16 – Estabelecimentos de Saúde e leitos para internações em estabelecimentos de Saúde (Total – 2005).

Fonte: IBGE Cidades@

A análise da Figura 16 demonstra que os municípios que dispõem de maior quantidade de estabelecimentos de saúde, assim como de leitos para a internação, são aqueles que pertencem ao Eixo Urbano-Industrial de Londrina ou ao Consórcio Arco Norte (ver tabela 7).

Londrina pode ser identificada como referência regional em saúde. Dentre os municípios analisados, a cidade sede da RML conta com aproximadamente 45% dos estabelecimentos de saúde e 58% do total de leitos para internação.

Esses dados nos permitem deduzir a respeito do fluxo dos deslocamentos de pessoas dos municípios menos especializados em saúde para os mais especializados, assim como enfatiza o destaque regional dos municípios do eixo formado entre os municípios de Ibiporã a Apucarana.

Tabela 7 – Estabelecimentos de Saúde e Número de Leitos para Internação

Município	Estabelecimentos de Saúde (Total - 2005)	Leitos para internação em Estabelecimentos de Saúde (Total – 2005)
Apucarana ¹	57	221
Arapongas ¹	58	326
Bela Vista do Paraíso*	10	23
Califórnia**	6	0
Cambé ²	24	110
Ibiporã ²	14	103
Jaguapitã**	5	36
Jataizinho*	4	15
Londrina ²	176	1482
Marilândia do Sul**	6	0
Pitangueiras**	1	0
Rolândia ²	21	187
Sabáudia**	2	0
Sertanópolis*	5	26
Tamarana*	4	22
Total	393	2551

* Municípios integrantes da atual RML

**Municípios que intentam integrar a RML

¹Municípios que pertencem ao Consórcio Arco Norte

²Municípios integrantes da atual RML e Consórcio Arco Norte

Fonte: IBGE Cidades@

A complexidade do fenômeno dos deslocamentos pendulares tende a aumentar conforme aumentam as possibilidades e necessidades de deslocamentos da população, notadamente em decorrência da complexidade das técnicas que permitem a realização de atividades que ora se restringiam a um único local podem, devido à melhoria dos transportes e dos sistemas viários, se localizarem em outro. Por exemplo, os fatores de localização industrial hoje são menos restringíveis que há décadas passadas, pois na atual conjuntura uma indústria não necessariamente precisa estar muito próxima às fontes de matérias-primas ou então do mercado consumidor. É possibilitada a instalação em um ponto estratégico intermediário entre ambos, obedecendo a uma lógica que possibilita maior lucro.

Através da ampliação das redes de transporte e da modernização da comunicação é possibilitada a criação de condições de maior fluxo, o que denota uma infra-estrutura capacitada a abarcar essas mudanças. Esse fluxo, que deve ser entendido como não apenas como fluxo de pessoas, mas também de capital, mercadoria, serviços, assim como a comunicação deve ser considerada em sentido amplo, resulta na possibilidade da escolha do local de moradia a uma grande distância do local de trabalho, por exemplo. Uma rede viária de qualidade permite que haja a escolha, por alguns, de trabalhar ou estudar em uma grande cidade e optar pela moradia em uma cidade próxima de menor tamanho, onde os índices de violência são relativamente mais baixos, não há problemas de engarrafamentos, e que possam criar seus filhos sem as maiores preocupações que as cidades grandes impõem.

Contudo os deslocamentos pendulares não são apenas uma escolha dos mais aquinhoados, mas como os aluguéis são mais baixos normalmente em cidades com menor número de habitantes (pela própria lógica da oferta e da procura), populações menos aquinhoadas podem se ver inseridas no fenômeno do deslocamento pendular também por necessidade. A oferta de empregos em centros menos populosos também tende a ser menores, assim como os salários. Dessa forma, os deslocamentos pendulares não são prioridades de uma classe ou outra, mas a forma como ela ocorre sim, pois aos mais economicamente favorecidos existe a possibilidade do deslocamento individual em veículo próprio, o que não ocorre com aqueles que não podem comprar nem manter a manutenção de um veículo

automotivo, havendo a necessidade de se deslocarem utilizando os sistemas públicos de transporte que, não raramente, são precários.

Com a popularização dos automóveis e aumento da frota de ônibus o fator tempo pode ser mais importante que os custos dos transportes. Deslocamentos dentro de uma cidade onde o trânsito normalmente é lento e engarrafado pode levar mais tempo que se deslocar de uma cidade à outra, como o estudo de Miglioranza (2005, p.55) aponta sobre a cidade de Valinhos, pertencente à Região Metropolitana de Campinas: “[...] modernas rodovias permitem rápido acesso às cidades próximas e sem problema de engarrafamento. Em muitos casos, o deslocamento de Valinhos a Campinas ou de Valinhos a São Paulo é mais rápido do que o deslocamento dentro destas grandes cidades”.

Mesmo que o trânsito na região metropolitana de Londrina não seja tão complexo como da Região Metropolitana de Campinas ou da Região Metropolitana de São Paulo é relevante enfatizar que incômodos com o trânsito lento em horários de pico são perceptíveis tanto no interior da cidade de Londrina, quanto na BR-369. Internamente, nos horários de maior movimento no trânsito, observam-se pontos de fluxo lento, notadamente nas maiores avenidas e locais de acesso às universidades com maior número de estudantes. A imagem pública de Londrina abarca em seu discurso o elemento *trânsito expressivo*, como podemos observar através da pesquisa de Cunha (2005, p.37):

Desta forma a imagem pública da cidade de Londrina, objetivada pelas entrevistas, gerou um discurso do sujeito coletivo que pode ser entendido da seguinte forma: “A cidade de Londrina é vista como uma grande cidade, de comércio forte e *trânsito expressivo* onde os elementos mais marcantes são o Lago Igapó, o Shopping, a Catedral e a Av. Higienópolis”. (itálico do autor, grifo nosso).

As rodovias que interligam as cidades da RML, mesmo não sendo de baixa qualidade, de forma alguma merecem amplos elogios. A afirmativa se justifica, pois elas se encontram em bom estado de conservação, mas a infraestrutura não abarca com qualidade a demanda. As ligações entre as cidades são realizadas por rodovias não duplicadas (com exceção da ligação entre Londrina-Ibiporã e da BR-369 até Apucarana) ou com pequenos trechos duplicados e normalmente com alto fluxo de caminhões, principalmente na época da colheita de

soja. Este cenário tende se tornar cada vez mais complexo com o crescimento das cidades, destarte é mister a atenção do poder público para com o sistema viário.

A tabela 8 demonstra a quantidade de automóveis dos municípios em análise:

Tabela 8 – População estimada em 2009, total de Veículos, relação de automóveis para cada 100 habitantes por município

Município	População estimada em 2009	Total de Veículos – Tipo automóvel, caminhonete e motocicleta	Quantidade de Automóveis para cada 100 habitantes
Apucarana ¹	121290	42.625	35
Arapongas ¹	103025	40.565	39
Bela Vista do Paraíso*	15496	5.021	32
Califórnia**	7767	2.756	35
Cambé ²	97329	30.611	31
Ibiporã ²	47514	14.434	30
Jaguapitã**	12414	3.267	26
Jataizinho*	11604	3.158	27
Londrina ²	510707	219.262	43
Marilândia do Sul**	9197	2.769	30
Pitangueiras**	2822	769	27
Rolândia ²	56352	18.899	34
Sabáudia**	5442	1.853	34
Sertãoópolis*	16103	5.328	33
Tamarana*	11577	2.987	26
Total	1.028.639	394.304	38

* Municípios integrantes da atual RML

**Municípios que intentam integrar a RML

¹Municípios que pertencem ao Consórcio Arco Norte

²Municípios integrantes da atual RML e Consórcio Arco Norte

Fonte: IBGE Cidades@

Os dados da tabela permitem uma idéia geral sobre a quantidade de veículos dos municípios em análise. É interessante notar que a relação entre a quantidade de veículos para cada 100 habitantes tem uma variação relativamente pequena entre os municípios, salvo a cidade de Londrina, que tem um número muito mais alto (43) e Tamarana, Jaguapitã e Jataizinho (26, 26, 27, respectivamente) que têm o valor menos expressivo.

Importante para a análise, também, é levar em consideração o transporte de passageiros pelas linhas de ônibus metropolitanos, pois possivelmente a maioria dos deslocamentos ocorra por sistema de transporte coletivo. Deve-se estar atento, portanto, que a otimização do transporte coletivo entre os municípios é de grande importância para que diminua o deslocamento individual por veículo próprio, pois a utilização do transporte coletivo diminui o tráfego, além de reduzir a quantidade de poluentes lançados pelos motores automotivos.

Segundo o Censo Demográfico do IBGE de 2000, a análise dos movimentos pendulares segundo Região Metropolitana Institucionalizadas, Regiões Integradas de Desenvolvimento a Aglomerações Urbanas e Entorno de Capitais de Estado no Brasil foi contado um total de 4.894.957 de pessoas que trabalhavam ou estudavam em outro município, sendo que deste total apenas 543.845 pessoas se deslocavam dos pólos, contra 4.351.112 das demais cidades, o que percentualmente representa 1,99% dos moradores dos pólos contra 21,34% das demais cidades.

Na Região Metropolitana de Londrina, em 2000, as cidades que mais apresentavam o deslocamento pendular foram Cambé e Ibiporã (Figura 12)

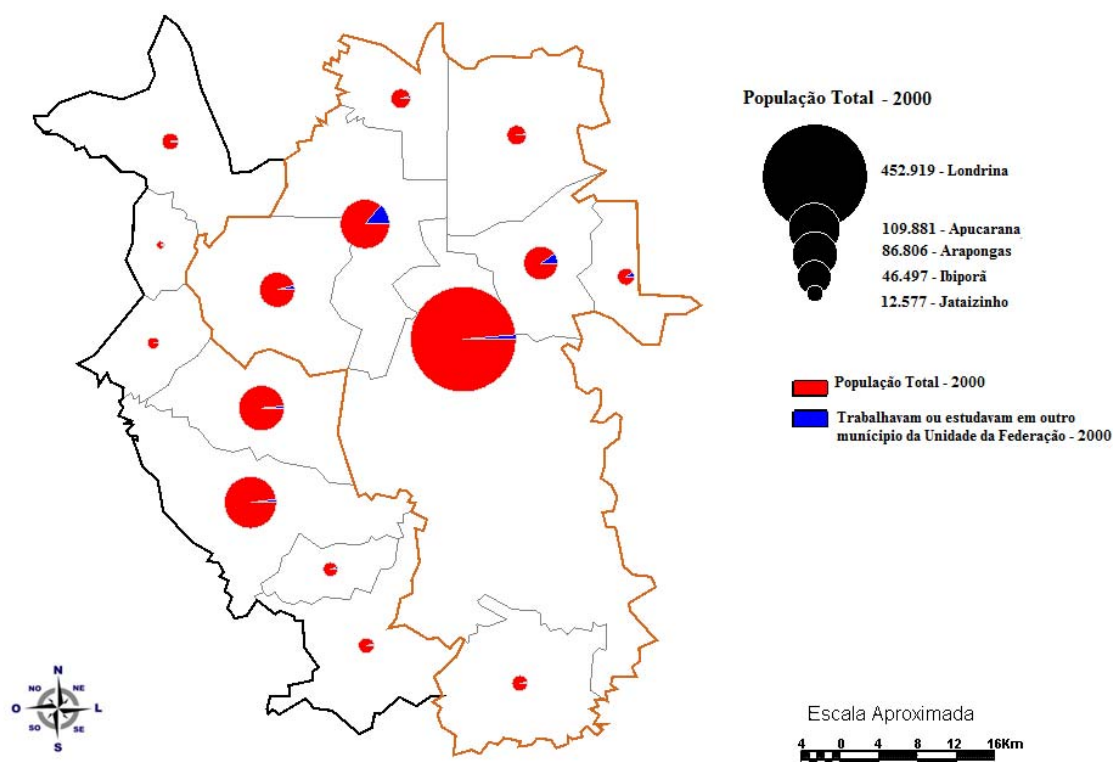


Figura 17 – Trabalhadores que se deslocavam para estudo ou trabalho em 2000.
Fonte: Base Cartográfica e dados do IBGE. Elaborado pelo autor

Destarte, como pode ser observado na Lei Complementar nº 81/1998 em seu artigo 5, os transportes e os sistemas viários reputam-se como serviços de interesse metropolitano e desde a criação da RML pouco ou quase nenhum avanço foi feito no planejamento integrado, não apenas no tocante aos transportes e sistemas viários.

A partir do que foi exposto até então, pode-se propor que o planejamento urbano-regional para a região deva compreender preferencialmente o eixo que se estende da cidade de Ibiporã até Apucarana, haja vista o fluxo maior de interações entre essas cidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste trabalho foi possível observar que a literatura sobre a metrópole e a região metropolitana, ou de forma mais geral, sobre o urbano no Brasil, não é recente e que as alterações da rede de cidades no território sempre suscitaram esforços dos pesquisadores com o objetivo de compreender as novas configurações da rede e da própria influência das cidades.

O processo de urbanização, que se inicia há mais 5.000 anos, se transforma profundamente com o desenvolvimento da Revolução Industrial e com a efetivação do modo capitalista de produção, remodelando as funções que a cidade exercera até então, fazendo com que os espaços dos homens se estruturassem como espaço do e para o capital. Nesse processo, a própria humanidade se torna urbanizada.

As metrópoles emergem enquanto nós da rede urbana capitalista, *locus* privilegiado da reprodução ampliada do capital, centralizando parte do contingente populacional e se destacando das demais cidades, por sua extensão territorial, concentração de serviços (notadamente os mais especializados), tornando-se pontos de alto fluxo de pessoas, bens e capitais. Destarte, a influência das metrópoles no território transcende os limites físicos dessas cidades, abarcando além de seu entorno, como uma região, país ou mesmo todo planeta. Além da influência que as metrópoles podem exercer, a partir do crescimento horizontal dessas cidades temos como resultado aglomerados de cidades, tornando os problemas decorrentes dessa expansão comuns a mais de uma cidade, incorrendo na necessidade de planos de desenvolvimento comuns às cidades que passam a fazer parte dessa mesma realidade. Na atual conjuntura, observamos que outras categorias de cidades, como as cidades médias, também polarizam aglomerações urbanas e que características que anteriormente apenas eram identificáveis apenas em áreas metropolitanas são também observadas distantes das metrópoles.

A urbanização brasileira, principalmente a partir da década de 1960, tornou-se paulatinamente mais complexa, com o aumento do número de moradores nas cidades em relação ao campo e com acelerado crescimento das cidades. Assim, foram criadas nove regiões metropolitanas na década de 1970, a partir de Lei Federal, com o objetivo de realizar serviços comuns de interesse metropolitano, tal

qual o planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social, saneamento básico, uso do solo, transportes e aproveitamento e preservação dos recursos naturais. Contudo, nessa época, mesmo que a determinação das regiões metropolitanas tenha sido realizada a partir de metodologia e dados estatísticos, na prática observou-se certa parcialidade quanto à escolha das regiões metropolitanas no país, pois foram delimitadas regiões metropolitanas que de certa forma eram incomparáveis, como a Região Metropolitana de Belém, com apenas duas cidades e a Região Metropolitana de São Paulo, com mais de trinta municípios. Se por um lado havia a necessidade de instituir instrumentos legais para adequar o desenvolvimento urbano regional de partes do território, por outro lado havia o envolvimento da questão geopolítica que permeava o governo militar à época, bem como a possibilidade de auferir recursos federais a essas unidades regionais e a elevação do *status* de um país moderno.

Com o fim do regime militar e o desenvolvimento de uma nova Constituição Federal, em 1988, os estados da federação se tornaram livres para a criação de regiões metropolitanas a partir de critérios próprios, tornando esse cenário muito mais complexo.

A criação de unidades regionais para o desenvolvimento integrado dos municípios pode vir a ser um excelente instrumento para solução de problemas urbanos comuns, contudo o que se observa é que entre a teoria e a prática, sobre o metropolitano no país, existe um forte descompasso. Quer seja com a intenção de obtenção de recursos dos governos estaduais e/ou federal, ou com o propósito de elevação do *status* local, o que pode ser percebido foi a criação de unidades díspares e incomparáveis entre si.

A criação da Região Metropolitana de Londrina, por Lei Complementar Estadual, em 1998, pode ser apontada como um exemplo desse descompasso. Após a promulgação da lei, passaram-se quase dez anos sem que nenhuma iniciativa fosse tomada para o desenvolvimento integrado da região e a escolha dos municípios não relevou a própria necessidade de planejamento entre as cidades que dividem uma realidade mais próxima, ao passo que preteriu a entrada de parte dos municípios que atualmente compõem o Consórcio Urbano Arco Norte.

Entre o desenvolvimento de ações conjuntas entre os municípios que compõem essas unidades regionais, a criação de novos instrumentos de planejamento regional ou mesmo a incorporação de novos membros aos

instrumentos já criados, aparentemente são as ações que estão preteridas. O Projeto de Lei estadual 175/2010, do deputado Alexandre Curi, apresentado em 14 de abril, apresenta a proposta de incorporação de Primeiro de Maio e Alvorada do Sul à RML, segundo sua própria justificativa esses municípios “estão ligados geograficamente e historicamente ao Município de Londrina e com outros Municípios da região, sendo assim, nada mais justo que os referidos Municípios passem a pertencer à Região Metropolitana de Londrina” (PARANÁ, 2010). Há também a intenção de incorporação do município de Assaí à RML.

Entretanto, assim como pode ser observado, os municípios do Consórcio Arco Norte carecem de maior atenção das autoridades e políticos paranaense no planejamento urbano-regional, pois apresentam características metropolitanas muito mais acentuadas.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Estudo Geográfico da Cidade no Brasil: Evolução e Avaliação (Contribuição à História do Pensamento Geográfico Brasileiro). *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 54, n. 1, p. 21-122, jan./dez. 1994.

ALVES, José Eustáquio Diniz. *A polêmica de Malthus versus Condorcet reavaliada à luz da transição demográfica*. Rio de Janeiro: Escola Nacional de Ciências Estatísticas, 2002. 56p. (Textos para discussão). Disponível em: <http://www.ced.uab.es/jperez/pags/Teorias/Textos/Diniz2002.pdf>. Acesso em: 26 out. 2008.

ÂNTICO, Claudia. Deslocamentos pendulares nos espaços sub-regionais da Região Metropolitana de São Paulo. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 15, 2006, Caxambu. Disponível em: http://www.abep.nepo.unicamp.br/site_eventos_abep/PDF/ABEP2004_808.pdf. Acesso em: 28 jun.2007.

AYLWIN, Arturo. Interrogantes y planteamientos sobre un gobierno metropolitano para Santiago de Chile. *Revista EURE*, Santiago, v.17, n.52-53, p.143-156, 1991. Disponível em: <http://www.eure.cl/media/uploads/pdf/Doc0008.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2009.

BECKER, Bertha Koiffmann; EGLER, Claudio Antonio Gonçalves. *Brasil: uma Nova Potência Regional na Economia-Mundo*. São Paulo: Bertrand Brasil, 1993.

BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BOEIRA, José Jair. *Espaço Urbano de uma Metrópole Regional de Porte Médio: Maringá*. 2003. 138 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2003.

BONI, Paulo Cesar. As Transformações Geográficas e Populacionais de Londrina na década de 40. In: _____ (org.). *Certidões de Nascimento da História: o surgimento de municípios no eixo Londrina-Maringá*. Londrina: Planográfica, 2009. p.51-66.

BONI, Paulo Cesar; SATO, Larissa Sato. A Midia Fotografia Como Estratégia Publicitária da Companhia de Terras Norte do Paraná. In: BONI, Paulo Cesar (org.). *Certidões de Nascimento da História: o surgimento de municípios no eixo Londrina-Maringá*. Londrina: Planográfica, 2009. p.243-267

BORTOLON, Denise Arruda. Progressistas Querem Recriar as Regiões Metropolitanas. *Portal Alesc*, 10 mar. 2009. Disponível em: http://www.alesec.sc.gov.br/portal/imprensa/leitor_noticia.php?codigo=19777. Acesso em: 30 nov. 2009.

BRAGUETO, Cláudio Roberto. *A inserção da microrregião geográfica de Londrina na divisão territorial do trabalho*. 1996. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

_____. *O Aglomerado Urbano-Industrial de Londrina: sua constituição e dinâmica industrial*. 2007. 238p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

BRAGUETO, Cláudio Roberto; CUNHA, Fábio César Alves. A divisão territorial do trabalho e o processo de industrialização da Microrregião Geográfica de Londrina. *Geografia*, Londrina, v. 11, n. 1, p. 33-45, 2002.

BRASIL. Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp14.htm. Acesso em: 20 abr. 2009.

_____. Lei Complementar nº 27 de 4 de novembro de 1975. Altera a redação do Art. 2º da Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, que estabelece as regiões metropolitanas. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp27.htm. Acesso em: 20 abr. 2009.

_____. Lei Complementar nº 52 de 16 de abril de 1986. Inclui o Município de Maracanaú, recém-desmembrado do Município de Maranguape, na região metropolitana de Fortaleza, alterando o § 8º do art. 1º da Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp52.htm. Acesso em: 20 abr. 2009

_____. Constituição Federal. Coleção de Leis de Direito Ambiental. Barueri: Manole, 2004.

_____. Projeto de Lei nº 3.460, de 2004. Institui diretrizes para a Política Nacional de Planejamento Regional Urbano, cria o Sistema Nacional de Planejamento e Informações Regionais e dá outras Providências. *Diário da Câmara dos Deputados*, Brasília, DF, 2004. p. 23953 – 23963.

BROIETTI, Marcos Henrique. *Os assalariados rurais temporários da cana*. Florianópolis: CUT; APEART, 2003.

CAIADO, Maria Célia Silva. O padrão de urbanização brasileiro e a segregação espacial da população na região de Campinas: o papel dos instrumentos de gestão urbana. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS DA ABEP, 11. 1998, Caxambu. *Anais...* Disponível em: <<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/PDF/1998/a140.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2006.

CAMBIAGHI, Salette Magdalena. O Povoamento do Norte do Paraná. *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, São Paulo, v. 6, t. I, p. 87-90, 1954.

CAPEL, Horácio. A Modo de Introducción: los Problemas de las Ciudades. *Urbs, Civitas Y Polis. Coleção Mediterrâneo Econômico no. 3: Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Almeria: Fundacion Cajamar, 2003. p. 9-22. Disponível em: <<http://www.fundacioncajamar.es/mediterraneo/revista/me0302.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2009.

CASTRO, Henrique Rezende de. *A região metropolitana na federação brasileira: estudo de caso de Londrina, Paraná, 2006*. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

CATALÃO, Igor. Cidade e Metrópole: notas para uma leitura conceitual do espaço metropolitano de Brasília. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10, 2007, Florianópolis. *Anais...* Florianópolis: PPGG/UFSC, 2007. p. 01-20.

CHINITZ, Benjamin. Nova York: uma região metropolitana. In: DAVIS, Kingsley *et al.* *Cidades: a urbanização da humanidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. p.116-132.

CORREA, Roberto Lobato. Hinterlândias, Hierarquias e Redes: Avaliação da Produção Geográfica Brasileira. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 51, n. 3, p.113-138, jul./set. 1989.

CUNHA, Fábio César Alves da. *A metrópole de papel: a representação "Londrina Metrópole" na institucionalização da Região Metropolitana de Londrina*. 2005. Tese (Doutorado em Geografia) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, UNESP, Presidente Prudente, 2005.

DAVIS, Kingsley. A urbanização da humanidade. In: DAVIS, Kingsley *et al.* *Cidades: a Urbanização da Humanidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972, p.13-35.

DEÁK, Csaba. A cidade: do burgo à metrópole. *Espaço & Debates*. n. 34, 1991. p.113-120

DELEUZE, Gilles; GUATARRI, Félix. *O Que é Filosofia?* Rio de Janeiro: ed. 34, 1992.

ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Global, 1985.

ERVATTI, Leila Regina; JARDIM, Antonio de Ponte. Migração pendular intrametropolitana no Rio de Janeiro: a condição de renda das pessoas que trabalham ou estudam fora do município de residência em 1980 e 2000. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 15, 2006, Caxambu. Disponível em: < http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_102.pdf>. Acesso em: 29 jun.2007.

FAISSOL, Speridião *et. al.* Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v.31, n. 4, p. 53-128, 1969.

FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930: Historiografia e História*. 3. ed. São Paulo, 1976.

FIRKOWSKI, Olga; MOURA, Rosa. Regiões Metropolitanas e Metrôpoles. Reflexões acerca das espacialidades e institucionalidades no sul do Brasil. *Revista RA'EGA*, Curitiba: UFPR/Departamento de Geografia, v.5, n.5, p.27-46, 2001.

_____. *Estatuto da Metrópole: contribuição ao debate*. 2008. Disponível em: <http://web.observatoriodasmetrololes.net/index.php?option=com_content&view=article&id=454%3Aestatuto-da-metropole-contribuicao-ao-debate&catid=34%3Aartigos&Itemid=82&lang=pt>. Acesso em: 20 nov. 2008.

FRAGA, Nilson Cesar. Estado do Paraná: 150 anos de um processo de formação. *Percursos: Curitiba em Turismo*, n. 3, p.13-19, 2004. Disponível em: http://www.unicuritiba.edu.br/webmkt/pesquisa/pesquisa_arquivos/publicacoes/turismo/artigo%20nilson.pdf. Acesso em: 10 out. 2009.

FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (org.). *Metrópole: Governo, Sociedade e Território*. Rio de Janeiro: DP&A; Faperj, 2006. p. 41-58.

FRESCA, Tânia Maria. *A Rede Urbana do Norte do Paraná*. Londrina: Eduel, 2004.

GONÇALVES, Maria Flora. y Processo de urbanização no Brasil: delimitação de campo de pesquisa. *Espaço e Debate*, n. 28, 1989, p.67-79.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. *A Questão Metropolitana no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

HOFFMANN, Maria Luisa; PIVETA, Patrícia. O Nascimento de Londrina deu Início ao Processo de Colonização do Norte do Paraná. In: In: BONI, Paulo Cesar (org.). *Certidões de Nascimento da História: o surgimento de municípios no eixo Londrina-Maringá*. Londrina: Planográfica, 2009. p.17-50.

HOTZ, Eduardo Fontes. A Organização Metropolitana Pós-Constituição de 1988. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, v.14, n.4, p.91-98. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392000000400010&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 10 out. 2009.

IBGE. *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

_____. Censos demográficos 1940/2000.

_____. *Estatísticas do século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

_____. *Região de Influência das Cidades*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IPEA; IBGE; UNICAMP. *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana*. Brasília: IPEA, 2002. (Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil, 1).

LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito a Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LENCIONI, Sandra. Uma Nova Determinação do Urbano: O Desenvolvimento do Processo de Metropolização do Espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges (org.). *Dilemas Urbanos: Novas Abordagens Sobre a Cidade*. São Paulo: Contexto, 2005.

_____. Reconhecendo Metrôpoles: Território e Sociedade. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (org.). *Metrópole: Governo, Sociedade e Território*. Rio de Janeiro: DP&A; Faperj, 2006. p.41-58.

_____. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. *Revista de Geografia Norte Grande*. n. 39, p. 7-20, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2008. Disponível em: <http://www.scielo.cl/pdf/rgeong/n39/art02.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2009.

LINARDI, Maria Cecília Nogueira. *Pioneirismo e modernidade: a urbanização em Londrina – PR*. 1995. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

MAACK, Reinhard. *Geografia Física do Estado do Paraná*. 2. ed. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1981.

MAMIGONIAN, Armen. *Teorias sobre a Industrialização*. Textos do Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental, São Paulo, n. 04. 1992. p. 1-16.

MARICATO, Hermínia. Metrôpole, legislação e desigualdade. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 17, n.48, 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142003000200013&lng=em&nrm=iso>. Acesso em: 16 out. 2006.

MARTINE, George. A trajetória da modernização agrícola: a quem beneficia? *Lua Nova Revista de Cultura e Política*, São Paulo, n.23, p.7-37, mar. 1991.

MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Livraria ed. Ciências Humanas, 1979.

MATOS, Heloisa. O discurso Político Oculto na Comunicação do Governo Médici. *Líbero*, São Paulo, v. 6, n.12, p.54-64, 2003.

MATOS, Olgária Chain Féres. A cidade e o tempo: algumas reflexões sobre a função social das lembranças. *Revista Espaço e Debates, Revista de Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, v. 2, p. 45-52, 1982.

MEIRA, Thomás Antônio Burneiko. "... *Da Força da Grana que Ergue e Destrói Coisas Belas*": uma etnografia dos circuitos de lazer noturno em Londrina-PR a partir do Bar Valentino. 2008. p.159. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

MÉO, Guy Di. Introdução ao Debate Sobre a Metropolização. *Confins*, v. 4, n. 4, 2008. Disponível em: <<http://confins.revues.org/index5433.html>>. Acesso em: 10 jan. 2009.

MIGLIORANZA, Eliana. *Condomínios fechados: localizações de pendularidade: um estudo de caso no município de Valinhos, SP*. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

MINEROPAR. *Atlas Comentado da Geologia e dos Recursos Minerais do Estado do Paraná*. Curitiba: MINEROPAR, 2001. p.13. Disponível em: <http://www.mineropar.pr.gov.br/arquivos/File/MapasPDF/atlasgeo.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2009.

MOLINA, Ana Heloisa ; SANTOS, Cristina Ribeiro. "Terra fértil, ouro verde": os folhetos de propaganda da CTNP 1930-1950. In: SEPECH - SEMINÁRIO DE PESQUISAS EM CIÊNCIAS HUMANAS, 7., 2008, Londrina. *Anais...* Londrina, 2008. p. 1-09.

MOURA, Rosa. Lacuna Institucional da Metropolização: considerações sobre a região Sul. *Cadernos Metrôpoles*, São Paulo, v. 8, p.22-57, 2 Sem., 2002.

MOURA, Rosa; BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello; FIRKWOSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. Movimento pendular e perspectivas de pesquisa em aglomerados urbanos. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, v.19, n.4, p.121-133, out./dez. 2005.

MOURA, Rosa *et al.* Brasil metropolitano: uma configuração heterogênea. *Revista paranaense de desenvolvimento*, Curitiba, n.105, p.33-56, jul./dez. 2003.

_____. A realidade das áreas metropolitanas e seus desafios na federação brasileira: diagnóstico socioeconômico e da estrutura da gestão. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL O DESAFIO DA GESTÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS EM PAÍSES FEDERATIVOS, 2004, Brasília. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/download/rms_brasil.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2007.

MÜLLER, Nice Lecocq. Contribuição ao Estudo do Norte do Paraná. *Geografia*, Londrina, v.10, n.1, p.89-118, jan./jun. 2001.

MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NOVY, Andreas. O reordenamento da des-ordem. In: *A des-ordem da periferia: 500 anos de espaço e poder no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2002. p.263-313.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Reconhecendo a metrópole no cotidiano. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (org.). *Metrópole: Governo, Sociedade e Território*. Rio de Janeiro: DP&A; Faperj, 2006. p. 59-76.

PARANÁ. Lei Complementar n. 81 de 17 de junho de 1998. Institui a Região Metropolitana de Londrina, constituída pelos municípios que especifica. *Diário Oficial do Estado*, Curitiba, 17 de jun. 1998. Disponível em: <<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=8483&indice=1&totalRegistros=1>>. Acesso em: 30 nov. 2007.

_____. Projeto de Lei Complementar n. 175 de 13 de abril de 2010. Curitiba, 13 abr. 2010. Disponível em: <http://www.alep.pr.gov.br/sc_integras/projetos/PRO2010000175.htm>. Acesso em: 20 jun. 2010.

PEREIRA, Luiz. Urbanização e Subdesenvolvimento. In: _____ (org.). *Urbanização e Subdesenvolvimento*. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. p. 59-78.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.

PRANDINI, Neyde. *Aspectos da Geografia Urbana de Londrina: uma cidade de posição geográfica privilegiada.. Anais...* São Paulo, v. 6, t. 1, 1954. p. 62-80.

POLIDORO, M.; TAKEDA, M.M.G.; BARROS, O.N.F. Análise Temporal do Processo de Conurbação na Região de Londrina-PR por meio de imagens Landsat. *Revista Acadêmica de Geografia*. v. 3, n. 1, p. 70-77, 2009.

QUEIROZ, Francisco de Assis. Industrialização e Modernização no Brasil: 1930-64. *Geografia*, Londrina, v.11, n.1, p. 44-53, jan./jun. 2002.

REOLON, Cleverson Alexander. *A Aglomeração Urbana da Soja: Cascavel e Toledo no Contexto da Metropolização na Mesorregião Oeste Paranaense*. 2007. 244 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, 2007.

ROBIRA, Rosa Tello. Áreas Metropolitanas: espaços colonizados. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; CARRERAS, Carles (org.). *Urbanização e Mundialização: estudos sobre a metrópole*. São Paulo: Contexto, 2005. p. 09-20.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. Está na hora de ver as cidades como elas são de verdade. *BIB*, Rio de Janeiro, n.21, p.59-63, 1986.

SANTOS, Milton. Crescimento nacional e nova rede urbana: o exemplo do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v.29, n. 4, p.78-92, abr./jul. 1967.

_____. *A natureza do espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. *Técnica, Espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1998.

_____. *A urbanização brasileira*. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2005

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Robério Ferreira dos. Análise Crítica da Interpretação Neoclássica do Processo de Modernização da Agricultura Brasileira. *Revista de Economia e Política*, v.8, n.3, p. 131-148, jul./set. 1988. Disponível em:<<http://www.rep.org.br/pdf/31-8.pdf>>. Acesso em: 25 out. 2009.

SCHWARTZ, Widson. Pérolas – Claras e Obscuras – da História de Londrina. In: BONI, Paulo Cesar (org.). *Certidões de Nascimento da História: o surgimento de municípios no eixo Londrina-Maringá*. Londrina: Planográfica, 2009. p. 207-242.

SILVA, Cátia Antonia. Brasil: configuração metropolitana e getão territorial no período 1990-2008. In: ENCUENTRO DE GEÓGRAFOS DE AMERICA LATINA, 12., 2009, Montevideu – Uruguai. *Anais...* Montevideu, 2009.

SILVA, Willian Ribeiro da. Londrina e Maringá Enquanto Cidades Médias: desconstruindo o mito das regiões metropolitanas do Norte do Paraná. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 551-586.

SIMMEL, Georg. A Metrópole e a Vida Mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. p.11-25.

SINGER, Paul. *Economia Política da Urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

SJOBORG, Gideon. Origem e Evolução das Cidades. In: DAVIS, Kingsley *et al.* *Cidades: a urbanização da humanidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. p.36-51.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. Nova Iguaçu: a absorção de uma célula urbana pelo grande Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v.23, n. 2, p. 155-255, abr./jul. 1962.

SOBRINO, Jaime. Patrones de Dispersión intrametropolitana en México. *Estudios Demográficos y Urbanos*, Cidade do México. v.22, n.3, p. 583-617, 2007. Disponível em: http://revistas.colmex.mx/revistas/11/art_11_1175_8920.pdf. Acesso em: 18 jun. 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *ABC do Desenvolvimento Urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Reconstituo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (org.). *Metrópole: Governo, Sociedade e Território*. Rio de Janeiro: DP&A; Faperj, 2006. p. 27 – 40.

SOUZA, Paulo Marcelo de; LIMA, João Eustáquio de. Intensidade e dinâmica da modernização agrícola no Brasil e nas unidades da Federação. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, v.57, n.4, p. 795-824. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbe/v57n4/a07v57n4.pdf>. Acesso em: 25 set. 2009

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Capitalismo e Urbanização*. São Paulo: Contexto, 1988.

SWAIN, Tânia Navarro. Fronteiras do Paraná: da colonização à migração. In: AUBERTINI, Catherine (org.). *Fronteiras*. Brasília: UnB; Paris: Orstom, 1988. p.19-37.

TAVARES, José Humberto. *Aglomeración Urbana de Londrina: integração territorial e intensificação de fluxos*. 2001. 261p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2001.

TEIXEIRA, Ana Carolina Wanderley. *Região Metropolitana: instituição e gestão contemporânea – dimensão participativa*. Belo Horizonte: Fórum, 2005.

TEIXEIRA, Wilson. Vulcanismo: produtos e importância para a vida. In: TEIXEIRA, Wilson et al. *Decifrando a Terra*. São Paulo: Oficina de Textos, 2000. p. 347-380.

TOMAZI, Nelson Dacio. *Norte do Paraná: histórias e fantasmagorias*. Curitiba: UFPR, 2007.

ULTAMARI, Clovis; MOURA, Rosa (org.) *Metrópole: Grande Curitiba: teoria e prática*. Curitiba: IPARDES, 1994.

United Nations Population Fund. - UNFPA . *State of World Population 2007: unleashing the Potential of Urban Growth*, 2007. Disponível em: <<http://www.unfpa.org/swp/swpmain.htm>>. Acesso em: 10 nov. 2008.

URBANO. In: HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles; FRANCO, Francisco Manoel de Mello. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009, p.1909.

VERÁS, Maura Pardini Bicudo. Tempo e Espaço na Metrópole: breves reflexões sobre as sincronias urbanas. *São Paulo Perspec.* São Paulo, v. 15, n. 1, jan. 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392001000100002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 10 nov. 2008.

WIRTH, Louis. O Urbanismo Como Modo de Vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O Fenômeno Urbano*. São Paulo: Zahar, 1973. p. 90-113.